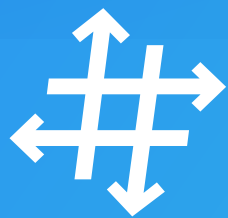


Pacto por la Movilidad Urbana en España





LaCiudad
QueNosMueve

Índice



01

Introducción

02

Diagnóstico

03

Las 10 medidas
del Pacto por la
Movilidad Urbana

04

Anexo
documental



/1

Introducción

#LaCiudadQueNosMueve es una alianza que aúna sectores económicos y de la sociedad civil y que está compuesta por catorce entidades:

APRESCO

Bolt

Cámara Cívica

Cerveceros de España

Demoslab

Equipo Europa

España de Noche

FMA

Marcas de Restauración

Movea

Observatorio de Arquitectura Saludable

Open Innovation Company

Talento para el Futuro

ZaraInnova Mobility

Se trata de la primera plataforma sectorial en España

Reúne a entidades clave de sectores como la **restauración, el ocio, la cultura y el comercio** en torno a las **necesidades de la movilidad urbana y periurbana de nuestras ciudades**. En conjunto, estos sectores aportaron en 2024 alrededor de **un 18% de contribución al PIB nacional**, consolidándose como **motores esenciales del desarrollo económico y social de España**, impulsando **el atractivo del país como destino turístico a través de una experiencia de calidad**.



Catorce entidades miembro

Se han unido para abordar las **nuevas necesidades de movilidad urbana y periurbana** sumando las perspectivas del ciudadano-usuario-consumidor con la visión de agentes de la sociedad civil y entidades sectoriales que nutren la oferta de ocio, cultura, restauración y comercio de España.

Objetivo de la alianza

Generar conciencia social y fomentar la **colaboración público-privada** para impulsar **políticas públicas consensuadas en torno a la movilidad urbana y periurbana, incrementando y enriqueciendo la oferta actual**. Busca también que las alternativas al vehículo privado, como el transporte público, la movilidad bajo demanda y la micromovilidad, se conviertan en **motores económicos para las ciudades**. Al mismo tiempo, estas soluciones deben responder a **retos clave como mejorar la calidad del aire, aumentar la seguridad vial** y ofrecer opciones de transporte adaptadas a colectivos con necesidades específicas.

En este contexto y a través de la realización de un **diagnóstico previo objetivo y transversal** de la movilidad urbana y periurbana, compuesto tanto por la opinión ciudadana como por fuentes oficiales y sectoriales, #LCQNM pretende articular en este documento el primer **Pacto por la Movilidad Urbana en España** que recoja las **medidas necesarias para amplificar su efecto tractor en la economía y en la mejora de la vida activa de las ciudades y las personas** que las conforman.



12

Diagnóstico

El diagnóstico desarrollado por la **alianza #LaCiudadQueNosMueve** confirma la necesidad de realizar una **transformación estructural en la movilidad urbana y periurbana en España**, con el fin de garantizar ciudades más sostenibles, vivas y accesibles para todas las personas. Para ello, la adecuación de una oferta de calidad a una demanda muy diversa y la revisión de las barreras regulatorias actuales se posicionan como los dos grandes retos a resolver.

A través del estudio de fuentes y datos oficiales sobre el transporte urbano, recogido en el documento de **Análisis Las luces y las sombras de la Movilidad Urbana en España de #LCQNM** y las principales conclusiones obtenidas en la encuesta de percepción ciudadana que ha realizado la alianza, en colaboración con DEMOSlab, durante los últimos meses, se ha puesto de manifiesto que el actual **modelo de movilidad urbana y periurbana no responde adecuadamente a las fluctuaciones demográficas crecientes que genera el turismo**, a los nuevos **hábitos generacionales** y a las demandas propias de **ciudades con ofertas de cultura, ocio, restauración y comercio tan activas** como Madrid, Barcelona o Málaga.

Precisamente, en los principales centros urbanos de nuestro país, las fluctuaciones demográficas vinculadas al turismo, que en 2024 duplicó la población residente en el país, están generando una **saturación de las infraestructuras de movilidad urbana y periurbana**, especialmente en **franjas horarias clave vinculadas al ocio nocturno y la restauración**.

Además, los datos recogidos, tanto en la encuesta de percepción ciudadana como en las fuentes oficiales consultadas por la plataforma, evidencian la existencia de una **movilidad fragmentada por generaciones**: mientras los más jóvenes lideran la transición hacia la micromovilidad y los servicios bajo demanda, la población de mayor edad sigue dependiendo de modelos tradicionales, muchas veces **desalineados con sus necesidades reales**.



Esta brecha revela una **necesidad de actualización de políticas públicas** que atiendan las diferentes necesidades de movilidad urbana adaptadas a la diversidad de la ciudadanía y a sus estilos de vida, sobre todo, en lo que respecta al **acceso seguro y sostenible al ocio, la cultura, a la restauración y al comercio**.

Otro factor crítico es el **acceso insuficiente a servicios de movilidad alternativa al vehículo privado y al transporte público**, especialmente en **momentos y lugares de alta afluencia y durante horarios nocturnos**.

El actual modelo de movilidad urbana y periurbana no responde adecuadamente a las necesidades de los ciudadanos

Encuesta ciudadana

Según los datos de la encuesta de percepción ciudadana que ha realizado #LCQNM a una **muestra de más de 1200 personas** se refleja:



Considera que su movilidad nocturna está bien cubierta sin necesidad de coche.



No se siente adecuadamente atendido por el transporte tradicional en horario nocturno.



Opina que las normativas de movilidad deberían fomentar opciones bajo demanda, como VTC o taxis.

