



## LÍNEA DE ACTUACIÓN 1.2: FORTALECIMIENTO DE ALTERNATIVAS AL COCHE PRIVADO EN LA MOVILIDAD URBANA Y METROPOLITANA

### CONTEXTO Y DIAGNÓSTICO

El mundo se hace cada vez más urbano y se desplaza más profusamente, tanto interior como exteriormente, de ahí que el reto de la movilidad urbana es uno de los más complejos a los que se enfrenta la Estrategia, afectando a varios de sus Ejes. Son varios los factores que confluyen:

- La **elevada densidad de población** en entornos urbanos. Según el Banco Mundial, en 2018 el 80% de la población española residía en ciudades, con previsión de que la brecha entre la población rural y urbana siga ensanchándose hasta llegar al 88% en 2050. Según datos de Eurostat, la suma de las poblaciones de Madrid y Barcelona para 2050 podría representar un 30% de la población española.
- Se ha acentuado el **proceso de dispersión demográfica**. Como refleja el Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM), en España, entre 2013 y 2020, la población ha aumentado un 1,1% en el conjunto de las áreas metropolitanas, pero esta población se ha asentado principalmente en las coronas metropolitanas (un 2,8%), permaneciendo constante en las ciudades capitales (un 0,03%).
- Las **diferencias socioeconómicas** en las grandes urbes que influyen en la capacidad y en el modo de desplazamiento de las personas.
- El **progresivo envejecimiento de la población**. Según datos del INE, en 2019 el 19,3% de la población española tenía 65 años o más, con un aumento del 16,4% en la última década. La población de 65 y más años supondrá el

26,5% del total en el año 2035, lo que demanda soluciones específicas de movilidad para este colectivo.

- El **elevado índice de motorización** (turismos, motocicletas y ciclomotores) en las ciudades y, sobre todo, en las áreas metropolitanas. Según el Observatorio de la Movilidad Metropolitana (Informe 2019), los índices más elevados corresponden a las áreas metropolitanas de Madrid, Cáceres y Zaragoza y, muy especialmente, a Mallorca y Valladolid; todas estas áreas cuentan con índices por encima de 535 vehículos/1.000 habitantes, y Mallorca y Valladolid por encima de 600. En cuanto a las capitales, los valores son menores: Barcelona, Zaragoza, Bilbao y Cádiz presentan índices entre 340 y 400 turismos/1.000 habitantes, mientras que el resto de las ciudades se encuentran con valores entre 400 y 500, a excepción de Palma de Mallorca y Cáceres, donde se superan los 500 turismos/1.000 habitantes.
- Las grandes urbes se han convertido en grandes **focos de emisión de contaminantes** a la atmósfera, en parte por su elevado índice de motorización.
- La **congestión del tráfico**, que implica efectos negativos en materia de seguridad vial, competitividad, calidad del aire, contaminación acústica, salud y, en última instancia, calidad de vida.
- La cuestión de la **financiación del transporte público urbano**, que está lejos de encontrarse resuelta. Se ha aprobado una Proposición No de Ley que mandata al Gobierno para establecer una mesa de trabajo con Ayuntamientos, agentes sociales y administraciones autonómicas con el propósito

