

CIUDAD Y TERRITORIO

ESTUDIOS TERRITORIALES

ISSN(P): 1133-4762; ISSN(E): 2659-3254

Vol. LVII, Nº 224, verano 2025

Págs. 755-782

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2025.224.14>

CC BY-NC-ND



Evolución de las políticas autonómicas de transporte en la España democrática

Eloy SOLÍS-TRAPERO ⁽¹⁾
Borja RUIZ-APILÁNEZ ⁽²⁾

^{(1) (2)} Prof. Titular. Escuela de Arquitectura de Toledo. Universidad de Castilla-La Mancha

Resumen: El presente artículo investiga sobre la evolución de las políticas del transporte enfocado al movimiento de las personas en las Comunidades Autónomas (CCAA). Se trata de un tema que apenas ha sido estudiado, a pesar de que las CCAA tienen competencia en materia de transporte, ordenación del territorio y urbanismo, y de las implicaciones que el transporte y la movilidad tienen en crecimiento y desarrollo de los asentamientos humanos, así como en la consecución de varios Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). En base a un análisis comparado de las leyes, planes y estrategias en torno al transporte que han sido aprobados por las CCAA se evalúa en qué medida se avanza hacia una movilidad sostenible. Los resultados permiten concluir que las CCAA avanzan en la senda de la movilidad sostenible, aunque a un ritmo lento y de forma desigual. Para promover la movilidad sostenible es necesario más inversión económica a escala local y regional, así como una mayor coordinación dentro y entre administraciones con competencias en materia de transporte, de urbanismo y ordenación del territorio.

Palabras clave: Comunidades autónomas; Políticas de transporte; Movilidad sostenible.

Recibido: 16.09.2024; Revisado: 15.11.2025

(1) Correo electrónico: eloy.solis@uclm.es; N.º ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2950-730X>

(2) Correo electrónico: borja.ruizapilanez@uclm.es; N.º ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2857-3965>

Los autores agradecen las críticas constructivas recibidas, los comentarios y sugerencias realizados por las personas evaluadoras anónimas, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

Evolution of regional transport policies in democratic Spain

Abstract: This article investigates the evolution of transport policies in the Autonomous Communities (ACs). This is an issue that has hardly been studied, despite the fact that the Autonomous Communities have competence in transport, territorial planning and urban planning, and the implications that transport and mobility have on the growth and development of human settlements, as well as on the achievement of several Sustainable Development Goals (SDGs). Based on a comparative analysis of the laws, plans and strategies around transport that have been approved by the Autonomous Communities, the extent to which progress is being made towards sustainable mobility is evaluated. The results allow us to conclude that the Autonomous Communities are advancing on the path of sustainable mobility, although at a slow pace and unevenly. Promoting sustainable mobility requires more economic investment at local and regional level, as well as greater coordination within and between administrations with competences in transport, urban planning and spatial planning.

Keywords: Autonomous communities; Transport policies; Sustainable mobility.

1. Introducción

Desde un punto de vista general, la importancia de conocer la evolución de las políticas de transporte es fundamental por tres motivos. Primero, porque la creación y crecimiento de los asentamientos han estado y siguen vinculados al desarrollo de medios de transporte y telecomunicaciones que facilitan la movilidad de población, información, capitales y bienes (CASTELLS, 1998). Segundo, porque el transporte es crucial para alcanzar diversos Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), como los vinculados a la Salud y Bienestar, Ciudades y Comunidades Sostenibles, Acción Climática, e Industria, Innovación e Infraestructuras (GONZÁLEZ, 2018). Tercero, por el reconocimiento de la movilidad como parte del ejercicio de los derechos de las personas, asegurando la movilidad accesible e inclusiva y el acceso a bienes, servicios y contactos mediante soluciones sostenibles (FORTES, 2019a). El transporte es, por tanto, un servicio intermedio básico y esencial para vivir dignamente en la sociedad actual, como reconoce el Plan de Acción Europeo de Derechos Sociales de 2022.

Considerando el carácter esencial y estratégico del transporte, no podemos olvidar que es un sector de gran complejidad debido a la participación de múltiples administraciones con competencias y capacidad para su planificación y gestión. En España, desde finales de los años 70, confluyen tres administraciones: la Administración General del Estado (AGE), las Comunidades Autónomas (CCAA) y los Municipios. Además, desde el ingreso de España en 1986 en la Comunidad Económica Europea (CEE), la legislación promovida por

la hoy Unión Europea (UE) acaba teniendo un fuerte impacto.

Con la aprobación de la Constitución Española de 1978 y los Estatutos de Autonomía, las CCAA adquirieron competencias en materia de transportes, aunque no de manera exclusiva, ya que el Estado Español mantiene competencias en infraestructuras de transporte que exceden los límites de las CCAA. En este contexto, el criterio de territorialidad implica que los transportes intracomunitarios están atribuidos plenamente a las CCAA, mientras que los de alcance extra o intercomunitario son competencia del Estado. A su vez, los ayuntamientos también tienen competencias en esta materia, derivadas del Art. 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y del RD 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

La complejidad de este reparto competencial se incrementa al incorporar el papel de la planificación territorial y urbanística, competencia de las CCAA según el Art. 148 de la Constitución. A través de la ordenación territorial y urbanística se establece un marco (segregación/integración de actividades en el espacio, ocupación del espacio por infraestructuras de transporte, distribución y tamaño de equipamientos) que, junto con las regulaciones y ordenanzas urbanas (peatonalización, mejora de señalización, aparcamientos de disuasión), condiciona las posibilidades de desplazamiento y patrones de accesibilidad (SANZ, 1998; RUIZ-APILÁNEZ & SOLÍS, 2021). Esta actividad legislativa y ejecutiva en materia de ordenación del territorio y urbanística está parcialmente condicionada por competencias estatales, como las Leyes de Suelo (HERNÁNDEZ, 2020).

Teniendo en cuenta esta situación y transcurridos más de cuatro décadas de régimen democrático, en los que la sociedad se ha vuelto más dependiente de los sistemas de transporte y más móvil (OTLE, 2020), al tiempo que se han sucedido diferentes acuerdos internacionales y estrategias europeas que condicionan las formas de pensar y actuar en materia de transportes a escala nacional, regional y local, en este artículo ponemos el foco en un tema que no ha sido estudiado hasta la fecha: la evolución de las políticas de transporte en las CCAA y cómo han ido incorporando (el derecho a) la movilidad sostenible. Tratar este tema contribuye a tener una perspectiva amplia y conocer cómo ha evolucionado el marco de acción que influye en la movilidad a escala local y metropolitana. Además, permite complementar los trabajos que analizan la asunción competencial y su desarrollo en materia transporte por parte de las CCAA y aquellos que, más recientemente, examinan la movilidad sostenible como objeto jurídico (FORTES, 2019a).

Para abordar el tema de investigación propuesto, a continuación, señalamos dos aspectos que sirven de marco conceptual e interpretativo.

El primer aspecto tiene que ver con el cambio en la manera en que se concibe el transporte y la movilidad a lo largo del siglo XX. Desde finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, se fue instalando la concepción que liga la idea de progreso con el uso del transporte basado en medios mecánicos (automóviles, camiones, autobuses, trenes, barcos, aviones) y la construcción en paralelo del soporte material que favorece el desplazamiento o tráfico de este tipo de vehículos de transporte (las redes, nodos y terminales de transporte). De estas infraestructuras de transporte, se ha concedido más importancia a las carreteras urbanas, medio específico del automóvil o turismo, dado que se identificaban (y siguen identificándose) como las infraestructuras por excelencia para alcanzar el crecimiento económico y la articulación nacional e intrarregional. Ya desde el primer tercio del siglo XX, el problema del transporte y la movilidad se asimila a un problema infraestructural ligado al sistema de medios fijos (carreteras) y móviles (vehículos de transporte) que lo permiten o facilitan (GUTIÉRREZ, 2010). De ahí que las actuaciones por parte de los poderes públicos se hayan apoyado en los estudios de tráfico de vehículos. Este tipo de estudios basados en la demanda han sido sostén del aumento de la capacidad global de espacio para los diferentes medios mecánicos y, para el caso particular del automóvil, ha derivado en la creación de nuevas carreteras y en la ampliación de sus carriles,

en destinar más cantidad de espacio público al aparcamiento y circulación de vehículos dentro de la red de calles a escala urbana o en la creación de infraestructura viaria de elevado diseño como túneles o cinturones (OLMOS, 1989). A partir de los años 80 y 90 del siglo XX se inicia un cambio basado en la apuesta por medios de transporte no mecánicos, como es el desplazamiento a pie o en bicicleta, y en su conexión con medios de transporte menos contaminantes, como es el transporte colectivo y vehículos de cero emisiones. Desde entonces, el problema del transporte y la movilidad se circunscribe a una problemática urbana y se busca ordenar el transporte en las ciudades desde la perspectiva de la oferta. Este nuevo enfoque tiene como objetivo construir nuevos escenarios orientados a reducir las disparidades sociales y espaciales, apostando así por la promoción de la movilidad activa, la formulación de demandas de inclusión social y la conexión entre redes sociales y espacio físico para procurar un transporte más equitativo y sostenible (VALENZUELA & SERRANO & VECCHIO, 2024).

El segundo aspecto está ligado al concepto de transporte y movilidad. Entendemos que estos dos términos son equiparables en tanto que conceptos ligados al espacio y al tiempo en los que transcurre el movimiento y presentan una doble condición. Por un lado, facilitar el desplazamiento en términos de cantidad de movimiento o tráfico. Por otro lado, facilitar el acceso en términos de obtención o llegada a un bien, un servicio o un contacto. Como se indica en la exposición de motivos del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, de 23 de febrero de 2024, “no existe actualmente una definición única de la movilidad, ni está taxativamente establecida su diferencia con el concepto de transporte, pero sí que existe un cierto grado de consenso a nivel internacional en considerar que la movilidad se centra en las personas y la satisfacción de sus necesidades de desplazamiento, mientras que el transporte, en el que se incluyen los vehículos, los servicios y las infraestructuras, es el instrumento necesario para permitir los desplazamientos necesarios para el desarrollo de la movilidad y el abastecimiento de la población”. Este rasgo de equivalencia entre estos dos conceptos también se encuentra a través de la noción transporte que la Real Academia Española da en su primera acepción, refiere a la “acción y efecto de transportar o transportarse”, lo que implica reconocer el desplazamiento, el acarreo, el traslado o desplazamiento de personas y cosas de un lugar a otro. Un desplazamiento que no ocurre fuera del espacio y que puede realizarse a través de diferentes modos de transporte: a

pie, en bici, en autobús, en ferrocarril, en automóvil, etc.

Teniendo en cuenta el contexto descrito, nuestra hipótesis de partida es que las CCAA están favoreciendo un nuevo giro en las políticas de transporte marcado por dos grandes líneas de acción que no siempre van de la mano o se plantean de forma integrada, y a su vez, se implantan lentamente y de manera desigual entre CCAA. En la primera línea de acción el objetivo es facilitar el movimiento de personas y mercancías¹ de manera sostenible, por lo que se busca promover medios de transporte que faciliten los desplazamientos con un menor impacto ambiental y social. En la segunda línea de acción el objetivo es facilitar el acceso a bienes, servicios y otros contactos de manera sostenible, por lo que se busca reducir las necesidades de desplazamiento motorizado y del aprovechamiento máximo de la capacidad autónoma de trasladarse que tiene el ser humano andando o en bicicleta.

Justificada la temática de análisis y fijados el objetivo y la hipótesis de partida el artículo se estructura en cuatro apartados. En el segundo se describe el método y las fuentes de información. En el tercero y cuarto apartado se presentan y discuten los resultados obtenidos. En el quinto apartado se recogen las conclusiones.

2. Método y fuentes de información

Para abordar la evolución de las políticas de transporte en las CCAA se plantea una investigación que se encuadra en el paradigma cualitativo, centrado en aspectos descriptivos, especialmente a través del análisis de contenido (de las leyes, planes y estrategias) y comparado.

Para ello se distinguen dos etapas. La primera, y de forma más somera, contempla la etapa previa a la democrática. Es preciso conocer esta etapa puesto que va a condicionar la forma de pensar y hacer en materia de transportes y movilidad que posteriormente adopta el Estado Español y las CCAA. La segunda, y con mayor detalle, contempla la etapa democrática, en la que se produce una descentralización

político-económica y las CCAA asumen diversas competencias para ordenar sus territorios, entre ellas transporte, ordenación del territorio y urbanismo. A su vez, esta segunda etapa se divide a su vez en cuatro subetapas: la década de los años 80 del siglo XX, los años 90 del siglo XX, los años 2000 del siglo XXI y los años 2010 del siglo XXI. En cada una de estas subetapas se identifican un conjunto de hitos que van a marcar el lento, gradual y desigual giro hacia nuevas formas de actuar en el ámbito del transporte entre CCAA.

Dado que no hay estadísticas a escala regional que permitan comparar la evolución de los desplazamientos según modos de transporte entre las diferentes CCAA, para efectuar el análisis comparado de las políticas de transporte se recaba información de leyes, planes y estrategias aprobados por parte de las CCAA. Cabe mencionar que no existe un banco de datos o plataforma que recopile leyes, planes y estrategias aprobadas a nivel autonómico, lo que requiere un esfuerzo de búsqueda individual para cada CCAA y a través de diferentes ministerios, como el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, el Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y el Ministerio de Interior.

3. La planificación del transporte y la movilidad previa a la etapa democrática

La aparición del problema de la circulación y los orígenes de la gestión del tráfico urbano en España comienzan en el primer tercio del siglo XX, fundamentalmente en grandes ciudades como Madrid o Barcelona. En el Estatuto de 1924 se concedía a los Ayuntamientos la competencia exclusiva para "ordenar el uso communal de la vía pública" (art. 150), mientras que en la Sección 4, Disposiciones especiales sobre Ensanche, Saneamiento y Urbanización, se indicaba una línea de intervención condicionada a la "apertura de calles y plazas, ensanche, alineaciones y prolongaciones de las existentes, rectificación de rasantes en cuanto mejoren sensiblemente las condiciones del tráfico" (art. 359).

En 1933, se celebró en Madrid el I Congreso Municipal de Circulación, donde se destacó el aumento exponencial del número de vehículos, especialmente automóviles, y el incremento del tráfico peatonal debido al crecimiento de la población en las ciudades. Las estrategias implementadas fueron de tres tipos (RODRÍGUEZ,

¹ Aunque este trabajo pone el foco en la movilidad de personas, futuros trabajos deberían complementar esta lectura de la política autonómica de transporte enfocando en la movilidad de mercancías (transporte mercante por ferrocarril, la política de corredores multimodales de mercancías, centros intermodales, plataformas logísticas y puertos secos).

2016): a) organización de departamentos y formación de personal especializado en la gestión del tráfico urbano, b) incorporación de semáforos, señales de tráfico, sistema de dirección única en vías estrechas y circulación rotatoria en plazas, y c) creación de nuevas arterias de tráfico para descongestionar el centro, eliminación del tranvía, reubicación de autobuses y eliminación de áreas con vegetación para dar más espacio al tráfico vehicular.

A mediados del siglo XX, se establecieron dos principios para guiar la planificación del transporte urbano: una calle no es más ancha que su punto más estrecho y el rendimiento en circulación de una calle depende de la velocidad media que un vehículo puede desarrollar en ella (ALONSO-MISOL, 1952). Las ciudades no estaban planificadas para absorber grandes cantidades de vehículos, por lo que se implementaron tres medidas principales: ceder la mayor parte del espacio viario al vehículo privado, generar cinturones alrededor de los espacios construidos y planificar nuevos desarrollos según criterios de circulación automovilística (TERÁN, 1996; BRAU, 2018).

En los años 60, el parque nacional de vehículos alcanzó el millón de unidades, superando los 3,5 millones al final de la década. Coincidiendo con esto, se incorporó la Ingeniería del Tráfico al diseño viario y la regulación del tráfico tanto a escala nacional como metropolitana y urbana. La ordenación del tráfico se diferenciaba entre planes de transportes (de escala supramunicipal) y planes generales de ordenación urbana (que incluían la ordenación del tráfico en suelo urbano y urbanizable). A escala metropolitana, se propuso la segregación de tráficos de automóviles y peatones, la creación de espacios estáticos para personas y dinámicos para vehículos, y la transformación del espacio tridimensional longitudinal (RODRÍGUEZ, 1969; GRILLÓ, 1969).

Durante los años 60 y 70, la Dirección General de Carreteras y el Ministerio de Gobernación desarrollaron planes generales de transporte y planes generales de ordenación urbana. Los primeros se centraban en la planificación del tráfico en vías estructurantes de la ciudad, mientras que los segundos incluían la ordenación del tráfico en suelo urbano y urbanizable. Aunque se reconocía la interacción entre transporte y rasgos socioeconómicos y físicos de la ciudad, diferentes organismos con competencias compartidas operaban sobre la misma realidad geográfica. Los PGOU, reconocidos jurídicamente desde la Ley de Régimen Local de 1950, se centraban en dar protagonismo al vehículo privado en la vía pública, situación reforzada con

la aprobación del Código de la Circulación de 1961². De hecho, en las Leyes de Suelo de 1956 y 1975, los Planes Generales de Ordenación del Suelo Urbano debían incorporar una Memoria Informativa que justificara y describiera el modelo territorial a implantar, incluyendo un Análisis de Tráfico y de Movilidad (TERÁN, 1978).

Durante este tiempo, se construyó un mensaje que identificaba el vehículo como elemento de crecimiento económico y progreso. Las infraestructuras interurbanas y urbanas que facilitaban el uso del vehículo privado estaban sujetas a una especie de atracción política. Socialmente, el uso del vehículo implicaba ostentación de poder, libertad, independencia y comodidad, situación que no ofrecía el transporte público (SANTISO, 1989, p. 18). Económicamente, el vehículo afectaba al crecimiento de empresas y empleo ligado a autoescuelas, centros médicos, fabricantes de automóviles, agencias de publicidad, empresas aseguradoras, combustible, renovación de firmes, creación de nuevas infraestructuras viales, señales, tasas de circulación, talleres, grúas, repuestos, etc. Se sentaron las bases de un crecimiento imparable de vehículos, que llega hasta nuestros días (FIG. 1).

En paralelo, se asistió a la crisis del ferrocarril, consecuencia de su abandono histórico, descapitalización de infraestructuras y renuncia a políticas decididas en materia de transportes colectivos (OLMOS, 1989). Esta situación no ha mejorado significativamente, a pesar de la inversión en Alta Velocidad (FIG. 2) y de ser considerado un modo más sostenible para el desplazamiento de personas y mercancías.

4. La planificación del transporte y la movilidad en la etapa democrática

Con la creación del Estado de las Autonomías la política del transporte se convierte en piedra angular de la acción de gobierno y financiación por parte de las CCAA. Desde entonces y poniendo el foco en la planificación del transporte y la movilidad de personas se advierte un giro lento y desigual entre CCAA en la forma de integrar las dimensiones social y ambiental a la dimensión económica. Esta situación de cambio se presenta a continuación en cuatro fases

² El Código de la Circulación deja en manos de los Autoridades Municipales el sistema, orden y sentido de la circulación, fijación del horario de carga y descarga de vehículos de mercancías o la velocidad de la vía.

Año	Total	Turismos	Motocicletas	Autobuses	Camiones y furgonetas	Otros vehículos
1970	4 392 214	2 377 726	1 267 242	30 728	710 223	6295
1978	8 952 648	6 530 428	1 170 527	41 589	1 189 993	20 111
1980	10 220 677	7 556 511	1 257 138	42 631	1 338 258	26 139
1985	11 623 029	9 273 710	739 056	41 592	1 529 311	39 360
1990	15 696 715	11 995 640	1 073 457	45 767	2 332 928	248 923
1995	18 847 245	14 212 259	1 301 180	47 375	2 936 765	349 666
2000	23 284 215	17 449 235	1 445 644	54 732	3 780 221	554 383
2005	27 657 276	20 250 377	1 805 827	58 248	4 655 413	887 411
2010	31 086 035	22 147 455	2 707 482	62 445	5 103 980	1 064 673
2015	31 389 683	22 355 549	3 079 463	60 252	4 851 518	1 042 901
2020	34 765 203	24 716 898	3 735 920	63 387	5 030 927	1 218 071
2022	35 668 443	25 222 554	4 006 804	65 377	5 075 068	1 298 640

FIG. 1 / Evolución del número de vehículos en España desde 1970 hasta 2022

Fuente: INE (Instituto Nacional de Estadística). Fondo documental, para el año 1970, 1978, 1980 y 1985 (p.203) y DGT para el resto de los años. Elaboración propia

Año	Ancho ibérico (IB)	Ancho internacional (UIC)	Ancho mixto (IB y UIC)	Ancho métrico	Total
1970	13 668				13 668
1980	13 542				13 542
1990	12 560				12 560
2000	12 078	484	0	18	12 580
2010	11 730	1584	22	18	13 354
2022	11 270	3084	272	1193	15 819

FIG. 2 / Kilómetros de vía de ferrocarril en España, por tipo de vía y año

Fuente: OTLE (Observatorio de Transporte y Logística de España). Elaboración propia

consecutivas: la década de 1980, la década de 1990, la década de los 2000 y la década de los 2010 hasta la actualidad.

4.1. La Constitución de 1978 y la asunción de competencias de las CCAA y los municipios

A finales de los años 70 y principios de los 80, el transporte urbano ya se consideraba un desafío

para el desarrollo de las ciudades y áreas metropolitanas. En ese momento, se evidenciaron los efectos negativos del tráfico, como la pérdida de tiempo vinculada a los atascos, los accidentes, la contaminación atmosférica y acústica, el incremento del consumo energético y de suelo, y los costes económicos asociados a las obras. A pesar de ello, la Constitución Española de 1978 no incorporó la movilidad como derecho. Este derecho aún no se encuentra en el marco regulatorio estatal, aunque está recogido en el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible aprobado en febrero de 2024, aún pendiente de

aprobación en el Congreso. Ahora se inicia la tramitación parlamentaria del texto, por la vía de urgencia, con el fin de que la ley pueda aprobarse antes de que termine el año, cumpliendo así con lo comprometido con la Comisión Europea en el marco del Plan de Recuperación.

A finales de los años 70, cuando se aprobó la Constitución, el vehículo privado seguía siendo el centro de la planificación y diseño urbano. La visión autocéntrica impregnaba las Leyes de Suelo de 1956 y 1975, y esta situación se reprodujo en las Leyes de Suelo de 1990 y 1997, que servían como marco para la ordenación urbana de los municipios. En estas leyes, el término "movilidad" no aparece, mientras que "transporte" se menciona solo dos veces para referirse a la competencia de los ayuntamientos para gestionar el servicio público de transporte y para establecer en la documentación previa de los Planes Parciales (PP) el esquema de transporte como servicio público. El término "red viaria" se utiliza para referirse a determinaciones en suelo urbano y urbanizable. Concretamente, los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU) establecen el "trazado y características de la red viaria, con clasificación en función del tráfico previsto y señalamiento de alineaciones y rasantes referido a la totalidad o parte de ese suelo, precisando en todo caso la anchura de los viales o definiendo el criterio para su fijación". Los PP detallan el trazado y características de la red de comunicaciones propias del sector y su enlace con el sistema general de comunicaciones previsto en el PGOU, señalando alineaciones, rasantes y zonas de protección de toda la red viaria, y previsión de aparcamientos en la proporción mínima de una plaza por cada cien metros cuadrados de edificación.

Los Estatutos de Autonomía atribuyen a las CCAA las competencias exclusivas sobre la planificación del transporte de mercancías y viajeros con origen, destino y trayecto dentro del territorio de las CCAA. Estas competencias legislativas y ejecutivas se adquirieron entre 1979 y 1983 (Fig. 3). Sin embargo, como ya hemos apuntado, la planificación del transporte de viajeros y mercancías no es exclusiva de las CCAA, ya que el Estado tiene competencias en infraestructuras de transporte que exceden el territorio de las regiones y tienen un interés público. Además, hay infraestructuras y servicios, como los núcleos de cercanías, que son prestados por la operadora estatal Renfe Cercanías³.

³ Salvo en el caso de Cataluña. En el año 2010 el Ministerio de Fomento traspasa parcialmente los servicios ferroviarios de cercanías y regionales media distancia a la Generalidad, bajo la marca comercial de Rodalies de Catalunya.

Posteriormente, las CCAA han actualizado sus estatutos por diversos motivos. En lo tocante al transporte, cabe señalar dos aspectos. Primero, domina el concepto de "transporte", mientras que el término "sostenible" apenas aparece y no se menciona "movilidad sostenible" ni "transporte sostenible". Esto refleja la permanencia del enfoque tradicional del transporte frente al reconocimiento y apuesta por modos de desplazamiento activos. El término "sostenible" cuando aparece está ligado a competencias en materia de medio ambiente, medio rural (Extremadura) o turismo (Canarias), y en los preámbulos como principio rector (Canarias). Segundo, tres CCAA (Andalucía, Canarias y Cataluña) incluyen en sus estatutos las competencias básicas municipales, señalando el transporte y la movilidad. Solo Cataluña incorpora en su artículo 48 "Movilidad y seguridad vial" que "los poderes públicos deben promover políticas de transporte y comunicación, basadas en criterios de sostenibilidad, que fomenten la utilización del transporte público y la mejora de la movilidad garantizando la accesibilidad para las personas con movilidad reducida".

A pesar de que la red viaria urbana e interurbana tiene un carácter continuo, favoreciendo la conexión entre puntos dentro de un mismo núcleo y entre núcleos separados, y de que existe una interacción entre los transportes (movilidad) y la planificación (usos del suelo), las CCAA y los Ayuntamientos, al adquirir competencias, han separado la planificación de los transportes y la planificación territorial y urbanística en diferentes viceconsejerías o direcciones generales a nivel regional y en áreas o departamentos a nivel local (Fig. 4). Esta separación implica que las consejerías, viceconsejerías y direcciones generales tengan personal, objetivos y financiación distintos. Una posible vía de coordinación de estas políticas es la implementación de planes de ordenación del territorio a escala regional. Sin embargo, pocas CCAA tienen aprobados instrumentos de este tipo y, muchas veces, las medidas aprobadas no son vinculantes. Además, integrar en un solo cuerpo legislativo la regulación sobre la ordenación urbanística y territorial no asegura la coordinación entre los transportes y la planificación, ya que el organigrama de direcciones generales y áreas departamentales sigue separando la planificación de transportes y la planificación territorial y urbanística.

A escala local, las competencias en materia de transporte están reguladas por la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor

CCAA	Estatuto de autonomía y competencias en transportes (T) y urbanismo y ordenación del territorio (UyOT)	Estatuto de autonomía actualizado y competencias en transportes (T) y urbanismo y ordenación del territorio (UyOT)	Instrumentos de ordenación territorial de escala autonómica aprobados
Andalucía	Ley Orgánica 6/1981, de 30 de diciembre: Art. 13 y 17 (T); Art. 8 (UyOT) T:4; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo: Art. 64 (T); Art. 56 (UyOT); Añade el Art. 92 relativo a las competencias básicas municipales* T:18; M: 2; MS: 0; TS: 0; S: 4	Plan de Ordenación Territorial de Andalucía. 2006 Bases y Estrategias del POTA. 1999
Aragón	Ley Orgánica 8/1982, de 10 de agosto: Art. 35 y 36 (T y UyOT) T:5; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	Ley Orgánica 5/2007, de 20 de abril: Art. 71 (T y UyOT) T:8; M:0; MS:0; TS: 0; S: 5	Estrategia de Ordenación Territorial de Aragón. 2014 Directrices Generales de Ordenación Territorial. 1998
Islas Baleares	Ley Orgánica 2/1983, de 25 de febrero: Art. 10, 11, 12 y 39 (T); Art. 33 (UyOT) T:5; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	Ley Orgánica 1/2007, de 28 de febrero: Art. 30, 31, 32 y 70 (T y UyOT) T:11; M:0; MS:0; TS: 0; S:3	Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears y de medidas tributarias. Ley 6/1999
Canarias	Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto: Art. 29 y 34 (T y UyOT) T:2; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre: Art. 70, 160, 162 (T y OT); Art. 158 (U); Añade Art. 75 relativo a las competencias básicas municipales **; Art. 37 *** T:27; M:0; MS:0; TS: 0; S:6	
Cantabria	Ley Orgánica 8/1981, de 30 de diciembre: Art. 22 y 25 (T y UyOT) T:4; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	Ley Orgánica 2/2021, de 23 de marzo: Art. 24 y 26 (T y UyOT) T:7; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	
Castilla-La Mancha	Ley Orgánica 9/1982, de 10 de agosto: Art. 31 (T y UyOT) T:3; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	Ley Orgánica 9/1982, de 10 de agosto: Art. 31 (T y UyOT); Añade Art. 33 (15. T de mercancías y viajeros con origen y destino en la CA) T:7; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	
Castilla y León	Ley Orgánica 4/1983, de 25 de febrero: Art. 26 y 28 (T y UyOT) T:4; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	Ley Orgánica 14/2007, de 30 de noviembre: Art. 70 y 76 (T y UyOT) T:6; M:0; MS:0; TS: 0; S:2	Directrices esenciales de ordenación del territorio. 2008
Cataluña	Ley orgánica 4/1979, de 22 de diciembre: Art. 9 y 11 (T y UyOT) T:5; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	Ley Orgánica 6/2006, de 19 de julio: Art. 48, 140, 169 (T); Añade el Art. 84 relativo a las competencias básicas municipales **** T:28; M:5; MS:0; TS: 0; S:8	Plan Territorial General de Cataluña. 1995
C. de Madrid	Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero: Art. 26 y 28 (T y UyOT) T:1; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	Modificada en 2010 T:6; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	
CF. de Navarra	Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto: Art. 49 (T); Art. 44 (UyOT) T:5; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	Modificada en 2010 T:5; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	Estrategia Territorial de Navarra. 2005

CCAA	Estatuto de autonomía y competencias en transportes (T) y urbanismo y ordenación del territorio (UyOT)	Estatuto de autonomía actualizado y competencias en transportes (T) y urbanismo y ordenación del territorio (UyOT)	Instrumentos de ordenación territorial de escala autonómica aprobados
C. Valenciana	Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio: Art. 49 (T); Art. 31 (UyOT) T:5; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	Modificada en 2022 T:5; M:0; MS:0; TS:0; S:2	Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana. 2011
Extremadura	Ley Orgánica 1/1983, de 25 de febrero: Art. 7 (T y UyOT) T:3; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	Ley Orgánica 1/2011, de 28 de enero: Art. 9 y 11 T:5; M:0; MS:0; TS: 0; S:2	
Galicia	Ley Orgánica 1/1981, de 6 de abril: Art. 27 (T y UyOT) T:3; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	Modificada en 2022 T:4; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	Directrices de Ordenación del Territorio de Galicia. 2011
País Vasco	Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre: Art. 10 (T y UyOT) T:5; M:0; MS:0; TS: 0; S:0		Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco. 2019 Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco. 1997
Pdo. de Asturias	Ley Orgánica 7/1981, de 30 de diciembre: Art. 10 y 12 (T y UyOT), T:3; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	Modificada en 2010 T:7; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	Directrices Regionales de Ordenación del Territorio. 1991
R. de Murcia	Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio: Art. 10 (T y UyOT) T:3; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	Modificada en 2021 T:6; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	
La Rioja	Ley Orgánica 3/1982, de 9 de junio: Art. 8 y 11 (T y UyOT) T:5; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	Ley Orgánica 2/1999, de 7 de enero: Art. 8 y 10 (T y UyOT) T:4; M:0; MS:0; TS: 0; S:0	

*Art. 92. d) Ordenación y prestación de los siguientes servicios básicos: abastecimiento de agua y tratamiento de aguas residuales; alumbrado público; recogida y tratamiento de residuos; limpieza viaria; prevención y extinción de incendios y transporte público de viajeros. f) Ordenación de la movilidad y accesibilidad de personas y vehículos en las vías urbanas

** Art. 75. Competencias básicas municipales. m) Transporte

*** Art. 37.13) La promoción de políticas de transporte y de comunicación basadas en criterios de sostenibilidad, que fomenten la utilización del transporte público y la mejora de la movilidad y de la seguridad viaria. Las Administraciones públicas velarán mediante la acción institucional por facilitar la accesibilidad universal a las personas con discapacidad en el archipiélago en sus distintos medios de transporte, así como en las infraestructuras e instalaciones de carácter tanto público como privado, conforme a lo establecido en las leyes. 16) El ahorro energético y la promoción de las energías renovables, en especial en lo que se refiere la política de transportes y comunicaciones

**** Art. 84. h) La circulación y los servicios de movilidad y la gestión del transporte de viajeros municipal

FIG. 3 / Relación de los estatutos de autonomía aprobados tras la Constitución de 1978, indicando el número de ocasiones en las que se mencionan los términos transporte (T), transporte sostenible (TS), movilidad (M), movilidad sostenible (MS) y sostenible (S), así como de los instrumentos de ordenación del territorio a nivel autonómico

Fuente: Elaboración propia a partir del Boletín Oficial del Estado y páginas web de las CCAA

CCAA	Estructura orgánica del gobierno autonómico responsable en materia de transporte, planificación urbanística y ordenación del territorio
Andalucía	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda <ul style="list-style-type: none"> • Dirección General de Infraestructuras y Movilidad sostenible • Dirección General de Urbanismo
Aragón	Departamento de Fomento, Vivienda, Movilidad y Logística <ul style="list-style-type: none"> • Dirección General de Transportes • Dirección General de Carreteras e Infraestructuras • Dirección General de Urbanismo
Islas Baleares	Consejería de Movilidad y Vivienda <ul style="list-style-type: none"> • Dirección General de Transporte Marítimo y Aéreo • Dirección General de Movilidad y Transporte Terrestre • Consejería de Medio Ambiente y Territorio • Dirección General de Territorio y Paisaje
Canarias	Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Movilidad Consejería de Política Territorial, Cohesión Territorial y Aguas
Cantabria	Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente <ul style="list-style-type: none"> • Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio • Dirección General de Transportes y Comunicaciones
Castilla-La Mancha	Consejería de Fomento <ul style="list-style-type: none"> • DG de Planificación Territorial y Urbanismo • DG de Carreteras • DG de Transportes y Movilidad
Castilla y León	Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio <ul style="list-style-type: none"> • Dirección General de Vivienda, Arquitectura, Ordenación del Territorio y Urbanismo Consejería de Movilidad y Transformación Digital <ul style="list-style-type: none"> • Dirección General de Carreteras e Infraestructuras • Dirección General de Transportes y Logística
Cataluña	Departamento de Territorio <ul style="list-style-type: none"> • Movilidad • Ordenación del Territorio
Comunidad de Madrid	Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras <ul style="list-style-type: none"> • Dirección General de Transportes y Movilidad. • Dirección General de Carreteras. • Dirección General de Infraestructuras de Transporte colectivo • Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior • Urbanismo
Comunidad Foral de Navarra	Departamento de Cohesión Territorial Dirección General de Transportes y Movilidad Sostenible Dirección General de Ordenación del Territorio
Comunidad Valenciana	Consejería de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio <ul style="list-style-type: none"> • Secretaría Autonómica de Medio Ambiente y Territorio • Secretaría Autonómica de Infraestructuras y Transportes
Extremadura	Consejería de Infraestructuras, Transporte y Vivienda <ul style="list-style-type: none"> • Dirección General de Infraestructuras Viarias • Dirección General de Movilidad y Transportes • Dirección General de Urbanismo, Ordenación del Territorio y Agenda Urbana
Galicia	Consejería de Medio Ambiente, Territorio y Vivienda <ul style="list-style-type: none"> • Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo • Consejería de Infraestructuras y Movilidad • Dirección General de Movilidad
País Vasco	Consejería de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes <ul style="list-style-type: none"> • Viceconsejería de Infraestructuras y Transportes • Viceconsejería de Planificación Territorial y Agenda Urbana
Principado de Asturias	Consejería de Ordenación del Territorio, Urbanismo, Vivienda y Derechos Ciudadanos <ul style="list-style-type: none"> • Dirección General de Ordenación del Territorio • Dirección General de Urbanismo Consejería de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios <ul style="list-style-type: none"> • Viceconsejería de Infraestructuras y Movilidad
Región de Murcia	Consejería de Fomento e Infraestructuras <ul style="list-style-type: none"> • Dirección General de Carreteras • Dirección General de Litoral y Puertos • Dirección General de Movilidad y Transportes Consejería de Interior, Emergencia y Ordenación del Territorio <ul style="list-style-type: none"> • Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo
La Rioja.	Consejería de Política Local, Infraestructuras y lucha contra la despoblación <ul style="list-style-type: none"> • Dirección General de Infraestructuras • Dirección General de Urbanismo y Vivienda

FIG. 4 / Relación de la organización gubernamental actual de las Comunidades Autónomas (CCAA) vinculada a las competencias en transportes, urbanismo y ordenación del territorio

Fuente: Elaboración propia a partir del Boletín Oficial del Estado y páginas web de las CCAA

y Seguridad Vial. En la Ley 7/1985, a través del art. 25, el municipio puede promover actividades y prestar servicios públicos que contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal, incluyendo "urbanismo", "medio ambiente urbano" y "tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano". En la Ley 18/1989, a través del Art. 7.b, se otorga a los municipios "la regulación, mediante disposición de carácter general, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles".

A pesar de que la movilidad es una política transversal que no puede desligarse de la planificación, los Ayuntamientos, al igual que a escala regional, han repartido estas competencias en áreas municipales diferentes. Esta situación presenta un claro escollo: no contamos con una visión coordinada interadministrativa vertical (entre las escalas estatal, regional y local) y horizontal (dentro de las administraciones con competencias) entre la planificación de los transportes y el planeamiento territorial y la planificación urbanística. Tampoco esta legislación básica cuenta con una visión integral del transporte, dominando un pensamiento y concepción técnica que deja de lado a las personas, ni se ha incorporado la dimensión de la sostenibilidad, es decir, no se pone la movilidad activa en el centro de la planificación.

4.2. La década de 1980

A lo largo de los años 80, y a través de Reales Decretos, se produjo un traspaso de competencias del Estado a las CCAA, incluyendo las relativas al transporte (Anexo I). Sobre esta base, las CCAA iniciaron el desarrollo de Planes Generales de Carreteras (FIG. 5). Estos planes se formularon de forma aislada, siguiendo el estilo desarrollado por el Estado, como el I Plan General de Carreteras de 1984-1991, el II Plan de Carreteras 1992-2000 y el Programa de actuación de la red de Carreteras 1994-1995 (un plan "puente" entre el I Plan General de Carreteras y el Plan Director de Infraestructuras). Estos planes parten de la filosofía de que las carreteras son factores clave para la competitividad, la articulación del territorio regional e, incluso, más recientemente, un factor contra la despoblación (DÍAZ, 2021). La evolución registrada en la creación de nuevas carreteras desde entonces hasta la actualidad es prueba de ello (FIG. 6).

La mejora y expansión de carreteras estatales y autonómicas conllevo la reflexión y planificación de las redes viarias en la ciudad y su incidencia en ésta, a través de tres aspectos (APARICIO & HERNÁNDEZ & RUBIO, 1992).

Primero, la puesta en marcha de recomendaciones, instrucciones y normas para el diseño de las "cintas de asfalto" en la ciudad. En este sentido, cabe destacar la publicación del documento técnico "Carreteras urbanas. Recomendación para su planeamiento y proyecto" (1992) y "Recomendaciones para el proyecto y diseño del viario" (1995), ambos editados por el Ministerio de Fomento.

Segundo, el transporte público como respuesta a la congestión y a los costes externos asociados (ruido, contaminación, intrusión visual, ocupación del espacio) que convierten determinadas zonas urbanas en lugares ruidosos, insalubres, con fachadas sucias y una perspectiva de un inmenso garaje en el que los vehículos ocupan las calzadas, aceras y todo el posible espacio libre existente (COLOMER & TORRES, 1989, p. 42). La construcción de intercambiadores, la implementación de carriles de alta ocupación y la creación de aparcamientos disuasorios asociados al transporte colectivo público comenzaron a verse como actuaciones clave para reducir los impactos negativos del vehículo en la ciudad.

Tercero, la limitación de acceso en automóvil al centro, en favor del transporte público y la movilidad a pie, con el fin de compatibilizar el respeto al medio ambiente, la conservación del patrimonio y la potenciación del turismo cultural (GUTIÉRREZ, 1998). Los centros históricos, al constituir "las piezas más representativas en el paisaje de nuestras ciudades" (TROTIÑO, 1995), han sido motores clave en el avance hacia una movilidad sostenible. De hecho, en 1993 tuvo lugar en Granada el I Congreso sobre Movilidad y Calidad Ambiental, donde se puso de manifiesto que "un sistema de transporte debe ser política, económica y socialmente sostenible. La accesibilidad equilibrada deberá considerar al menos los siguientes aspectos: la conservación del legado histórico y la calidad de vida de los habitantes actuales, que aportan ahora una creciente exigencia medioambiental; la acogida de la actividad económica para favorecer la creación de puestos de trabajo y la potenciación de la economía local; y la distribución solidaria y equilibrada de los costes 'reales' de los sistemas de transporte entre los diversos 'beneficiarios'".

CCAA	Años 1980	Años 1990	Año 2000	Desde 2010
Andalucía	Plan General de Carreteras 1987-2006	El Plan Director de Infraestructuras de Andalucía (PDIA 1997-2007) Decreto 296/1995, de 19 de diciembre, Plan General de Carreteras de Andalucía	Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía. (PISTA 2007-2013)	Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2021-2030 (D 540/2022, de 2 de noviembre)
Aragón	Ley 12/1989, de 29 de diciembre, de inversiones en infraestructuras de la Comunidad Autónoma	Plan de Carreteras 1994-2003	Plan General de Carreteras de Aragón 2004-2013	Plan General de Carreteras de Aragón 2013-2024
Islas Baleares		Plan Director Sectorial de Carreteras 1998	Plan Director Sectorial de Transporte 2006 (Decreto 41/2006, de 28 de abril)	Plan Director Sectorial de movilidad de las Illes Balears 2019-2016 (Decreto 35/2019, de 10 de mayo)
Canarias	Plan Regional de Carreteras de Canarias de 1987	Plan Director de Infraestructuras de Canarias 1998	Plan Estratégico de Transportes de Canarias 2007-2016	
Cantabria		I Plan de Carreteras 1997-2000	IV Plan de Carreteras de Cantabria 2009-2012 III Plan de Carreteras 2005-2008 II Plan de Carreteras 2001-2004	Plan de Gestión Integral de Infraestructuras de Cantabria 2014-2021
Castilla La-Mancha	I Plan Regional de Carreteras 1988-1997	II Plan Regional de Carreteras 1998-2014	II Plan de Transportes 2001-2008	III Plan Regional de Carreteras 2015-2026
Castilla y León		Plan Regional de Carreteras de 1992	Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007 Plan Director de Infraestructuras del Transporte en Castilla y León 2001-2013	Plan de Carreteras 2023-2034
Cataluña	Plan de Carreteras de 1985-2001	Plan territorial general de Cataluña se aprueba por la Ley 1/1995	Plan de Infraestructuras del Transporte de Cataluña 2006-2026	Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024
C. de Madrid	I Plan de Carreteras 1986-1993	II Plan de Carreteras 1994-2001	Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid 2007-2011 Avance del Plan de Carreteras de Madrid 2002-2009	Avance del Plan de Carreteras 2009-2020 Avance Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid 2025-2032
R de Murcia	Plan Regional de carteras 1986-1994	Ley 4/1997, de 24 de julio, de Construcción y Explotación de Infraestructuras de la Región de Murcia		
CF. de Navarra		I Plan Director de Carreteras de Navarra 1997-2002	II Plan Director de Carreteras de Navarra 2002-2009	IV Plan Director de Carreteras de Navarra 2019-2029 III Plan Director de Carreteras de Navarra 2010-2018
C. Valenciana	I Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana 1988-1993	II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana 1995-2002	Plan de Acción Territorial de Carácter Sectorial de Corredores de Infraestructuras de la Comunidad Valenciana 2005	

CCAA	Años 1980	Años 1990	Año 2000	Desde 2010
Extremadura	Plan Regional de Carreteras 1987-1997		Plan de Infraestructuras Viales de Extremadura (PIVEX) 2008-2015	Plan Estratégico Plurianual de Infraestructuras 2016-2030 III Plan Integral de Carreteras 2014-2020
Galicia	Plan de Carreteras de Galicia 1984-1991	Plan de Actuaciones prioritarias de carreteras 1993-1996 Plan de Carreteras de Galicia 1991-2000	Plan Director de Infraestructuras 2001-2010	
País Vasco	I Plan General de Carreteras 1987-1998	Revisión del I Plan General de Carreteras ampliando su horizonte de 1993-2004	II Plan General de Carreteras 2005-2016 Plan Director de Transporte Sostenible 2002-2012	III Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028
Pdo. de Asturias	I Plan Regional de Carreteras 1986-1991	Estrategia de Carreteras para Asturias. Propuestas de Actuación 1996-2007 II Plan Regional de Carreteras 1994-2001	Plan Autonómico de Carreteras 2000-2010	Plan Director de Infraestructuras para la Movilidad de Asturias (PIMA) de 2015-2030
La Rioja			Ley 8/2000, de 28 de diciembre, del Plan Regional de Carreteras (2001-2010)	Plan Regional de Carreteras 2022-2030 Plan Regional de Carreteras (2010-2021)

FIG. 5 / Planes de infraestructuras de transporte de 1980 a 2024 por Comunidades Autónomas (CCAA)

Fuente: Elaboración propia a partir del Boletín Oficial del Estado y páginas web de las CCAA

		Año 1970	Año 1980	Año 1990	Año 2000	Año 2010	Año 2022	Incremento 1970-2022
Estado + CCAA	Autopistas de peaje	82	1530	1887	2202	2991	1809	1727
	Autopistas libres y autovías	121	403	2806	6847	11 271	14 047	13 926
	Carreteras multicarril	0	0	931	1394	1703	1804	1804
	Total, gran capacidad	203	1933	5624	10 443	15 965	17 660	17 457
	Carreteras convencionales	139 009	147 643	150 619	153 114	149 822	148 340	9331
	Total	139 212	149 576	156 243	163 557	165 787	166 000	26 788
	Autopistas de peaje	0	0	163	459	493	555	392
CCAA	Autopistas libres y autovías	0	0	578	1608	3139	3561	2983
	Carreteras multicarril	0	0	783	720	1084	1283	500
	Total, gran capacidad	0	0	1524	2787	4716	5399	3875
	Carreteras convencionales	0	0	134 018	136 665	135 338	134 111	93
	Total	0	0	135 542	139 452	140 054	139 510	3968

FIG. 6 / Longitud de las redes de carreteras por titularidad y tipo de vía (km de vía)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la OTLE (Observatorio de Transporte y Logística de España)

4.3. La década de 1990

La entrada de España en la Comunidad Económica Europea en 1986 implicó un nuevo marco de acción para las políticas públicas, incluyendo la política de transporte. En esta década, podemos destacar cuatro hitos: la Carta Europea de Derechos Peatonales de 1988, el Libro Verde sobre Medio Ambiente Urbano de 1990, el Programa o Agenda 21 de 1992 y la Carta de Aalborg de 1994. Estos documentos condujeron a un cambio de paradigma en la concepción, planificación y gestión de los transportes. A este respecto, diferenciamos tres aspectos clave en este cambio de rumbo. Primero, el peatón tiene derecho a vivir en un ambiente sano y a disfrutar libremente del espacio público en condiciones de seguridad adecuadas para su salud física y psicológica. Segundo, para tratar los problemas del medio ambiente urbano, se debe superar un enfoque sectorial. Tercero, la planificación debe apostar por la movilidad sostenible, combinando desplazamientos a pie y en bicicleta con el transporte colectivo público.

En consecuencia, el primer giro en la política de transporte en la década de los noventa fue que los planes de carreteras dejaron de concebirse de forma aislada y se avanzó hacia la creación de planes de infraestructuras. El objetivo central de estos planes era la integración de las carreteras con otros medios de transporte, como el aeroportuario, ferroviario y portuario. Este cambio comenzó a nivel estatal con el I Plan Director de Infraestructuras (PDI 1994-2007) y continuó con el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT 2005-2020) y el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI 2012-2024). El PDI de 1994, en línea con el Libro Blanco sobre la política común de transporte (Comisión Europea, 1992), apostaba por un "desarrollo integrado del sistema de infraestructuras de transporte para satisfacer de forma equilibrada las demandas de movilidad, minimizando las externalidades negativas" (PDI, 1994, p. 39). El foco se puso en los aeropuertos, ferrocarriles y puertos, así como en su conexión a través de las carreteras urbanas e interurbanas, con el fin de mejorar las condiciones de tiempo, comodidad, seguridad y coste en los desplazamientos. Los posteriores planes de infraestructuras estatales han puesto el acento en la necesidad de minimizar los impactos medioambientales. Esto ha llevado a que algunas CCAA implementaran planes de infraestructuras en lugar de planes de carreteras aislados (FIG. 5).

El segundo giro, también recogido en el PDI de 1994, tiene que ver con el establecimiento de

las Autoridades de Transporte Público (ATP)⁴ en las grandes concentraciones metropolitanas, siguiendo el precedente del Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid (SÁNCHEZ, 1993). A pesar de ello, la creación de las ATP en España ha sido lenta y no fue hasta la década de los 2000 cuando esta fórmula de gestión del transporte colectivo comenzó a extenderse. Tal como se refleja en la Figura 7, se ha pasado de seis ATP aprobadas antes del año 2000 a veintitrés en el año 2024. Cabe señalar que las funciones asignadas en los estatutos de las ATP no son iguales; algunas, como las de Madrid o Valencia, prestan varias funciones, mientras que otras, como las de Tarragona y la Línea de la Concepción, prestan menos (URBANO & RUIZ & SÁNCHEZ, 2012). También es preciso resaltar que hay aspectos de la movilidad urbana que quedan fuera del alcance de las ATP, como la peatonalización, aparcamientos disuasorios, restricción de plazas de aparcamiento libre o creación de zonas azules reguladas con parquímetros. Estos aspectos requieren coordinación entre las ATP y las administraciones regionales y municipales, dadas sus competencias en transporte, ordenación del territorio y ordenación urbanística (SOLÍS & al., 2022).

El tercer giro tiene que ver con la creación de plataformas o redes a escala regional para impulsar la implantación de las Agendas 21 Locales y la aplicación de los principios básicos plasmados en la Carta de Aalborg a nivel municipal. En el ámbito español, las redes establecidas a escala supramunicipal, entre ellas las regionales, se han ido incorporando a la Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible (RDDLS) promovida por el Ministerio de Medio Ambiente. La RDDLS se constituyó en noviembre de 2005, al amparo del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, como foro de debate e intercambio de experiencias entre las distintas redes que a nivel autonómico y provincial trabajan por la Agenda Local 21. Estas redes regionales, recogidas en la FIG. 8, tienen como principal finalidad ser un foro de coordinación y cooperación para ayudar a la implantación, dinamización y

⁴ En Europa, la primera ATP en crearse fue el Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) en 1959, aunque la mayoría se crearon a partir de 1980. En España, no existía ningún marco de referencia institucional para las ATP, por lo que su desarrollo fue fruto de la necesidad de coordinación de la movilidad metropolitana. En un primer momento, las ATP se concibieron como estructuras organizativas que pretendían la mejora funcional del sistema de transporte público metropolitano y surgieron a partir de acuerdos entre diferentes administraciones. La primera ATP en constituirse en España fue el Consorcio de Transportes de Bizkaia en 1975, seguido por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid en 1985 y la Autoridad de Transporte Metropolitano de Barcelona en 1997 (OMM, 2009).

ATP	Año de aprobación	Ámbito	Población (2021)	Número de municipios
Madrid	1985	Interprovincial	6 751 251	179
Barcelona	1997	Interprovincial	5 184 110	164
Valencia	2016	Intraprovincial	1 836 959	60
Murcia	2006	Intraprovincial	1 531 293	45
Sevilla	2001	Intraprovincial	1 494 733	45
Bizkaia	1975	Intraprovincial	1 154 334	112
Asturias	2002	Intraprovincial	1 011 792	78
Málaga	2003	Intraprovincial	1 064 837	15
Mallorca	2006	Intraprovincial	880 113	53
Cádiz	2005	Intraprovincial	823 147	12
Gibraltar	2005	Intraprovincial	273 530	8
Jaén	2007	Intraprovincial	271 384	15
Zaragoza	2006	Intraprovincial	792 716	32
Gipuzkoa	2011	Intraprovincial	726 033	89
Tarragona*	2003	Intraprovincial	641 926	132
Granada	2003	Intraprovincial	542 518	33
Almería	2007	Intraprovincial	522 687	18
Alicante	1999	Intraprovincial	475 402	5
Huelva	2010	Intraprovincial	407 238	21
Valladolid	2015	Intraprovincial	411 222	25
Lleida	2005	Intraprovincial	361 911	149
Pamplona	1999	Intraprovincial	355 654	18
León	2021	Intraprovincial	198 170	11
Córdoba	2008	Intraprovincial	805 108	77
Gran Canaria	1999	Intraprovincial	931 646	31
Gerona*	2006	Intraprovincial		46
Comarca del Bages*	2007	Intraprovincial	183 265	29

* Tienen la peculiaridad de compartir parte de su ámbito con municipios que también están integrados en la ATP de Barcelona.

FIG. 7 / Autoridades de Transporte Público (ATP) vigentes en España

Fuente: Elaboración propia en base al Observatorio Metropolitano de Movilidad

seguimiento de las Agendas Locales 21. En este contexto, en el que la sostenibilidad se considera eje central de las políticas públicas, se señala la necesidad de reconducir los problemas generados por el tráfico en las ciudades y la urgencia de actuar localmente en "la planificación y la gestión del transporte urbano, en la promoción de redes de transporte urbano eficientes y ecológicamente racionales" (MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, 1998).

En el marco de las Agendas 21 surgieron los primeros Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). Concretamente, en Cataluña y en el País Vasco se elaboraron los primeros a finales de los años 90 (VEGA, 2017). La primera comunidad que impuso estos planes fue Cataluña mediante la Ley 9/2003 de 13 de junio, de la movilidad de Cataluña, que establece en su art. 9 que "la elaboración y aprobación de los planes de movilidad urbana son obligatorias para los municipios que, de acuerdo con la normativa

CCAA	Estrategias en línea con la Agenda 21 y Carta de Aalborg
Andalucía	Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible Agenda 21 Andalucía (1999) Red de Ciudades Sostenibles de Andalucía (RECSA) de 2001
Aragón	
Islas Baleares	
Canarias	
Cantabria	Red Local de Sostenibilidad de Cantabria 2004
Castilla-La Mancha	Red de Ciudades y Pueblos Sostenibles de Castilla-La Mancha 2002
Castilla y León	
Cataluña	
C. de Madrid	
CF. de Navarra	Red Navarra de Entidades hacia la sostenibilidad 2002
C. Valenciana	Red de municipios valencianos hacia la sostenibilidad 2001
Extremadura	
Galicia	
País Vasco	Red Vasca de municipios hacia la sostenibilidad 2002
Pdo. de Asturias	Red Asturias 21 2009
R. de Murcia	Red de Municipios Sostenibles de la Región de Murcia 2007
La Rioja	

FIG. 8 / Redes regionales en línea con la Agenda 21 y la Carta de Aalborg

Fuente: Elaboración propia en base a RDDLS (Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible)

de régimen local o el correspondiente plan director de movilidad, deban prestar el servicio de transporte colectivo urbano de viajeros". Posteriormente, el impulso de estos planes estuvo vinculado a la financiación pública proveniente del Instituto de Diversificación y Ahorro Energético (IDAE) a través de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética de España (E4) para el periodo de 2004-2012 y 2011-2020. Con la aprobación de la Ley 2/2011 de Economía Sostenible se fomentó la elaboración y disposición de planes de movilidad sostenible, condicionando la percepción de subvenciones y ayudas estatales al transporte público urbano o metropolitano a la puesta en marcha de planes coherentes con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible de 2009. La ley establece que, a partir del 1 de enero de 2012, la concesión de cualquier ayuda o subvención a las Administraciones autonómicas o Entidades locales incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible de 2009. En toda España, a partir de enero de 2023, los PMUS son

obligatorios en los municipios de más de 50 000 habitantes según la Ley 7/2021 de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética.

4.4. La década de 2000

A comienzos del siglo XXI, la aprobación del VI Programa de Acción en materia de Medio Ambiente, denominado "Medio Ambiente 2010: el futuro está en nuestras manos" (2001), y el Libro Blanco "La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad" (2001) constituyeron dos importantes hitos para el impulso del transporte público en el ámbito europeo. Estos documentos subrayaron la necesidad de mejorar la medición de los progresos a través de informes, indicadores y evaluaciones, impulsando tres tipos de actuaciones.

Primero, aunque desde la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, las CCAA han ido asumiendo competencias por los órganos de la Administración del Estado a los que específicamente les estén atribuidas, y la Ley 16/1987 de Ordenación de Transportes Terrestres establece un marco nacional para la ordenación del transporte público

de viajeros, es llamativo que la mayor parte de las CCAA comenzaran a legislar sobre este tema a partir de los años 2000 (Anexo I). Esto puede deberse en parte a la inexistencia de una ley de financiación del transporte urbano a escala estatal y regional, lo que evita que la financiación sea desigual, irregular e imprevisible conforme a los presupuestos estatales. Como señala la Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos (ATUC), la necesidad de un modelo de financiación es clave para cubrir los costes de explotación que no se cubren en contextos urbanos y rurales de baja densidad. Con todo, el transporte colectivo adquirió gran impulso.

Segundo, la importancia de apoyar la elaboración, aplicación y evaluación de políticas públicas en datos e indicadores actualizados y fidedignos impulsó en 2003 la creación del Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM). Esta iniciativa, impulsada por el Ministerio de Medio Ambiente y las Autoridades de Transporte Público (ATP), está orientada al análisis y reflexión sobre la contribución del transporte público a la mejora de la calidad de vida y al desarrollo sostenible de las ciudades (OMM, 2007). En esta línea, el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI) señala la importancia de contar con un Observatorio del Transporte y la Logística en España (OTLE), cuya misión es proporcionar una visión global e integral de la situación del transporte y la logística en España, considerando su carácter multimodal, y garantizar la transparencia de la información del transporte y la logística, poniendo a libre disposición datos estadísticos, indicadores y análisis. El OTLE se materializó en 2013.

Tercero, España avanzó en la aprobación de la Estrategia Española de Movilidad Sostenible de 2009, subrayando la necesidad de impulsar leyes de movilidad que obliguen a la creación de planes de movilidad urbana sostenible a escala municipal y supramunicipal. A pesar de ello, como hemos indicado anteriormente, solo seis CCAA han aprobado leyes de movilidad y en España apenas se han implementado planes de movilidad urbana sostenible municipales y supramunicipales (LÓPEZ & al., 2022; MATEOS & al., 2022)

4.5. Desde 2010 a la actualidad

En este periodo, puede señalarse una destacada batería de leyes y estrategias que apuestan directa e indirectamente por la movilidad sostenible. A escala internacional, la Agenda 2030

impulsada por Naciones Unidas en 2015 y los diferentes Acuerdos Internacionales sobre el cambio climático. A escala europea, tenemos el Libro Blanco de Transporte de 2011, el Paquete de Movilidad Urbana y Comunicación de 2013, el Pacto de Ámsterdam de 2016, el Pacto Verde Europeo de 2019, la Nueva Carta de Leipzig de 2020 y el VII y VIII Programa de Acción en Materia de Medio Ambiente de 2022. A escala nacional, contamos con la aprobación del RD 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, el Plan de Infraestructuras de Transporte y Viviendas (PITVI 2012-2024), la Nueva Agenda Urbana de 2019, el RD Legislativo 7/2015, Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (RD 6/2015), la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, el Programa de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible (MOVES), el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición, la Estrategia Estatal por la Bicicleta de 8 de junio de 2021 y el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de 2024.

Todo este marco estratégico y legal tiene como gran objetivo alcanzar un uso más equilibrado de todos los modos de transporte. Concretamente, se busca una transformación profunda del sistema de transporte, con medidas para luchar contra el cambio climático, mejorar la eficiencia energética, reducir la contaminación e incorporar innovaciones tecnológicas pertinentes, como la creación de infraestructura moderna y la movilidad multimodal asistida por una gestión inteligente y sistemas de información. Además estas normas ya apuestan por el fomento de la sostenibilidad medioambiental en el sector del transporte con medidas como: a) la obligación impuesta a determinados centros de trabajo (que cuenten con un determinado número de empleados o generen una movilidad significativa) de elaborar planes de transporte sostenible que definan las medidas necesarias para favorecer la movilidad medioambientalmente eficiente de su personal en los desplazamientos al lugar de trabajo; b) la previsión de contar en determinadas edificaciones con puntos de recarga para vehículos eléctricos; c) la introducción de restricciones a la circulación de los vehículos más contaminantes.

Resultado de este nuevo marco, resaltamos la base legislativa que puede ayudar en parte a alcanzar las metas citadas. En primer lugar, tenemos el impulso a través de financiación para elaborar Planes de Movilidad Urbana Sostenible

ATP	Población (2021)	Nº Municipios	Reparto modal antes de 2010 (I)					Reparto modal después de 2010 (II)					Evolución (II-I)			Otros
			año datos	Coche / Moto	Transporte Público	A pie o en bici	Otros	año datos	Coche / Moto	Transporte Público	A pie o en bici	Otros	Coche / Moto	Transporte Público	A pie o en bici	
A Coruña	418 955	10	--	--	--	--	--	2018	49,9	12,2	37,8	0,1	--	--	--	--
Alicante	475 402	5	2007	42,5	11,6	45,9	0,0	2018	57,6	9,3	32,5	0,6	15,1	-2,3	-13,4	0,6
Asturias	1 011 792	78	--	--	--	--	--	2017	39,2	9,2	50,3	1,3	--	--	--	--
Barcelona	5 184 110	164	2010	34,3	17,9	47,8	0,0	2021	30,0	20,3	47,9	1,8	-4,3	2,4	0,1	1,8
Bizkaia	1 154 334	112	2008	31,5	20,2	48,3	0,0	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Cáceres	389 558	223	--	--	--	--	--	2013	56,8	9,7	33,5	0,0	--	--	--	--
Cádiz, B. de	823 147	12	2007	47,9	5,2	46,9	0,0	2014	49,0	4,1	44,2	2,7	1,1	-1,1	-2,7	2,7
Gibraltar, C. de	273 530	8	1996	34,5	7,3	58,2	0,0	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Gipuzkoa	726 033	89	2007	41,8	16,0	42,2	0,0	2016	39,2	11,2	48,9	0,7	-2,6	-4,8	6,7	0,7
Granada	542 518	33	--	--	--	--	--	2015	49,6	13,1	36,0	1,3	--	--	--	--
Huelva	407 238	21	--	--	--	--	--	2019	59,2	2,2	38,6	0,0	--	--	--	--
León	198 170	16	2009	29,5	5,6	64,6	0,3	2021	48,9	3,4	47,7	0,0	19,4	-2,2	-16,9	-0,3
Lleida	361 911	149	2006	49,0	5,1	45,9	0,0	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Madrid	6 751 251	179	2004	34,7	31,6	31,2	2,5	2018	39,9	24,3	34,4	1,4	5,2	-7,3	3,2	-1,1
Málaga	1 064 837	15	--	--	--	--	--	2017	48,6	7,2	43,1	1,1	--	--	--	--
Mallorca	880 113	53	2010	55,2	7,2	37,1	0,5	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Murcia	1 531 293	45	2007	53,5	9,8	36,7	0,0	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Pamplona, C. de	355 654	18	--	--	--	--	--	2013	41,1	12,8	44,3	1,8	--	--	--	--
Sevilla	1 494 733	45	2007	53,9	10,4	35,7	0,0	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Tarragona, C. de	641 926	132	2006	49,8	5,4	44,8	0,0	2020	53,6	5,6	40,2	0,6	3,8	0,2	-4,6	0,6
Valencia	1 836 959	60	2009	38,7	17,3	42,6	1,4	2017	41,3	13,6	43,4	1,7	2,6	-3,7	0,8	0,3
Valladolid	411 222	25	--	--	--	--	--	2015	30,0	13,1	52,9	4,0	--	--	--	--
Zaragoza	792 716	32	2007	26,8	16,0	56,2	1,0	2021	42,7	15,3	42,0	0,0	15,9	-0,7	-14,2	-1,0

FIG. 9 / Repartos modales para las principales ATP (Autoridad de Transporte Público), antes y después de 2010 (y evolución en su caso)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio de la Movilidad Metropolitana. Informe OMM 2010 (junio 2012) e Informe OMM 2021 (Julio 2023)

(PMUS) de ámbito municipal y plurimunicipal⁵. En segundo lugar, la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, a través de los artículos 7.g y 18, aporta a los municipios la capacidad para intervenir en la regulación del tráfico motorizado en favor de otros modos más sostenibles. El artículo 7.g otorga a los municipios la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales. El artículo 18 permite acordar, por los mismos motivos, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos, así como el cierre de determinadas vías. Esto está alineado con los Planes de Seguridad Vial de los entes públicos responsables de la gestión del tráfico, en los que se contemplan tanto restricciones a la circulación como limitaciones de velocidad. En tercer lugar, las CCAA pueden tener un papel activo en la delimitación y clasificación de las zonas y aglomeraciones en relación con la evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente y en posibles medidas que mejoren la movilidad. El artículo 3.3 del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, establece que las Comunidades Autónomas, en el ámbito de sus respectivas competencias, y las entidades locales, cuando corresponda, realizarán en su ámbito territorial la delimitación y clasificación de las zonas y aglomeraciones en relación con la evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente, así como la toma de datos y evaluación de las concentraciones de los contaminantes regulados, y el suministro de información al público.

También cabe señalar aquí la puesta en marcha de las estrategias sostenibles regionales por parte de algunas comunidades, bajo el influjo de las Agendas 2030. A través de estas agendas continua el impulso hacia la movilidad sostenible. Por ejemplo, la Estrategia Sostenible de Aragón pone el foco en la necesidad de impulsar un sistema de transporte interurbano para garantizar un servicio mínimo a la población ubicada en áreas rurales. La Red Aragonesa de Entidades Locales para la Agenda 2030, impulsada por el Gobierno de Aragón y la Federación Aragonesa de Municipios, Comarcas y Provincias (FAMCP), tiene como objetivo principal favorecer la coordinación de actuaciones entre los gobiernos locales para implementar la Agenda 2030 en municipios, comarcas y provincias de la región.

⁵ Sería necesario acompañar una inversión para la implementación de medidas.

Resultado de lo anterior, podemos decir que, si bien es cierto que hay un notable esfuerzo a escala regional en la construcción de un marco legislativo en favor de la movilidad sostenible, los datos sobre movilidad por modos obtenidos de las principales áreas metropolitanas (que son reflejo de la movilidad a nivel nacional) nos sitúan ante una realidad en la que impera y sigue con una tendencia de crecimiento los desplazamientos en modos motorizados privados (Fig. 9). Refuerza esta realidad los datos del OTLE, si prestamos atención al total de viajeros por kilómetro según medios o modos mecánicos en el desplazamiento, entre 2005 (444 115 millones) y 2022 (449 651 millones), el porcentaje en carretera sigue siendo preponderante, aunque se ha visto ligeramente reducido, pasando del 88,39% en 2005 al 85,86% en 2022, mientras que el ferroviario ha pasado del 4,7% al 6,08%, el aéreo del 6,7% al 7,7% y el marítimo del 0,15% al 0,2%. Es más, estos desplazamientos se hacen en vehículos que mayoritariamente consumen gasolina o diésel, con las consecuencias perniciosas que tiene para la salud y el medio ambiente. Por otro lado, sigue habiendo un desajuste entre el plano de los objetivos y medidas que incluyen los marcos estratégicos y las leyes y la inversión que se pone a disposición para alcanzar estos objetivos y medidas a escala regional y local. Finalmente, y como se ha puesto de manifiesto en este trabajo, no será posible alumbrar un “nuevo” urbanismo sostenible sin pensar en unos objetivos de movilidad sostenible (FORTES, 2019b). Por tanto, es necesario el acuerdo y coordinación entre la planificación de los transportes, el planeamiento urbanístico y la ordenación del territorio a nivel regional y local. Ya que esta desconexión en administraciones con competencias y escalas de acción difícilmente va a facilitar el acceso a bienes, servicios y otros contactos de manera sostenible.

5. Conclusiones

Los resultados obtenidos del análisis comparativo entre CCAA permiten aceptar la hipótesis planteada. Las CCAA van creando un marco legislativo y políticas en favor de la movilidad sostenible. Sin embargo, estas políticas carecen de una visión integradora en torno al doble objetivo de, promover medios de transporte que faciliten los desplazamientos de personas y mercancías con un menor impacto ambiental y social, y, de reducir las necesidades de desplazamiento motorizado y del aprovechamiento máximo de la capacidad autónoma de trasladarse que tiene el ser humano andando o en bicicleta. Ello se debe fundamentalmente a dos hechos.

El primero, se tiende a adoptar un enfoque técnico-racional para dar respuesta a la movilidad sostenible. Ello se traduce en promover la “motorización ecológica”, es decir, la movilidad en automóviles verdes, ecológicos o eléctricos. Así el componente humano queda relegado en la propuesta y solución para avanzar en la movilidad sostenible (THORSON, 2012). El segundo, en la esfera política y de la planificación continúa reproduciéndose una separación entre administraciones, técnicos, objetivos e inversión con competencias en transportes, urbanismo y ordenación del territorio.

En este giro que se observa por parte de las CCAA hacia la conformación de un marco estratégico y legislativo en favor de la movilidad sostenible, no todas avanzan con igual ritmo y, en nuestra opinión, es imprescindible dos asuntos. El primero, que las CCAA creen observatorios de movilidad regional con el fin de ofrecer datos actualizados sobre los medios y modos de desplazamiento de personas (y de mercancías) a escala regional y municipal con el fin de poder evaluar y guiar políticas y medidas a diferentes escalas. El segundo, más inversión económica a escala local y regional para poder poner en práctica diferentes medidas y actuaciones y alcanzar así las metas y objetivos que se acuerdan en las diferentes leyes, planes y estrategias.

6. Bibliografía

- ALONSO-MISOL, R. (1952): Sobre un tema de urbanismo. *Revista de Obras Públicas*, 2842, pp. 49-53.
- APARICIO, A. & HERNÁNDEZ, A. & RUBIO, J. (1992): Presentación del monográfico Transporte Urbano. *Ciudad y Territorio. Ciencia Urbana*, 91-92, pp. 5-7.
- BRAU, L. (2018): La ciudad del coche. *Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*, Vol. XXIII, núm. 1.235. <https://www.ub.edu/geocrit/b3w-1235.pdf>
- CASTELLS, M. (1998): *La era de la información. Economía, sociedad y cultura*. Madrid. España. Alianza.
- COLOMER, J.C. & TORRES, A. J. (1989): Trafico y transporte público en ciudades de tamaño intermedio. *Revista de Obras Públicas*, 12, pp. 42-49.
- DÍAZ, J.A. (2021): Política de infraestructuras del transporte en Galicia: la experiencia inversa 40 años después de su estatuto de autonomía. *Minius*, 26, pp. 83-136. <https://doi.org/10.35869/mns.v0i26.3931>
- FORTES, A. (2019a): *Movilidad urbana, sostenible y acción administrativa. Perspectiva social, estrategias jurídicas y políticas de movilidad en el medio urbano*. Navarra. España. Thomson Reuters. Aranzadi.
- FORTES, A. (2019b): El urbanismo y la ordenación espacial de la movilidad urbana sostenible. En. FORTES, A. (coord.) (2019): *Movilidad urbana, sostenible y acción administrativa. Perspectiva social, estrategias jurídicas y políticas de movilidad en el medio urbano*. Navarra. España. Thomson Reuters. Aranzadi p.347-380.
- GONZÁLEZ, M.A. (2018): Política y regulación de los transportes en España: sostenibilidad, eficiencia y papel de los usuarios. En: GONZÁLEZ, I. (Dir.) *Servicios de interés general y protección de los usuarios: (educación, sanidad, servicios sociales, vivienda, energía, transportes y comunicaciones electrónicas)*, pp. 453-473.
- GUTIÉRREZ, J. (1998): Transporte, movilidad y turismo en los centros históricos. *Ería*, 47, pp. 241-248.
- GUTIÉRREZ, A. (2010): Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. XIV, núm. 331 (86). <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>
- GRILLÓ, E., (1969): Andando por la calle. *Ciencia Urbana*, 2, pp.16-18.
- HERNÁNDEZ, S. (2020): Los instrumentos de Planeamiento Urbanístico en España: estudio comparado (I). *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 52(205), pp. 613-642. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.205.11>
- LOPEZ, C. & CUVILLO, R. & MORCILLO, P. & LÓPEZ-LAMBAS, M.E. & MONZÓN, A. (2022): *Evolución de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible*. TRANSyT. UPM. https://observatoriomovilidad.es/wp-content/uploads/2022/11/Monografia_I_OMM_2022_Evolucion_PMUS_A4.pdf
- MATEOS, M. & DE GREGORIO, S. & MARTÍNEZ, V. & ESPINOSA, E. & GONZÁLEZ, F. (2022): *La movilidad que queremos. Para una ciudad sostenible, saludable y segura*. Fundación CONAMA.
- OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA (2007): Informe de 2005. TRANSyT. UPM. Ministerio de Medio Ambiente. https://observatoriomovilidad.es/wp-content/uploads/2021/07/Informe_OMM_2005.pdf
- OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA (2009): Informe de 2007. TRANSyT. UPM. Ministerio de Medio Ambiente. https://observatoriomovilidad.es/wp-content/uploads/2021/07/Informe_OMM_2007.pdf
- OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA (2012): Informe de 2010. TRANSyT. UPM. Ministerio de Medio Ambiente. https://observatoriomovilidad.es/wp-content/uploads/2021/07/Informe_OMM_2010.pdf
- OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA (2023): Informe de 2021. TRANSyT. UPM. Ministerio de Medio Ambiente. https://observatoriomovilidad.es/wp-content/uploads/2023/10/Informe_OMM_2021_avance_2022.pdf
- OLMOS, J. (1989): Carretera y tráficos en el año 2000. *Revista de Obras Públicas* 12, pp. 4-7.
- OTLE (2020): *Movilidad urbana y metropolitana: Un gran reto de las ciudades del siglo XXI*. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. https://otle.transportes.gob.es/recursos_otle/monografico_otle_2019_movilidad_urba_n_y_metropolitana_1.pdf
- RODRÍGUEZ, F. (1969): Condicionamiento de los planes de urbanismo a las necesidades de la circulación. *Ciencia Urbana*, 2, La ciudad y el Tráfico, pp. 11-15.
- RODRIGUEZ, N. (2016): La aparición del problema de la circulación y los orígenes de la gestión del tráfico

- urbano en España, 1900-1936. *Historia Contemporánea*, 55, pp. 483-516.
- RUIZ-APILÁNEZ, B. & SOLÍS, E. (Eds) (2021): *A pie o en bici. Perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa*. Ediciones UCLM. <https://ruidera.uclm.es/items/6f3a8d68-a23f-477c-9115-e6e-4f430e448>
- SANTISO, M. (1989): Todo lo que usted sabe sobre el tráfico y nunca se atreve a contar. *Revista de Obras Públicas*, 12, pp. 10-19.
- SÁNCHEZ, V. (1993): Plan Director de Infraestructuras. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, I, 97, pp. 265-374.
- SANZ, A. (2008): *Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana*. Ministerio de Fomento.
- SOLÍS, E. & RUIZ-APILÁNEZ, B. & CORONADO, J.M. & MOYANO, A. & MOHINO, I., (2022): Los entornos urbanos de las estaciones de tren de cercanías como oportunidad para repensar el modelo de ocupación y movilidad de la región urbana madrileña. En MARTÍNEZ & al (Coord.) *Leyendo el territorio: homenaje a Miguel Ángel Troitiño*. Universidad de Guadalajara. México. pp. 234-253. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=872038>
- TERÁN, F. (1996): Calles y algo más que calles. *Urbanismo: revista oficial del Colegio de Arquitectos de Madrid*, 29, pp. 6-21.
- TERÁN, F. (1978): Planeamiento urbano en la España contemporánea: historia de un proceso imposible. Gustavo Gili, Barcelona.
- THORSON, O. (2012): Sustentabilidad en la movilidad. Vivir con seguridad según las posibilidades colectivas. *ACE*, 7, 19, pp. 77-94. <http://hdl.handle.net/2099/12346>
- TROITIÑO, M.A. (1995): Ciudad y patrimonio cultural: el centro histórico de Cuenca. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 15, pp. 741-757.
- URBANO, P. & RUIZ, A. & SÁNCHEZ, J.I. (2012): El sistema de transporte público en España: una perspectiva interregional. *Cuadernos de Economía*, XXXI, 58, pp. 195-228.
- VEGA, P. (2017): *Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). Balance desde la perspectiva ecologista*. Ecologistas en Acción. <https://www.ecologistasenaccion.org/wp-content/uploads/adjuntos-spip/pdf/movilidad-urbana-sostenible.pdf>
- VALENZUELA, L. M. & SERRANO, L. & VECCHIO, G. (2024): Escenarios para el espacio público de la movilidad urbana. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 56 (220). <https://doi.org/10.37230/CyTET.2024.220.0>

7. Listado de Acrónimos/Siglas

ATP	Autoridad de Transporte Público
CCAA	Comunidades Autónomas
IDAE	Instituto de Diversificación y Ahorro Energético
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
OMM	Observatorio de Movilidad Metropolitano
OTLE	Observatorio de Transporte y Logística de España
PDI	Plan Director de Infraestructuras
PGOU	Plan General de Ordenación Urbana
PITVI	Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda
PMUS	Plan de Movilidad Urbana Sostenible
RDDLS	Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible
PP	Plan Parcial

8. Anexo I

Leyes en materia transportes (en color granate) y en materia de planificación territorial y planeamiento urbanístico (en color negro)	
Andalucía	<ul style="list-style-type: none"> -Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía -Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía -Ley 9/2006, de 26 de diciembre, de Servicios Ferroviarios -Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros -Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía -Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía -Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía -Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras y de su Reglamento General -Real Decreto 951/1984, de 28 de marzo, sobre traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de carreteras -Real Decreto 2802/1983, de 25 de agosto, sobre traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de estudios de ordenación del territorio y medio ambiente -Real Decreto 3137/1983, de 25 de agosto, sobre traspaso de funciones y servicios de la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de puertos -Real Decreto 698/1979, de 13 de febrero, sobre transferencias de competencias de la Administración del Estado a la Junta de Andalucía en materia de Administración Local, Agricultura, Transporte, Urbanismo, Actividades Molestanas y Turismo
Aragón	<ul style="list-style-type: none"> -Decreto Legislativo 2/2015, de 17 de noviembre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón -Decreto-Legislativo 1/2014, de 8 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Urbanismo de Aragón. -Real Decreto 171/2011, de 11 de febrero, de traspaso de funciones y servicios de la Administración General del Estado a la Comunidad Autónoma de Aragón en materia de aeropuertos, aeródromos y helipuertos que no tengan la calificación de interés general, aeropuertos y aeródromos deportivos -Ley 11/2010, de 2 de noviembre, de ordenación del transporte marítimo de las Illes Balears -Ley 17/2006, de 29 de diciembre, de Medidas urgentes en el sector del transporte interurbano de viajeros por carretera -Ley 8/2006 de 14 de junio, de creación del consorcio de transportes de Mallorca -La Ley 5/1999, de 25 de marzo, Urbanística -Ley 14/1998, de 30 de diciembre, de los Transportes Urbanos de la Comunidad Autónoma de Aragón -Ley 8/1998, de 17 de diciembre, de Carreteras -Ley 6/1993, de 5 de abril de Carreteras -Ley 11/1992, de 24 de noviembre, de Ordenación del Territorio -Real Decreto 3316/1983, de 2 de noviembre, sobre traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Aragón en materia de estudios de ordenación del territorio y medio ambiente -Real Decreto 1476/1992, de 4 de diciembre, de traspasos a la Comunidad Autónoma de Aragón de los medios personales, presupuestarios y patrimoniales adscritos al ejercicio de las facultades delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, en relación con los transportes por carretera y por cable -Real Decreto 3524/1981, de 18 de diciembre, sobre transferencia de competencias de la Administración del Estado a la Diputación General de Aragón en materia de transportes terrestres -Real Decreto 298/1979, de 26 de enero, sobre transferencias de competencias de la Administración del Estado a la Diputación General de Aragón en materia de actividades molestas, insalubres, nocivas y peligrosas, agricultura, urbanismo y turismo
Islas Baleares	<ul style="list-style-type: none"> -Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo -Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de ordenación territorial. -Real Decreto 2232/1993, de 17 de diciembre, sobre traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares en materia de transportes por ferrocarril -Ley 5/1998, de 23 de octubre, de creación del Consejo Balear de Transportes Terrestres y del Comité Balear del Transporte por Carretera -Ley 13/1998, de 23 de diciembre, de atribución de competencias a los Consejos Insulares de Menorca y de Eivissa y Formentera en materia de transportes terrestres -Ley 5/1990, de 24 de mayo, de Carreteras -Ley 9/1990, de 27 de junio, de transferencia de las competencias urbanísticas a los Consejos Insulares -Ley 10/1990, de 23 de octubre, de disciplina urbanística (LDU). -Ley 8/1987, de 1 de abril, de Ordenación Territorial -Real Decreto 450/1985, de 20 de febrero, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares en materia de Puertos -Real Decreto 3336/1983, de 5 de octubre, sobre traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares en materia de estudios de ordenación del territorio y medio ambiente -Real Decreto 2245/1979, de 7 de septiembre, sobre transferencia de competencia de la Administración del Estado al Consejo General Interinsular de las Islas Baleares en materia de actividades molestas, insalubres, nocivas y peligrosas, urbanismo, agricultura, ferias interiores, turismo, transportes y Administración Local

Leyes en materia transportes (en color granate) y en materia de planificación territorial y planeamiento urbanístico (en color negro)	
Canarias	<ul style="list-style-type: none"> -Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias. -Resolución de 29 de diciembre de 2017, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se publica el Convenio de colaboración con el Cabildo Insular de Gran Canaria, en materia de ferrocarriles. -Decreto-Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias. -Real Decreto 284/1995, de 24 de febrero, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de Transporte marítimo -Ley 9/1991, de 8 de mayo, de carreteras -Real Decreto 1299/1990, de 26 de octubre, de traspasos a la Comunidad Autónoma de Canarias de los medios personales, presupuestarios y patrimoniales adscritos al ejercicio de las facultades delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, en relación con los transportes por carretera y por cable -Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras -Ley 2/1989, de 15 de febrero, de Normas Provisionales para Carreteras -Ley 3/1985, de 29 de julio, de Medidas Urgentes en Materia de Urbanismo y Protección a la Naturaleza) -Real Decreto 2250/1985, de 23 de octubre, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de puertos -Real Decreto 2125/1984, de 1 de agosto, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de carreteras -Real Decreto 3153/1983, de 2 de noviembre, sobre traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de estudios de ordenación del territorio y medio ambiente -Real Decreto 3523/1981, de 18 de diciembre, sobre transferencia de competencias de la Administración del Estado a la Junta de Canarias en materia de transportes terrestres -Real Decreto 2843/1979, de 7 de diciembre, sobre transferencias de la Administración del Estado a la Junta de Canarias en materia de actividades molestas, insalubres, nocivas y peligrosas, urbanismo, agricultura, turismo, administración local, cultura y sanidad
Cantabria	<ul style="list-style-type: none"> -Ley 5/2022, de 15 de julio, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Cantabria. -Ley 1/2014, Transportes de Viajeros por Carretera -Real Decreto 474/2006, de 21 de abril, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Cantabria en materia de transporte marítimo -Ley de Cantabria 5/2004, de 16 de noviembre, de Puertos de Cantabria -Ley de Cantabria 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo -Real Decreto 438/1998, de 20 de marzo, sobre traspaso a la Comunidad Autónoma de Cantabria de los medios personales, presupuestarios y patrimoniales adscritos al ejercicio de las facultades delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, en relación con los transportes por carretera y por cable. -Ley 1/1997, de 25 de abril, de Medidas Urgentes en Materia de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana -Ley 5/1996, de 17 de diciembre, de Carreteras -Real Decreto 3060/1982, de 24 de julio, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Cantabria en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo -Real Decreto 2351/1982, de 24 de julio, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Cantabria en materia de transportes terrestres -Real Decreto 2623/1982, de 24 de julio, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Cantabria en materia de Puertos
Castilla-La Mancha	<ul style="list-style-type: none"> -Decreto Legislativo 1/2023, de 28 de febrero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística. -Ley 14/2005, de 29-12-2005, de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha -Ley 2/1998, de 4 de junio, de Ordenación -del Territorio y de la Actividad Urbanística -Ley 9/1990, de 28 de diciembre, de Carreteras y Caminos -Real Decreto 25/1989, de 13 de enero, de traspasos a la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha de los medios personales, presupuestarios y patrimoniales y adscritos al ejercicio de las facultades delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, en relación con los transportes por carretera y por cable -Real Decreto 3020/1983, de 5 de octubre, sobre traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha en materia de estudios de ordenación del territorio y medio ambiente -Real Decreto 3069/1983, de 2 de noviembre, sobre valoración definitiva, ampliación de medios adscritos a los servicios traspasados y adaptación de los transferidos en fase preautonómica a la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha en materia de transportes terrestres
Castilla y León	<ul style="list-style-type: none"> -Ley de 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León -Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de carreteras -Ley 14/2005, de 29 de diciembre, de ordenación del transporte de personas por carretera -Ley 15/2002, de 28 de noviembre, de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León -Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo -Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio -Ley 2/1990, de 16 de marzo, de Carreteras

Leyes en materia transportes (en color granate) y en materia de planificación territorial y planeamiento urbanístico (en color negro)	
Castilla y León	<p>-Real Decreto 471/1989, de 28 de abril, de traspasos a la Comunidad de Castilla y León de los medios personales, presupuestarios y patrimoniales adscritos al ejercicio de las facultades delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, en relación con los transportes por carretera y por cable</p> <p>- Real Decreto 956/1984, de 11 de abril, sobre traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Castilla y León en materia de carreteras</p> <p>-Real Decreto 2822/1983, de 5 de octubre, sobre traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Castilla y León en materia de estudios de ordenación del territorio y medio ambiente</p> <p>-Real Decreto 3412/1981, de 29 de diciembre, sobre transferencias de competencias y servicios de la Administración del Estado al Consejo General de Castilla y León en materia de urbanismo</p>
Cataluña	<p>-Ley 21/2015, de 29 de julio, de financiación del sistema de transporte público de Cataluña</p> <p>-Anteproyecto de Ley de Territorio (publicado el 25 de mayo de 2017, Diario Oficial de la Generalitat de Cataluña)</p> <p>-Real Decreto 1598/2010, de 26 de noviembre, de traspaso a la Generalitat de Cataluña de las funciones de la Administración General del Estado correspondientes a los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la red de ancho ibérico de la red ferroviaria de interés general</p> <p>-Decreto Legislativo 1/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de urbanismo.</p> <p>-Real Decreto 2034/2009, de 30 de diciembre, sobre traspaso a la Generalitat de Cataluña de las funciones de la Administración General del Estado correspondientes al servicio de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías</p> <p>-Ley 14/2009, de 22 de julio, de aeropuertos, helipuertos y otras infraestructuras aeroportuarias</p> <p>-Directrices Nacionales de Movilidad (Decreto 362/2006)</p> <p>-Ley 4/2006, de 31 de marzo, ferroviaria</p> <p>-Real Decreto 1945/2004, de 27 de septiembre, sobre traspaso de medios económicos de la Administración del Estado a la Generalidad de Cataluña para el ejercicio de las funciones en materia de transporte marítimo</p> <p>-Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad de Cataluña</p> <p>-Ley 2/2002, de 14 de marzo, de urbanismo</p> <p>-Ley 5/1998, de 17 de abril, de puertos de Cataluña</p> <p>-Real Decreto 1076/1989, de 1 de septiembre, de traspasos a la Generalidad de Cataluña de los medios personales, presupuestarios y patrimoniales adscritos al ejercicio de las facultades delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, en relación con los transportes por carretera y cable</p> <p>-Ley 12/1987, de 28 de mayo, sobre regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor</p> <p>-Ley 3/1984, de 9 de enero, de Medidas de Adecuación del Ordenamiento Urbanístico de Cataluña</p> <p>-Ley 23/1983, de 21 de noviembre, de política territorial</p> <p>-Real Decreto 2576/1983, de 20 de julio, de traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Generalidad de Cataluña en materia del Centro de Estudios y Ordenación del Territorio y Medio Ambiente</p> <p>-Real Decreto 1943/1980, de 31 de julio, sobre traspaso de servicios del Estado a la Generalidad de Cataluña en materia de carreteras</p> <p>-Real Decreto 2876/1980, de 12 de diciembre, sobre traspaso de servicios del Estado a la Generalidad de Cataluña en materia de puertos</p> <p>-Real Decreto 1385/1978, de 23 de junio, por el que se traspasan competencias de la Administración del Estado a la Generalidad de Cataluña en materia de urbanismo</p>
Comunidad de Madrid	<p>-Ley 3/2010, de 22 de junio, de Instalaciones Aeronáuticas</p> <p>-Ley 5/2009, de 20 de octubre, de Ordenación del Transporte y la Movilidad por Carretera</p> <p>-Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, de la Comunidad de Madrid.</p> <p>-Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos</p> <p>-Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo.</p> <p>-Real Decreto 404/1989, de 21 de abril, de traspasos a la Comunidad de Madrid de los medios personales, presupuestarios y patrimoniales adscritos al ejercicio de las facultades delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, en relación con los transportes por carretera y por cable</p> <p>-Real Decreto 869/1986, de 11 de abril, por el que se traspasan a la Comunidad Autónoma de Madrid los bienes del Estado afectos a la prestación del servicio de Ferrocarril Metropolitano de Madrid</p> <p>-Ley 10/1984, de 30 de mayo, de Ordenación Territorial</p> <p>-Ley 4/1984, de 18 de febrero, de Medidas de Disciplina Urbanística</p> <p>-Real Decreto 946/1984, de 11 de abril, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad de Madrid en materia de carreteras</p> <p>-Real Decreto 1992/1983, de 20 de julio, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Madrid en materia de ordenación del territorio, urbanismo y medio ambiente</p> <p>-Decreto Foral Legislativo 1/2017, De 26 De Julio, Texto Refundido De La Ley Foral De Ordenación Del Territorio y Urbanismo</p> <p>-Ley Foral 5/2007, de 23 de marzo, de Carreteras</p> <p>-Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi</p> <p>-Ley Foral 35/2002, de 20 de diciembre, de Ordenación del Territorio y Urbanismo</p>
Comunidad Foral de Navarra	<p>-Ley Foral 8/1998, de 1 de junio, del transporte regular de viajeros en la Comarca de Pamplona-Iruñerria</p> <p>-Ley Foral 7/1998, de 1 de junio, reguladora del transporte público urbano por carretera</p> <p>-Ley Foral 10/1994, de 4 de julio, de Ordenación del Territorio y Urbanismo</p> <p>-Ley Foral 12/1986, de 11 de noviembre, de Ordenación del Territorio</p> <p>-Real Decreto 1117/1985, de 19 de junio, sobre traspaso de servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Foral de Navarra en materia de Ordenación del territorio y urbanismo</p>

Leyes en materia transportes (en color granate) y en materia de planificación territorial y planeamiento urbanístico (en color negro)	
Comunidad Valenciana	<ul style="list-style-type: none"> -Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje. -Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje -Ley 2/2014, de 13 de junio, de Puertos de la Generalitat -Ley 9/2009, de 20 de noviembre, de la Generalitat, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana -Ley 16/2005, de 30 de diciembre, Urbanística Valenciana -Ley 4/2004, de 30 de junio, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje -Real Decreto 849/1999, de 21 de mayo, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Valenciana en materia de transporte marítimo -Ley 6/1994, de 15 de noviembre, reguladora de la actividad urbanística -Ley 6/1991, de 27 de marzo, de Carreteras -Ley 1/1991, de 14 de febrero, de ordenación del transporte metropolitano de Valencia -Real Decreto 544/1989, de 12 de mayo, de traspasos a la Comunidad Valenciana de los medios personales, presupuestarios y patrimoniales adscritos al ejercicio de las facultades delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, en relación con los transportes por carretera y por cable -Real Decreto 1496/1986, de 13 de junio, sobre traspaso a la Comunidad Valenciana de los servicios ferroviarios explotados por Ferrocarriles de Vía Estrecha del Estado (FEVE) -Real Decreto 1627/1984, de 1 de agosto, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Valenciana en materia de carreteras -Real Decreto 3059/1982, de 24 de julio, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Valenciana en materia de Puertos
Extremadura	<ul style="list-style-type: none"> -Ley 11/2018, de 21 de diciembre, de ordenación territorial y urbanística sostenible de Extremadura. -Ley 5/2009, de 25 de noviembre, de medidas urgentes en materia de transporte público regular, permanente y de uso general de viajeros por carretera -Ley 15/2001, de 14 de diciembre, del Suelo y Ordenación Territorial -Ley 7/1995, de 27 de abril, de Carreteras -Real Decreto 635/1995, de 21 de abril, sobre ampliación de los medios personales adscritos a los servicios traspasados a la Comunidad Autónoma de Extremadura en materia de transportes terrestres -Real Decreto 411/1989, de 21 de abril, sobre traspasos a la Comunidad Autónoma de Extremadura de los medios personales, presupuestarios y patrimoniales adscritos al ejercicio de las facultades delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, en relación con los transportes por carretera y cable -Real Decreto 945/1984, de 28 de marzo, sobre traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Extremadura en materia de carreteras -Real Decreto 3021/1983, de 5 de octubre, sobre traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Extremadura en materia de estudios de ordenación del territorio y medio ambiente -Real Decreto 2912/1979, de 21 de diciembre, sobre transferencia de competencias de la Administración del Estado a la Junta Regional de Extremadura en materia de actividades molestas, insalubres, nocivas y peligrosas, urbanismo, agricultura, ferias interiores, turismo, transportes, administración local, cultura y sanidad
Galicia	<ul style="list-style-type: none"> -Ley 1/2021, de 8 de enero, de ordenación del territorio -Ley 10/2016, de 19 de julio, de medidas urgentes para la actualización del sistema de transporte público -Ley 2/2016, de 10 de febrero, del suelo -Ley 8/2013, de 28 de junio, de carreteras -Ley 4/2013, de 30 de mayo, de transporte público de personas en vehículos de turismo de Galicia -Ley 5/2009, de 26 de noviembre, de medidas urgentes para la modernización del sector del transporte público de Galicia -Ley 1/1997, de 24 de marzo, del suelo -Ley 6/1996, de 9 de julio, de coordinación de los servicios de transportes urbanos e interurbanos por carretera de Galicia -Real Decreto 1641/1996, de 5 de julio, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Galicia en materia de Transporte marítimo -Ley 10/1995, de 23 de noviembre, de ordenación del territorio -Real Decreto 1551/1988, de 23 de diciembre, de traspaso a la Comunidad Autónoma de Galicia de los medios personales, presupuestarios y patrimoniales adscritos al ejercicio de las facultades delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, en relación con los transportes por carretera y cable -Ley 11/1985, de 22 de agosto, de adaptación de la Ley del suelo a Galicia -Real Decreto 2424/1982, de 24 de julio, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Galicia en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo -Real Decreto 2299/1982, de 24 de julio, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Galicia en materia de transportes por carretera y trolebús -Real Decreto 3214/1982, de 24 de julio, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Galicia en materia de Puertos -Real Decreto 212/1979, de 26 de enero, sobre transferencias de competencias de la Administración del Estado a la Junta de Galicia en materia de turismo, actividades molestas, insalubres, nocivas y peligrosas, transportes y urbanismo

Leyes en materia transportes (en color granate) y en materia de planificación territorial y planeamiento urbanístico (en color negro)	
País Vasco	<ul style="list-style-type: none"> -Real Decreto 368/2024, de 9 de abril, de traspaso a la Comunidad Autónoma del País Vasco de las funciones de la Administración del Estado correspondientes a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías -Ley 5/2018, de 29 de noviembre, de Carreteras -Real Decreto 900/2011, de 24 de junio, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración General del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de transporte marítimo -Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera -Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo -Ley 2/2000, de 29 de junio, de Transporte Público Urbano e Interurbano de Viajeros en Automóviles de Turismo -Ley 17/1994, de 30 de junio, de medidas urgentes en materia de vivienda y de tramitación de los instrumentos de planeamiento y gestión urbanística -Ley 2/1991, de 8 de noviembre, de Carreteras -Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio -Ley 2/1989, de 30 de mayo, Carreteras -Real Decreto 2769/1980, de 26 de septiembre, sobre traspaso de competencias y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de carreteras -Real Decreto 2380/1982, de 14 de mayo, sobre transferencias de servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de Puertos -Real Decreto 1981/1978, de 15 de julio, sobre transferencias de competencias de la Administración del Estado al Consejo General del País Vasco en materia de agricultura, industria, comercio y urbanismo
Principado de Asturias	<ul style="list-style-type: none"> -Proyecto de Ley del Principado de Asturias de Transportes y Movilidad Sostenible -Ley 8/2006 de Carreteras -Decreto Legislativo 1/2004, de 22 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo -Ley del Principado de Asturias 1/2002, de 11 de marzo, del Consorcio de Transportes de Asturias -Real Decreto 469/1989, de 28 de abril, de traspasos al Principado de Asturias de los medios personales, presupuestarios y patrimoniales adscritos al ejercicio de las facultades delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, en relación con los transportes por carretera y por cable -3/1987, de 8 de abril, reguladora de la Disciplina Urbanística -Ley 1/1987, de 30 de marzo, de Coordinación y Ordenación Territorial -Real Decreto 2168/1984, de 1 de agosto, sobre traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias en materia de carreteras -Real Decreto 3511/1983, de 16 de noviembre, sobre traspaso de funciones y servicios del Estado al Principado de Asturias en materia de estudios de ordenación del territorio y medio ambiente -Real Decreto 2874/1979, de 17 de diciembre, sobre transferencias de competencias de la Administración del Estado al Consejo Regional de Asturias en materia de actividades molestas, insalubres, nocivas y peligrosas, urbanismo, agricultura, ferias interiores, turismo, transportes, administración local, cultura y sanidad
Región de Murcia	<ul style="list-style-type: none"> -Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano -Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística -Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi -Ley 10/2009, de 30 de noviembre de 2009, de Creación del Sistema Integrado de Transporte Público -Ley 1/2009, de 11 de marzo, de Transporte Marítimo de Pasajeros -Ley 2/2008, de 21 de abril, de carreteras -La Ley 1/2001, de 24 de abril, del Suelo -Real Decreto 1597/1999, de 15 de octubre, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en materia de transporte marítimo -Ley 3/1996, de 16 de mayo, de Puertos -Ley 10/1995, de 24 de abril, de modificación de las Atribuciones de los Órganos de la Comunidad Autónoma en Materia de Urbanismo. -Ley 4/1992, de 30 de julio, de Ordenación y Protección del Territorio de la Región -Ley 9/1990, de 27 de agosto, de Carreteras -Real Decreto 459/1989, de 28 de abril, sobre modificación de medios adscritos a los servicios traspasados de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, por Real Decreto 1553/1984, de 1 de agosto, en materia de carreteras -Ley 12/1986, de 20 de diciembre; de Medidas para la Protección de la Legalidad Urbanística -Real Decreto 1553/1984, de 1 de agosto, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en materia de carreteras -Real Decreto 2824/1983, de 5 de octubre, sobre traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en materia de estudios de ordenación del territorio y medio ambiente -Real Decreto 2925/1982, de 12 de agosto, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Murcia en materia de Puertos -Real Decreto 466/1980, de 29 de febrero, sobre transferencias de competencias de la Administración del Estado al Consejo Regional de Murcia en materia de urbanismo, agricultura, actividades molestas, insalubres y peligrosas, ferias interiores, turismo, transportes, administración local, cultura y sanidad

Leyes en materia transportes (en color granate) y en materia de planificación territorial y planeamiento urbanístico (en color negro)	
La Rioja	<ul style="list-style-type: none"> -Ley 5/2006, de 2 de mayo, de Ordenación del Territorio y Urbanismo -Ley 8/2006, de 18 de octubre, de transporte interurbano por carretera de la Rioja -Ley 8/2005, de 30 de junio, reguladora del Transporte Urbano por Carretera -Ley 10/1998, de 2 de julio, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja -Ley 2/1991, de 7 de marzo, de Carreteras -Real Decreto 414/1989, de 21 de abril, de traspasos a la Comunidad Autónoma de La Rioja de los medios personales, presupuestarios y patrimoniales adscritos al ejercicio de las facultades delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, en relación con los transportes por carretera y por cable -RD 16/1981, de 16 de octubre, de adaptación de Planes Generales de Ordenación Urbana. -Real Decreto 2823/1983, de 5 de octubre, sobre traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de La Rioja en materia de estudios de ordenación del territorio y medio ambiente -Real Decreto 2686/1983, de 1 de septiembre, sobre transferencia de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de La Rioja en materia de transportes terrestres -Real Decreto 3576/1983, de 28 de diciembre, sobre traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de La Rioja en materia de ordenación del territorio y urbanismo -RD 3/1980 de 14 de marzo, sobre promoción del suelo y agilización de la gestión urbanística

ANEXO I / Leyes en materia de transportes y planificación territorial y planeamiento urbanístico aprobadas en el periodo democrático por Comunidades Autónomas

Fuente: Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática. Política Autonómica. Traspasos de funciones y servicios. Elaboración propia

8. Anexo II. Evolución de las vías de alta capacidad (autovías y autopistas) a través de los planes aprobados en la etapa democrática española

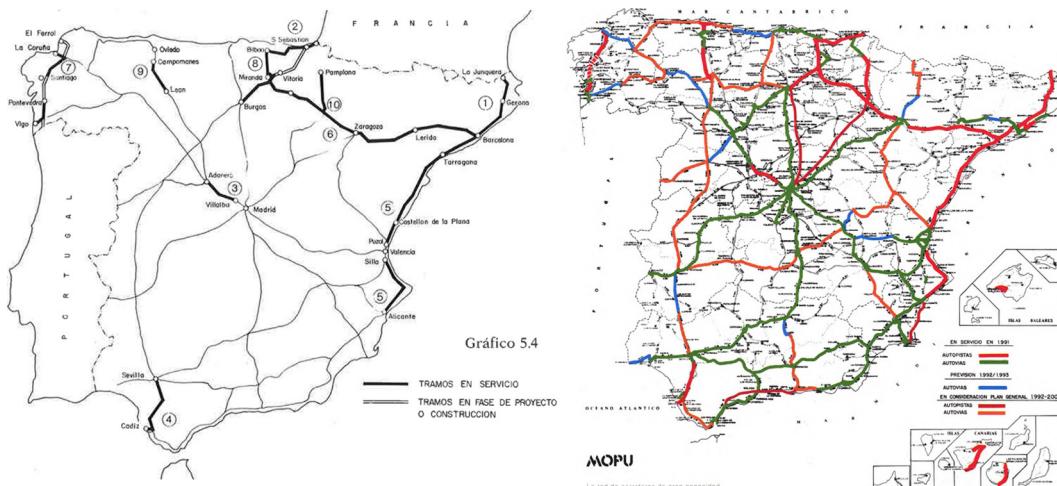


FIG. 10 / Izquierda: Red de autopistas en servicio -línea gruesa- y en fase de proyecto o construcción -líneas finas- a comienzos de los años 1980. Derecha: Red de autopistas -línea roja- y de autovías -línea verde- en servicio en 1991.

Fuente: Izquierda: I Plan General de Carreteras 1984/1991 del MOPU. Derecha: Avance del II Plan General de Carreteras 1992/2000 del MOPU



FIG. 11 / Red de carreteras de gran capacidad existente en el año 2004.

Fuente: Plan Estratégico de Infraestructuras de España (2005-2020) del Ministerio de Fomento.



FIG. 12 / Red de carreteras de gran capacidad existente en el año 2012 -en línea discontinua en licitación o en ejecución-.

Fuente: Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (2012-2024) del Ministerio de Fomento.



FIG. 13 / Red de carreteras de gran capacidad en 2025.

Fuente: Mapa oficial de carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible