



# Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz 2026-2030 (PMSEP)

## PRINCIPIOS RECTORES

### DE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO EN VITORIA-GASTEIZ



Abril 2026



## Índice

<b>1. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>2. PRINCIPIOS RECTORES.....</b>	<b>2</b>
2.1. GOBERNANZA DE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO .....	2
2.2. MODELO DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO .....	3
<b>3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS .....</b>	<b>4</b>
<b>ANEXO: COMPARATIVA CON LOS PRINCIPIOS RECTORES DEL PMSEP 2021-2025.....</b>	<b>7</b>



# 1. INTRODUCCIÓN

Desde que fueron consensuados por el Elkargune de Movilidad y plasmados en el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible de 2007, los Principios Rectores han sido la guía que ha inspirado las propuestas de movilidad y espacio público desarrolladas por el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz (PMSEP) de ese mismo año y en sus sucesivas actualizaciones.

Los postulados de dicho Pacto, aún vigente, establecen, una vez más, el marco de referencia para la nueva revisión del PMSEP, que debe consolidar los logros obtenidos y seguir avanzando hacia la consecución de un modelo de movilidad plenamente sostenible, inclusivo e igualitario. Si bien, para ello, es necesario reformular dichos principios rectores, adecuándolos al actual contexto social, económico, urbanístico y de movilidad en la ciudad, así como al marco institucional en el que se inscribe, en el que la movilidad sostenible se configura como pieza clave de importantes estrategias ambientales de ámbito global y regional y que se ha dotado de nuevos instrumentos de gran relevancia, como son la Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi y su equivalente estatal.

Es importante, además, que la formulación de dichos principios sea asequible a toda la ciudadanía, no solo a aquellos más familiarizados o con mayor interés en la materia. Contribuyendo con ello a que la participación ciudadana sea, efectivamente, un elemento central en el impulso de las iniciativas del PMSEP, y que ésta se produzca de la manera más informada y lo más transversal posible.

Muchas de las cuestiones que motivan la actualización de los principios rectores han surgido y han sido debatidas en los numerosos Elkargunes de Movilidad celebrados desde que el PMSEP comenzó su andadura, así como en los trabajos de participación específicamente celebrados para las sucesivas actualizaciones de dicho Plan. Como en su versión original, la actualización de los principios rectores se nutre, por tanto, de las aportaciones realizadas por los diversos agentes relacionados con la movilidad y el espacio público de Vitoria-Gasteiz.

El punto de partida de esta reformulación de los Principios Rectores no difiere del de su versión original, que es el reconocimiento de que un modelo de movilidad plenamente sostenible, inclusivo e igualitario es determinante para el buen funcionamiento de la ciudad y la mejora de la calidad de vida de sus ciudadanos y ciudadanas, garantizando sus oportunidades de progreso en relación con el acceso al trabajo, la formación y los bienes y servicios. Así como para la protección del medio ambiente y la salud de sus habitantes.

De acuerdo con esta consideración, el siguiente apartado desarrolla la actualización de los principios que rigen la actuación del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz en materia de espacio público y movilidad.

## 2. PRINCIPIOS RECTORES

### 2.1. GOBERNANZA DE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

#### G1. Competencia.

El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, a través de sus representantes políticos y servicios técnicos, será responsable de la estrategia de movilidad y espacio público, manteniendo la trayectoria de planificación compartida desarrollada en la ciudad en las últimas décadas. Igualmente, en virtud del principio de autoridad municipal, será responsabilidad del Ayuntamiento hacer cumplir las normas básicas de convivencia para un correcto desarrollo de la movilidad en la ciudad, teniendo en cuenta la diversidad de personas usuarias de nuestras calles y plazas.

#### G2. Participación.

La opinión de la ciudadanía y los agentes sociales y económicos seguirá siendo central en el proceso de toma de decisiones en las políticas de movilidad y espacio público, que tanto afectan a las condiciones de vida.