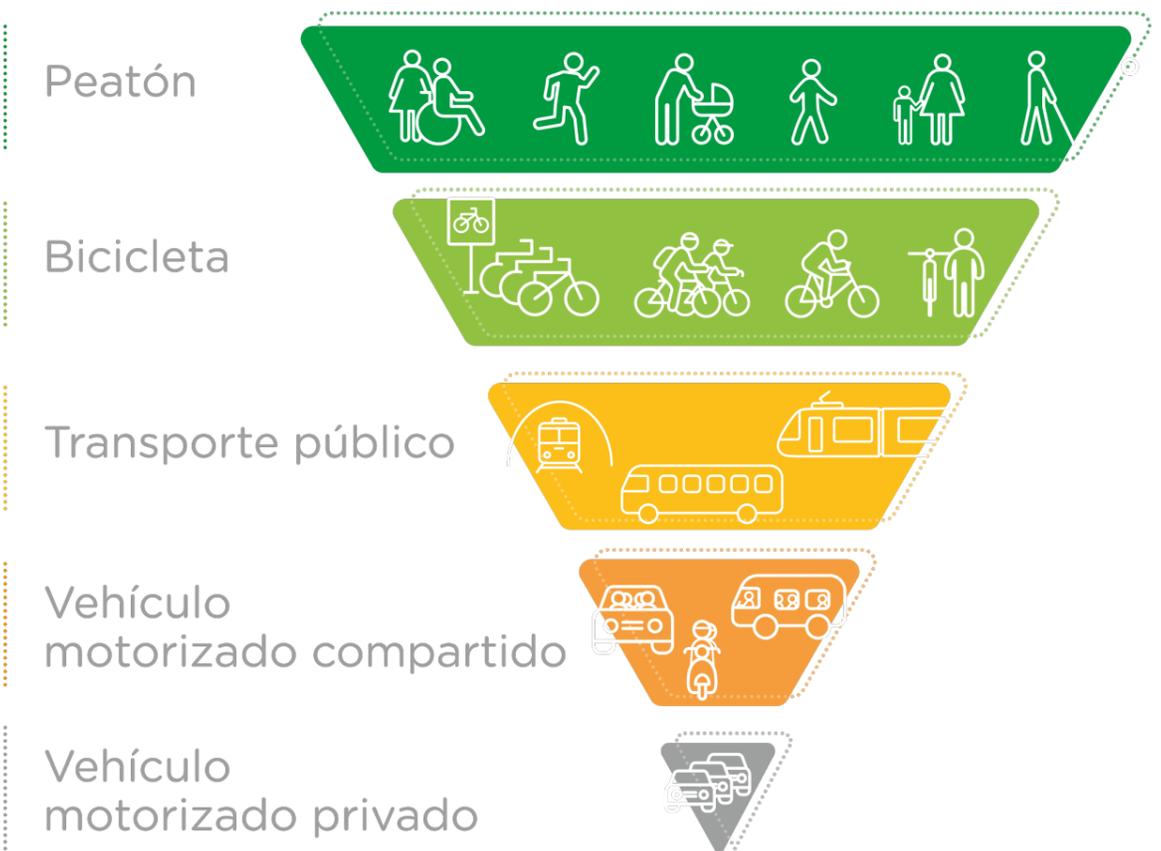
de presentar una propuesta de ley de financiación del transporte público urbano.

- La **gobernanza**. La competencia en materia de transporte urbano corresponde a la Administración Local, por lo que, en muchos casos, el papel de la Administración General del Estado (AGE) habrá de ser de facilitador, impulsor o catalizador de medidas que son competencia de otra administración pública.

La **Comisión Europea** está trabajando en un **nuevo marco normativo de movilidad urbana** que permita a los Estados miembros, las regiones y las ciudades desarrollar una movilidad urbana segura, accesible, inclusiva, inteligente, resistente y con cero emisiones para alcanzar los objetivos y metas de la política climática y de transporte de la UE, tal y como se establece en el Pac-

to Verde Europeo y en la Estrategia Europea de Movilidad Sostenible e Inteligente. La elaboración de dicho marco supondrá la actualización del anterior paquete sobre movilidad urbana de 2013 (Urban Mobility Package, UMP 2013).

El Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) ha presentado la **Pirámide la movilidad urbana de viajeros**, en la que, atendiendo a criterios de eficiencia energética, medioambientales, de equidad social, vulnerabilidad, siniestralidad y calidad de vida urbana establece una nueva jerarquía que sitúa al peatón en la parte más alta de la pirámide y al vehículo privado a motor en uso individual en el último escalón en cuanto a la prioridad que debe otorgarse a cada nivel en el diseño del sistema de movilidad.



Fuente: elaboración propia a partir de IDAE



En este contexto, es necesario abordar la **gestión de la demanda de movilidad**, que consiste en implantar una serie de medidas suaves (información, concienciación, planes de transporte al trabajo, fomento de la movilidad saludable, de la intermodalidad y la movilidad compartida, etc.) para reducir las externalidades negativas (contaminación, ruido, ocupación y desgaste del espacio público, emisión de gases de efecto invernadero, etc.) y la congestión en entornos urbanos y metropolitanos, en cuanto que contribuyen a reducir el número de vehículos.

Otro tipo de medidas de gestión de la demanda son las que tratan de reducir (o evitar) el número de viajes realizados, tanto necesarios como innecesarios, especialmente aquellos que se realizan en hora punta. Algunas de estas medidas son la flexibilización del horario de trabajo, la concentración de la jornada laboral o el teletrabajo. Durante el confinamiento en 2020 se ha comprobado que el teletrabajo ha funcionado y resulta una buena medida que permitiría ahorrar muchos costes externos.

Esta línea de actuación propone medidas para **potenciar las soluciones de movilidad más sostenibles y saludables, alternativas al coche privado en entornos urbanos y metropolitanos**, que respondan a las necesidades reales de la ciudadanía y garanticen una movilidad cotidiana segura. Para ello se prioriza la movilidad activa (bicicleta, peatonal) y el transporte público colectivo. Asimismo, se favorece la intermodalidad y las iniciativas de movilidad compartida, fomentando la mayor ocupación de los vehículos. En todo caso, el vehículo privado seguirá siendo necesario para determinadas necesidades (por ejemplo, desplazamientos sin alternativa factible de transporte público, o de personas que por sus condiciones particulares no puedan hacer uso del transporte público o la movilidad activa). El objetivo es procurar soluciones que reduzcan al máximo esa dependencia del uso del coche particular, garantizando su accesibilidad y asequibilidad.

