

PROPUESTAS DE CERMIN PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE NAVARRA (2018-2030)

*En rojo nuestras aportaciones al PMUS

3. Normativa foral/ 3.3.6 Anteproyectos de Ley

~~Des proyectos de Ley~~ La LEY FORAL 12/2018, DE 14 DE JUNIO, DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL ([enlace](#)), aprobada el 14 de junio de 2018 y que entró en vigor el pasado 23 de junio de 2018, ~~puede tener~~ **tiene** repercusiones sobre el contexto en el que se desenvuelve el transporte:

~~Anteproyecto de Ley Foral de Accesibilidad Universal~~, por la obligatoriedad de determinadas cuestiones sobre el transporte público.

- ✓ Esta ley, ~~aún en fase de anteproyecto~~, **tiene** por objeto la creación de un marco normativo propio en materia de **accesibilidad** universal, con el fin de “conseguir una sociedad inclusiva y accesible que garantice la autonomía de las personas, evite la discriminación y favorezca la igualdad de oportunidades para toda la ciudadanía, especialmente para las personas con **discapacidad**, en un marco demográfico tendente al incremento de la esperanza de vida y al envejecimiento de la población”.
- ✓ Por lo que se refiere al transporte público, la norma fija las condiciones para garantizar la **accesibilidad** en el transporte público, competencia de la Comunidad Foral o de la Administración Local de Navarra, tanto por lo que se refiere a los vehículos como a los edificios y espacios de uso público necesarios para prestar el servicio, incluidas las infraestructuras, instalaciones y mobiliario vinculados a ellos.
- ✓ ~~El anteproyecto~~ **La Ley** marca un plazo de un año (**plazo límite: 23/06/2019**), desde la entrada en vigor de la norma (**23/06/2018**), para que las administraciones públicas competentes en materia de transporte público elaboren un plan de implantación progresiva de la **accesibilidad** de los medios de transporte destinados al transporte público de viajeros. El plan debe incluir las condiciones para la sustitución o adaptación progresiva de los vehículos y naves destinados al servicio, así como el calendario de ejecución de las obras necesarias para hacer accesibles los edificios, espacios públicos, etc.

4.1 Planes y políticas transnacionales/ 4.1.1 Movilidad y transporte /Libro Blanco del Transporte 2011/Movilidad Urbana, directrices de la Comisión Europea/ 4.2.1 Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI)

Responder a las necesidades de los ciudadanos:

- ✓ Mejora de la **accesibilidad** universal al transporte público y a áreas ecológicas

6.2 Objetivos básicos

Por tanto, se entiende que el PDMSN ha de adoptar el enfoque más completo de la sostenibilidad, con tres grandes objetivos primarios:

- ✓ **La sostenibilidad ambiental (...)**
- ✓ **La sostenibilidad social**, referida a la erradicación de la pobreza y la exclusión social, basada en la justicia social, integrando conceptos como el enfoque de género, la **accesibilidad** universal, etc.

Tiene los siguientes componentes:

1. **Mantener la movilidad individual**, en un contexto de envejecimiento poblacional, continuando con el papel del transporte como motor de la integración social mediante una oferta de transporte asequible y **que responda a las necesidades individuales y sociales**.
2. **Conseguir una adecuada **accesibilidad** territorial** dentro de una planificación equilibrada

- ✓ **La sostenibilidad económica (...)**

7.5.2 Sostenibilidad social

Definiendo la movilidad como un atributo individual, las líneas estratégicas orientadas a mantener el derecho a la movilidad, en un contexto de envejecimiento poblacional, continuando con el papel del transporte como motor de la integración social mediante una oferta de transporte asequible y que responda a las necesidades individuales y sociales, son las siguientes:

- ✓ Fomentar un sistema de transporte inclusivo, a través medidas que eviten la exclusión de colectivos más vulnerables como las personas mayores o con **discapacidades**

✓

8.2 Estrategias para la sostenibilidad social/ 8.2.1 Movilidad individual

Fomentar un sistema de transporte inclusivo, a través de medidas que eviten la exclusión de colectivos más vulnerables como las personas mayores o con **discapacidades**.

- ✓ Redactar una Ley de Movilidad que ayude a vertebrar la oferta de transporte alrededor de criterios de sostenibilidad económica, social y ambiental y que garantice la movilidad de los individuos.
- ✓ **Analizar las necesidades de transporte de los colectivos más desfavorecidos**, para priorizar las acciones encaminadas a dotar de mayor **accesibilidad** aquellos orígenes y destinos más comunes, como hospitales, centros asistenciales, etc.
- ✓ Facilitar información de forma sencilla y accesible para todos, teniendo en cuenta que las nuevas tecnologías y aplicaciones pueden suponer una barrera para personas mayores o con **discapacidades** sensoriales (**visual y/o auditiva**) o cognitivas **intelectual**
- ✓ Fomentar sistemas que proporcionen tanto información visual como información auditiva, de forma previa al viaje, en las paradas o estaciones y en ruta.
- ✓ Hacer que las infraestructuras de transporte y los vehículos sean accesibles para personas con discapacidades, eliminando barreras físicas, sensoriales y cognitivas que dificulten acceder a los servicios que presta la terminal o el vehículo.
- ✓ ~~Reserva de plazas en terminales y vehículos para personas con necesidades especiales~~ **movilidad reducida**
Tal como pautó la LF 12/2018, de 14 de junio, de accesibilidad universal, en su artículo nº34 denominado "Artículo 34. Tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida": La emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento estará sujeta a lo dispuesto en el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, sin perjuicio de las condiciones de uso o de los derechos regulados en la normativa foral y local que sea más favorable.

Crear un marco tarifario que favorezca la equidad social.

- ✓ Promover la implantación de billetes de transporte sociales, con descuentos para personas mayores, jóvenes o con **discapacidad discapacidades**.
- ✓ Fomentar estructuras tarifarias sencillas, con billetes flexibles.

8.2.2 **Accesibilidad** territorial

Promover el desarrollo armónico desde una visión integral de territorio y movilidad

- ✓ Introducir en la planificación urbanística la oferta de transporte público y no motorizado, para asegurar una **accesibilidad** equitativa, y ofrecer alternativas al vehículo privado desde la fase de concepción.

Garantizar la vertebración territorial de las zonas rurales con baja densidad de población, dotándolas de **accesibilidad** y satisfaciendo sus necesidades de movilidad.

- ✓ Introducir servicios de transporte flexibles, como el transporte a la demanda, especialmente cuando los servicios regulares sean económicamente inviables por la escasez de demanda.
- ✓ Tal como pauta la LF 12/2018, de 14 de junio, de accesibilidad universal, en su artículo "Artículo 35. Medidas de acción positiva en el transporte/ Punto nº2: Reglamentariamente se determinarán las poblaciones en las que existirá al menos un vehículo especial o taxi accesible que cubra de manera prioritaria las necesidades de desplazamiento de las personas con movilidad reducida" proponemos que "en el plan de implantación del transporte se reglamente esta cuestión" con la finalidad de favorecer la movilidad de las personas con discapacidad en el ámbito rural.

~~Adaptar la Ley Foral 5/2010, de 6 de abril, de **accesibilidad** universal y diseño para todas las personas~~ LEY FORAL 12/2018, DE 14 DE JUNIO, DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL ([enlace](#)), aprobada el 14 de junio de 2018 y que entró en vigor el pasado 23 de junio de 2018.