Evidencia una demanda clara de modelos más flexibles y adaptados a las realidades urbanas actuales.

Esta carencia impacta negativamente en la **seguridad vial**, al reducir las opciones de retorno seguro durante la noche, y favorece el uso del vehículo privado contradiciendo los objetivos nacionales de reducción de emisiones en el transporte terrestre y la Visión Cero accidentes de la Unión Europea.

El **impacto económico** de una **movilidad más flexible, segura y eficiente** es también significativo, además de las mejoras en la calidad del servicio. Según un reciente estudio de KPMG, mejorar el equilibrio entre oferta y demanda de servicios de taxi y VTC podría aportar hasta **6.000 millones de euros al PIB de las principales áreas metropolitanas**, beneficiando directamente a sectores económicos de la importancia del turismo, la restauración y el ocio nocturno, todos ellos altamente dependientes de una **movilidad funcional**.

Finalmente, los datos de la escucha social realizada reflejan una ciudadanía cada vez más consciente con la **transición sostenible del transporte urbano**: más del 70% de las personas encuestadas **consideran prioritario que las administraciones inviertan en modos de transporte menos contaminantes y más seguros**.

Trabajar, de manera coordinada y con una **visión transversal** que una las experiencias, perspectivas y necesidades de la sociedad y los sectores económicos implicados, es clave para mejorar la **experiencia ciudadana y turística** además de **generar un impacto positivo en la competitividad de sectores** tan estratégicos para nuestro país como la **hostelería, el ocio nocturno y el sector cultural**.

Las **conclusiones** obtenidas por las entidades económicas y sociales que forman parte de la alianza #LaCiudadQueNosMueve legitiman las siguientes **medidas planteadas**, que tienen como objetivo integrar soluciones de movilidad urbana que no sólo sirvan para **racionalizar el uso del vehículo privado**, sino que también favorezcan el acceso **igualitario, seguro y sostenible** a todos los espacios y momentos que conforman la vida activa de nuestras ciudades.



/3

Las 10
medidas

del Pacto por
la Movilidad
Urbana

¿Por qué España se merece el primer Pacto por la Movilidad Urbana?

Con más de **93 millones de visitantes en 2024**, España es, en la actualidad, el segundo destino turístico mundial. Además, sectores como el turismo, la restauración, el ocio y el comercio aportan aproximadamente un **18% del PIB nacional**.

España se merece el primer Pacto por la Movilidad Urbana porque:

La ciudadanía debe contar, en su día a día, con un sistema de opciones de transporte conveniente, sostenible y adaptado a sus necesidades, dada la **estrecha vinculación de la movilidad con el acceso a la vivienda y el desplazamiento a los lugares de trabajo**.

Millones de personas siguen eligiendo nuestro país como **destino** turístico, y hay que diseñar una movilidad que sea un **elemento facilitador de oportunidades, de cultura, de gastronomía y el estilo de vida mediterráneo**.

La movilidad ante todo tiene que ser segura y adecuarse a los hábitos de consumo y de ocio, por el ejemplo en nocturno, donde la movilidad bajo demanda (VTC y taxi) no cubre las necesidades de transporte complementarias, asegurando el avance hacia un escenario de "Accidentes 0" en nuestras calles y carreteras.

La movilidad debe ser inclusiva, un derecho para una ciudadanía diversa, desde los jóvenes, que cada vez más prescinden del vehículo en propiedad y se mueven cada vez más por su ciudad, hasta colectivos con necesidades especiales como las personas **mayores, los desplazamientos sanitarios** o los que padecen algún tipo de **discapacidad**.

Una movilidad eficiente también debe adaptarse a la vida activa de nuestras ciudades, marcada por una intensa agenda de trabajo, cultura, comercio, eventos y ocio.

¹ "Áreas metropolitanas saturadas, demanda insatisfecha" (KPMG, Febrero 2025): <https://goo.su/HCoCO>

Las dinámicas urbanas y periurbanas actuales requieren un modelo de movilidad que no solo conecte puntos geográficos, sino que también facilite el acceso cotidiano a actividades esenciales y de ocio para la ciudadanía. Debemos entender la movilidad como lo que es: el **sistema nervioso de nuestras ciudades**.

Adaptar el transporte urbano a estos ritmos es clave para **reducir la congestión**, mejorar la **calidad del aire**, impulsar la **competitividad económica** y garantizar que todas las personas puedan participar plenamente **en la vida de las ciudades**, independientemente del momento del día o de su lugar de residencia.

Frente a las nuevas exigencias de una ciudadanía activa y a los retos que plantea un flujo turístico que duplica en ocasiones a la población residente, es el **momento de unir fuerzas y construir un Pacto por la Movilidad Urbana**.

A continuación, presentamos un acuerdo con diez medidas que tiene como objetivo generar **ciudades más vivas, accesibles y sostenibles**, donde cada desplazamiento de la ciudadanía, sea por trabajo, cultura, ocio o vida cotidiana, sea **eficiente, seguro y respetuoso con nuestro entorno**.

La movilidad del siglo XXI en España debe ser un reflejo de lo que somos: una sociedad acogedora, diversa y en constante movimiento.



Las 10 medidas transversales del Pacto por la Movilidad Urbana

Las medidas contempladas en el Pacto por la Movilidad Urbana se estructuran en cuatro grandes bloques, alineados con los principales desafíos identificados en el diagnóstico previo realizado por la alianza #LaCiudadQueNosMueve.