Para ello hay que partir del conocimiento de las causas de los desplazamientos y del modo de transporte que están utilizando

los ciudadanos para resolver sus necesidades de movilidad. Según el estudio "La Movilidad al trabajo: un reto pendiente"<sup>2</sup>, los **desplazamientos por motivo de trabajo** en España (unos 37 millones de desplazamientos en un día medio laborable) constituyen casi la tercera parte del total de desplazamientos, lo que resulta preocupante en un contexto en el que el 37% de los centros de trabajo habituales se encuentra en un municipio distinto al de residencia, y en el que existen más de 5.000 polígonos industriales, ubicados a las afueras de las ciudades a los que se accede, en su mayor parte, con vehículo privado.

En cuanto a la distribución modal de los desplazamientos por motivo obligado (trabajo o estudios), el Informe del Observatorio de la Movilidad Metropolitana para 2019, señala que en la mayoría de las áreas metropolitanas predomina el uso del vehículo privado en los viajes por todos los motivos (43,3%), ligeramente inferior al de los viajes no motorizados (44%), con grandes diferencias en el uso del transporte público según el tamaño de las áreas metropolitanas, siendo aquellas de mayor tamaño las que alcanzan mayores porcentajes de uso (24,8% en Barcelona, 24,3% en Madrid y 20,2% en Vizcaya). Corresponde a las áreas más pequeñas los valores más altos en el reparto de viajes no motorizados.

Los datos proporcionados evidencian que la adopción de medidas que minimicen los costes (medioambientales, sociales, económicos) derivados de la movilidad cotidiana al lugar de estudio o trabajo se ha de convertir en un objetivo que trasciende al trabajador o estudiante, e implica a las propias empresas a los centros educativos, las administraciones públicas y los operadores de transporte en la búsqueda de soluciones de movilidad sostenibles.

El art. 103 de la Ley 2/2011 de Economía Sostenible, mandaba a las administraciones competentes para fomentar el desarrollo de planes de transporte de empresas, de carácter voluntario, con el fin de reducir el uso del automóvil y promover

modos menos contaminantes en los desplazamientos de los trabajadores, que se articularían en el marco del diálogo social, pero su aplicación práctica ha sido escasa. Por otra parte, algunas comunidades autónomas han regulado la existencia de estos Planes con distinto alcance. El Consejo de Ministros aprobó el Real Decreto 569/2020, de 16 de junio, por el que se regulaban las bases del programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II), en el que se recogía, entre otras, una línea de ayudas dirigida a la implantación de actuaciones de movilidad sostenible a los centros de trabajo o centros de actividad cuyo objetivo sea actuar sobre la movilidad de los trabajadores, clientes o cualquier otro tipo de usuario en su acceso a un centro de actividad de una entidad concreta, para conseguir una mayor participación de los modos más eficientes.

En cuanto a los viajes por **motivo no obligado** (compras, ocio, visita a familiares y amigos, etc.), según los datos del Observatorio de la Movilidad Metropolitana de 2019, el peso del coche se reduce casi a la mitad en favor de modos no motorizados, un 50,7% en el conjunto de las áreas analizadas, debido a que en la movilidad no obligada se da una mayor flexibilidad de horarios y destinos. Por encima de este valor se encuentran las áreas de Barcelona, Valencia, Asturias, Camp de Tarragona, Valladolid, Lleida, Pamplona y Campo de Gibraltar.

El reto de la movilidad urbana está siendo abordado en las principales capitales europeas mediante líneas de actuación muy diversas, que van desde medidas tarifarias o de utilización de tarjetas sin contacto para potenciar el transporte público colectivo; medidas para favorecer la intermodalidad con aparcamientos disuasorios con tarifas integradas en el ticket de transporte; la construcción de amplias redes de carriles bici facilitando su intermodalidad con el transporte público; el desarrollo de aplicaciones para hacer efectiva la movilidad

<sup>2</sup> La Movilidad al Trabajo: un reto pendiente. DGT e IDAE, 2019.

como servicio; o la delimitación de **Zonas de Bajas Emisiones** (ZBE), en las que se restringe la circulación para los vehículos más antiguos impulsados por motores de combustión, fomentando de esta manera el uso de vehículos y modos de transporte más limpios, lo que redundará en una mejora de la calidad del aire de las ciudades.

