Aportaciones de #LCQNM a la consulta pública previa del anteproyecto de Ley de transporte de viajeros en vehículos de turismo de Aragón

> Pedimos que la ley no se limite a ordenar la convivencia entre taxi y VTC. Que garantice alternativas reales al vehículo privado en todo Aragón, y no solo en Zaragoza. Para ello pedimos que incorpore el enfoque de nuestro Pacto por la Movilidad Urbana y Territorial en Aragón en cuatro puntos:
>
> - dimensionar la oferta con **indicadores públicos y objetivos**, no con restricciones preventivas;
> - dar respuesta específica al **territorio**, a las **franjas críticas** y a la **accesibilidad**;
> - abrir la puerta a la **innovación** y a la **integración** entre modos;
> - crear un **órgano estable de participación** y evaluar la ley con datos.

1. Quiénes somos y de dónde parte esta aportación

La Ciudad Que Nos Mueve es una alianza de más de una decena de organizaciones de sectores que dependen de la movilidad: personas consumidoras, restauración, ocio, cultura, comercio y movilidad, entre otros. Hablamos en nombre de quienes se desplazan y de quienes necesitan que la gente llegue y vuelva a casa.

En 2026 elaboramos el Pacto por la Movilidad Urbana y Territorial en Aragón, con seis principios y diez medidas. Lo presentamos en Zaragoza el 30 de junio, en la jornada «Movilidad e innovación en Aragón: nuevas soluciones para ciudades más conectadas», con el respaldo de El Heraldo de Aragón. Convocamos a instituciones, personas consumidoras, comercio, ocio, tecnología y movilidad a una conversación técnica sobre tres ejes: innovación aplicada, complementariedad entre modos y regulación basada en evidencia.

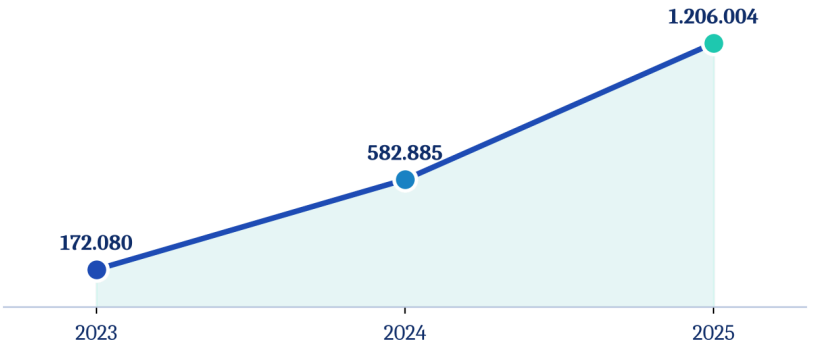
La idea que resume el Pacto es esta: allí donde no hay alternativa, no hay elección. Y donde no hay elección, el vehículo privado seguirá siendo la respuesta dominante, aunque no sea la más eficiente, sostenible ni inclusiva.

2. El diagnóstico: un territorio extenso y una demanda que crece

Aragón no es solo Zaragoza

Aragón tiene 1.364.621 habitantes en 731 municipios. Quince municipios concentran el 71,5 % de la población, y 674 municipios rurales suman el 15,5 %. La densidad media es de unos 28 habitantes por km² (IAEST, 1 de enero de 2025). Zaragoza recibió en 2024 más de 1,2 millones de viajeros, con un impacto turístico de 682 millones de euros. El transporte público urbano de Zaragoza (bus y tranvía) supera los 128 millones de usos al año. Y fuera de la capital, la movilidad depende de autobuses interurbanos con frecuencias limitadas en determinados corredores, hospitales concentrados en las cabeceras y municipios donde la alternativa al coche es mínima.

La demanda de servicios precontratados ha crecido exponencialmente



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (RVTC). Análisis: Federación MOVEA, entidad miembro de LCQNM. Variación 2024: +238,7 %. Variación 2025: +106,9 %.

Los servicios VTC registrados en Aragón se multiplicaron por siete en tres años (+600,8 %). La actividad se concentra en Zaragoza y crece de forma progresiva en Huesca y Teruel. Taxis y VTC actúan hoy como colchón de capacidad en eventos, noches de ocio, picos estacionales, conexiones con estaciones y desplazamientos puerta a puerta.

Y la tensión entre oferta y demanda es real

El informe de KPMG (2025) estima que Zaragoza necesitaría entre 1.202 y 1.627 licencias adicionales para cubrir del 91 % al 98 % de las búsquedas de servicio, con un impacto de entre 302 y 384 millones de euros en la economía local. Aunque se trata de una extrapolación, coincide con lo que dicen los datos de uso. La tensión se traduce en esperas en horas punta, presión sobre el taxi y sobre el transporte adaptado, y viajes que acaban en vehículo privado.

Y tiene un coste. Según el estudio comparativo de FACUA (diciembre de 2025), un trayecto de 10 km en taxi en Zaragoza cuesta 11,48 € de día y 15,56 € de noche o fin de semana, y las tarifas subieron un 9,0 % en 2025. El coste sube justo en las franjas en las que la ciudad más necesita alternativas al coche: salidas nocturnas, retornos tras eventos, turnos laborales atípicos.

Lo que demandan los usuarios

La encuesta que Demoslab realizó para LCQNM a 1.251 personas usuarias españolas en marzo de 2025 muestra qué espera la gente de una movilidad que funcione:

89 %
cree que las normativas deben fomentar el taxi y el VTC bajo demanda

78 %
ve bien que el abono joven incluya descuentos en taxi y VTC

41 %
usaría de forma prioritaria un taxi o VTC más barato que su coche y disponible en menos de 10 minutos

24 %
tiene su movilidad nocturna bien cubierta sin coche. El 55 % la tiene «con limitaciones»

Fuente: LCQNM, informe de resultados de la encuesta de Demoslab, 21 de abril de 2025.

Por la noche, solo el 47 % se siente seguro en el transporte público (79 % de día). Entre las mujeres, el 34 %, frente al 61 % de los hombres. El 68 % considera la movilidad un derecho.

3. Del Pacto a la ley: ocho propuestas

Seis principios articulan el Pacto: complementariedad, cohesión territorial, transparencia y competencia leal, flexibilidad con criterios objetivos, innovación regulatoria e impacto económico y social. Estas son las ocho propuestas en las que los trasladamos al anteproyecto.

1. Una ley con objeto y principios centrados en la persona usuaria

QUÉ DEBERÍA RECOGER LA LEY

- Un artículo de objeto y principios que declare que la finalidad de la ley es garantizar a la ciudadanía un servicio **disponible, seguro, accesible y asequible**, complementario del transporte público, en todo el territorio.
- Que reconozca el taxi, el VTC, el transporte público, la micromovilidad y el transporte a demanda como partes de **un mismo sistema**.
- Que incorpore como principios la cohesión territorial, la transparencia y la regulación basada en evidencia.

Por qué. La ficha se centra en el título habilitante, la precontratación y las sanciones. Son cuestiones necesarias, pero la ley se juzgará por si la gente puede moverse. Fijarlo en el objeto orienta el resto del articulado y su desarrollo reglamentario.

2. Dimensionamiento de la oferta con indicadores objetivos

QUÉ DEBERÍA RECOGER LA LEY

- Que cualquier decisión sobre el número de licencias de taxi y VTC se apoye en un **informe técnico público**, actualizado de forma periódica y sometido a información pública, con los indicadores de la tabla siguiente.
- Que no se apliquen ratios fijas ni límites preventivos sin ese informe.

Por qué. La ficha reconoce que el Tribunal Supremo anuló la ratio 1/30 aplicada sin justificación, y la sentencia del TJUE C-50/21 limita las restricciones desproporcionadas. Un sistema de indicadores da seguridad jurídica, evita la judicialización y permite ajustar la oferta a la realidad de cada territorio.

Indicador	Qué mide	Fuente
Tiempo de espera	Minutos entre la solicitud y la llegada, por franja horaria y territorio	Datos agregados de operadores
Cobertura	Proporción de solicitudes atendidas, por franja y comarca	Operadores y registro VTC
Demanda en eventos	Picos en ferias, congresos, conciertos y fiestas	Ayuntamientos y organizadores
Servicio accesible	Espera y disponibilidad de vehículos adaptados	Taxi accesible y operadores
Congestión y seguridad vial	Efecto del servicio en tráfico, aparcamiento y siniestralidad	Ayuntamientos y DGT

3. Respuesta específica para el territorio

QUÉ DEBERÍA RECOGER LA LEY

- **Habilitación para servicios urbanos por parte de los taxis y VTCs existentes**, a la espera de futuros desarrollos normativos a nivel municipal, como pudiera ser el otorgamiento de nueva licencia municipal. Con un procedimiento claro y transparente, silencio administrativo positivo y criterios basados en el interés público.
- **Áreas de prestación conjunta** entre municipios, para que el servicio no se detenga en el límite municipal, sin mermar las competencias de los entes locales.
- Que el taxi y el VTC puedan prestar **servicios a demanda en zonas de baja densidad**, mediante convenio con las administraciones.
- Atención a la **última milla** hacia estaciones, hospitales, centros educativos y polígonos, y a la conexión entre cabeceras comarcales y capitales.

Por qué. Huesca, Teruel, las comarcas y los municipios de baja densidad tienen necesidades distintas. Con 674 municipios rurales y 28 habitantes por km², una ley pensada para la capital deja a muchas personas sin alternativa al coche. Los servicios VTC crecen ya fuera de Zaragoza, según los datos de MOVEA.

4. Franjas críticas, eventos y seguridad

QUÉ DEBERÍA RECOGER LA LEY

- **Planificación anticipada** de la movilidad en grandes eventos, noches, fines de semana y campañas turísticas, con coordinación entre transporte público, taxi y VTC e información en tiempo real.
- La seguridad de **mujeres, jóvenes, personas mayores y trabajadores nocturnos** como criterio expreso de esa planificación.
- Mecanismos de protección de las personas usuarias ante eventos extraordinarios de alta demanda, definidos por reglamento y previa audiencia del sector y de las personas consumidoras.
- Bases para la convocatoria de certificados de capacitación profesional para conductores VTC, con suficiente periodicidad.

Por qué. Es en esas franjas donde la falta de alternativa empuja al vehículo privado. Solo el 24 % de las personas encuestadas por Demoslab tiene su movilidad nocturna bien cubierta sin coche, y solo el 34 % de las mujeres se siente segura de noche en el transporte público.

5. Accesibilidad medida por resultados

QUÉ DEBERÍA RECOGER LA LEY

- Pasar de la cobertura teórica a la **garantía de servicio**: sistema de reserva y trazabilidad de los servicios accesibles, refuerzo en franjas críticas y para desplazamientos sanitarios.
- **Indicadores públicos de tiempo de espera** de los servicios adaptados, que se incorporen al informe anual.
- Que las especificaciones técnicas de los vehículos sigan las establecidas a nivel nacional y que se prime la disponibilidad de servicios adaptados para personas con necesidades especiales.

Por qué. En Zaragoza hay 115 licencias de taxi accesibles sobre 1.777 (6,5 %), por encima del mínimo estatal del 5 %. Cumplir el porcentaje no garantiza que haya un vehículo cuando se necesita. En la encuesta, el 83 % señala a las personas con movilidad reducida como el colectivo más discriminado en movilidad.

6. Innovación, datos e integración

QUÉ DEBERÍA RECOGER LA LEY

- Una habilitación expresa para que la Administración pueda autorizar **pilotos evaluables**: transporte a demanda, última milla, reservas compartidas o movilidad autónoma antes de extenderlos.
- El **intercambio de datos agregados** entre operadores y Administración, para planificar y evaluar.
- La **integración progresiva** del taxi y el VTC en las plataformas de información y en el billete único.

Por qué. Permite probar soluciones con datos y corregirlas antes de escalarlas, en lugar de recurrir a restricciones preventivas que reducen opciones sin resolver el problema de fondo.

7. Gobernanza: un órgano estable de participación y evaluación

QUÉ DEBERÍA RECOGER LA LEY

- Un **órgano consultivo de la movilidad en vehículos de turismo** con presencia de la Administración autonómica y local, el taxi, los titulares VTC y plataformas, las personas consumidoras, las personas con discapacidad y los sectores económicos que dependen de la movilidad.
- Con funciones de informe sobre los desarrollos reglamentarios y sobre el informe técnico de dimensionamiento.
- Con un **informe anual público desde el primer año**, una evaluación intermedia a los 18 meses y una evaluación completa a los tres años, todas basadas en indicadores públicos.

Por qué. La planificación mejora cuando incorpora la experiencia de quien usa el sistema y de quien genera actividad. Hoy el debate se produce en los tribunales. Un órgano estable lo devuelve a la mesa.

8. Seguridad jurídica y estabilidad

QUÉ DEBERÍA RECOGER LA LEY

- Que el **régimen sancionador** se fije en la ley, con graduación y garantías.
- Una transición ordenada al nuevo marco, con un periodo de adaptación suficiente para flotas, conductores y personas usuarias, y con las solicitudes ya presentadas resueltas según la normativa vigente en el momento de presentarlas.
- Reglas iguales para todos los operadores, conformes con la normativa europea (libertad de establecimiento y unidad del mercado interior), que garanticen pluralidad en el mercado y eviten posiciones dominantes.
- Una definición objetiva de captación, con zonas de especial protección (aeropuertos, estaciones y paradas de taxi) fijadas reglamentariamente.

Por qué. La Orden VFL/1445/2026 se publicó el 9 de octubre, y el 22 el TSJ de Aragón suspendió sus dos apartados centrales. El auto advierte de perjuicios «muy elevados» y de que una restricción así «puede causar perjuicios al público». Quien paga ese vaivén es la persona usuaria. Urge aportar soluciones en lugar de dejar la resolución de los conflictos al albur de lo que decidan los tribunales.

4. Medidas del Pacto que pedimos impulsar en paralelo

Algunas medidas del Pacto no corresponden a esta ley, pero la complementan. Pedimos al Gobierno de Aragón que las impulse:

- **Retribución flexible (Medida 2).** Incluir el transporte público, el taxi, el VTC y la micromovilidad en los esquemas de retribución flexible y en los planes de movilidad al trabajo, en especial hacia polígonos, hospitales y campus.
- **Billete único (Medida 7).** Avanzar hacia un sistema de pago integrado entre modos urbanos, interurbanos y bajo demanda. En la encuesta, el 78 % apoya que el abono joven incluya descuentos en taxi y VTC.
- **Puntos de recarga (Medida 10).** Facilitar el despliegue de recarga y la renovación de flotas hacia vehículos de bajas emisiones, con simplificación administrativa.

La Ciudad Que Nos Mueve solicita que estas aportaciones se incorporen al expediente y que se la convoque a las fases de audiencia e información pública y a la mesa de seguimiento que se constituya.