La estructura planteada responde a una **visión integral y transversal de la movilidad urbana y periurbana** que integra la **perspectiva y el conocimiento de las catorce entidades** que conforman la alianza, permitiendo

abordar de forma específica los distintos ámbitos de actuación de acuerdo con las **necesidades sociales, económicas y territoriales detectadas**.



Medida 1

Establecer instrumentos de colaboración público-privada para rediseñar una movilidad adaptada a nuestras ciudades.

En la actualidad, existen numerosos espacios en los que potenciar la colaboración efectiva entre entidades públicas y las empresas de movilidad con el objetivo de **generar respuestas coordinadas a las demandas de los ciudadanos** en lo que respecta a la movilidad urbana y periurbana.

Un buen ejemplo de ello son los Planes de Movilidad Urbana Sostenible. Aunque la mayoría de los PMUS plantean ambiciosos objetivos orientados a la reducción del tráfico, habitualmente **no tienen en cuenta la necesidad de implementar otras alternativas de mo-**

vilidad urbana que puedan complementar e impulsar el transporte público, especialmente en aquellas ciudades donde no se está respondiendo adecuadamente a las necesidades de ciertos colectivos o distritos periféricos.

Esta **colaboración público-privada** es especialmente importante a la hora de plantear soluciones de movilidad adaptadas a las necesidades de las personas mayores o con discapacidad, optimizar el transporte escolar o generar nuevas vías de conexión para zonas urbanas y periurbanas con menor dotación de infraestructuras.

Acciones concretas para realizar esta medida:

01/

Generar un Consejo de Participación **vinculante**, compuesto por representantes de instituciones públicas, entidades privadas y sociales que aseguren la visión de las entidades empresariales y de la sociedad civil en la elaboración de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

02/

Impulsar la **contratación pública eficiente y sostenible** especialmente dentro de los PMUS, dando la posibilidad de generar **contratos tipo o licitaciones de servicios complementarios** (transporte escolar, hospitalario, en zonas deshabitadas o para personas mayores, entre otras) con el objetivo de **reforzar y optimizar la labor del transporte público**, cuando fuera necesario.

03/

Impulsar la creación de una **memoria o informe de impacto** que incorpore la **evaluación del impacto en movilidad en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno**, incorporando una perspectiva transversal de la movilidad en el diseño de las políticas públicas.

Medida 2

Ofrecer opciones de transporte urbano dentro de la remuneración flexible.

El regreso progresivo a la presencialidad laboral, combinado con los cambios en las formas de trabajo (teletrabajo parcial, empleos múltiples, horarios flexibles), ha provocado una **transformación profunda en las necesidades de movilidad diaria**. Una amplia mayoría de la población (**87%**) considera que la **movilidad es ahora más importante** que antes, porcentaje que asciende hasta el **94% en los jóvenes** de entre 16 y 34 años, reflejando la sensibilidad de las nuevas generaciones hacia una movilidad más sostenible y adaptada a sus estilos de vida.

Sin embargo, el vehículo privado sigue siendo la opción predominante para los desplazamientos laborales, lo que contribuye a la congestión, la contaminación y

el deterioro de la calidad del aire en las ciudades. Ante este contexto, se hace imprescindible **fomentar alternativas más sostenibles, cómodas y accesibles que incentiven a las personas a dejar el coche en casa**, con el objetivo de limitar el tráfico y, en consecuencia, mejorar la calidad del aire de nuestras ciudades.

Una forma de lograrlo es a través de la retribución flexible: un sistema que permite a las empresas ofrecer a sus empleados opciones de transporte como parte de su salario, pero con ventajas fiscales. Esto incluiría el abono de transporte público, servicios de coche compartido (carsharing), bicicletas eléctricas, patinetes, taxis y VTC, todo con un coste más económico para el trabajador.

Acciones concretas para realizar esta medida:

01/

Actualizar la legislación vigente en materia de fiscalidad (especialmente en materia de IRPF) para extender los beneficios a nuevas alternativas de movilidad, más allá del transporte público colectivo, permitiendo a las empresas y al sector público ofrecer servicios sostenibles a sus empleados, ya sea mediante la contratación directa por parte de las empresas o mediante tarjetas de transporte tramitadas a través de una empresa emisora de vales de transporte.



Medida 3

Promover una movilidad segura mediante la ampliación de alternativas de movilidad urbana, especialmente en momentos y lugares de alta afluencia y horarios nocturnos .

Aumentar **soluciones reales y accesibles de movilidad urbana**. Ante la inminente aprobación de la reducción de la tasa de alcoholemia al volante a 0,1 gramos por litro (una medida que busca unificar los límites actuales para todos los conductores y avanzar hacia una mayor seguridad vial), **se hace más necesario que nunca implementación**, que tiene como objetivo disminuir la siniestralidad en nuestras calles y carreteras, **debe ir acompañada de una oferta robusta de alternativas al coche privado**, especialmente en contextos horarios donde el riesgo es más elevado.

Además, los datos reflejan una percepción preocupante de inseguridad sobre todo en la movilidad nocturna. Solo el 47% de la ciudadanía declara sentirse “algo” o “muy segura” utilizando el transporte público por la no-

che, frente al 79% durante el día. Esta percepción de inseguridad es especialmente aguda entre las mujeres (34% frente al 61% de los hombres) y los jóvenes de entre 16 y 34 años (46%). Además, el 39% de la ciudadanía afirma conocer a alguna mujer que ha sufrido una agresión en este contexto, siendo esta cifra significativamente mayor entre las mujeres (51%) frente a los hombres (25%).

Consideramos fundamental que esta medida **no penalice ni a la ciudadanía ni al tejido económico asociado a la vida nocturna**, sino que se traduzca en una oportunidad para transformar el modelo de movilidad urbana y periurbana, de acuerdo con el objetivo de la Unión Europea de alcanzar “cero víctimas mortales” en accidentes de tráfico antes del año 2050.