La primera experiencia ZBE tuvo lugar en Estocolmo en 1996. Londres estableció en abril de 2019 una de las zonas ZBE más restrictivas, la denominada *Ultra Low Emission Zone*. En la actualidad ya son más de 200 las ciudades europeas que tienen delimitadas este tipo de zonas: Ámsterdam, Berlín, Bruselas, Lisboa, Milán o Múnich son algunos de los ejemplos más representativos. En España hay muy pocas ciudades que en el momento actual cuenten con su propia ZBE. La promoción de ZBE en las ciudades requiere un buen planteamiento y diseño, además de la coordinación de las entidades locales con la AGE y las CCAA, para seleccionar los niveles de restricción, las exenciones, las políticas de sanción, los programas de ayuda específicos, etc. para conseguir una ZBE efectiva.

En cuanto a la movilidad al trabajo, existen en el ámbito europeo distintas experiencias de Planes de Transporte al Trabajo; en Francia son obligatorios desde el 1 de enero de 2018 para empresas de más de 100 trabajadores, y cuyo incumplimiento supone la pérdida de incentivos y ayudas; en Bruselas también aplica a empresas a partir del mismo umbral de trabajadores. Además, la *ley d'Orientation des Mobilités* francesa incluye, entre sus medidas, un *forfait* de hasta 400 €/año para ir al trabajo en bicicleta o en vehículo compartido, aplicable tanto al sector público como al privado.

En España, en junio de 2021 se ha aprobado por Consejo de Ministros la Estrategia Estatal por la Bicicleta, liderada por el MITMA partiendo de los trabajos iniciales impulsados por la DGT, y en cuya elaboración han intervenido distintas administraciones públicas y entidades de fomento de la bicicleta. La Estrategia establece una serie de áreas y objetivos que deben orientar en los próximos años las prioridades en las políti-

cas públicas en torno a la bicicleta. El MITMA aborda por tanto el impulso de la Estrategia por la Bicicleta con el objeto de coordinar las acciones en torno a la promoción de este modo de transporte desde todos sus ángulos, desde la movilidad cotidiana hasta sus beneficios para la salud, pasando por su uso recreativo y deportivo, por su cadena de valor y el consiguiente desarrollo empresarial del sector, o como base para un turismo basado en la bicicleta.

En cuanto a la movilidad peatonal, aunque la competencia directa recae sobre los ayuntamientos, la AGE apoya y coordina algunas actuaciones dirigidas a la sensibilización. Es el caso de la Semana Europea de la Movilidad, de la que el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico es coordinador nacional desde el año 2000. El tema elegido por la Comisión Europea para la campaña de 2021 fue "Movilidad sostenible, saludable y segura" y el lema "Por tu salud, muévete de forma sostenible". La Comisión Europea ha querido poner el foco en la salud, tanto física como mental, vinculada con las formas de desplazarse de forma sostenible por nuestros municipios.

En definitiva, se parte de que es responsabilidad de los poderes públicos actuar de forma decidida para garantizar el derecho a la movilidad sostenible en el ámbito urbano, priorizando aquellos modos que beneficien el bienestar y la calidad de vida de los ciudadanos. Así, en el marco de la **Agenda Urbana Española (AUE)** se plantea la integración de la planificación territorial y urbanística con aspectos clave para la sostenibilidad como la movilidad, favoreciendo una "ciudad de proximidad". La incidencia de esta línea de actuación sobre el medio urbano es muy significativa y, como consecuencia, la integración con el Objetivo estratégico 5 de la AUE se produce en este apartado de manera intensa, coincidiendo en el planteamiento de buena parte de las medidas que a continuación se señalan.

El MITMA, mediante la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, pretende crear un **foro con participación de las comunidades autónomas y administraciones locales** para impulsar

la aplicación de las distintas medidas que se exponen a continuación en los entornos urbanos y metropolitanos, con invitación a

la participación de todos los agentes implicados (usuarios, empresas, operadores del transporte, etc.).

➤ **El objetivo de esta línea de actuación es lograr una movilidad sostenible y segura en los entornos urbanos y metropolitanos, propiciando una forma de vida más saludable y activa y mejorando la competitividad.**

➤ **La efectividad de las medidas dependerá del grado de coordinación y cooperación entre administraciones con competencias en la materia.**

## MEDIDAS PROPUESTAS

### MEDIDA 1.2.1: IMPULSO A LOS PLANES DE TRANSPORTE SOSTENIBLE AL TRABAJO

La medida consiste en elaborar las directrices metodológicas sobre planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad y planes de transporte sostenible al trabajo en las administraciones públicas y empresas, a través de órganos de cooperación en los que estén representadas las distintas administraciones territoriales, que contemplarán el carácter obligatorio de estos planes para empresas que superen un determinado umbral de trabajadores, y analizarán el establecimiento de posibles incentivos o deducciones fiscales a las empresas que los implementen de manera voluntaria. El grupo de trabajo habrá de contar asimismo con la participación de empresas y organizaciones sindicales.

A partir de la guía "Planes de Transporte al Trabajo: Muévete con un Plan", elaborada en abril de 2019 por el IDAE en colaboración con la Fundación CONAMA, se analizarán las medidas que pueda adoptar la Administración para facilitar la puesta en práctica por las empresas de soluciones de movilidad sostenible y gestión de la demanda, entre ellas, el fomento del teletrabajo o la flexibilidad horaria, o medidas para potenciar las soluciones de transporte público colectivo, por ejemplo, mediante la adaptación de horarios y la ubicación de paradas en las proximidades de polígonos y centros de actividad empresarial, frecuencia de servicios, etc. Asimismo, se estudiarán fórmulas para dar publicidad a las soluciones concretas de movilidad que recojan los planes de transporte de empresas más relevantes y a su rentabilidad económica, social y medioambiental.

Se tendrá en cuenta asimismo la reciente actualización de la guía "Plan Tipo de Movilidad Segura al Trabajo", en diciembre de 2020, realizada por la DGT en colaboración con el INSST y la Inspección de Trabajo, que tiene como objetivo fundamental proporcionar información y herramientas a empresas y a trabajadores sobre los aspectos relevantes de la gestión de la seguridad vial y la movilidad sostenible en el ámbito empresarial, tratando de ser útil para las pequeñas y medianas empresas.

### MEDIDA 1.2.2: INTERMODALIDAD Y MULTIMODALIDAD EN ENTORNOS URBANOS. MICROMOVILIDAD

La medida consiste, en el marco de las Directrices Metodológicas del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS), en la elaboración de unas Recomendaciones de Buenas Prácticas dirigidas a conseguir un objetivo común: que los diferentes modos de transporte, con independencia de su titularidad, se complementen y funcionen en todo el territorio como una red integrada de transportes eficiente y segura, que dé continuidad a los itinerarios, y con altos niveles de calidad. Esta integración deberá ser tanto física, como tarifaria y de servicios para proporcionar un viaje sin barreras (*seamless*).

La integración física supondrá que los transbordos entre distintos servicios o modos de transporte se realicen de forma rápida y funcional, a través de intercambiadores que proporcionen una información fiable y señalización adecuada, con distancias de transbordo cortas entre los distintos modos, con aparcamiento para bicis, accesos peatonales, etc., y con la infraestructura necesaria para que el acceso a los vehículos sea rápido y cómodo, y con infraestructura y señalización adaptada para personas con discapacidad o movilidad reducida.

La información deberá proporcionarse antes del viaje, en las paradas y durante el viaje, a través de distintos medios de información (información impresa, aplicaciones, web, etc.) para asegurar que llega al mayor número posible de usuarios. Medidas como wifi gratuito y enchufes para cargar dispositivos electrónicos en los principales intercambiadores de transporte también resultan aconsejables para poder acceder a toda esta información en tiempo real.

Un elemento esencial de la integración será la coordinación de horarios, sincronizando lo más posible las horas de llegada y de partida entre los diferentes modos, con el objeto de minimizar el tiempo de viaje y de espera de los viajeros.

En cuanto a integración tarifaria, resulta esencial para favorecer soluciones de intermodalidad / multimodalidad, ya que permite el uso de un solo billete para un viaje con diferentes etapas y varios modos de transporte, de manera que el viajero no penaliza los transbordos y percibe un único sistema de transporte público. Esta integración tarifaria requiere, por un lado, que los diferentes operadores se coordinen y, por otro, que se usen las nuevas tecnologías que favorecen al billete electrónico, tratado en el Eje 5 – MOVILIDAD INTELIGENTE.

Respecto a la integración de servicios, se trata de un proceso más complejo que requiere el acuerdo entre las administraciones titulares de los servicios, así como con los operadores. En las grandes áreas metropolitanas se actuaría a través de los consorcios de transportes o las autoridades de transporte que gestionan el sistema de transporte.

En el ámbito del transporte público de competencia estatal, el MITMA estudiará fórmulas para favorecer la intermodalidad, a través de contratos de concesión de servicio público de transporte regular de viajeros y obligaciones de servicio público. En particular, potenciar la intermodalidad de autobuses en puertos, aeropuertos y estaciones de ferrocarril.

Se propone asimismo estudiar una posible línea de ayudas para la construcción y adaptación de intercambiadores de transporte que cumplan las recomendaciones de buenas prácticas.

De igual manera, el MITMA tratará de fomentar la intermodalidad de los itinerarios no motorizados (Vías Verdes, Caminos Naturales, etc.) con el transporte público, especialmente con el ferrocarril, y avanzar en el acceso a todos los trenes con bicicletas o facilitar aparcamientos seguros en las estaciones o en sus inmediaciones.

Por otro lado, para fomentar el abandono del coche privado en las grandes ciudades y entornos metropolitanos, son relevantes las soluciones de micromovilidad, que incluyen soluciones de vehículos ligeros, como patinetes, bicicletas u otros medios de transporte pequeños que, por lo general, se utilizan para recorrer distancias cortas, 'la última milla' de un trayecto. Estos vehículos, generalmente eléctricos, son un buen medio para complementar la oferta de movilidad existente y sustituir una parte importante de los viajes realizados en coche particular, ya que existe un gran porcentaje de viajes en coche que son inferiores a 5-8 kilómetros, la distancia ideal para utilizar este tipo de soluciones.

La proliferación de los vehículos de movilidad personal (VMP), en particular de patinetes eléctricos, ha ido más deprisa que su regulación, por lo que las ciudades tendrán que adaptar sus ordenanzas municipales al Reglamento General de Circulación, a la Ley de Tráfico y al Reglamento General de Vehículos en sus últimas actualizaciones.

### MEDIDA 1.2.3: FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL

Los modos de transporte activos (bicicleta, peatonal) son altamente beneficiosos para la salud de quienes los practican y a la vez constituyen los modos más sostenibles para la colectividad. La situación de emergencia climática urge a la transformación radical de los espacios urbanos hacia un modelo saneado, donde el entorno cotidiano sea devuelto a la ciudadanía.

En línea con la Agenda Urbana Española, se busca mejorar la calidad de los desplazamientos activos mediante el desarrollo de redes peatonales y ciclistas, incluyendo nuevos desarrollos urbanos, garantizando desplazamientos no motorizados seguros y en un entorno amable, favoreciendo itinerarios continuos, así como mejorando la red viaria peatonal existente.

La movilidad peatonal se sitúa en la parte más alta de la Pirámide de la Movilidad Urbana, por ser el modo de desplazamiento más universal, el de menor impacto medioambiental y el más eficiente. Esta medida plantea recomendaciones que ayuden a conseguir unos entornos peatonales accesibles, cómodos, seguros y agradables para todos, teniendo en cuenta que caminar es una parte clave de casi todos los viajes:

- Planificar de forma uniforme los desplazamientos a pie en las ciudades, mediante la adopción de planes dedicados, como los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.
- Mejorar las infraestructuras para desplazamientos a pie, proporcionando aceras y espacios cómodos, amplios, seguros y en buen estado de mantenimiento. Conviene mencionar las supermanzanas, células urbanas en cuyo interior se reduce al máximo el tránsito de vehículos privados para dar preferencia a la movilidad activa.
- Realizar campañas de información y concienciación desde las edades más tempranas, para lograr unos hábitos de desplazamiento saludables.

#### MEDIDA 1.2.4: IMPLANTACIÓN DE LA ESTRATEGIA ESTATAL POR LA BICICLETA

Los altos niveles de congestión y de contaminación derivados de la movilidad en las principales áreas urbanas están llevando a muchas ciudades a tomar medidas concretas para potenciar la bicicleta como uno de los modos de transporte más sostenibles. La Bicicleta se sitúa en el segundo nivel de prioridad de la Pirámide de la Movilidad Urbana, como un modo idóneo de desplazamiento para distancias de hasta 8 -12 km.

La bicicleta debe ser un actor fundamental en la nueva movilidad urbana, especialmente en el escenario post-COVID, en el que se ha observado un aumento de los desplazamientos en bicicleta por la necesidad de mantener el distanciamiento social, lo que ha propiciado que la bicicleta se presente como una opción de transporte individual, segura y sostenible. La bicicleta tiene un enorme potencial para avanzar hacia una movilidad más sostenible, y debe ser tenida en cuenta dentro de cualquier proyecto de movilidad en medio urbano.

Esta medida consiste en desarrollar e implantar las acciones previstas en la Estrategia Estatal por la Bicicleta, aprobada en junio de 2021. De acuerdo con el reparto competencial existente, el MITMA involucrará a distintos departamentos, comunidades autónomas y entidades locales, contando con las asociaciones de la sociedad civil, y asumiendo el papel de liderazgo. Entre las múltiples acciones propuestas se encuentran:

- Establecimiento de una Oficina de la Bicicleta en el MITMA que canalice y coordine todos los trabajos contemplados.
- Campañas de concienciación y difusión sobre los beneficios del uso de la bicicleta.
- Creación de espacios y redes, tanto presenciales como virtuales, de expertos sobre materia ciclista, con el fin de compartir buenas prácticas y experiencias propias;
- Elaboración de plataformas y listados de empresas que instauren políticas para fomentar que sus trabajadores se desplacen hasta su lugar de trabajo en bicicleta;
- Elaboración de recomendaciones y guías de diseño de infraestructura ciclista con fines de desplazamientos cotidianos, de ocio o turísticos;
- Diseñar/construir o colaborar en el diseño de conexiones ciclistas entre núcleos urbanos y polos de atracción, así como de aparcamientos de bicicletas seguros.
- Fomento del cicloturismo como alternativa de ocio y como herramienta con potencial económico y de desarrollo de las regiones y municipios españoles. Se contará con el Programa de Vías Verdes (vías verdes en antiguos trazados ferroviarios para crear itinerarios interurbanos entre localidades rurales que sean atractivos para un turismo sostenible).
- Creación de herramientas informáticas que permitan al usuario conocer la oferta de vías ciclables en España y de recomendación de itinerarios;
- Mejorar la seguridad ciclista mediante actuaciones normativas o de conservación/mantenimiento en las carreteras.

Además de esto, las empresas públicas también están desarrollando ambiciosos proyectos para impulsar la intermodalidad bici-tren, como por ejemplo el Programa Ecomilla de Adif.

Asimismo, se prevé la puesta en marcha de un programa de subvenciones anuales a favor de entidades locales que ejecuten infraestructuras que favorezcan el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano y la intermodalidad con el transporte público colectivo.



#### MEDIDA 1.2.5: IMPULSO DE LA MOVILIDAD COMPARTIDA

Las soluciones de movilidad compartida, en sus distintas modalidades, constituyen un mecanismo recomendable para reducir el consumo de energía, las externalidades negativas (contaminación, ruido, emisión de gases de efecto invernadero, etc.) y la congestión en los entornos urbanos y metropolitanos, en la medida en que persiguen aumentar la ocupación de los vehículos contribuyendo, de esta manera, a reducir el número de vehículos privados en las ciudades. Asimismo, favorecen la intermodalidad, al permitir nuevas pautas de movilidad que dan solución al viaje en su conjunto. Además, la utilización de vehículos de cero y bajas emisiones en los servicios de *carsharing* hace más sostenible esta solución y permite su uso en zonas de bajas emisiones, escenarios de alta contaminación, etc. Aunque el *carsharing* no aumenta necesariamente la ocupación de los vehículos, sí disminuye la tenencia en propiedad de un vehículo particular y, por tanto, la ocupación de espacio. Además, el *carsharing* se utiliza realmente si se necesita, al contrario que un propietario de un coche que lo puede usar en cualquier momento (y se suele usar más para amortizarlo).

La medida consiste en impulsar, en el seno de un grupo de trabajo con participación de las administraciones estatal, autonómica y local, soluciones de movilidad compartida en entornos urbanos y metropolitanos, tanto de taxis compartidos, como de soluciones de *carsharing*<sup>3</sup> o *carpooling*<sup>4</sup>, mediante el estudio e implantación de medidas tales como el diseño de plataformas colaborativas, o facilitando soluciones de aparcamiento, en especial en zonas de intercambiadores o estaciones de ferrocarril, o mediante la aprobación de posibles incentivos (reducción de impuestos sobre estos vehículos, etc.). Asimismo, se estudiará una posible regulación específica a nivel local, autonómico y estatal para implantar estas medidas, que permita avanzar en los modelos de colaboración con las empresas del sector, sin entrar en conflicto con otros modelos de movilidad existentes como los *rent a car*.

Se podrían aplicar los principios del *sandbox* regulatorio para realizar experiencias piloto en este ámbito (ver Eje 5).

Esta medida incluye la elaboración de un Catálogo de Medidas de Gestión de la Demanda, a modo de guía de buenas prácticas, que sirva de apoyo a diferentes administraciones y empresas.

3. Carsharing es el viaje en coche compartido cuando el coche no pertenece a ninguno de los que viajan.

4. Carpooling es el viaje compartido en un coche que es propiedad de alguno de los viajeros.

**MEDIDA 1.2.6: SOLUCIONES DE ACCESO A LAS GRANDES CIUDADES**

El fenómeno de la expansión urbana que ha experimentado la mayoría de ciudades españolas está provocando un aumento del tráfico diario que entra y sale de la ciudad, incrementando las externalidades inherentes al uso masivo del vehículo particular (contaminación atmosférica y acústica, accidentes, consumo energético, ineficiencias, etc.). Es por ello necesario buscar soluciones que reduzcan este tráfico.

Esta medida consiste, en primer lugar, en elaborar e implantar un plan de creación de aparcamientos de disuasión ligados a las estaciones ferroviarias que se encuentren en los municipios del área metropolitana (Cercanías Renfe, o Ferrocarriles autonómicos, o metro ligero), o en grandes intercambiadores de transporte situados en la periferia de las ciudades, de manera que los usuarios puedan dejar su coche allí y acceder a la ciudad en transporte público. En función de la titularidad de los terrenos, podrá requerir de acuerdos o convenios de colaboración con otras administraciones públicas. En el marco del plan, se propondrá la integración del precio del aparcamiento con el del título o billete de transporte, con posibilidad de abonos, así como información en tiempo real sobre plazas disponibles.

La construcción por las Comunidades Autónomas de aparcamientos disuasorios constituye actuación financiable con fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, en el marco del Componente 1 "Plan de Choque de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada en entornos urbanos y metropolitanos", línea de inversión 1 "Zonas de Bajas Emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano" del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

En segundo lugar, se utilizaría la tecnología para optimizar la capacidad de los accesos a las grandes ciudades, medida que se desarrollará en el ámbito del Eje 5 – MOVILIDAD INTELIGENTE (por ejemplo, implantando sistemas de gestión inteligente de carriles).

**MEDIDA 1.2.7: PAUTAS PARA LA CONVIVENCIA ORDENADA DEL SECTOR DEL TAXI Y DE LOS VTC**

El Real Decreto-ley 13/2018 por el que se modifica la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres, ha establecido que la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional habilita, exclusivamente, para realizar servicios de carácter interurbano, si bien fija un período transitorio de cuatro años durante el que los titulares de estas autorizaciones podrán continuar prestando servicios en el ámbito urbano.

Asimismo, con el fin de mejorar la gestión de la movilidad interior de viajeros o de garantizar el efectivo control de las condiciones de prestación de los servicios, se habilita a las Comunidades Autónomas que por delegación del Estado sean competentes para otorgar autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional, para concretar, desarrollar, o modificar, de forma temporal o definitiva, determinados aspectos de la reglamentación estatal para dicho servicio,

cuando su recorrido no exceda de su propio territorio. Todo ello, sin perjuicio de las competencias municipales en el ámbito de la movilidad urbana.

Durante el período transitorio, el citado Real Decreto-ley prevé expresamente que los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor quedarán sujetos a las determinaciones y limitaciones que establezca el órgano competente en materia de transporte urbano, especialmente en aspectos relativos a estacionamiento, horarios y calendarios de servicio o restricciones a la circulación por razones de contaminación atmosférica.

La medida pretende reforzar el cumplimiento de las condiciones de explotación de este tipo de transporte y mejorar su control, para garantizar su competencia leal con el sector del taxi y facilitar una convivencia ordenada entre ambas formas de movilidad, taxi y VTC, y avanzar en la mejora de la experiencia del usuario en ambos sectores.

A esta finalidad responde la Ley 13/2021, de 1 de octubre, de modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, que ha modificado el régimen sancionador de los servicios de VTC para adecuarlo a las condiciones de prestación de este servicio establecidas en el Real Decreto-ley 13/2018, creando nuevos tipos infractores (como la realización de los servicios fuera del ámbito territorial en que legalmente han de desarrollarse o incumpliendo las específicas condiciones establecidas legal o reglamentariamente, en especial, la obligación de comunicar a la Administración, antes de su inicio, los datos relativos a cada servicio y la obligación de pre contratación del servicio) que son calificadas como infracciones muy graves.

Asimismo, se ha aprobado el Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de VTC, que exige que los titulares de las autorizaciones de servicios VTC comuniquen al Registro electrónico los datos necesarios para controlar el cumplimiento de sus obligaciones, entre otras, la de pre contratación de los servicios, su origen en el territorio de la comunidad autónoma en la que esté domiciliada la autorización, la contratación con intermediarios autorizados y, transitoriamente, la habitualidad de la prestación del servicio en dicha comunidad autónoma.

La medida se continuará desarrollando mediante los trabajos del grupo de trabajo técnico, previsto en la Disposición Adicional Segunda del citado Real Decreto ley 13/2018, de 28 de septiembre, formado por representantes de las Comunidades Autónomas y del MITMA, con presencia, cuando sea procedente, de representantes de los sectores empresariales y de los Ayuntamientos afectados, que tiene por cometido debatir y compartir buenas prácticas regulatorias y experiencias exitosas en la búsqueda de soluciones que faciliten una convivencia ordenada entre ambas formas de movilidad.