#### G3. Perspectivas de inclusión, accesibilidad, género y generación.

La movilidad y el espacio público han de ser gobernadas desde el reconocimiento de la diversidad de condiciones de partida. Por ello, se incorporarán las perspectivas de la inclusión social, la accesibilidad, el género y la generación a todos los procedimientos de decisión sobre la movilidad y el espacio público.

#### G4. Cooperación interdepartamental.

La mayor parte de los proyectos y políticas municipales tienen influencia en el sistema de movilidad y en el espacio público. Y, viceversa, las políticas de movilidad y espacio público tienen amplias consecuencias en las diferentes áreas de gobierno municipal. Por ese motivo, es imprescindible que existan procesos de información, coordinación y cooperación interdepartamental a lo largo de todo el desarrollo de este plan.

#### G5. Gestión.

El sistema de movilidad y espacio público de Vitoria-Gasteiz se dotará de estructuras innovadoras de gestión y regulación, así como incorporará los avances tecnológicos que contribuyan a mejorar su eficiencia sin detrimento de la inclusión social y la igualdad de oportunidades.

#### G6. Comunicación y sensibilización.

El desarrollo del PMSEP deberá acompañarse de estrategias de comunicación y sensibilización de la ciudadanía para favorecer que la ciudadanía comparta el modelo de movilidad sostenible y contribuya a su implementación, desarrollando hábitos más saludables y logrando mayores cotas de civismo y respeto a la convivencia entre distintos modos de movilidad.

## 2.2. MODELO DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

### M1. Proximidad y vitalidad.

La planificación y la gestión urbanísticas promoverán una ciudad de proximidad, es decir, en la que los servicios y necesidades sociales se puedan resolver sin desplazamientos lejanos; y, promoverán también una ciudad en la que todos sus barrios tengan un espacio público generador de convivencia y vitalidad.

### M2. Equidad y cohesión.

Las infraestructuras y los servicios de la movilidad deberán contribuir a la cohesión territorial, garantizando la equidad entre barrios y pueblos del municipio en cuanto a las oportunidades de acceso y desplazamiento, los cuales son el fundamento de la actividad urbana.

### M3. Diversidad social y económica.

La actividad laboral y económica está apoyada en los desplazamientos de personas y mercancías, a cuya diversidad de patrones, tanto en términos espaciales como temporales, se debe dar respuesta desde el modelo de movilidad y espacio público. Además, se debe reorientar el modelo de distribución urbana de mercancías, considerando los nuevos hábitos de compra online, al tiempo que se favorece el uso de vehículos de carga más pequeños y eficientes.

### M4. Descarbonización.

La movilidad es la principal responsable de las emisiones de gases de efecto invernadero de Vitoria-Gasteiz. Reducir dichas emisiones es un compromiso de ciudad que desencadena necesariamente un cambio en el modelo de movilidad a través de una transición justa.

### M5. Espacio público y adaptación climática.

El PMSEP deberá promover un modelo de espacio público que favorezca la movilidad no motorizada, la estancia, el juego, etc. frente al uso predominante del transporte motorizado (circulación o aparcamiento). Además, el espacio público es vulnerable ante fenómenos meteorológicos extremos, como olas de calor e inundaciones, que van a ser más frecuentes con el avance del cambio climático. Pero es también parte de la solución, pues tiene el potencial de paliar los efectos de dichos fenómenos extremos en el conjunto de la ciudad.

### M6. Salud.

La contaminación atmosférica y el ruido derivados de la movilidad son determinantes ambientales y sociales muy conocidos de la salud, pero hay otros que suelen quedar más invisibilizados como el sedentarismo y la pérdida de la capacidad de cohesión y socialización del espacio público. La reducción de esos problemas es un eje del modelo de movilidad de la ciudad del PMSEP.

### M7. Autonomía.

El modelo de movilidad y espacio público debe garantizar la autonomía de los diferentes grupos y colectivos sociales. El cumplimiento de la legislación de accesibilidad es un punto de partida imprescindible para la integración de las personas con discapacidad, pero hay otros colectivos como la infancia o las personas mayores que también deben poder desplazarse de modo cómodo, seguro y autónomo. Dada su relevancia, se deberá apostar por la implementación de proyectos de movilidad activa y autónoma a la escuela.

#### M8.Seguridad

Preservar la salud de la población implica eliminar el riesgo de perderla, desarrollando un modelo de movilidad y espacio público que favorezca una convivencia pacífica de todos los medios de transporte, minimice las consecuencias de los siniestros y reduzca el riesgo percibido.

#### M9.Jerarquía

El modelo de movilidad y el espacio público de la ciudad requiere un cambio en la jerarquía de las políticas públicas. Frente a la visión tradicional en la que imperaba la motorización y, en particular, el automóvil, la aplicación del PMSEP se apoya en la prevalencia de la movilidad peatonal, seguida de la ciclista y el transporte colectivo, como piezas clave de la movilidad en la ciudad. Tras ellos, los vehículos de movilidad personal y el resto de los vehículos motorizados (considerando sus diferencias, por ejemplo, cuando se trata de flotas públicas o vehículos compartidos; o si su uso se realiza en combinación con el transporte público).

#### M10. Cambio modal

Finalmente, en coherencia con el anterior conjunto de principios rectores del nuevo modelo de movilidad y espacio público, el PMSEP propone un cambio modal, es decir, una nueva distribución del uso de los diferentes modos de desplazamiento, en el que se incrementa la proporción de los activos (peatonal y ciclista) y colectivos, en detrimento de los que se realizan en modos privados motorizados. En este sentido, se deberá prestar especial atención a la movilidad recurrente a los centros de trabajo, fundamentalmente a los polígonos industriales, y a los centros educativos, para la que el PMSEP deberá desarrollar alternativas funcionales y atractivas.

## 3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Los objetivos estratégicos que se derivan de estos principios rectores con los siguientes:

### GOBERNANZA DE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

- Adaptar la estructura organizativa y la gobernanza municipal para garantizar la adecuada coordinación interdepartamental y la cooperación con otras administraciones en la planificación y gestión de la movilidad de conexión con otros municipios del área funcional de Vitoria-Gasteiz.
- Asegurar la implicación de los agentes económicos y sociales de la cadena logística en el diseño de las estrategias de distribución urbana de mercancías.
- Asegurar la participación ciudadana en el desarrollo de las políticas de movilidad y espacio público de la ciudad.
- Garantizar el ejercicio del derecho a la movilidad en igualdad de oportunidades y reducir desigualdades en el acceso a la actividad urbana y el uso de los sistemas de transporte.
- Garantizar el cumplimiento de la normativa en materia de movilidad, así como reforzar los mecanismos de control, supervisión y, en su caso, sanción de los incumplimientos, en coordinación con los distintos servicios municipales implicados.
- Promover una nueva cultura de la movilidad que favorezca un cambio de hábitos y facilite la transformación social que requiere el cambio hacia una movilidad segura, saludable y sostenible.

## MODELO DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

- Consolidar un tejido urbano compacto, diverso, equilibrado e inclusivo, que reduzca la necesidad de desplazarse.
- Desarrollar un modelo de espacio público que favorezca la movilidad no motorizada, la estancia, el juego, etc. frente al uso predominante del transporte motorizado. Contribuyendo a una acción climática holística con impacto en la descarbonización de la movilidad y la adaptación climática de la ciudad.
- Configurar un sistema de transporte integrado, coordinado y sin duplicidades e ineficiencias, que se extienda a todo el territorio municipal y funcione como un sistema único en todo él.
- Garantizar la accesibilidad universal al espacio público y los servicios en el conjunto del territorio.
- Optimizar los servicios de transporte público para hacerlos más accesibles y competitivos, atrayendo nuevos usuarios al sistema, particularmente aquellos que actualmente realizan sus viajes en automóvil.
- Fomentar la movilidad no motorizada, dotando a los desplazamientos a pie y en bicicleta de unas infraestructuras adecuadas que garanticen su seguridad y comodidad.
- Desarrollar diseños y regulaciones viarias y del estacionamiento que contribuyan a la reducción de la intensidad de tráfico y moderen su velocidad, especialmente en contextos sensibles.
- Mejorar la eficiencia de la distribución urbana de mercancías y optimizar la carga/descarga. Explorar las posibilidades de los modos más sostenibles en el desarrollo de esta actividad.
- Poner en marcha medidas de gestión de la movilidad recurrente asociada a polígonos industriales, centros empresariales, campus, centros educativos, etc. que proporcionen alternativas al automóvil particular para el desplazamiento a los mismos
- Reducir el consumo energético y las emisiones del sistema de transportes, no solo con incorporación de tecnologías más eficientes, sino por el cambio modal propuesto.



## ANEXO: COMPARATIVA CON LOS PRINCIPIOS RECTORES DEL PMSEP 2021-2025

La siguiente tabla realiza una comparativa entre los Principios Rectores recogidos en el PMSEP 2021-2025 y su reflejo en la nueva propuesta realizada para su actualización en el marco del PMSEP 2026-2030:

PMSEP 2021-2025	Propuesta PMSEP 2026-2030
<p>La accesibilidad y la libertad de movimientos de personas y bienes son un elemento clave para el desarrollo socioeconómico de las ciudades y de las personas que las habitan. Las soluciones de movilidad y de transporte urbano son determinantes para el buen funcionamiento de la ciudad, para su calidad de vida, para la salud de los ciudadanos y para su medio ambiente.</p>	<p>Principio genérico, introducido en 2018 para incorporar el concepto de “accesibilidad”, que implica aspectos de compacidad urbana y diversidad de usos, acceso a servicios básicos a pie, etc. Los Principios no se refieren solo a “movilidad” (que no tiene por qué incidir sobre el modelo urbanístico). Estas ideas se contemplan en el nuevo Principio M1 "Proximidad y vitalidad".</p> <p>Además, el principio hace referencia al modelo de accesibilidad y movilidad como clave para el buen funcionamiento de las ciudades y el desarrollo (económico) de las mismas. El nuevo Principio M3 "Diversidad social y económica" hace referencia a esta cuestión, incorporando la cuestión de la distribución urbana de mercancías.</p>
<p>Los escenarios de movilidad que se adopten deberán apostar por mantener la escala humana, la compacidad razonable de la ciudad existente y la diversidad de usos, a fin de promover la accesibilidad universal a pie y, desde la perspectiva de la gestión de la demanda, desincentivar la movilidad en automóvil privado. Todo ello en un entorno urbano de calidad y saludable, en el que el ruido y la contaminación disminuyan notablemente, conformando un espacio público de calidad al servicio de la ciudadanía.</p>	<p>Estos principios mencionan varias cuestiones, que están recogidas en varios de los nuevos principios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Escala humana, compacidad y diversidad de usos: Principio M1 "Proximidad y vitalidad"</li> <li>- Gestión de la movilidad: Principio G5 "Gestión"</li> <li>- Desincentivar la movilidad en automóvil privado: Principio M10 "Cambio modal"</li> <li>- Entorno urbano de calidad y saludable: Principio M6 "Salud"</li> <li>- Espacio público de calidad: Principio M5 "Espacio público y adaptación climática"</li> </ul>
<p>Los futuros planes urbanísticos y otros planes con incidencia territorial deberán recoger las afecciones que provocan sobre la movilidad y sobre los objetivos de este PMSEP. En ese sentido, se promoverán tejidos urbanos compactos, diversos, equilibrados e inclusivos, en el que la proximidad y la mezcla de usos sean los factores dominantes. Para ello, la planificación urbana deberá apostar por diseños que favorezcan el transporte colectivo, potencien soluciones de transporte individuales más racionales y recuperen la vía pública para otras funciones diferentes de las del tránsito y la movilidad.</p>	

<p>Esa misma equidad se dará entre los diferentes grupos sociales, planteándose un modelo de movilidad y un espacio público accesibles para toda la ciudadanía, adoptando las medidas necesarias para garantizar este derecho universal, especialmente a las personas con movilidad reducida, personas mayores, niños y niñas.</p>	<p>Esta idea de equidad se recoge en la nueva propuesta, tanto desde la perspectiva de la Gobernanza, con el Principio G3 "Perspectivas de inclusión, accesibilidad, género y generación"; como desde la perspectiva del modelo de movilidad y espacio público, con el Principio M3 "Diversidad social y económica", en el que se amplía la cuestión al ámbito de la actividad económica y la diversidad de tipos de negocios y necesidades asociadas.</p>
<p>A su vez, deberá contribuir a garantizar la cohesión social y la presencia del enfoque de género en el conjunto de las políticas de movilidad de la ciudad, primando las funciones de encuentro, relación y estancia sobre las de desplazamiento y tránsito.</p>	
<p>La eficiencia ha de ser una de las estrategias clave a impulsar a través del nuevo modelo de movilidad, que deberá tener en cuenta las características de cada modo de transporte, sus fortalezas y debilidades en cuanto a eficiencia operativa y energética para cada desplazamiento y, por tanto, los impactos y las oportunidades que derivan de su uso. Por consiguiente, este modelo deberá fomentar una movilidad que racionalice el uso de los diferentes modos desde la perspectiva de la gestión de la demanda, potenciando la descarbonización general de la movilidad con soluciones de transporte más ecológicas y universales.</p>	<p>La cuestión de la eficiencia e impactos de cada modo de transporte que refiere este principio se relaciona directamente con la jerarquía modal, que está reflejada en el nuevo Principio M9 "Jerarquía", donde, además, se incluye referencia a las diferentes modalidades de uso del coche (carpooling, carsharing).</p> <p>También se hace nuevamente referencia a la gestión de la demanda (Principio G5 "Gestión") y a la descarbonización (Principio M4 "Descarbonización").</p> <p>Finalmente, en lo referente a la promoción de los modos no motorizados, el principio se relaciona con el nuevo Principio M10 "Cambio modal".</p> <p>No se incluye referencia explícita a las redes peatonal y ciclista, puesto que, estrictamente, eso ya entraría dentro del ámbito de las actuaciones, no de los principios. Ocurre lo mismo con la mención al calmado del tráfico. La idea, no obstante, sí que queda reflejada en los objetivos estratégicos asociados a los principios rectores.</p>
<p>La revisión del PMSEP de Vitoria-Gasteiz ha de seguir incidiendo en la promoción de los desplazamientos a pie, de los modos no motorizados y en la disuasión del uso del automóvil privado. En este sentido, el caminar y la bicicleta se configuran como formas de movilidad preferentes y funcionalmente integradas con otros modos de movilidad urbana. Para su correcto desarrollo, los ciclistas, al igual que los peatones, deberán disponer de una red completa y conectada que garantice su accesibilidad, seguridad y facilidad de uso.</p>	

<p>La garantía de convivencia entre los medios de desplazamiento más sostenibles pasa necesariamente por un mayor calmado del tráfico de vehículos motorizados no colectivos: invirtiendo la jerarquía de prioridades actuales, reduciendo la velocidad del tráfico y la intrusión del automóvil en el espacio urbano mediante la creación de nuevas supermanzanas con vías 10, 20 y 30, facilitando la racionalización y el uso inteligente de todos los modos y dando prioridad, en el diseño de los espacios públicos, a la convivencia, la relación y el ocio frente al tránsito.</p>	
<p>El transporte público y colectivo debe mejorar su oferta, accesibilidad y eficacia, potenciando la intermodalidad y aumentando su velocidad comercial y frecuencias, con el objetivo de convertirse en una alternativa real al automóvil privado en distancias medias y largas, tanto en el ámbito de la ciudad y su medio rural, como en el entorno municipal y comarcal.</p>	<p>Como en el caso de la movilidad no motorizada en el principio anterior, no se ha considerado oportuno hacer un desarrollo de lo que implica el principio sobre jerarquía modal (Principio M9) en relación al transporte público, al entenderse que es algo que ya está muy asumido tras todos estos años de experiencia con los sucesivos PMSEP. Tampoco se hace una referencia explícita al tipo de medidas que se deben adoptar para potenciar el transporte público. La idea, no obstante, sí que queda reflejada en los objetivos estratégicos asociados a los principios rectores.</p>
<p>El modelo de movilidad de Vitoria-Gasteiz, asimismo, ha de aportar seguridad y protección a la ciudadanía en el espacio público, fundamentalmente de los colectivos más vulnerables, prestando especial atención a la relación entre caminantes, ciclistas y los denominados aparatos de movilidad personal. La salvaguarda de esta seguridad recae en el principio de autoridad municipal que, como garante de la disciplina vial y desde la perspectiva de la diversidad de personas usuarias de nuestras calles y plazas, ha de hacer cumplir las normas básicas de convivencia para un correcto desarrollo de la movilidad en la ciudad.</p>	<p>Por un lado, este principio se refiere a la seguridad vial y del espacio público, que ahora se recoge en el nuevo Principio M8 "Seguridad". La segunda parte hace referencia al papel del Ayuntamiento como garante de la disciplina vial y del cumplimiento de las normas básicas de convivencia, lo que ahora se recoge en el Principio G1 "Competencia".</p>

<p>Es necesario, igualmente, ahondar en acciones preventivas que incidan en una mayor seguridad vial y en una reducción de la accidentalidad, incidiendo en los puntos de concentración de accidentes, interviniendo en la señalización y racionalizando los tiempos y la distribución de los semáforos y otros sistemas de control del tráfico.</p>	<p>No se ha considerado oportuno realizar la mención explícita que hace este principio sobre medidas de seguridad vial ya que, estrictamente, eso ya entraría dentro del ámbito de las actuaciones, no de los principios.</p>
<p>La nueva movilidad deberá contribuir a la mejora del espacio urbano, a las actividades que en él se realizan y a su dinamismo económico. La equidad entre barrios y pueblos del municipio, a la hora de asegurar la accesibilidad a los servicios y la conectividad entre ellos, garantizando así su identidad y vida propia, será un elemento clave del nuevo PMSEP.</p>	<p>Principio que incide nuevamente en la vitalidad de los barrio y pueblos. Así como en la cohesión entre ellos. Son ideas que ya han aparecido en principios anteriores y que la nueva propuesta sintetiza en los principios M1 "Proximidad y vitalidad" y M2 "Equidad y cohesión".</p>
<p>El reto por la movilidad debe abordarse de forma global e integrada, superando enfoques sectoriales y cortoplacistas que puedan dar lugar a medidas parciales y contradictorias.</p>	<p>Esta idea de visión integrada queda reflejada en el Principio G4 "Cooperación interdepartamental", en el que se habla de la necesidad de que existan procesos de información, coordinación y cooperación interdepartamental para asegurar la incorporación de todas las perspectivas de las áreas municipales relacionadas con la movilidad.</p>
<p>El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, a través de sus representantes políticos y servicios técnicos, en un marco de liderazgo compartido y transparencia y con la participación de los agentes sociales y la ciudadanía en general, identificará y determinará las medidas de actuación en materia de movilidad conforme a los principios rectores acordados. La participación ciudadana será un elemento central en el impulso de iniciativas que enriquezcan y refuercen estos principios durante el proceso de revisión y desarrollo del PMSEP.</p>	<p>Principio que destaca el papel de la participación en el desarrollo del PMSEP, recogida, de manera mucho más simplificada (al se algo ya consolidado tras tantos años con los sucesivos PMSEP) en el nuevo Principio G2 "Participación".</p> <p>El principio también destaca el papel de los técnicos municipales y el liderazgo compartido con la ciudadanía, a través de la participación, lo que está en el Principio G1 "Competencia".</p>

<p>La intermodalidad, como herramienta para conseguir un uso más eficiente de los diversos modos de transporte en cada una de las fases de los desplazamientos, constituye uno de los elementos de referencia del nuevo modelo. Se deberá, por tanto, promover el establecimiento de espacios de intercambio de modo (coche-transporte público, bicicleta-transporte público) en los principales nodos de movilidad, así como la consolidación, a través de la futura Autoridad de Movilidad de Álava, de un sistema de transporte público integrado en servicios y tarificación para los desplazamientos urbanos e interurbanos.</p>	<p>No se ha considerado oportuno entrar expresamente en la cuestión de la intermodalidad y la integración de los servicios de transporte, por tratarse, estrictamente, de herramientas que se derivan de los principios. La idea, no obstante, sí que queda reflejada en los objetivos estratégicos asociados a los principios rectores.</p>
<p>La oferta de aparcamiento para vehículos motorizados privados deberá quedar condicionada a otros usos preferentes del espacio público como son la estancia, la movilidad peatonal y ciclista, el transporte público, la logística y los servicios urbanos garantes del dinamismo económico y la vitalidad de la ciudad.</p>	<p>Principio que subordina el aparcamiento a otros usos preferentes, lo que ahora queda reflejado en el Principio M5 "Espacio público y adaptación climática", donde se reclama un modelo de espacio público que favorezca la movilidad no motorizada, la estancia, el juego, etc. frente al uso predominante del transporte motorizado, ya sea circulando o estacionado.</p>
<p>Es necesario replantear la distribución de mercancías, promoviendo una estrategia compartida con los y las agentes implicados, reduciendo el impacto del reparto y las distorsiones generadas en la distribución como consecuencia de los nuevos hábitos de compra online, a la vez que se favorece el uso de vehículos de carga más pequeños y menos contaminantes.</p>	<p>El nuevo Principio M3 "Diversidad social y económica" hace referencia expresa a la necesidad de reorientar el modelo de distribución urbana de mercancías.</p>
<p>Las estrategias para la construcción de un nuevo modelo de movilidad en Vitoria-Gasteiz deben plantear alternativas funcionales a la movilidad recurrente a los centros de trabajo, fundamentalmente a los polígonos industriales, y a los centros educativos. En el caso de los colegios deberá apostarse por la implementación de proyectos de movilidad activa y autónoma a la escuela orientadas a la promoción de la cultura de la movilidad urbana y al impulso de la autonomía infantil en su relación con el espacio público. Los desplazamientos al trabajo y a la escuela, con una gran componente de movilidad motorizada, son un de los principales retos de Vitoria-Gasteiz en la construcción de una modelo de movilidad sostenible.</p>	<p>El nuevo Principio M10 "Cambio modal" recoge, aunque de forma más simplificada, esta idea de necesidad de prestar especial atención a la movilidad recurrente a los centros de trabajo y a los centros educativos, para la que el PMSEP deberá desarrollar alternativas funcionales y atractivas.</p>

<p>El nuevo modelo de movilidad de Vitoria-Gasteiz deberá incorporar de manera racional aquellos avances tecnológicos que contribuyan a mejorar y extender los sistemas de control del tráfico y del aparcamiento al conjunto de la ciudad, a la optimización en el uso del coche mediante sistemas de gestión del transporte a la demanda (car-sharing, alquiler de vehículos, etc.) y a la introducción de sistemas avanzados de gestión de la distribución urbana de mercancías.</p>	<p>La incorporación de los avances tecnológicos se recoge expresamente en el principio G5 "Gestión".</p>
<p>Deberán revisarse las ordenanzas municipales y la fiscalidad con el objetivo de desincentivar el uso de vehículos con motorizaciones más agresivas y contaminantes, reduciendo el impacto sonoro y las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, incidiendo favorablemente en la salud y el bienestar de la ciudadanía.</p>	<p>El nuevo Principio G5 "Gestión" hace una referencia a la necesidad de dotarse de estructuras innovadoras de gestión y regulación. Aunque la cuestión específica de las normativas para la reducción del uso del automóvil particular se ha considerado más oportuno plantearlo en los objetivos específicos.</p>
<p>La comunicación, la sensibilización y la educación de la ciudadanía son herramientas imprescindibles para que la ciudadanía comparta el modelo de movilidad sostenible y contribuya a su implementación, así como para lograr mayores cotas de civismo, el respeto a la convivencia entre distintos modos de movilidad y unos hábitos más saludables.</p>	<p>Recogido en el Principio G6 "Comunicación y sensibilización".</p>