Acciones concretas para realizar esta medida:

01/

Ampliar los horarios de funcionamiento del transporte público en franjas nocturnas para ofrecer alternativas reales al vehículo privado.

02/

Implementar servicios complementarios como **lanzaderas nocturnas y alternativas de movilidad bajo demanda** (VTC y taxis), priorizando las zonas de mayor afluencia y menor cobertura.

03/

Poner en marcha **campañas de concienciación positiva** dirigidas a fomentar el uso de alternativas seguras y sostenibles para los desplazamientos nocturnos, resaltando los beneficios para la seguridad vial y la convivencia urbana.

Medida 4

Mejorar las alternativas de movilidad urbana para personas con necesidades especiales.

La movilidad urbana y periurbana debe entenderse no sólo como un medio para desplazarse, sino como un derecho fundamental que garantiza la inclusión, la igualdad de oportunidades y la participación plena en la vida activa de las ciudades, **tal como recoge el Nuevo Marco de Movilidad Urbana de la Unión Europea**. Esta visión es compartida mayoritariamente por la ciudadanía: **el 68% de la población considera la movilidad como un derecho**, porcentaje que asciende al 72% entre los jóvenes de 16 a 34 años.

Sin embargo, existen todavía importantes desigualdades en el acceso y la seguridad en el transporte urbano

para las personas mayores y personas con diversidad funcional o movilidad reducida.

Un buen ejemplo de esta desigualdad lo representan las personas con diversidad funcional, que enfrentan a diario barreras arquitectónicas y tecnológicas en el transporte, lo que limita gravemente su autonomía y su participación plena en la vida activa de las ciudades. Los datos hablan por sí solos: **la ciudadanía identifica a las personas con movilidad reducida (83%)** como el colectivo que sufre mayor discriminación en el acceso a la movilidad, seguido de las personas con problemas de visión o audición (65%).

Acciones concretas para realizar esta medida:

01/

Impulsar accesos al transporte público más accesibles para niños, personas mayores y con movilidad reducida. Adaptar los vehículos que utilizamos para que sean accesibles para mayores y personas con movilidad reducida.

02/

Promover tarifas más asequibles en taxis y VTCs (especialmente en aquellos adaptados a personas con movilidad reducida o con sistemas de retención para menores), para estos colectivos vulnerables en horarios específicos.



Medida 5

Impulsar la innovación y digitalización para una movilidad urbana más flexible, eficiente y adaptada.

Las ciudades españolas viven un momento de transformación en su movilidad urbana, marcado por el **aumento del turismo, la intensa actividad cultural, comercial y de ocio, y unos hábitos ciudadanos cada vez más digitales y diversos**. Ante este escenario, resulta esencial apostar por modelos de transporte más flexibles, eficientes e innovadores que se adapten mejor a la realidad urbana y periurbana actual.

Para lograrlo, proponemos **fomentar proyectos piloto que permitan probar nuevas soluciones tecnológicas en zonas concretas de las ciudades**: desde vehículos eléctricos de menor tamaño y autónomos, hasta plata-

formas de movilidad compartida o bajo demanda. Estas iniciativas deben ir acompañadas de una revisión de las normativas actuales, para facilitar la experimentación y la escalabilidad de modelos innovadores, siempre desde un enfoque seguro, sostenible y centrado en las necesidades de la ciudadanía.

Además, es clave impulsar la **digitalización de todos los servicios de movilidad urbana y periurbana**. Esto incluye el uso de tecnologías para optimizar rutas, mejorar la gestión de flotas, adaptar la oferta a la demanda real y ofrecer al usuario opciones más cómodas, sostenibles y personalizadas.

Acciones concretas para realizar esta medida:

01/

Establecer **marcos regulatorios que fomenten la experimentación con modelos innovadores**, como la conducción autónoma o plataformas tecnológicas que optimicen el uso compartido y la movilidad bajo demanda, siempre desde un enfoque seguro, sostenible y centrado en las necesidades de la ciudadanía.

02/

Fomentar la colaboración público-privada mediante el intercambio, integración y accesibilidad de datos anonimizados y agregados con las administraciones con el objetivo de diseñar políticas públicas más eficaces, alineadas con los patrones de movilidad reales y las necesidades cambiantes de la ciudadanía.

03/

En casos específicos como el taxi, **flexibilizar el régimen de turnos o la introducción de precios flexibles para trayectos contratados por vía telemática** con el objetivo de incrementar el número de servicios con pasajero y mejorar la rentabilidad del sector, alineándose con los nuevos hábitos digitales de los usuarios y con los objetivos de sostenibilidad, eficiencia y modernización que demanda la movilidad urbana y periurbana actual.

Medida 6

Impulsar alternativas de movilidad que garanticen la seguridad de las mujeres sobre todo, durante las franjas horarias nocturnas.

Según la encuesta realizada por #LCQNM y DEMOSlab, sólo el **34% de las mujeres se siente segura utilizando el transporte público por la noche**, frente al 61% de los hombres. Esta diferencia de percepción no es un dato aislado: el 39% de la población afirma conocer a alguna mujer que ha sufrido una agresión en este contexto.

Estos datos ponen de manifiesto que, más allá de la cobertura del servicio, existen barreras emocionales y estructurales que dificultan el derecho de las mujeres a moverse libremente por su ciudad, especialmente de noche.

Esta inseguridad no solo limita la movilidad nocturna de las mujeres, sino que también restringe su acceso a oportunidades de ocio, trabajo y vida cultural, afectando directamente a su bienestar y autonomía. El hecho de que **sólo el 24% de la ciudadanía considere que su movilidad nocturna está bien cubierta sin coche**, y que esta cifra caiga al 13% entre mujeres jóvenes, revela una exclusión estructural. La incorporación de una perspectiva de género en el diseño de las políticas de movilidad urbana y periurbana es urgente y estratégica.

Acciones concretas para realizar esta medida:

01/

Diseñar e implementar **programas piloto de paradas a demanda** en horarios nocturnos para líneas de autobús urbano, especialmente en trayectos periféricos.

02/

Establecer **bonos de movilidad segura para mujeres** que integren tarifas reducidas en servicios de taxi o VTC en horarios nocturnos, con prioridad para personas jóvenes, trabajadoras en turnos y mujeres en situación vulnerable.

03/

Mejorar la **iluminación y señalización** en trayectos peatonales entre estaciones de transporte y zonas residenciales.

04/

Promover la **formación obligatoria en perspectiva de género y prevención de acoso** para conductores y personal de transporte público y movilidad bajo demanda.

05/

Incorporar **criterios de seguridad e inclusión de género** en la planificación y evaluación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

Medida 7

Hacia un billete único integrado que amplíe las alternativas de movilidad urbana y periurbana en las principales ciudades.

Con el objetivo de **impulsar la intermodalidad, reducir los tiempos de espera y mejorar la cobertura territorial**, especialmente en horarios nocturnos o zonas menos conectadas, esta medida propone avanzar hacia la integración de todas las modalidades de transporte urbano, periurbano y regional en un único billete o abono multimodal, en línea con la propuesta del billete único nacional presentada por el Ministerio de Transportes.

Esta medida incluye la incorporación progresiva de servicios de movilidad bajo demanda (VTCs y taxis), así como modos de micromovilidad (bicicletas, patinetes compartidos), en la estructura tarifaria de los sistemas públicos de transporte. La intermodalidad efectiva permitirá a los ciudadanos desplazarse sin fricciones entre

distintos medios de transporte (autobús, metro, tren, VTC, bicicleta, etc.) bajo una misma plataforma, **promoviendo un uso racional del transporte público frente al vehículo privado**.

Además, se prioriza la **atención a colectivos específicos como los jóvenes hasta los 30 años**, con abonos bonificados que incluyan descuentos también en servicios como taxis y VTCs. Esta opción, con fuerte respaldo social (78% de aprobación general y 89% entre jóvenes de 16 a 34 años), responde a la demanda de opciones flexibles, sostenibles y adaptadas a nuevas realidades urbanas.

Acciones concretas para realizar esta medida:

01/

Iniciar planes piloto de integración tarifaria de servicios de VTCs, taxis y micromovilidad en ciudades interesadas, en colaboración con ayuntamientos y operadores, bajo el marco regulador del futuro billete único nacional. Se evaluará su impacto en cobertura, uso, satisfacción del usuario y reducción del uso del coche privado.

02/

Ampliar el abono joven hasta los 30 años, con tarifas reducidas que incluyan modos alternativos como VTCs y micromovilidad, aprovechando las nuevas ayudas estatales al transporte colectivo que priorizan a los colectivos más vulnerables y frecuentes.

03/

Coordinar con el Ministerio de Transportes y los entes autonómicos y municipales para garantizar que las **nuevas soluciones tarifarias y tecnológicas del billete único** incorporen estos modos emergentes de transporte.



Medida 8

Asegurar un marco transparente para el acceso a licencias de VTC y taxi

La **creciente fluctuación demográfica** en ciudades como Barcelona o Málaga, donde el número de visitantes prácticamente duplicó al de habitantes censados gracias a su oferta de ocio, cultura y restauración, ha saturado la capacidad de respuesta de la movilidad bajo demanda. Esta situación sugiere la necesidad de modular la oferta de taxis y VTC a la realidad social y económica de las ciudades en el futuro, siempre de manera sostenible desde el punto de vista del desarrollo urbano y los intereses de los profesionales del sector.

Actualmente, las barreras regulatorias y la escasez de oferta en algunas ciudades provoca tiempos de espera que duplican a los de otras capitales europeas y constituye una pérdida estimada de más de **500.000 horas al año para los usuarios**. Esta situación limita el acceso seguro y eficiente a actividades económicas clave para nuestras ciudades, además de favorecer el uso del vehículo privado y frenar el desarrollo económico.

La ciudadanía respalda mayoritariamente la necesidad de una mayor flexibilidad y adaptación normativa: el **89% considera que las normativas de movilidad deberían fomentar alternativas como el taxi, VTC o el uso compartido de motos y bicicletas, una demanda que es especialmente fuerte entre los jóvenes de 16 a 34 años (91%)**.

A pesar del **reclamo social de los servicios de movilidad bajo demanda entre la ciudadanía**, su expansión no ha estado acompañada de un marco de evaluación pública ni de una planificación basada en indicadores de interés general. Al contrario, el otorgamiento de nuevas licencias ha sido fruto de procesos judiciales y, en muchos casos, se ha realizado de manera arbitraria, sin un marco procompetitivo claro, lo que ha derivado en significativos desequilibrios de mercado. Esta situación pone de manifiesto la necesidad urgente de que las autoridades establezcan criterios transparentes, objetivos y previsibles para el acceso al mercado.

Acciones concretas para realizar esta medida:

01/

Modular, siempre que esté justificado y de manera ordenada, el número de licencias a la demanda real de la ciudadanía en las principales urbes españolas, generando además marcos normativos que permitan flexibilizar su concesión, evitando posiciones dominantes en el mercado, para abordar los momentos de mayor presión demográfica de las ciudades debido al turismo o a situaciones extraordinarias en la vida activa de las ciudades.

02/

Establecer auditorías periódicas con criterios consensuados y basados en evidencias, como tiempos de espera, nivel de disponibilidad, precio, congestión o tensión entre oferta y demanda, que permitan avanzar hacia un modelo de movilidad más transparente, eficiente y adaptado al usuario.

03/

Realizar mediciones en el impacto real de estos servicios sobre el tráfico urbano y la racionalización del uso del vehículo privado con el objetivo de dimensionar su papel en la transición hacia una movilidad más sostenible, eficiente y accesible.

Medida 9

Favorecer la competencia en la implementación de nuevas formas de movilidad.

El diagnóstico de #LaCiudadQueNosMueve, en los análisis realizados de los PMUS de Madrid, Barcelona y Málaga, evidencia que, a pesar del **crecimiento de la demanda de servicios de movilidad alternativa (sobre todo en el caso del Taxi y la VTC)**, el desarrollo de este mercado se está viendo **limitado por barreras regulatorias que no se adecuan a la realidad de las ciudades y las personas que las habitan.**

Este diagnóstico se basa, no sólo en las recomendaciones y la jurisprudencia europea, sino también con las necesidades evidentes de la ciudadanía y de sectores económicos clave para nuestro país, como el turismo, comercio, ocio, cultura y restauración, para los que la movilidad urbana y periurbana juega un papel clave.

Acciones concretas para realizar esta medida:

01/

Para avanzar hacia un sistema más eficiente, accesible y sostenible, es imprescindible **revisar estos marcos normativos desde una perspectiva de competencia leal.**

02/

Favorecer un modelo que promueva la **entrada equilibrada de nuevos operadores y fomente la diversidad empresarial** para garantizar un mercado más accesible, competitivo y alineado con las necesidades de la ciudadanía.

03/

Revisar barreras regulatorias que merman la competencia en el sector o discriminan a unas alternativas frente a otras, como puede ser el tiempo de espera obligatorio o una longitud mínima de los vehículos.



Medida 10

Impulsar y facilitar el despliegue de puntos de recarga para vehículos eléctricos

A pesar de los avances logrados mediante programas como el plan MOVES, la red de puntos de recarga para vehículos eléctricos en España sigue presentando importantes carencias en cuanto a cobertura, distribución territorial y facilidad de acceso. Esta situación frena la adopción generalizada del vehículo eléctrico y dificulta la transición hacia una movilidad más sostenible en línea con los objetivos europeos de descarbonización. Es necesario avanzar hacia un modelo más ágil y racional que permita el despliegue estratégico de infraestructuras de recarga, priorizando aquellos entornos donde la demanda y necesidad sea mayor, como centros urbanos, áreas turísticas y vías interurbanas.

La colaboración efectiva entre administraciones (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, de Tran-

sición Ecológica, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos) y empresas privadas será fundamental para superar las barreras técnicas y administrativas actuales. En este sentido, resulta clave promover espacios de trabajo conjunto y diálogo entre administraciones y operadores privados, incluyendo las propias distribuidoras de electricidad, para analizar y eliminar las barreras que actualmente dificultan, retrasan y en algunos casos incluso impiden su despliegue.

Al mismo tiempo, el parque de vehículos en España es uno de los más antiguos y contaminantes de Europa, lo que incrementa las emisiones y los riesgos para la seguridad vial. Por ello, es urgente tomar las acciones necesarias para impulsar la renovación del parque mediante la sustitución por modelos más eficientes y sostenibles.

Acciones concretas para realizar esta medida:

01/

Impulsar alianzas público-privadas para analizar en detalle la situación y planificación de la red de puntos de recarga, identificando los factores que ralentizan el despliegue del vehículo eléctrico, incluyendo la cantidad y ubicación de los puntos previstos y su potencia.

02/

Crear una **ventanilla única administrativa** para simplificar y agilizar los trámites necesarios con las distintas administraciones públicas y empresas distribuidoras de electricidad implicadas para permitir la instalación de infraestructuras de recarga con mayor rapidez y menor carga burocrática.

03/

Ampliar en el tiempo y seguir fomentando y ampliando los incentivos y ayudas a la movilidad eléctrica y al despliegue de puntos de recarga, así como reestructurar el uso fondos públicos.

04/

Incentivar la retirada de la flota de vehículos más antiguos y contaminantes, estableciendo ayudas para el achatarramiento u otras medidas más novedosas como la concesión de "bonos de movilidad" que incluyan tanto opciones de transporte público como de movilidad bajo demanda o micromovilidad.



4

Anexo

Fuentes de consulta
utilizadas para el diagnóstico

Análisis documental de la Movilidad Urbana en clave nacional

Fluctuación demográfica y su relación con la movilidad

La alianza **#LaCiudadQueNosMueve** ha realizado un estudio exhaustivo sobre la Movilidad Urbana en las principales ciudades de **España, Madrid, Barcelona y Málaga**, de manera coordinada con el análisis de los **últimos datos del INE 2024**, en el que se revela que el **impacto del turismo en la movilidad es un desafío estratégico** para hacer que las ciudades españolas sean más **sostenibles, eficientes y saludables**.

Por su parte, a través del estudio *"Las luces y las som-*

bras de la Movilidad Urbana en España", la alianza pone de manifiesto que **España recibió 93,8 millones de turistas en 2024 lo que supuso un 192,21% más que la población censada en el país**, lo que generó una **presión sobre la infraestructura de transporte** en las principales ciudades de España. Este incremento representa un **aumento del 10,1% en comparación con 2023**.

Por su parte, las **ciudades con una mayor fluctuación demográfica**, debido al turismo, fueron:

Madrid

La capital española lideró el turismo nacional.

10.426.909

Visitantes

Barcelona

Le sigue de cerca Barcelona con:

8.422.042

Visitantes

Sevilla

El sur también es zona de interés con:

3.123.042

Visitantes

Palma de Mallorca

Las islas mantienen su atractivo atrayendo a:

2.578.102

Visitantes



Movilidad Urbana vista desde una perspectiva generacional

El Análisis de la Movilidad Urbana realizado por la alianza #LCQNM revela **marcadas diferencias generacionales en cuanto a hábitos, preferencias y percepciones** sobre las distintas alternativas de movilidad urbana en España. Estas variaciones reflejan no solo los estilos de vida propios de cada grupo social, sino también la adaptación (o falta de ella) de las políticas públicas a estas dinámicas.

Personas mayores de entre 45 años y 60 años

Según el *Informe de Movilidad Sostenible 2024* del Observatorio Cetelem, este grupo presenta un mayor uso del transporte público (61%), superando la media nacional del 55%. Sin embargo, solo el 36% considera sustituir su vehículo de combustión por opciones de movilidad más sostenibles como bicicletas, patinetes o movilidad bajo demanda, frente al 63% de los jóvenes de 18 a 24 años.

Además, de acuerdo con el estudio de Carwow, el **53% de los compradores de coches nuevos en España tienen más de 45 años**, y solo un 12% se encuentra entre los 18 y 34 años. Esta generación representa el **33,85% del total de conductores**, según datos de la DGT.

Personas jóvenes de 18 a 30 años

De acuerdo con el Informe 2024 del Observatorio de Movilidad, este grupo lidera el cambio hacia modelos de movilidad compartida y sostenible:

El **57% comparte coche de forma habitual** (frente al 39% en 2023), mientras que el **48% utiliza medios de micromovilidad o movilidad bajo demanda**. (Taxi, VTCs, bicicletas, patinetes, motos eléctricas). Por su parte, el **27% de las personas jóvenes de esta franja utiliza vehículos eléctricos**, frente al 19% del promedio nacional.

Por su parte, El Observatorio de Movilidad señala que las personas de esta franja de edad son las más orientadas hacia la movilidad compartida, bajo demanda y el transporte público, guiados por criterios de sostenibilidad y flexibilidad. Esta generación constituye el **30,86% de los conductores** en España (DGT).

Personas de más de 60 años

Según el Anuario Estadístico de la DGT, las personas de entre 60 y 75 años representan en torno al 24% de los conductores de vehículos privados y sólo el 2,5% de esta franja utiliza frecuentemente el vehículo privado.

Alternativas de movilidad urbana

El panorama de la **movilidad urbana en España atraviesa un momento de transición** marcado por el crecimiento poblacional, el auge del turismo y la necesidad de racionalizar la utilización del vehículo privado. En este contexto, el transporte público y sus alternativas se posicionan como **ejes estratégicos para un modelo de ciudad más viva, pero también más sostenible e inclusiva**.

Transporte público

Uso creciente, pero con desafíos

Según el Instituto Nacional de Estadística (INE), el número de usuarios del transporte público aumentó un **3,7% en enero de 2025 respecto al mismo mes del año anterior**. En particular, el transporte urbano registró un crecimiento del **4,2% en tasa anual**.

Atendiendo a la situación media de Madrid, Barcelona y Málaga, hay **52.042 habitantes por estación de metro y 3.083 habitantes por autobús**.

Según el estudio de Triodos Bank sobre Conductas sostenibles de la población española, aunque el **72% de los ciudadanos** tiene acceso al transporte público (autobús, metro, taxi), solo el **18,5% lo utiliza de manera habitual**, lo que refleja una brecha entre disponibilidad y uso.

Comunidades que presentan los mayores niveles de uso del transporte público.

Madrid	Cataluña	País Vasco
37,9%	32,3%	28,6%

Comunidades que muestran una fuerte preferencia por el vehículo privado.

Murcia	Cantabria	Baleares	Canarias
60,3%	59,8%	58,1%	50,2%

El coche, todavía dominante

El **64% de los españoles** utiliza habitualmente el automóvil, y el **52% lo considera imprescindible** en su día a día. En nuestro país, el vehículo privado sigue siendo el medio más utilizado para desplazamientos cortos (**43,4%**) y viajes de ocio (**39,8%**), seguido por caminar (**33%**).

Alternativas en crecimiento

Taxi y movilidad bajo demanda

En los últimos años, España ha experimentado un **incremento insuficiente de las licencias de vehículos de transporte con conductor (VTCs y taxis)**. Actualmente, hay **una licencia de taxi por cada 783 habitantes censados** mientras que el número asciende a **una licencia de VTC por cada 2.428 personas censadas**.

Sin embargo, este crecimiento **no ha sido suficiente para responder de manera adecuada al aumento de la demanda**, especialmente en los núcleos urbanos más transitados y en épocas de alta afluencia turística.

La distribución de licencias también refleja importantes **desigualdades regionales**:

Comunidad de Madrid

Se registra la mayor concentración de VTCs del país: **8.877 licencias**, frente a **15.594 de taxi**, lo que supone una proporción de aproximadamente **1 VTC por cada 1,8 taxis**.

Cataluña

Esta proporción es mucho más conservadora, con **2.327 VTCs** frente a **11.530 taxis**, equivalente a **1 VTC por cada 5 taxis**.

Andalucía

Con **3.354 licencias de VTC**, la relación se sitúa en **1 por cada 2,4 taxis**.

Además, según un reciente estudio realizado por KPMG sobre el análisis de la movilidad bajo demanda, la **disponibilidad de servicios VTC y taxi en España** es hasta un **14% inferior a la de otras grandes capitales europeas**, como París o Lisboa. Esto implica no solo una experiencia deficiente para el usuario, sino también un **sobrecoste estimado de 41,8 millones de euros anuales para los ciudadanos**.

El impacto económico de la movilidad urbana en la vida activa de las ciudades

El reciente estudio de KPMG sobre movilidad bajo demanda estima que, **alcanzar un equilibrio adecuado entre oferta y demanda de servicios VTC** en las principales áreas metropolitanas de España, generaría un **impacto económico total de hasta 4.722 millones de euros en el PIB nacional**.

Dicho documento desglosa este impacto económico en **1.113 millones de euros en impacto directo** (ingresos generados directamente por el sector VTC), **1.709 millones en impacto indirecto** (beneficios sobre pro-

veedores y servicios relacionados) y **1.242 millones en impacto inducido** (efectos derivados del mayor poder adquisitivo de los trabajadores del sector y del consumo asociado).

De ese total, **alrededor de un tercio del impacto** se concentraría en **sectores clave como el turismo, la restauración y el ocio nocturno**, actividades altamente dependientes de una movilidad eficiente, especialmente en horarios no cubiertos por el transporte público tradicional.



Transición a la movilidad sostenible

Según el informe del **Observatorio Cetelem**, en su estudio **"Sostenibilidad y Consumo 2024"**, el **62% de las personas encuestadas considera que la movilidad urbana sostenible es importante o muy importante** en su vida diaria. Además, un **66%** valora positivamente las acciones destinadas a regular y mejorar la movilidad en las ciudades.

En esta línea, el **70% de los participantes** destaca la relevancia de que las instituciones públicas inviertan en medios de movilidad urbana menos contaminantes.

Principales resultados de la encuesta de movilidad ciudadana

Como parte del diagnóstico de #LaCiudadQueNosMueve, en marzo de 2025 se realizó una encuesta de percepción ciudadana en colaboración con DEMOSlab, que recogió 1.251 respuestas completas en Madrid, Barcelona y Málaga. La muestra fue equilibrada por tramos de edad y ponderada estadísticamente por género para garantizar la representatividad social y la solidez comparativa de los resultados.



Los hallazgos evidencian que la movilidad urbana en España no solo es un elemento funcional, sino un componente clave del bienestar, la calidad de vida y la equidad. En este sentido, **el 68% de las personas encuestadas considera que la movilidad debe ser entendida como un derecho**, y no como un privilegio. A su vez, **el 87% afirma que la movilidad es ahora más importante que nunca**, debido a los nuevos estilos de vida vinculados al teletrabajo, los empleos múltiples y la flexibilidad horaria.

Una de las carencias más significativas identificadas es la falta de cobertura de la **movilidad nocturna**: solo un **24%** de las personas declara tener resueltas sus necesidades de desplazamiento en horario nocturno sin recurrir al coche privado, mientras que un 76% afirma sentirse desatendida por el sistema tradicional. Esta brecha evidencia una demanda urgente de alternativas flexibles y seguras, especialmente en momentos clave como las noches de ocio o los traslados relacionados con el cuidado.

En línea con esta percepción, **el 89% de la ciudadanía considera que las normativas deberían fomentar opciones de movilidad alternativa y bajo demanda**, como los servicios de taxi, VTC, motos o bicicletas compartidas. Además, **el 41%** señala que elegiría preferentemente taxi o VTC si el servicio estuviera disponible en menos de 10 minutos, lo que subraya la importancia de mejorar la cobertura y disponibilidad en tiempo real.

El análisis de los **hábitos de movilidad vinculados al ocio** revela una alta dependencia del coche privado en actividades como salidas a la naturaleza (69%), festivales y conciertos (56%) o visitas a centros comerciales (42%). Este dato refuerza la necesidad de planificar mejor la intermodalidad en zonas de alta afluencia y eventos.

Respecto a las **preferencias personales de transporte**, los modos de desplazamiento en los que las personas se sienten más cómodas o seguras son el coche (65%) y andar (64%), lo que indica una valoración alta de la autonomía y la experiencia de usuario. Por otro lado, la encuesta identifica a los colectivos más vulnerables en términos de movilidad: **las personas con movilidad reducida (83%)**, seguidas de quienes tienen discapacidades sensoriales (65%) y las personas mayores (44%).

La dimensión social de la movilidad también se refleja en el **apoyo a políticas públicas transformadoras:**

78%

Considera positiva la inclusión de **descuentos en taxis y VTC dentro del abono joven de transporte**, como medida de equidad intergeneracional.

50%

Respalda lanzar **campañas públicas contra la contaminación del transporte**, similares a las campañas antitabaco, lo que muestra una alta conciencia ambiental vinculada a la movilidad.

Estos resultados evidencian que la ciudadanía no solo desea una movilidad más eficiente, sino también más humana, inclusiva y alineada con los nuevos valores sociales. Las políticas públicas deben evolucionar desde una lógica exclusivamente técnica hacia una **visión integral**, que entienda la movilidad como una herramienta para **garantizar el derecho a la ciudad**, reforzar la **seguridad**, impulsar el **bienestar colectivo** y fortalecer la **cohesión urbana y social**.

#LaCiudadQueNosMueve es una iniciativa plural integrada por las siguientes entidades públicas y privadas:



