M.I. AYUNTAMIENTO
DE **FITERO**

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

FITERO

2026–2030



Ayuntamiento de Fitero
Navarra

Octubre de 2026 · Versión maquetada

ÍNDICE GENERAL

1. OBJETO, ALCANCE Y METODOLOGÍA 4
1.1. Antecedentes, objeto y ámbito del Plan 5
1.2. Marco normativo y estratégico 7
1.3. Metodología y proceso de elaboración 11
2. CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL, URBANA Y SOCIOECONÓMICA 16
2.1. Territorio y estructura urbana 17
2.2. Población, actividad y equipamientos 20
2.3. Dinámicas territoriales y condicionantes de movilidad 24
3. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD 29
3.1. Movilidad y tráfico 30
3.1.1. Estructura general de la movilidad 30
3.1.2. Red viaria y accesibilidad territorial 32
3.1.3. Organización del tráfico urbano 34
3.1.4. Intensidad de tráfico y composición 42
3.1.5. Motorización y parque de vehículos 44
3.1.6. Tráfico pesado y movilidad vinculada a la actividad económica 46
3.1.7. Seguridad vial, velocidad y ámbitos sensibles 47
3.1.8. La relación de movilidad Fitero–Cintruénigo 49
3.2. Modos sostenibles, transporte y estacionamiento 51
3.2.1. Movilidad peatonal y red de proximidad 51
3.2.2. Accesibilidad universal 52
3.2.3. Movilidad ciclista y micromovilidad 53
3.2.4. Transporte público y conectividad territorial 55
3.2.5. Movilidad compartida y alternativas al automóvil individual 57
3.2.6. Estacionamiento y utilización del espacio público 58
3.2.7. Carga, descarga y distribución urbana 60
3.2.8. Movilidad eléctrica y renovación del parque 61
3.2.9. Diagnóstico multimodal Fitero–Cintruénigo 62
3.3. Diagnóstico integrado y percepción ciudadana 63
3.3.1. Diagnóstico integrado de la movilidad 64
3.3.2. Accesibilidad universal y autonomía personal 65
3.3.3. Equidad territorial y acceso a servicios 66
3.3.4. Movilidad escolar y autonomía de la infancia y juventud 67
3.3.5. Movilidad laboral y actividad económica 68
3.3.6. Movilidad turística y patrimonial 69

3.4. Análisis de eficiencia y optimización del modelo de movilidad de Fitero 69
3.4.1. Movilidad y tráfico: fortalezas y áreas de mejora 71
3.4.2. Modos sostenibles, transporte y estacionamiento: fortalezas y áreas de mejora 72
3.4.3. Diagnóstico integrado y percepción ciudadana: fortalezas y áreas de mejora 73
3.4.4. Matriz de optimización: de los problemas a las oportunidades 74
3.4.5. Lectura DAFO de la eficiencia del sistema 75
3.4.6. Retos prioritarios derivados del diagnóstico 77
3.4.7. Síntesis: del diagnóstico al Plan de Acción 78
4. PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y GOBERNANZA 80
4.1. Proceso participativo de la ciudadanía 81
4.1.1. Formulario de participación 81
4.1.2. Sesión presencial de participación 82
4.1.3. Integración de las aportaciones en el PMUS 83
4.2. Gobernanza e implementación 84
5. MODELO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y MARCO ESTRATÉGICO 88
5.1. Visión y principios del PMUS 90
5.2. Objetivos estratégicos y específicos 92
5.3. Escenarios de movilidad 95
6. PLAN DE ACCIÓN 2026–2030 98
6.1. Estructura y prioridades 99
6.2. Líneas y actuaciones estratégicas 101
7. SISTEMA DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN 115
7.1. Sistema de indicadores y seguimiento 116
7.2. Evaluación y actualización del PMUS 119
8. PRESUPUESTO Y FINANCIACIÓN 122
8.1. Planificación temporal y económica 2026–2030 123
8.2. Financiación y recursos de implementación 125
9. EVALUACIÓN ENERGÉTICA, AMBIENTAL Y DE IMPACTO 128
9.1. Situación actual 129
9.2. Impactos esperados y contribución a Navarra 130

1.

OBJETO, ALCANCE Y METODOLOGÍA

PMUS FITERO 2026–2030
Ayuntamiento de Fitero · Navarra

Antecedentes, objeto y ámbito del Plan

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Fitero 2026–2030 constituye el instrumento de planificación destinado a orientar la mejora de los desplazamientos, la accesibilidad y el uso del espacio público, vinculando las necesidades cotidianas de la población con los objetivos de seguridad vial, eficiencia energética y reducción de emisiones. Su finalidad es establecer un diagnóstico fundamentado y traducirlo en una programación de actuaciones viables, con prioridades, responsabilidades e indicadores que permitan evaluar sus resultados.

La necesidad de disponer de este instrumento responde a la relación entre movilidad y funcionamiento municipal. La distribución de los equipamientos, las condiciones de las calles, la disponibilidad de estacionamiento y las conexiones con otros destinos influyen en las posibilidades de acceder al trabajo, la educación, los servicios, el comercio y las actividades de ocio. A su vez, las decisiones sobre circulación y aparcamiento afectan a la seguridad, a la calidad del espacio público y a la autonomía de quienes se desplazan a pie o utilizan otros modos de transporte.

En Fitero, el análisis debe prestar especial atención a la convivencia entre los desplazamientos cotidianos y los asociados al patrimonio, al turismo, al desarrollo económico y medioambiental, y en particular al Balneario. El entorno del Monasterio, los recorridos hacia los equipamientos y la conexión entre el núcleo urbano y el Balneario forman parte de los ámbitos que requieren una lectura conjunta de accesibilidad, seguridad y calidad del espacio público. Su inclusión en el Plan no presupone una solución concreta: las condiciones existentes y las alternativas de intervención se evaluarán en el diagnóstico.

Las aportaciones ciudadanas realizadas durante su elaboración refuerzan la pertinencia de estudiar estos ámbitos, tanto a través de la encuesta como de la sesión participativa recogen necesidades relacionadas con el estacionamiento, aceras, rampas, el acceso al Monasterio, el camino del Balneario y el calmado del tráfico, junto con propuestas sobre transporte público y movilidad eléctrica. Estas aportaciones permiten identificar situaciones que afectan a la experiencia diaria de las personas y orientar las comprobaciones técnicas, sin sustituir las mediciones ni anticipar la selección de actuaciones.

El objeto del PMUS comprende tanto la mejora de los desplazamientos como la reducción de las barreras que dificultan realizarlos. En consecuencia, la evaluación de la movilidad considerará la posibilidad de acceder de forma segura, autónoma y asequible a los destinos habituales. Este enfoque resulta especialmente relevante para las personas mayores, la infancia, las personas con discapacidad, la población sin vehículo disponible y quienes realizan desplazamientos vinculados a los cuidados.

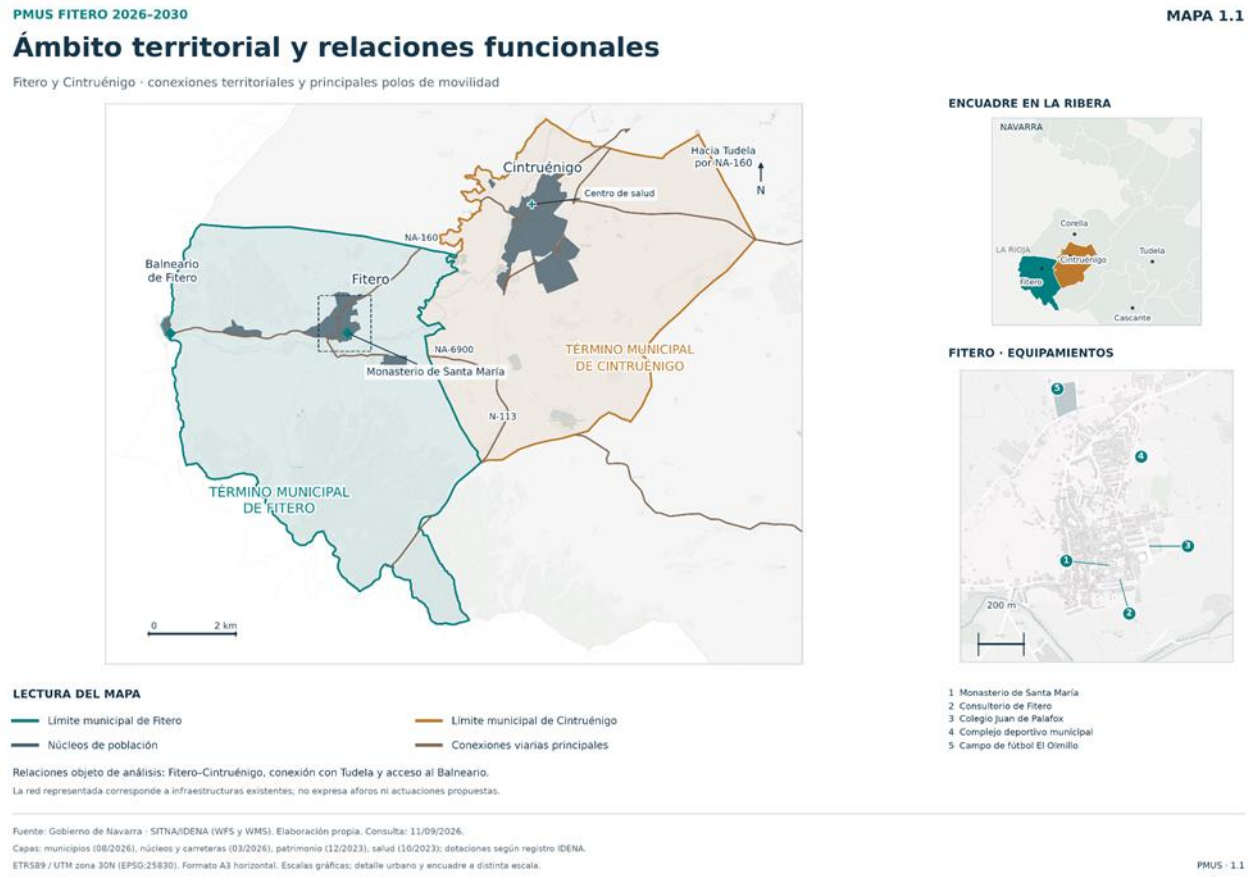
El Plan abordará la movilidad peatonal y ciclista, el tráfico motorizado, la seguridad vial, el transporte público y compartido, el estacionamiento, la carga y descarga y la movilidad eléctrica. Estos componentes se analizarán de forma relacionada. Por ejemplo, la modificación de plazas de aparcamiento deberá considerar su efecto sobre los itinerarios peatonales, los accesos a viviendas y actividades, las operaciones de suministro y la circulación en calles próximas. Del mismo modo, una conexión ciclista deberá evaluarse por su continuidad, seguridad, destinos atendidos y posibilidades reales de utilización.

Fitero constituye el centro del documento y de sus prioridades municipales. El ámbito de análisis comprende el núcleo urbano, los accesos, los equipamientos y los itinerarios del término municipal relevantes para la movilidad cotidiana y turística. La delimitación de los recorridos y áreas de estudio se apoyará en cartografía oficial y en el inventario de los elementos que generan o condicionan desplazamientos.

La memoria presentada incorpora, asimismo, un alcance con una importante incidencia en el diagnóstico y plan de acción también de Cintruénigo. Para dar continuidad a este antecedente, la dimensión intermunicipal se integrará en los apartados territoriales, de diagnóstico, estrategia, actuaciones y gobernanza. Su desarrollo requerirá caracterizar las relaciones funcionales y las condiciones de movilidad pertinentes de ambos municipios, identificar necesidades compartidas y diferenciar las actuaciones locales de aquellas cuya implantación precise coordinación.

La proximidad territorial no permite, por sí sola, determinar la intensidad de los desplazamientos ni justificar una infraestructura o un servicio. Las relaciones Fitero–Cintruénigo deberán analizarse mediante la información disponible sobre destinos, motivos de viaje, redes y oferta de transporte, señalando los aspectos que requieran datos adicionales. Las propuestas resultantes distinguirán las competencias del Ayuntamiento de Fitero, las necesidades de colaboración con Cintruénigo y las intervenciones que dependan del Gobierno de Navarra, operadores u otros titulares.

La Ribera de Navarra constituye el contexto territorial de referencia para interpretar las conexiones con otros municipios y servicios. El estudio comarcal de movilidad de junio de 2024 aporta antecedentes y criterios útiles para este análisis. Su utilización se ajustará a la escala y fecha de los datos, evitando atribuir a Fitero patrones de movilidad o condiciones de servicio que únicamente hayan sido descritos para el conjunto comarcal.



.

El horizonte de trabajo se identifica como 2026–2030. El año 2026 corresponde a la elaboración, participación y construcción de la línea base, mientras que la memoria presentada sitúa el horizonte de actuaciones en 2027–2030. La programación distinguirá las tareas preparatorias o inmediatas de 2026 de las medidas previstas para los años siguientes.

El horizonte de programación hasta 2030 debe diferenciarse de la vigencia jurídica del instrumento. El artículo 45.5 de la Ley Foral 4/2022 establece una vigencia de seis años y un seguimiento bienal para los planes de movilidad sostenible. La formalización del Plan y su sistema de revisión deberán recoger esta circunstancia, de manera que 2030 opere como hito de evaluación y programación, sin confundirse automáticamente con la extinción de su vigencia.

El resultado será una herramienta para orientar decisiones e inversiones municipales. Las actuaciones deberán especificar qué necesidad atienden, dónde se desarrollan, quién puede impulsarlas, qué condiciones previas requieren y cómo se comprobarán sus efectos. Las propuestas que precisen proyectos constructivos, autorizaciones, disponibilidad de suelo o acuerdos externos se identificarán expresamente, sin presentar su inclusión en el PMUS como equivalente a su aprobación o ejecución.

Marco normativo y estratégico

El PMUS se apoya en un marco de normas y estrategias que conecta movilidad sostenible, ordenación territorial, accesibilidad y transición energética. Su aplicación exige distinguir las obligaciones jurídicas de las orientaciones metodológicas y de los objetivos estratégicos. Esta distinción permite adaptar el Plan a Fitero sin trasladar automáticamente exigencias o soluciones previstas para municipios de otra escala.

En el ámbito europeo, la Recomendación (UE) 2023/550 de la Comisión, de 8 de marzo de 2023, sobre los programas nacionales de apoyo a la planificación de la movilidad urbana sostenible, constituye una referencia metodológica. Propone una planificación basada en el área funcional, objetivos mensurables, participación, integración de modos de transporte y seguimiento. Su enfoque contempla las relaciones entre espacios urbanos, periurbanos y rurales, por lo que resulta pertinente analizar conjuntamente los desplazamientos internos de Fitero y sus conexiones exteriores.

La aplicación de estos criterios al PMUS se concreta en un diagnóstico que combina información territorial y de movilidad, una evaluación de alternativas y una programación vinculada a resultados. La selección de medidas deberá considerar su contribución a la accesibilidad y a la reducción de impactos, junto con sus condiciones de implantación. La electrificación se analizará dentro de este conjunto, considerando también las posibilidades de evitar recorridos innecesarios y favorecer desplazamientos activos y colectivos.

En el ámbito estatal, la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, establece el marco competencial municipal en materias como urbanismo, infraestructura viaria, tráfico, estacionamiento y movilidad. Este marco fundamenta la intervención del Ayuntamiento dentro de sus competencias y exige identificar la titularidad y la administración responsable de cada actuación, especialmente en los accesos y conexiones que excedan la red municipal.

La Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, incorpora un marco estatal de planificación y gestión que debe considerarse en la elaboración del Plan. Su artículo 24 regula los planes de movilidad sostenible de entidades locales, contempla la capacidad de las comunidades autónomas para ampliar los supuestos de planificación e incluye la ordenación de la distribución urbana de mercancías y la cooperación entre municipios colindantes. Para Fitero, esta referencia refuerza la necesidad de integrar las operaciones de carga y descarga y el abastecimiento de las actividades en la ordenación del espacio viario.

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, establece el marco estatal de descarbonización y contempla medidas de movilidad urbana en su artículo 14. Las obligaciones vinculadas a umbrales de población o a condiciones de calidad del aire deben examinarse según su ámbito de aplicación. La utilización de esta norma como referencia no implica atribuir automáticamente a Fitero la obligación de implantar una zona de bajas emisiones.

En Navarra, la Ley Foral 4/2022, de 22 de marzo, de Cambio Climático y Transición Energética, constituye la referencia central. Su artículo 45 contempla la planificación conjunta de municipios colindantes y establece contenidos relativos a movilidad activa, transporte público e intermodalidad, electrificación y movilidad al trabajo. También exige coordinar los planes de movilidad con el planeamiento urbanístico y prevé un informe consultivo previo a la aprobación cuando superen el ámbito municipal. Estas determinaciones se tendrán en cuenta en la definición del contenido y de la tramitación del PMUS de Fitero.

El Plan Director de Movilidad Sostenible de Navarra 2018–2030 proporciona el marco estratégico autonómico. Sus objetivos relacionan la mejora del transporte con la eficiencia energética, la reducción de emisiones, el acceso a servicios y la cohesión social. En Fitero, esta orientación se traducirá en el análisis de alternativas al vehículo privado y en la identificación de las necesidades de conexión de las personas que dependen de otros modos de desplazamiento.

El Plan Director de Movilidad Activa de Navarra 2022–2030 complementa este marco mediante el fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta. Su consideración resulta relevante para evaluar la continuidad de itinerarios, el acceso a centros de actividad y las conexiones entre núcleos y destinos próximos. Las propuestas locales deberán justificarse mediante distancias, condiciones de seguridad, accesibilidad y demanda potencial, sin asumir que la existencia de una orientación autonómica acredita por sí misma la viabilidad de un trazado.

La accesibilidad universal constituye una condición transversal del Plan. La Ley Foral 31/2022, de 28 de noviembre, de atención a las personas con discapacidad en Navarra y garantía de sus derechos, vincula la accesibilidad con la autonomía personal y la igualdad de oportunidades. Este enfoque exige examinar la posibilidad de realizar recorridos completos, acceder a los destinos y comprender la información necesaria para desplazarse.

Para el análisis del espacio público urbanizado se utilizará la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, en su versión vigente, como referencia de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación. La auditoría de itinerarios considerará su ámbito de aplicación y las condiciones de cada intervención. La identificación de una barrera en el diagnóstico deberá conducir a una valoración técnica de la solución, atendiendo a la continuidad del recorrido y a las características del entorno.

La relación entre movilidad y usos del suelo se encuadra en el Decreto Foral Legislativo 1/2017, de 26 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo. El PMUS deberá contrastar sus propuestas con las determinaciones urbanísticas aplicables, especialmente cuando afecten al viario, a equipamientos, a espacios libres o a suelos cuya disponibilidad condicione la ejecución.



En el ámbito municipal, el planeamiento de Fitero deberá aportar las referencias sobre evolución urbana, localización de actividades, regeneración del espacio público y proyectos previstos. La documentación municipal publicada sobre la elaboración del Plan General Municipal incluye líneas relacionadas con la compacidad, la regeneración del tejido existente y la protección del patrimonio. Su utilización en el PMUS deberá diferenciar las propuestas de elaboración de las determinaciones que se encuentren efectivamente aprobadas. [Documentación municipal del Plan General de Fitero]

Planeamiento y regulación municipal aplicable. El planeamiento urbanístico general vigente de Fitero corresponde al Plan Municipal aprobado definitivamente por Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio de 5 de julio de 2004, publicado en el Boletín Oficial de Navarra de 16 de agosto de 2004. El Ayuntamiento mantiene accesibles la memoria, la normativa general y particular, el catálogo de elementos protegidos y la documentación gráfica del instrumento. Sobre esta base deberán comprobarse las determinaciones urbanísticas aplicables a las actuaciones del PMUS y, cuando corresponda, las modificaciones y desarrollos posteriores que afecten a los ámbitos de intervención.

Paralelamente, el Ayuntamiento está desarrollando un nuevo Plan General Municipal de Fitero, estructurado en una Estrategia y Modelo de Ocupación Territorial (EMOT) y un posterior Plan Urbanístico Municipal (PUM). La documentación pública disponible acredita que durante 2025 y 2026 se ha desarrollado su proceso de participación y elaboración de la EMOT, por lo que sus contenidos deben incorporarse en este PMUS como orientaciones de planeamiento en elaboración y no como determinaciones urbanísticas definitivamente aprobadas.

Esta coordinación resulta especialmente relevante porque la documentación del nuevo PGM incorpora entre sus objetivos la evolución hacia un modelo de movilidad más sostenible, contemplando el acondicionamiento y continuidad de sendas, la utilización de la Vía Verde y vías pecuarias, la mejora de las conexiones sostenibles con centros de trabajo y municipios próximos y la consolidación de recorridos peatonales de ocio y turismo sostenible. Estas orientaciones serán contrastadas con el diagnóstico y las propuestas del PMUS para favorecer la coherencia entre planificación urbanística y planificación de la movilidad.

PMUS FITERO 2026-2030

MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE PARA UN FITERO EN MOVIMIENTO

TABLA 1.2 — Correspondencia entre el marco normativo y estratégico y los contenidos del PMUS

Principales referencias y su vinculación con los objetivos y actuaciones del Plan

ÁMBITO	REFERENCIA NORMATIVA / ESTRATÉGICA	CONTENIDOS PRINCIPALES	VINCULACIÓN CON EL PMUS
Marco europeo	**Pacto Verde Europeo** Comisión Europea (2019)	• Neutralidad climática 2050. • Movilidad sostenible, limpia e inteligente. • Reducción de emisiones y mejora de la calidad del aire.	Orienta la visión y los objetivos de descarbonización, eficiencia energética y movilidad sostenible del PMUS.
Marco estatal	**Ley 7/2021, de 20 de mayo,** de cambio climático y transición energética	• Objetivo de neutralidad climática. • Movilidad sostenible y descarbonizada. • Planificación, seguimiento y evaluación.	Marco general para la definición de objetivos, medidas y sistema de indicadores del PMUS.
Marco estatal	**Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030** (MITMA, 2021)	• Movilidad segura, sostenible y conectada. • Impulso del transporte público y la movilidad activa. • Cohesión territorial y digitalización.	Referencia para el modelo de movilidad, la jerarquía de modos y la planificación de actuaciones.
Marco autonómico	**Estrategia de Movilidad Sostenible de Navarra 2030** (Gobierno de Navarra)	• Movilidad más sostenible, segura e inclusiva. • Integración territorial y cohesión social. • Red de transporte público y movilidad activa.	Alinea los objetivos del PMUS con las prioridades de la Comunidad Foral de Navarra.
Marco autonómico	**Estrategia Climática de Navarra 2030** (KLINA)	• Reducción de emisiones de GEI. • Adaptación al cambio climático. • Transición energética y resiliencia territorial.	Contribuye a la reducción de emisiones y a la adaptación de la movilidad al cambio climático.
Marco municipal	**Plan Municipal de Fitero** (Aprobación definitiva 05/07/2004, BON 16/08/2004)	• Ordenación urbanística del término municipal. • Clasificación del suelo y normativa urbanística. • Catálogo de elementos protegidos.	Marco de referencia para la compatibilidad de las actuaciones del PMUS con el planeamiento vigente.
Marco municipal en elaboración	**Nuevo Plan General Municipal de Fitero (EMOT + PUM)** (en elaboración, 2025–2026)	• Estrategia y Modelo de Ocupación Territorial (EMOT). • Movilidad más sostenible (sendas, Vía Verde, conexiones con municipios próximos). • Modelo urbano y ordenación futura	Sus objetivos y orientaciones se consideran en la definición del modelo de movilidad y en la programación de actuaciones.
Marco municipal	**Ordenanza municipal de circulación** (BON nº 24, 05/02/2015)	• Regulación de la circulación y el estacionamiento. • Uso del espacio público y seguridad vial • Medidas de gestión de la movilidad.	Base normativa para la regulación de la movilidad, con posibles actualizaciones en el marco del PMUS.
Estrategias sectoriales y locales	**Estrategia de desarrollo local y Agenda Urbana** (en su caso) (Ayuntamiento de Fitero)	• Desarrollo urbano sostenible. • Mejora de la calidad de vida y del espacio público. • Transición ecológica y cohesión social.	Referencia para integrar la movilidad con otros ámbitos estratégicos del municipio.

IDEA CLAVE **El PMUS se alinea con el marco normativo y estratégico europeo, estatal, autonómico y municipal,** garantizando la coherencia de sus objetivos y actuaciones con las políticas de movilidad, clima, territorio y desarrollo urbano sostenible.

Fuente: Comisión Europea; MITMA; Gobierno de Navarra; Ayuntamiento de Fitero. Elaboración propia. Consulta: 20/09/2026.

PMUS · 1.2

En materia de regulación de la movilidad, el Ayuntamiento dispone asimismo de una Ordenanza de circulación, publicada en el BON nº 24, de 5 de febrero de 2015, que regula aspectos de circulación y estacionamiento. La ordenación efectiva deberá completarse con las modificaciones y medidas municipales posteriores que afecten a sentidos de circulación, espacios peatonales, estacionamiento, carga y descarga, accesibilidad y utilización del espacio público.

El estudio de movilidad sostenible de la Ribera de Navarra de junio de 2024 aporta una referencia complementaria de planificación comarcal. Su estructura vincula diagnóstico, objetivos, programas e indicadores e incluye ámbitos de intervención sobre movilidad urbana, conexiones ciclistas, transporte público y electromovilidad. El PMUS utilizará esta base para identificar oportunidades de coordinación y contextualizar las relaciones territoriales, contrastando la vigencia de los datos y la adaptación de las propuestas a Fitero. Las medidas del estudio comarcal se considerarán antecedentes, sin atribuirles la condición de decisiones municipales.

Metodología y proceso de elaboración

La elaboración del PMUS se organiza mediante una secuencia de análisis, contraste y formulación de propuestas. El procedimiento parte de las fuentes disponibles, identifica las necesidades de información y construye un diagnóstico que permita explicar los problemas de movilidad antes de seleccionar las actuaciones. La participación ciudadana acompaña este proceso y aporta conocimiento sobre el uso cotidiano de las calles, los servicios y los itinerarios.

La unidad básica de trabajo será una evidencia identificable: un dato estadístico, una medición, una observación geolocalizada, una condición de servicio o una aportación ciudadana. Cada evidencia relevante se relacionará con el problema que permite describir y, posteriormente, con los objetivos, medidas e indicadores correspondientes. Esta trazabilidad facilitará tanto la revisión técnica como la explicación de las decisiones.

La recopilación documental comprende la memoria presentada, los instrumentos territoriales y sectoriales, las fuentes estadísticas y cartográficas y los antecedentes municipales. Para cada fuente se registrará su fecha, ámbito, unidad de medida y limitaciones. Los datos históricos se utilizarán para describir antecedentes y tendencias, mientras que la caracterización de la situación de partida se apoyará en la información más próxima a 2026.

PMUS FITERO 2026-2030

TABLA 1.2 — Fuentes y estado de la información utilizada

Principales fuentes de información para el diagnóstico y la elaboración del PMUS

MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE PARA UN FITERO EN MOVIMIENTO

FUENTE	ÁMBITO	FECHA (última actualización)	CONTENIDO PRINCIPAL	UTILIZACIÓN PREVISTA EN EL PMUS	LIMITACIONES	ESTADO DE INCORPORACIÓN
Ayuntamiento de Fitero Plan Municipal	Municipal	2004 (BON 16/08/2004)	Planeamiento urbanístico vigente, clasificación del suelo, normativa urbanística y catálogo.	Análisis del modelo urbano, usos del suelo y compatibilidad de las actuaciones.	Instrumento antiguo. No incorpora desarrollos recientes.	Incorporada
Nuevo Plan General Municipal (EMOT + PUM)	Municipal	En elaboración (2025–2026)	Estrategia y Modelo de Ocupación Territorial (EMOT). Avance de planeamiento.	Orientaciones de crecimiento, movilidad sostenible y conexiones con municipios próximos.	En fase de elaboración. No determinaciones definitivamente aprobadas.	Incorporada
Ordenanza municipal de circulación	Municipal	2015 (BON nº 24, 05/02/2015)	Regulación de la circulación, estacionamiento y uso del espacio público.	Marco normativo para medidas de tráfico, estacionamiento y pacificación.	Puede requerir actualización según medidas más recientes.	Incorporada
Participación ciudadana (Formulario online)	Municipal	Junio 2024	Percepciones, necesidades y propuestas ciudadanas sobre movilidad.	Identificación de problemas, oportunidades y prioridades de la ciudadanía.	Muestra no representativa estadísticamente.	Incorporada
Sesión participativa presencial	Municipal	Junio 2024	Aportaciones en grupos de trabajo sobre accesibilidad, movilidad peatonal y ciclista, estacionamiento y movilidad sostenible.	Contraste del diagnóstico y definición de líneas de actuación.	Participación limitada en número de asistentes.	Incorporada
Campañas de campo y trabajo técnico	Municipal	2024–2025	Inventario de infraestructuras, recorridos, tráfico, estacionamiento y observación directa.	Diagnóstico técnico de la situación actual de la movilidad.	Cobertura temporal limitada a los periodos de campaña.	Incorporada
Estudio comarcal de movilidad de la Ribera	Comarcal	2024	Caracterización de la movilidad en la Ribera de Navarra. Relaciones entre municipios.	Análisis del contexto territorial y de las conexiones Fitero–Cintruénigo y con el resto de la Ribera.	Nivel de detalle limitado para el ámbito municipal.	Incorporada
Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030	Estatal	2021	Objetivos, líneas estratégicas, y medidas en materia de movilidad.	Alineación de objetivos, indicadores y buenas prácticas.	Información de carácter general, no específica del municipio.	Incorporada
Estrategia Climática de Navarra 2030 (KLINA)	Autonómico	2020–2025	Objetivos de reducción de emisiones y adaptación al cambio climático.	Integración de criterios ambientales y de resiliencia en el PMUS.	No incluye medidas concretas a escala municipal.	Incorporada
Estrategia de Movilidad Sostenible de Navarra 2030	Autonómico	2023	Líneas estratégicas, planificación de infraestructuras y movilidad activa.	Referencia para el modelo de movilidad, prioridades y financiación.	Nivel de detalle autonómico.	Incorporada
Otras fuentes y directorios oficiales (IDENA, DGT, INE, etc.)	Estatal / Autonómico	2024–2025	Cartografía, datos demográficos, tráfico, transporte público, etc.	Base de datos para análisis territorial, cartografía y diagnóstico cuantitativo.	Información heterogénea en formato y escala.	Parcialmente incorporada

Fuente: Comisión Europea; MITMA; Gobierno de Navarra; Ayuntamiento de Fitero; IDENA; DGT; INE. Elaboración propia. Consulta: 20/09/2026.

PMUS · 1.2

La línea base podrá combinar datos de distintos años cuando no exista una actualización homogénea. En ese caso, cada indicador conservará su fecha de referencia y no se presentará el conjunto como si procediera de una única campaña. Esta precaución resulta necesaria para comparar posteriormente los resultados del Plan y distinguir cambios reales de diferencias en las fuentes o en los métodos de cálculo.

La cartografía constituirá un soporte común para relacionar población, actividades, redes e incidencias. Se organizarán capas sobre el viario, itinerarios peatonales y ciclistas, equipamientos, paradas, estacionamiento, carga y descarga, recarga y puntos de conflicto. Los elementos inventariados dispondrán de identificadores que permitan vincularlos con fichas, fotografías y propuestas. Las aportaciones cuya ubicación no sea inequívoca se mantendrán pendientes de localización.

El trabajo de campo se diseñará para comprobar las condiciones que no puedan determinarse mediante documentación. La selección de puntos y recorridos responderá a la estructura de la red, la localización de destinos y los problemas detectados inicialmente. La campaña deberá registrar fecha, horario, duración, condiciones de observación e incidencias que puedan afectar a los resultados.

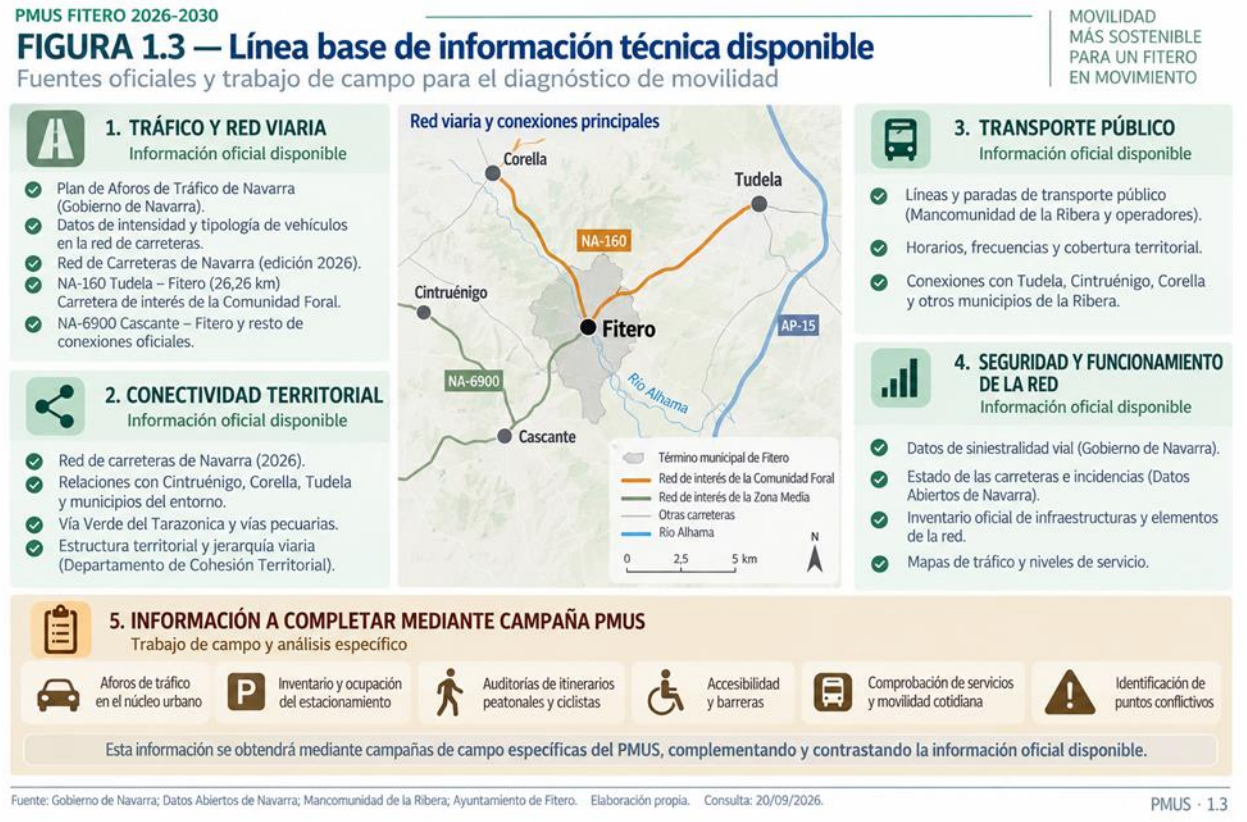
El análisis del tráfico motorizado se aborda con un alcance proporcionado a la naturaleza y escala del PMUS. El diagnóstico integra la información estadística y documental disponible, el análisis de la red viaria y sus principales relaciones territoriales, así como las aportaciones obtenidas durante el proceso participativo, permitiendo identificar los principales condicionantes, conflictos y ámbitos de mejora de la movilidad motorizada en Fitero.

El estacionamiento se analiza atendiendo a su relación con la accesibilidad, la movilidad peatonal, la circulación y la calidad y amabilización del espacio público. A partir del diagnóstico y de las necesidades identificadas se plantearán criterios y actuaciones orientados a mejorar su ordenación, optimizar el uso del espacio disponible y reducir los conflictos con otros modos de movilidad, priorizando soluciones compatibles con un modelo de movilidad más sostenible, accesible y peatonalizada.

Los recorridos peatonales y ciclistas se han analizado desde la perspectiva de la accesibilidad, la seguridad y la conexión con los principales destinos, identificando oportunidades para favorecer una movilidad activa y sostenible. La evaluación incluirá las necesidades de descanso, orientación y protección frente a condiciones ambientales desfavorables cuando sean relevantes para el recorrido.

El transporte público se estudiará combinando la oferta publicada con las condiciones de acceso y utilización: destinos, horarios, frecuencia, posibilidad de ida y vuelta, conexiones, accesibilidad de paradas e información a las personas usuarias. Las referencias del estudio comarcal se actualizarán antes de utilizarlas para describir servicios actuales. La existencia de una línea se diferenciará de su adecuación a los horarios y necesidades de los desplazamientos.

La línea base técnica se construye inicialmente a partir de la cartografía, inventarios, aforos y registros oficiales disponibles de las administraciones y operadores competentes. Esta información se completa y contrasta mediante las campañas específicas del PMUS —aforos urbanos, ocupación del estacionamiento, auditorías de itinerarios, accesibilidad y comprobación de servicios—, permitiendo diferenciar los datos oficiales disponibles de aquellos que requieren observación directa o actualización.



Fuente: véase la información de fuente incorporada en la figura original.

La participación disponible comprende la encuesta ciudadana de participación del PMUS y la sesión de participación desarrollada el día 2 de septiembre en Fitero. El archivo de respuestas recoge 26 aportaciones, con 24 identificadores personales distintos tras su normalización. Se conservarán todos los envíos, diferenciando aportaciones, participantes identificados y menciones temáticas. Esta distinción evita que varias propuestas de una misma persona alteren inadvertidamente la descripción del número de participantes.

El formulario permite conocer necesidades expresadas voluntariamente, pero no proporciona una muestra representativa de los hábitos de movilidad. Sus resultados no se utilizarán para calcular el reparto modal ni para estimar la proporción de habitantes que comparte una opinión. El tratamiento combinará las categorías seleccionadas con una codificación del contenido, ya que una aportación puede abordar varios problemas. Los porcentajes indicarán su denominador y los resultados se presentarán anonimizados.

La sesión participativa, fechada en la presentación el 2 de septiembre de 2026, se estructura en cuatro ámbitos: accesibilidad; movilidad peatonal y ciclista y tráfico; estacionamiento y transporte público; y movilidad eléctrica y sostenible. Los paneles diferencian necesidades de mejora, aspectos positivos y propuestas. Esta organización se conservará en el análisis para reconocer tanto las deficiencias señaladas como los elementos que la ciudadanía considera conveniente mantener.

El proceso de participación ha permitido recoger las principales necesidades, percepciones y propuestas de la ciudadanía en materia de movilidad. Estas aportaciones se han integrado como un elemento relevante en la elaboración del PMUS, complementando el diagnóstico y contribuyendo a definir sus prioridades, objetivos y actuaciones.

El diagnóstico integrado relacionará los resultados por modos de transporte y por ámbitos espaciales. Cada problema se describirá atendiendo a su localización, causas, colectivos afectados, frecuencia, consecuencias y posibilidades de intervención. El DAFO sintetizará estas conclusiones y deberá mantener una correspondencia reconocible con las evidencias desarrolladas previamente.

A partir del diagnóstico se formularán los objetivos y escenarios. El escenario tendencial describirá la evolución previsible sin las nuevas actuaciones; el de actuación evaluará un conjunto viable de medidas; y el objetivo 2030 expresará los resultados perseguidos. Las hipótesis se explicitarán y los cambios modales o ahorros no se fijarán mediante porcentajes arbitrarios. Cuando la información sea insuficiente, se identificarán los datos necesarios y el método de estimación.

La evaluación energética y ambiental se abordará de forma integral, a partir de la información disponible y de la evolución prevista del modelo de movilidad. El análisis permitirá valorar los principales efectos del PMUS en términos de reducción del consumo energético, reducciones previstas de emisiones, mejora de la movilidad sostenible y mejora medioambiental, con un nivel de detalle acorde con el alcance y los datos disponibles.

La selección de actuaciones considerará seguridad, accesibilidad, equidad, impacto ambiental, coste, mantenimiento y capacidad municipal. También se identificarán dependencias de autorizaciones, financiación, disponibilidad de suelo o coordinación externa. Las medidas se formularán con responsables de impulso, agentes implicados, requisitos previos e indicadores, diferenciando su propuesta técnica de los acuerdos necesarios para ejecutarlas.

El sistema de seguimiento se diseñará durante la formulación de las medidas. Cada indicador tendrá definición, unidad, fuente, periodicidad, responsable y línea base disponible o pendiente. Las metas se establecerán cuando exista fundamento suficiente. La organización del seguimiento deberá permitir comprobar tanto la ejecución de actuaciones como sus resultados sobre movilidad, accesibilidad, seguridad y energía.



La documentación se distribuirá entre memoria y anexos para facilitar su consulta. El cuerpo principal contendrá los argumentos y resultados necesarios para comprender las decisiones; los anexos reunirán inventarios, cartografía, participación, fichas completas, cálculos y referencias. La revisión final comprobará la coherencia entre estos componentes, la consistencia de las cifras y la correspondencia entre problemas, objetivos y medidas.

Las limitaciones se explicitarán allí donde condicionen una conclusión. En particular, se distinguirán las propuestas ciudadanas de las comprobaciones de campo, los datos municipales de los comarcales y las estimaciones de las mediciones. Esta organización permitirá completar y actualizar el Plan sin perder el origen de la información ni presentar como definitivos resultados todavía pendientes de contraste.

2.

CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL, URBANA Y SOCIOECONÓMICA

PMUS FITERO 2026–2030
Ayuntamiento de Fitero · Navarra

Territorio y estructura urbana

Fitero se sitúa en el extremo suroccidental de Navarra, en el valle del río Alhama y dentro del ámbito territorial sudoeste de la Ribera de Navarra. Su posición vincula el municipio con Cintruénigo y con los servicios y actividades de Tudela, además de establecer relaciones con el entorno riojano del valle. Esta localización requiere analizar la movilidad desde dos escalas complementarias: los desplazamientos dentro de Fitero y las conexiones necesarias para acceder a destinos situados fuera del municipio. Tudela se sitúa a aproximadamente 25 km por carretera de Fitero, constituyendo uno de los principales destinos supramunicipales de referencia para el municipio. Los tiempos de acceso dependen del origen, el destino y el modo de transporte utilizado.

Cintruénigo constituye el principal núcleo de relación inmediata para Fitero. Ambos municipios forman un espacio funcional estrechamente conectado por proximidad, relaciones laborales, servicios sanitarios, atención social, actividad comercial y desplazamientos cotidianos. Cintruénigo presenta una estructura urbana más extensa y una mayor concentración de población, equipamientos y actividades, por lo que actúa como destino habitual para parte de las necesidades que no se resuelven en Fitero. Esta relación no debe entenderse únicamente como una conexión viaria entre dos términos municipales, sino como un sistema de desplazamientos completos entre viviendas, centros de salud, comercios, servicios sociales, centros educativos, lugares de trabajo y otros destinos concretos.

El estudio de movilidad de la Ribera de Navarra de junio de 2024 atribuye al término municipal de Fitero una superficie de 43,2 km². Esta extensión comprende espacios con funciones diferentes: el núcleo urbano, el entorno del Balneario, áreas de actividad económica, terrenos agrícolas y espacios naturales. Cintruénigo, por su parte, concentra una proporción mayor de su población y actividad en un núcleo urbano de mayor dimensión, con una oferta de servicios y equipamientos que refuerza su papel supramunicipal. Por ello, la superficie municipal y la densidad media de población no describen por sí solas las condiciones de proximidad dentro de cada casco urbano ni la accesibilidad entre ambos. Para valorar la viabilidad de caminar o utilizar la bicicleta resulta más relevante conocer la distribución de los destinos, la longitud de los recorridos y sus condiciones de continuidad y seguridad.

La estructura urbana de Fitero mantiene una relación histórica estrecha con el Monasterio de Santa María la Real, integrado en el tejido urbano. Su presencia organiza una parte significativa de la identidad patrimonial y de la experiencia de visita al municipio. Desde la perspectiva de la movilidad, el entorno monumental debe entenderse como un espacio en el que coinciden acceso a destinos, circulación peatonal, estancia, actividad turística y también institucional, debido a que el Ayuntamiento también se encuentra en las inmediaciones del monasterio. Esta combinación exige estudiar conjuntamente los recorridos de aproximación, las necesidades de acceso y la calidad del espacio público.

Cintruénigo presenta una estructura urbana con mayor diversidad funcional y una mayor capacidad de atracción de desplazamientos desde su entorno inmediato. La localización de servicios sanitarios, sociales, comerciales y administrativos, junto con la presencia de actividades industriales y terciarias, genera viajes procedentes de Fitero y de otros municipios próximos. Esta condición debe incorporarse al análisis territorial sin convertir a Cintruénigo en un simple destino externo: su papel es el de un núcleo complementario, cuya accesibilidad condiciona directamente las oportunidades de la población de Fitero. Será necesario identificar los destinos concretos y no limitarse a representar la conexión entre los centros urbanos.

La lectura funcional del núcleo de Fitero debe diferenciar el tejido residencial, las calles y espacios de centralidad, los equipamientos y los accesos hacia áreas exteriores. Esta diferenciación no constituye una nueva zonificación urbanística, sino una herramienta para interpretar cómo se relacionan los usos y qué desplazamientos generan. Un mismo vial puede atender a residentes, permitir el suministro a establecimientos y formar parte de un recorrido escolar o turístico. La compatibilidad entre estas funciones dependerá de su sección, de la ordenación de la circulación y de las condiciones de acceso.

En Cintruénigo, la mayor extensión del tejido urbano y la dispersión relativa de algunos equipamientos pueden incrementar las distancias internas y hacer más relevante la conexión entre barrios, áreas residenciales, zonas de actividad y servicios. Para la población de Fitero, la accesibilidad no dependerá únicamente de alcanzar el límite municipal, sino de la continuidad del itinerario hasta el destino final. Esta consideración resulta especialmente importante para las personas mayores o con movilidad reducida, quienes no disponen de vehículo y quienes realizan desplazamientos vinculados a cuidados o atención sanitaria.

El paseo de San Raimundo tiene especial relevancia por su relación con distintos servicios públicos. La documentación municipal sobre su peatonalización parcial identifica este ámbito como acceso al Ayuntamiento, el monasterio, la biblioteca, el servicio sanitario, la residencia de mayores y el club de jubilados, además de su función en recorridos hacia el colegio. Este antecedente permite reconocer un espacio de concentración de destinos cotidianos cuya accesibilidad debe evaluarse como conjunto. La comprobación de su estado actual y de los efectos de las intervenciones corresponde al diagnóstico de movilidad.

En Fitero, la concentración de buena parte de los equipamientos, servicios y comercios en el núcleo urbano favorece que una misma salida pueda combinar gestiones, compras, acompañamiento y actividades cotidianas a pie. Esta proximidad constituye una ventaja para la movilidad sostenible, aunque su aprovechamiento depende de disponer de recorridos cómodos, continuos y accesibles. Las necesidades detectadas en materia de aceras, rampas, cruces y eliminación de barreras se incorporan al diagnóstico y a las propuestas de mejora del PMUS.

La conexión exterior se apoya en la red de carreteras, con especial relevancia de la NA-160 y la NA-6900. El catálogo de travesías de Navarra de 2023 identifica tramos de la NA-160 tanto en Fitero como en Baños de Fitero, lo que evidencia la relación entre el corredor viario y los espacios habitados. Esta circunstancia obliga a diferenciar la función de conexión territorial de las necesidades de acceso, cruce y circulación local que aparecen en los tramos urbanos.

La NA-6900 conecta Fitero con Cascante y constituye uno de los principales accesos al polígono industrial. En 2025 se renovó el firme y se amplió la plataforma en un tramo de 1.640 metros entre el polígono y la glorieta de enlace con la NA-160, mejorando las condiciones de esta conexión viaria. No obstante, este eje mantiene un carácter fundamentalmente rodado, por lo que la movilidad peatonal y ciclista requiere soluciones específicas que garanticen condiciones adecuadas de seguridad y continuidad.

La conexión entre Fitero y Cintruénigo se apoya principalmente en la red viaria existente y en recorridos de carácter recreativo, agrícola y de varios recorridos de movilidad activa vinculados al valle del Alhama. Entre ellos destaca el Camino de la Huerta, itinerario de 5,8 km que conecta ambos núcleos a través de La Estanca y las huertas del río Alhama, así como la Ruta Saludable del Alhama, que prolonga esta conexión hacia Corella. Estos recorridos constituyen una base clara para reforzar progresivamente la conexión peatonal y ciclista entre Fitero y Cintruénigo y favorecer alternativas sostenibles al vehículo privado.



El valle del Alhama constituye una referencia física para comprender estas conexiones, pero no debe extenderse al conjunto municipal una caracterización uniforme de terreno llano. Los recorridos hacia determinados equipamientos, bordes urbanos o destinos exteriores pueden incorporar pendientes y cambios de nivel relevantes. La evaluación de la accesibilidad requiere identificar esas condiciones a escala de itinerario, evitando que una descripción general del relieve oculte dificultades concretas.



La relación con Cintruénigo se integra en esta estructura mediante conexiones viarias, servicios compartidos y recorridos por el entorno del Alhama. La documentación identifica el Camino de la Huerta como un paseo de unos 5,8 kilómetros entre Fitero y Cintruénigo. Este itinerario constituye un recurso de interés que debe ponerse en valor para favorecer la movilidad sostenible entre ambos municipios, potenciando los desplazamientos peatonales, ciclistas y otras formas de movilidad activa y amable.

Población, actividad y equipamientos

La evolución demográfica reciente introduce un elemento relevante para la planificación. El Registro de Entidades Locales de Navarra recoge 2.366 habitantes en Fitero a 1 de enero de 2025, último dato localizado en la serie consultada. Frente a los 2.046 habitantes de 2022, supone un aumento de 320 personas, equivalente al 15,6 %. Entre 2024 y 2025, el incremento es de 153 habitantes, un 6,9 %. Estas variaciones son cálculos sobre los valores publicados y no permiten atribuir el crecimiento a una causa concreta sin analizar sus componentes. [Registro de Entidades Locales de Navarra, Fitero]

Cintruénigo cuenta con una dimensión poblacional superior y ejerce una capacidad de atracción de servicios y actividades que debe considerarse en la caracterización socioeconómica de Fitero. La diferencia de tamaño entre ambos municipios no implica una relación unidireccional: Fitero aporta población trabajadora, actividad productiva, recursos turísticos y servicios propios, mientras que Cintruénigo concentra determinados equipamientos y funciones de referencia. Esta complementariedad puede generar desplazamientos frecuentes, especialmente para atención sanitaria, servicios sociales, compras, educación, empleo y gestiones administrativas.

PMUS FITERO 2026-2030

TABLA 2.1 — Evolución de la población de Fitero y Cintruénigo

Población a 1 de enero · 2012–2025

MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE PARA UN FITERO EN MOVIMIENTO

AÑO	FITERO (habitantes)	CINTRUÉNIGO (habitantes)
2012	2.212	7.811
2016	1.996	7.779
2019	2.011	7.903
2022	2.046	8.106
2023	2.146	8.265
2024	2.213	8.311
2025	2.366	8.554



Fitero +154 habitantes entre 2012 y 2025 (+7,0 %)

Cintruénigo +743 habitantes entre 2012 y 2025 (+9,5 %)

LECTURA DE LOS DATOS

Ambos municipios presentan en 2025 una población superior a la registrada en 2012. La evolución refuerza la conveniencia de analizar conjuntamente las relaciones funcionales y las necesidades de movilidad entre Fitero y Cintruénigo, sin atribuir por sí sola cambios concretos en los patrones de desplazamiento.

NOTA METODOLÓGICA

Las cifras corresponden a población registrada a 1 de enero. La evolución demográfica contextualiza la movilidad, pero no permite inferir por sí sola intensidades, destinos ni reparto modal.

Fuente: Registro de Entidades Locales de Navarra. Elaboración propia. Consulta: 23/09/2026.

PMUS · 2.1

La recuperación reciente matiza la imagen de pérdida poblacional que ofrecían los antecedentes comarcales con datos hasta 2022. Para el PMUS, la implicación principal es que la demanda de acceso a equipamientos y servicios debe analizarse con información actualizada. No resulta adecuado proyectar automáticamente una tendencia de disminución ni asumir que el aumento de población se traduce en un crecimiento proporcional del tráfico. Su efecto dependerá de la localización residencial, la composición de los hogares, la disponibilidad de vehículos y los destinos de los desplazamientos.

La estructura por edades añade una dimensión distinta al volumen total. Como antecedente, el estudio de la Ribera recoge para Fitero en 2022 un total de 556 personas de 65 y más años y 320 menores de 15 años, sobre 2.046 habitantes. Estos valores representan aproximadamente el 27,2 % y el 15,6 %, respectivamente. La información señala la importancia de considerar necesidades de accesibilidad y autonomía asociadas a distintas etapas de la vida, pero no debe presentarse como la estructura demográfica de 2025 o 2026.

La relación funcional entre Fitero y Cintruénigo genera desplazamientos vinculados especialmente al acceso a servicios y a la movilidad educativa y territorial. Fitero forma parte de la Zona Básica de Salud de Cintruénigo, cuyo centro de salud actúa como referencia, y ambos municipios comparten además itinerarios de transporte escolar y conexiones de transporte público. Esta complementariedad refuerza la necesidad de mejorar las alternativas al vehículo privado, favoreciendo el transporte colectivo, la movilidad compartida y, por su proximidad, el desarrollo progresivo de conexiones peatonales y ciclistas entre ambos municipios.

La estructura demográfica de Fitero refuerza la importancia de una movilidad accesible y de proximidad. El Paseo de San Raimundo concentra varios destinos especialmente relevantes —consultorio médico, biblioteca, escuela de música y farmacia— y conecta con el entorno de la Residencia San Raimundo Abad, el Monasterio y otros espacios centrales. Esta concentración favorece los desplazamientos a pie, por lo que la continuidad de las aceras, los cruces seguros, la eliminación de barreras y la disponibilidad de espacios de descanso constituyen elementos prioritarios para mantener la autonomía de las personas mayores y de quienes presentan dificultades de movilidad. El consultorio se localiza en Paseo de San Raimundo 11 y Fitero forma parte de la Zona Básica de Salud de Cintruénigo.

En el caso de la infancia y la adolescencia, el Colegio Público Juan de Palafox, situado en la calle Fueros de Navarra, constituye el principal destino educativo cotidiano dentro del municipio. Su proximidad al Paseo de San Raimundo y a las instalaciones deportivas configura un ámbito especialmente adecuado para favorecer los desplazamientos a pie y en bicicleta y reforzar la autonomía infantil. La reciente iluminación del perímetro del colegio y de su pista exterior ha mejorado además las condiciones de seguridad y accesibilidad de este entorno. Fitero

La movilidad educativa presenta también una dimensión supramunicipal. Se acreditan desplazamientos escolares desde Fitero hacia Corella, mediante la ruta Fitero–Cintruénigo–Corella vinculada al IES Alhama y a la EASDi. Esta relación confirma la importancia de considerar la movilidad local y las conexiones con municipios próximos, especialmente para la población joven que no dispone de autonomía para utilizar el vehículo privado.

Desde una perspectiva social, la disponibilidad de alternativas al automóvil resulta especialmente relevante para las personas que no conducen o no disponen de vehículo propio y para los desplazamientos asociados a cuidados y servicios. En Fitero esta cuestión adquiere especial importancia, aunque el municipio dispone de consultorio médico, el Centro de Salud de Cintruénigo es la cabecera de su Zona Básica de Salud, mientras que determinados servicios especializados tienen como referencia Tudela. La mejora del transporte colectivo, la movilidad compartida y las conexiones activas con los destinos próximos contribuye, por tanto, a ampliar las posibilidades de desplazamiento de estos colectivos.



La actividad económica de Fitero genera desplazamientos laborales, comerciales y logísticos que se distribuyen entre el núcleo urbano, el polígono industrial situado en el eje de la NA-6900, las actividades agroalimentarias y los establecimientos vinculados al turismo y al Balneario. La localización del polígono fuera del casco urbano diferencia claramente la movilidad laboral y de mercancías de la actividad comercial y de servicios concentrada en el núcleo. A esta estructura se suma la relación con Cintruénigo, cuya mayor oferta comercial, industrial y de servicios refuerza los desplazamientos entre ambos municipios.

La actividad agroalimentaria constituye uno de los componentes del tejido productivo local. Entre las empresas implantadas en Fitero se encuentra Finca Señorío de Rioja, que centralizó su actividad en el municipio en 2016 y sobre la que el Gobierno de Navarra informó de una nueva inversión en 2026. Su presencia, junto con otras actividades productivas, refuerza el papel de los accesos industriales y de la NA-6900 tanto para la movilidad laboral como para el abastecimiento y la distribución de mercancías.

La posición periférica del polígono condiciona especialmente la movilidad cotidiana de las personas trabajadoras. El acceso se articula fundamentalmente desde la red viaria y la NA-6900, recientemente mejorada entre el área industrial y la glorieta de conexión con la NA-160, mientras que las alternativas peatonales y ciclistas presentan un menor desarrollo. Esta configuración favorece actualmente el uso del vehículo privado y justifica reforzar progresivamente las conexiones de movilidad activa y compartida entre el casco urbano, las áreas de actividad y los municipios próximos, especialmente Cintruénigo.

En el núcleo urbano, comercio, hostelería, servicios y operaciones de suministro comparten un viario de dimensiones limitadas en numerosos puntos. La calle Molino constituye uno de los ámbitos donde se han identificado cuestiones relacionadas con estacionamiento, contenedores y disponibilidad del espacio viario, mientras que el entorno de la cooperativa de consumo presenta necesidades asociadas al suministro. Estas situaciones muestran la necesidad de compatibilizar el acceso a establecimientos y la carga y descarga con el estacionamiento, la circulación y la continuidad y seguridad de los recorridos peatonales.



Fuente: véase la información de fuente incorporada en la figura original.

Los equipamientos constituyen destinos que organizan una parte de los desplazamientos cotidianos. El Colegio Público Juan de Palafox, situado en la calle Fueros de Navarra, concentra movilidad educativa y acompañamientos. La residencia San Raimundo y las instalaciones deportivas y piscinas incorporan necesidades de acceso asistido, desplazamientos de personal y usos recreativos. Su identificación está recogida en la información municipal, aunque el número de usuarios, las capacidades y los horarios deberán actualizarse mediante inventario específico.

Cintruénigo dispone de una red de equipamientos y servicios de mayor escala que complementa la oferta de Fitero. La relación entre ambos municipios debe analizarse atendiendo a la localización concreta de los centros, sus horarios, la frecuencia de uso por parte de residentes de Fitero y las posibilidades de acceso disponibles. No todos los equipamientos de Cintruénigo tendrán la misma relevancia: algunos pueden generar desplazamientos diarios, mientras que otros serán destinos ocasionales o especializados.

La atención sanitaria configura una relación funcional directa entre Fitero y Cintruénigo. Fitero dispone de consultorio en el Paseo de San Raimundo, integrado en la Zona Básica de Salud de Cintruénigo, cuyo Centro de Salud actúa como cabecera de referencia. Esta organización genera una movilidad sanitaria a dos escalas: los servicios de proximidad atendidos en el propio municipio y los desplazamientos a Cintruénigo para las prestaciones centralizadas en el centro de salud.

A esta estructura se añade Tudela como referencia para la atención hospitalaria, a través del Hospital Reina Sofía. La movilidad sanitaria de Fitero presenta así una cadena territorial clara —Fitero–Cintruénigo–Tudela—Pamplona en función del nivel asistencial requerido, lo que convierte la conectividad con estos destinos en un elemento relevante para la autonomía y accesibilidad de la población, y clave en la promoción de la movilidad sostenible.

PMUS FITERO 2026-2030

TABLA 2.2 — Equipamientos y centros generadores y atractores de movilidad

Funciones, colectivos usuarios, temporalidad y necesidades específicas de análisis

MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE PARA UN FITERO EN MOVIMIENTO

	CENTRO O ÁMBITO	FUNCIÓN	LOCALIZACIÓN / MUNICIPIO	COLECTIVOS USUARIOS	TEMPORALIDAD DE USO	NECESIDADES DE ANÁLISIS PMUS
Fitero	Ayuntamiento de Fitero	Administración y servicios municipales	Paseo de San Raimundo · Fitero	Población general	Laborables, principalmente mañana	Accesibilidad peatonal, estacionamiento, itinerarios y acceso desde barrios.
	Consultorio médico	Atención sanitaria primaria	Paseo de San Raimundo · Fitero	Población general, especialmente mayores, infancia y personas con movilidad reducida	Lunes - viernes 8:00 – 15:20 Pediatría: martes y jueves	Accesibilidad universal, llegada peatonal, estacionamiento y conexión con transporte.
	Colegio Público Juan de Palafox	Educación infantil y primaria	C/ Fueros de Navarra · Fitero	Alumnado, familias y personal	Días lectivos, entradas y salidas concentradas	Caminos escolares, cruces, calmado de tráfico, estacionamiento puntual y autonomía infantil.
	Biblioteca Pública	Cultura y estudio	Paseo de San Raimundo · Fitero	Población general, jóvenes y estudiantes	Horario diferenciado (verano/invierno)	Accesibilidad peatonal, bicicleta y relación con otros equipamientos del Paseo.
	Residencia San Raimundo Abad	Residencial y asistencial (43 plazas y centro de día)	Entorno Paseo de San Raimundo · Fitero	Residentes, familiares y personal	Uso diario y continuado	Accesibilidad universal, itinerarios confortables, carga/descarga y acceso de servicios.
	Complejo e instalaciones deportivas	Deporte y actividad física	Fitero	Infancia, juventud, adultos, mayores, clubes y centros educativos	Tardes, fines de semana y usos programados	Acceso peatonal/ciclista, estacionamiento, seguridad y concentración horaria.
	Piscinas municipales	Deporte y ocio	Fitero	Población general y familias	Marcada estacionalidad de verano	Movilidad estacional, acceso activo, estacionamiento y seguridad.
	Monasterio de Fitero	Paiirimonio, cultura y turismo	Núcleo urbano de Fitero	Residentes, visitantes y turistas	Uso variable, fines de semana y periodos turísticos	Accesibilidad turística, itinerarios peatonales, estacionamiento y convivencia con el espacio urbano.
	Balneario de Fitero	Turismo, alojamiento, salud y empleo	Exterior del núcleo · Fitero	Clientes, trabajadores, visitantes y proveedores	Actividad diaria con componente estacional	Conexión segura núcleo – balneario, movilidad laboral, transporte, bicicleta/peatón y logística.
	Áreas de actividad económica de Fitero	Industria, agroalimentación, logística y servicios	Fitero	Trabajadores, proveedores y transporte de mercancías	Laborables, posibles turnos	Accesibilidad laboral, seguridad viaria, mercancías y horarios.
Cintruénigo	Centro de Salud de Cintruénigo	Atención sanitaria de referencia	Cintruénigo	Población de Cintruénigo y usuarios de Fitero cuando corresponda	Uso sanitario según horarios y urgencias	Conexión intermunicipal, disponibilidad de transporte, accesibilidad y acompañamiento.
	Equipamientos educativos de Cintruénigo	Educación	Cintruénigo	Alumnado, familias y personal	Días lectivos, horas punta	Movilidad intermunicipal (uso por población de Fitero); analizar transporte y seguridad.
	Equipamientos deportivos, culturales y administrativos de Cintruénigo	Servicios y actividades	Cintruénigo	Población local y usuarios del entorno	Variable según servicio/actividad	Accesibilidad intermunicipal y alternativas al vehículo privado.
	Áreas comerciales y de servicios de Cintruénigo	Comercio y servicios	Núcleo urbano de Cintruénigo	Población local y usuarios del entorno	Principalmente horario comercial	Analizar motivos de viaje, frecuencia y estacionamiento sin asignar demanda no medida.
	Áreas de actividad económica de Cintruénigo	Industria, transformación, logística y servicios	Cintruénigo	Trabajadores, proveedores y mercancías	Laborables, posibles turnos	Movilidad laboral Fitero – Cintruénigo, mercancías, seguridad y horarios; verificar flujos mediante trabajo de campo.

LECTURA DE LA TABLA Los equipamientos generan patrones de movilidad diferentes según su función, colectivos usuarios y temporalidad. El diagnóstico debe analizar especialmente las horas de concentración, la accesibilidad universal, las alternativas al vehículo privado y las relaciones intermunicipales que estén efectivamente acreditadas.

NOTA METODOLÓGICA La tabla identifica funciones y necesidades de análisis; no asigna afluencias ni intensidades de desplazamientos sin medición o registro. El uso efectivo por población de Fitero de los equipamientos de Cintruénigo deberá contrastarse mediante fuentes municipales, participación y trabajo de campo.

Fuente: directorios oficiales de los Ayuntamientos de Fitero y Cintruénigo; inventario municipal. Elaboración propia. Consulta: 23/09/2026. PMUS · 2.2

La conexión con Cintruénigo resulta especialmente sensible para las personas mayores, con movilidad reducida o sin disponibilidad de vehículo privado. Aunque la proximidad entre ambos municipios favorece esta relación, la accesibilidad efectiva depende de disponer de alternativas adecuadas al automóvil individual. El transporte colectivo, las soluciones de movilidad compartida y la mejora de las conexiones activas adquieren por ello especial relevancia dentro del modelo de movilidad sostenible del PMUS.

Dinámicas territoriales y condicionantes de movilidad

La evolución de Fitero debe interpretarse a partir de la relación entre población, vivienda, actividades y servicios. El crecimiento demográfico reciente puede incrementar o modificar las necesidades de acceso, pero su efecto territorial depende de dónde se localicen los hogares y de cómo se utilice el parque residencial. La ocupación de viviendas dentro del núcleo puede reforzar la proximidad a los equipamientos; la implantación de nuevos usos alejados de los recorridos existentes puede introducir necesidades adicionales de conexión. Ambas situaciones están impactando y seguirán impactando en la movilidad.

La relación con Cintruénigo añade una dimensión territorial específica. La evolución de ambos municipios puede modificar la intensidad y el sentido de los desplazamientos, especialmente si se producen cambios en la localización de viviendas, actividades económicas, equipamientos o servicios. El crecimiento de Fitero puede aumentar la demanda de conexiones hacia Cintruénigo, mientras que nuevas actividades o servicios en Fitero podrían generar desplazamientos en sentido contrario. El PMUS deberá considerar estas dinámicas sin proyectar automáticamente tendencias demográficas sobre los flujos de movilidad.

La elaboración del nuevo Plan General Municipal y la Agenda Urbana Local 2030 constituyen una oportunidad para coordinar estas decisiones. La documentación presentada a la ciudadanía en noviembre de 2025 plantea líneas relacionadas con la compacidad, la regeneración del tejido existente, la protección patrimonial y la mejora de la movilidad. Son orientaciones del proceso de elaboración y no deben interpretarse como ordenaciones ya aprobadas. Su relevancia para el PMUS reside en que las decisiones de localización y crecimiento pueden facilitar o dificultar la accesibilidad futura.

La coordinación urbanística con Cintruénigo resulta igualmente relevante en los espacios próximos a los límites municipales y en los corredores de conexión. Las decisiones de cada municipio pueden afectar a la continuidad de caminos, accesos a áreas de actividad, itinerarios ciclistas y peatonales o recorridos hacia equipamientos. Aunque el PMUS se centre en Fitero, deberá incluir actuaciones cuya eficacia dependerá por fuerza de la coordinación con Cintruénigo, el Gobierno de Navarra u otros agentes.

La movilidad cotidiana de Fitero presenta diferencias relevantes según el motivo y la franja horaria. Los desplazamientos laborales se concentran principalmente en los accesos al núcleo y al polígono industrial, conectado con la NA-160 a través de la NA-6900, mientras que comercio, hostelería, servicios y distribución de mercancías generan movimientos a lo largo de la jornada en el casco urbano. A ello se suma la actividad agrícola, con una componente estacional, y la actividad turística asociada al Monasterio y al Balneario, que introduce una demanda diferenciada respecto de la movilidad cotidiana.

La relación con Cintruénigo presenta además condicionantes horarios concretos. El Consultorio de Fitero y el Centro de Salud de Cintruénigo prestan atención ordinaria de lunes a viernes de 8:00 a 15:20, por lo que una parte de la movilidad sanitaria intermunicipal se produce necesariamente durante la mañana. Navarra Esta relación cuenta también con transporte colectivo: la documentación oficial recoge servicios que enlazan Fitero y Cintruénigo y, entre ellos, una expedición laboral con salida de Fitero a las 6:45 h, implantada en 2024, que continúa posteriormente hacia Corella, Tafalla y Pamplona. Gobierno Abierto de Navarra La combinación de movilidad laboral, sanitaria, educativa, comercial y de servicios confirma así la importancia del eje Fitero–Cintruénigo y de disponer de alternativas al vehículo privado adaptadas a diferentes momentos de la jornada.

La movilidad turística de Fitero se estructura principalmente en torno a dos polos: el Monasterio de Santa María la Real, plenamente integrado en el casco urbano, y el Balneario de Fitero, situado en Baños de Fitero, a unos 4 km del núcleo. A ellos se suma una red de recursos naturales y recreativos vinculados al valle del Alhama. Esta configuración genera necesidades diferentes: en el centro, la movilidad turística comparte calles, estacionamiento y espacios peatonales con la actividad cotidiana; en el Balneario, el acceso presenta una dimensión territorial y requiere conectar adecuadamente el establecimiento termal con la villa. Fitero

El entorno del Monasterio constituye el principal espacio de concentración turística dentro del núcleo y coincide con una zona central utilizada también por residentes y usuarios de servicios próximos. Esta superposición refuerza la necesidad de ordenar el estacionamiento, mejorar la continuidad peatonal y garantizar un acceso cómodo al conjunto monumental. Las aportaciones ciudadanas inciden específicamente en mejorar la accesibilidad al Monasterio y en reducir la presencia de vehículos en su entorno, vinculando esta actuación con la recuperación de espacio para el peatón y la mejora de la calidad urbana en el entorno del Paseo San Raimundo.

La conexión Fitero–Balneario presenta un especial potencial para la movilidad sostenible. El eje dispone de recorridos peatonales y recreativos ya reconocidos, y la propia información municipal identifica un paseo peatonal paralelo a la carretera de Fitero–Baños. Además, la Ruta de Bécquer conecta el Balneario con el Monasterio a través del camino de El Soto, incorporando al desplazamiento un importante componente cultural y paisajístico. Esta conexión reúne en un mismo corredor movilidad turística, recreativa y de acceso al Balneario, y constituye por ello uno de los principales ejes de oportunidad para la movilidad activa de Fitero. La mejora de su continuidad, señalización, mantenimiento y condiciones para caminar y desplazarse en bicicleta permitiría reforzar la relación entre el casco urbano y Baños de Fitero, integrando patrimonio, paisaje y movilidad sostenible. Esta orientación coincide además con las propuestas recogidas en la participación ciudadana para mejorar el camino del Balneario y favorecer su utilización segura a pie y en bicicleta.

La oferta existente refuerza esta orientación hacia un modelo turístico vinculado a la movilidad activa y sostenible: Fitero cuenta también con el Camino de la Huerta (5,8 km), la Cruz de la Atalaya (7,7 km), el Circuito de Roscas (8,2 km), la Ruta Saludable y Cultural del Alhama y un anillo cicloturista, entre otros recorridos divulgados por el municipio. Esta red permite vincular la movilidad turística con la estrategia general del PMUS, favoreciendo desplazamientos peatonales y ciclistas entre el casco urbano, el Balneario, el río Alhama y los principales recursos patrimoniales y naturales.



La relación con Cintruénigo dispone de una base funcional que va más allá de la proximidad física. La organización sanitaria compartida y la existencia de la Mancomunidad de Servicios Sociales de Base de Cintruénigo y Fitero muestran vínculos de prestación de servicios. Estos vínculos justifican examinar las posibilidades de acceso entre municipios, aunque su existencia no cuantifica automáticamente los viajes ni implica acuerdos sobre nuevas actuaciones de movilidad.

La movilidad intermunicipal debe analizarse también desde la perspectiva de la dependencia funcional. Cuando un servicio se presta en Cintruénigo, la población de Fitero puede necesitar adaptar sus horarios, recurrir a familiares o utilizar el vehículo privado. Estas condiciones pueden afectar de forma desigual a hogares con menores recursos, personas mayores, población joven y personas con discapacidad. El diagnóstico deberá identificar estas diferencias sin presuponer que todos los residentes tienen las mismas posibilidades de desplazamiento.

Las relaciones con Tudela, Corella y otros destinos de la Ribera deberán caracterizarse por motivo de viaje y servicio utilizado. No se asignará a todos estos municipios el mismo papel ni se deducirá la intensidad de los flujos únicamente de su tamaño. El estudio comarcal de 2024 ofrece un marco para seleccionar conexiones que deban contrastarse, mientras que el diagnóstico local determinará su relevancia y las carencias actuales.

Cintruénigo deberá analizarse como destino de proximidad y Tudela como centro de mayor rango, sin perder de vista que algunos viajes pueden encadenar varios municipios o realizarse por motivos múltiples.

El medio físico condiciona directamente la movilidad de Fitero. El río Alhama estructura buena parte del entorno situado entre Fitero, Cintruénigo y Baños de Fitero, donde discurren caminos y recorridos de interés para la movilidad activa, entre ellos el Camino de la Huerta y la Ruta Saludable y Cultural del Alhama. La presencia del cauce y de barrancos introduce condicionantes de drenaje y protección de los espacios fluviales que deben compatibilizarse con su importante potencial como corredores peatonales, ciclistas, recreativos y de conexión territorial.

El confort climático constituye otro condicionante relevante, especialmente durante los meses de mayor temperatura. En los desplazamientos cotidianos dentro del núcleo, la presencia de sombra, arbolado, bancos y puntos de descanso influye directamente en la comodidad de los recorridos, particularmente para las personas mayores o con movilidad reducida. Esta cuestión adquiere también importancia en recorridos de mayor longitud, como las conexiones hacia el Balneario y Cintruénigo, donde la distancia, exposición al sol y disponibilidad de puntos de descanso condicionan el atractivo de caminar o utilizar la bicicleta.

El mantenimiento es igualmente determinante para consolidar estos recorridos. El estado del firme, la limpieza, la señalización, la vegetación y la conservación de los elementos de apoyo influyen directamente en su utilización cotidiana. En itinerarios que superan el ámbito estrictamente urbano —especialmente Fitero–Balneario y Fitero–Cintruénigo— la continuidad del mantenimiento y la coordinación entre titulares resultan esenciales para evitar diferencias de calidad o seguridad entre distintos tramos.

La caracterización territorial configura así tres escalas de movilidad claramente relacionadas: los desplazamientos cotidianos dentro del núcleo urbano; las conexiones del casco con el Balneario, el polígono industrial y el entorno natural del Alhama; y las relaciones supramunicipales. En esta última escala, Cintruénigo constituye el principal núcleo de proximidad y mantiene con Fitero relaciones funcionales sanitarias, educativas, comerciales y de transporte, mientras que Corella y, especialmente, Tudela concentran servicios y equipamientos de mayor alcance territorial.



Fuente: véase la información de fuente incorporada en la figura original.

En conjunto, las dinámicas territoriales de Fitero muestran un sistema de movilidad definido por la proximidad dentro de un núcleo urbano compacto y, al mismo tiempo, por una clara dimensión territorial. El crecimiento reciente de la población, la concentración de equipamientos y servicios, la actividad económica y el polígono industrial, la presencia del Monasterio y el Balneario y las relaciones funcionales con Cintruénigo, Corella y Tudela generan necesidades de movilidad diferenciadas.

En este contexto, la mejora de la accesibilidad y de los recorridos peatonales dentro de Fitero, el desarrollo de conexiones ciclistas y activas hacia el Balneario y Cintruénigo, la mejora del transporte colectivo y la adecuada gestión del tráfico y el estacionamiento constituyen los principales ámbitos sobre los que se estructura el diagnóstico de movilidad. La proximidad existente representa una oportunidad para reducir la dependencia del vehículo privado y avanzar hacia un modelo de movilidad más accesible, seguro, conectado y sostenible.

3.

DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD

PMUS FITERO 2026–2030
Ayuntamiento de Fitero · Navarra

Movilidad y tráfico

El diagnóstico de la movilidad de Fitero caracteriza cómo se producen actualmente los desplazamientos, qué función desempeñan la red viaria y los distintos modos, cuáles son las principales relaciones territoriales y en qué puntos se concentran los condicionantes de accesibilidad, seguridad, estacionamiento y conectividad. La lectura se apoya en datos oficiales, cartografía, información municipal y participación ciudadana, y se concreta sobre los principales ejes, calles, equipamientos y destinos del municipio.

El diagnóstico se desarrolla a dos escalas complementarias. La primera corresponde a Fitero, ámbito principal del PMUS y objeto del mayor nivel de detalle. La segunda recoge sus relaciones territoriales, con especial atención a Cintruénigo por su proximidad y por la existencia de relaciones sanitarias, educativas, laborales, comerciales y de transporte que afectan directamente a la movilidad de la población de Fitero.

El diagnóstico se desarrolla a dos escalas complementarias. La primera corresponde a Fitero, que constituye el ámbito principal del PMUS y sobre el que se concentra el mayor grado de detalle. La segunda corresponde a sus relaciones territoriales, prestando una atención específica a Cintruénigo por su proximidad y por la existencia de servicios, equipamientos, actividades y desplazamientos compartidos o complementarios.

Esta doble escala evita limitar el diagnóstico al término municipal. En Fitero, numerosos desplazamientos cotidianos se resuelven dentro de un núcleo compacto; otros continúan hacia el Centro de Salud de Cintruénigo, centros educativos de Corella, servicios de Tudela, áreas de actividad o el Balneario. El sistema se interpreta, por tanto, a partir del desplazamiento completo y de las alternativas reales disponibles para realizarlo.

Estructura general de la movilidad

Fitero presenta unas características territoriales y urbanas que generan dos grandes tipos de desplazamientos: los viajes internos de proximidad y los desplazamientos exteriores.

La dimensión y compacidad del núcleo urbano permiten que numerosos destinos cotidianos se encuentren a distancias potencialmente compatibles con los desplazamientos a pie o en bicicleta. Ayuntamiento, consultorio, biblioteca, colegio, residencia, instalaciones deportivas, comercio y otros servicios forman parte de una estructura urbana en la que la proximidad constituye una oportunidad para reducir la dependencia del automóvil en los viajes internos.

Esta proximidad física no equivale necesariamente a accesibilidad efectiva. La elección del modo de transporte en Fitero está condicionada por la continuidad de los itinerarios, la calidad del espacio peatonal, la facilidad para cruzar determinadas vías, la disponibilidad de estacionamiento, la edad y capacidad de las personas usuarias, los horarios y los hábitos de movilidad.

Los desplazamientos exteriores presentan una lógica diferente. La distribución territorial de empleo, educación, atención sanitaria, comercio y servicios genera relaciones con otros municipios de la Ribera y con destinos de mayor rango. Dentro de este sistema, Cintruénigo ocupa una posición singular como núcleo inmediato de relación funcional, mientras que Tudela constituye un centro de referencia comarcal de mayor alcance. Corella, Cascante y otros destinos completan esta red de relaciones.

La atención sanitaria constituye una de las relaciones funcionales a destacar, y además, más claras con Cintruénigo. El Consultorio de Fitero se localiza en Paseo de San Raimundo, 11 y presta atención ordinaria de lunes a viernes de 8:00 a 15:20; Fitero pertenece a la Zona Básica de Salud de Cintruénigo, cuyo Centro de Salud, en calle La Ribera, 2, actúa como cabecera. La red asistencial se prolonga hacia Tudela, donde se sitúan el Hospital Reina Sofía y otros centros sanitarios de referencia. Esta cadena Fitero–Cintruénigo–Tudela resulta especialmente relevante para personas mayores, población sin vehículo propio y desplazamientos que requieren acompañamiento.

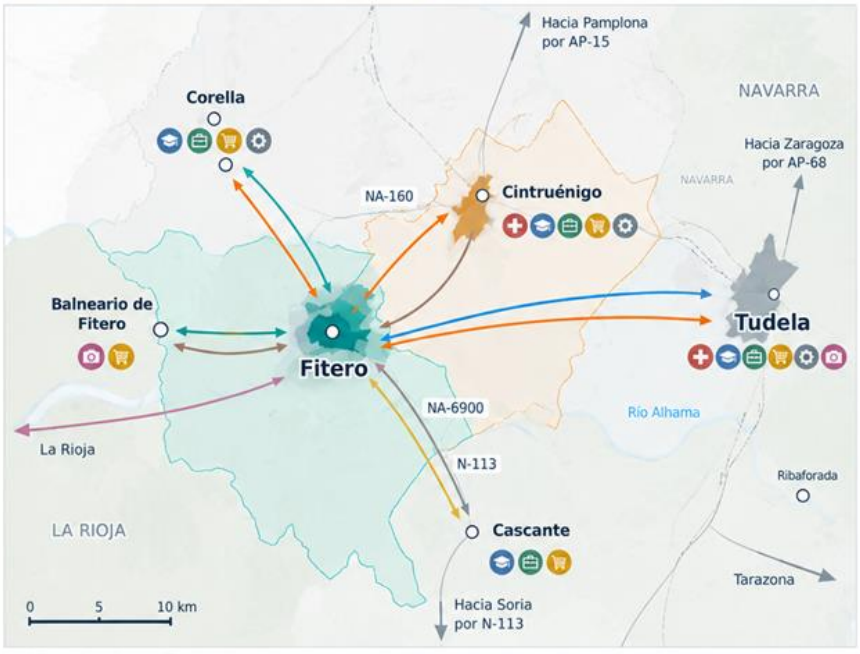
La movilidad territorial se configura así como un problema de accesibilidad a destinos, no únicamente de capacidad viaria o promoción de la movilidad sostenible. La combinación de horarios sanitarios, educativos, laborales y comerciales, junto con la oferta efectiva de transporte colectivo, determina el grado de autonomía con el que pueden realizarse los desplazamientos exteriores.

La movilidad territorial no debe interpretarse, por tanto, exclusivamente en términos de tráfico. El problema de planificación consiste en conocer qué destinos deben alcanzarse, mediante qué alternativas y con qué grado de autonomía, cuestión que será determinante para valorar posteriormente transporte colectivo, movilidad compartida y conexiones activas.

PMUS FITERO 2026-2030 FIGURA 3.1

Figura 3.1 — Sistema funcional de movilidad de Fitero

Principales relaciones, destinos y funciones de la movilidad



PRINCIPALES FUNCIONES DE LA MOVILIDAD

- **Salud** — Atención primaria y especializada
- **Educación** — Centros educativos y formación
- **Empleo** — Polígonos, áreas de actividad y centros de trabajo
- **Comercio** — Oferta comercial y servicios básicos
- **Servicios y administración** — Gestión, deporte, cultura, etc.
- **Turismo y patrimonio** — Monasterio, Balneario y recursos turísticos

TIPOLOGÍA DE RELACIONES

- **Relación de proximidad** — Desplazamientos cotidianos y servicios básicos
- **Relación comarcal** — Equipamientos de mayor rango
- **Relación educativa** — Centros de enseñanza
- **Relación laboral** — Acceso a áreas de actividad
- **Relación turística** — Monasterio, Balneario y entorno
- **Conexión regional** — Otros destinos (Pamplona, Zaragoza, La Rioja, etc.)

BASE CARTOGRÁFICA

- Término municipal de Fitero
- Término municipal de Cintruénigo
- Otros municipios
- Red viaria principal
- Línea ferroviaria
- Río Alhama
- Núcleos de población

LECTURA DEL MAPA

El mapa muestra a Fitero como núcleo central de un sistema de relaciones territoriales en el que Cintruénigo constituye el principal ámbito de proximidad, junto con Corella, Cascante, Tudela y el Balneario de Fitero. Las flechas indican la función principal de cada relación, sin que su grosor represente un volumen de desplazamientos.

Fuente: Gobierno de Navarra · SITNA/IDENA (WMS y WFS), directorios de equipamientos, planes y estrategias sectoriales. Elaboración propia. Consulta: 11/09/2026.

PMUS · 3.1

Red viaria y accesibilidad territorial

La red viaria de Fitero cumple simultáneamente funciones locales y territoriales. Esta superposición resulta especialmente relevante en las vías que permiten acceder al núcleo urbano y que, al mismo tiempo, canalizan desplazamientos hacia Cintruénigo, Cascante, Tudela, el Balneario, las áreas productivas y otros destinos de la Ribera. La configuración de estas conexiones explica la elevada importancia del vehículo privado en los desplazamientos exteriores, pero también permite identificar corredores concretos en los que existe margen para desarrollar alternativas de movilidad más sostenible.

La **NA-160 constituye el principal eje estructurante de las relaciones viarias de Fitero**, especialmente en dirección a Cintruénigo, desde donde se articula la conexión con otros municipios y con el sistema territorial de la Ribera. En Fitero y Baños de Fitero presenta además tramos con condición de travesía, de manera que la función territorial propia de una carretera se superpone con accesos locales, cruces, presencia peatonal y entradas a espacios urbanos. Esta doble función genera unas condiciones diferentes a las existentes en los tramos interurbanos y hace especialmente relevantes la velocidad de circulación, la legibilidad de las entradas al núcleo, la seguridad de los cruces y la permeabilidad peatonal.

La relación **Fitero–Cintruénigo** merece una consideración específica dentro de este sistema. La corta distancia entre ambos municipios y las relaciones existentes por motivos sanitarios, educativos, comerciales, laborales y de servicios convierten este corredor en uno de los principales ejes de movilidad territorial cotidiana. Actualmente, la carretera garantiza adecuadamente la conexión motorizada, mientras que las posibilidades de desplazamiento activo se apoyan fundamentalmente en caminos y recorridos alternativos del entorno del Alhama, entre ellos el Camino de la Huerta. Esta configuración ofrece una base favorable para reforzar progresivamente la conexión peatonal y ciclista entre ambos municipios sin trasladar estos desplazamientos directamente a la plataforma destinada al tráfico rodado.

La **NA-6900**, que conecta Fitero con Cascante y sirve de acceso al polígono industrial, desempeña asimismo una función relevante para la movilidad laboral, productiva y de mercancías. La actuación ejecutada por el Gobierno de Navarra en 2025 sobre aproximadamente **1.640 metros entre el área industrial y la glorieta de conexión con la NA-160** renovó el firme y amplió parcialmente la plataforma, incorporando arcenes en los tramos intervenidos. Esta mejora refuerza las condiciones funcionales y de seguridad de uno de los principales accesos al municipio y a su área productiva.

La presencia de arcenes no equivale, sin embargo, a disponer de una infraestructura específica para peatones o bicicletas. La movilidad activa requiere continuidad, separación o protección suficiente respecto al tráfico, resolución segura de intersecciones y accesos y una adecuada conexión final con los destinos. Esta cuestión resulta especialmente relevante en el acceso al **polígono industrial**, donde la configuración predominantemente viaria favorece actualmente el uso del automóvil para los desplazamientos laborales. La conexión entre el casco urbano y esta área constituye, por tanto, otro de los corredores en los que existe margen para incorporar progresivamente alternativas ciclistas, peatonales o de movilidad compartida.

La red principal se completa con la **N-113** y con las carreteras, accesos y caminos que articulan las relaciones con el Balneario, las áreas productivas, el espacio agrícola y otros municipios. Dentro de esta estructura destaca también el corredor **Fitero–Baños de Fitero**, que combina una función de acceso al Balneario con desplazamientos turísticos, laborales y recreativos. La existencia de recorridos peatonales y caminos en este ámbito permite plantear su mejora como conexión activa entre el casco urbano, el entorno natural y el complejo termal, reforzando una relación que actualmente presenta un potencial superior al aprovechamiento actual.

PMUS FITERO 2026-2030 TABLA 3.1

Tabla 3.1 — Red viaria principal y conexiones territoriales

Características y función de las principales vías de comunicación de Fitero y su entorno

Vía / corredor	Titularidad	Función principal	Ámbitos conectados	Relación con Fitero	Relación con Cintruénigo	Condición de travesía	Características relevantes
N-113	Estado	Conexión territorial de largo recorrido	Logroño – Tudela – Zaragoza	Borde oriental del término municipal	Próxima al límite municipal (este)	No	• Eje estructurante del corredor del Ebro • Elevadas intensidades de tráfico, especialmente de vehículos pesados • Conexión con Tudela (N-121C) y La Rioja
NA-160	Gobierno de Navarra	Conexión comarcal y acceso principal	Alfaro – Corella – Cintruénigo – Fitero – Tudela	Travesía urbana y acceso principal al núcleo	Conexión directa Fitero – Cintruénigo (5 km aprox.)	Sí (PK 22,10–23,79) en Fitero)	• Principal conexión entre Fitero y Cintruénigo • Continuidad hacia Corella, Alfaro y Tudela • Travesía urbana dentro de Fitero • Elevada relevancia para la movilidad cotidiana
NA-6900	Gobierno de Navarra	Acceso a áreas de actividad y conexión comarcal	Fitero – Cascante	Acceso al polígono industrial y salida del municipio	Sin conexión directa	Sí (tramo inicial)	• Renovación y ampliación parcial de plataforma en 2025 (1.640 m) • Conexión con la glorieta de la NA-160 • Acceso al polígono industrial • Accenes de 1 m en tramos renovados
NA-6991	Gobierno de Navarra	Conexión local	Fitero – Baños de Fitero	Acceso al Balneario de Fitero	Sin conexión directa	Sí (en Baños de Fitero)	• Conexión con el Balneario • Uso turístico, recreativo y laboral • Carretera de menor intensidad de tráfico • Entorno de valor ambiental y paisajístico
NA-6990	Gobierno de Navarra	Conexión local	Fitero – Valverde	Acceso norte del término municipal	Sin conexión directa	No	• Conexión con zonas rurales y espacios agrícolas • Soporte a movilidad agrícola y local
NA-6992	Gobierno de Navarra	Conexión local	Fitero – Grávalos	Acceso oeste del término municipal	Sin conexión directa	No	• Conexión con La Rioja • Uso local y agrícola • Interés para movilidad turística y ciclista
Viario municipal	Ayuntamiento de Fitero	Distribución urbana y acceso a servicios	Núcleo urbano, equipamientos, residencial y actividades	Red interior del núcleo	Sin conexión directa	N/A	• Calles de diferente sección y función • Coexistencia de circulación, estacionamiento y movilidad peatonal • Conexión con equipamientos principales
Caminos y vías rurales	Ayuntamiento / Otros titulares	Acceso a suelo rústico y conexiones verdes	Entorno rural, río Alhama, itinerarios recreativos	Conexión con el núcleo y el Balneario	Conexiones puntuales	N/A	• Interés para movilidad peatonal y ciclista • Potencial de conexión con el corredor C-11 • Uso agrícola, recreativo y turístico

CLAVES DEL SISTEMA VIARIO

Fitero se articula a través de la NA-160 como acceso principal y la NA-6900 como conexión con Cascante y el polígono.

La N-113 constituye un eje territorial de mayor rango en el borde oriental del término municipal.

La proximidad con Cintruénigo refuerza la importancia de la NA-160 y de las posibles conexiones activas y de transporte colectivo.

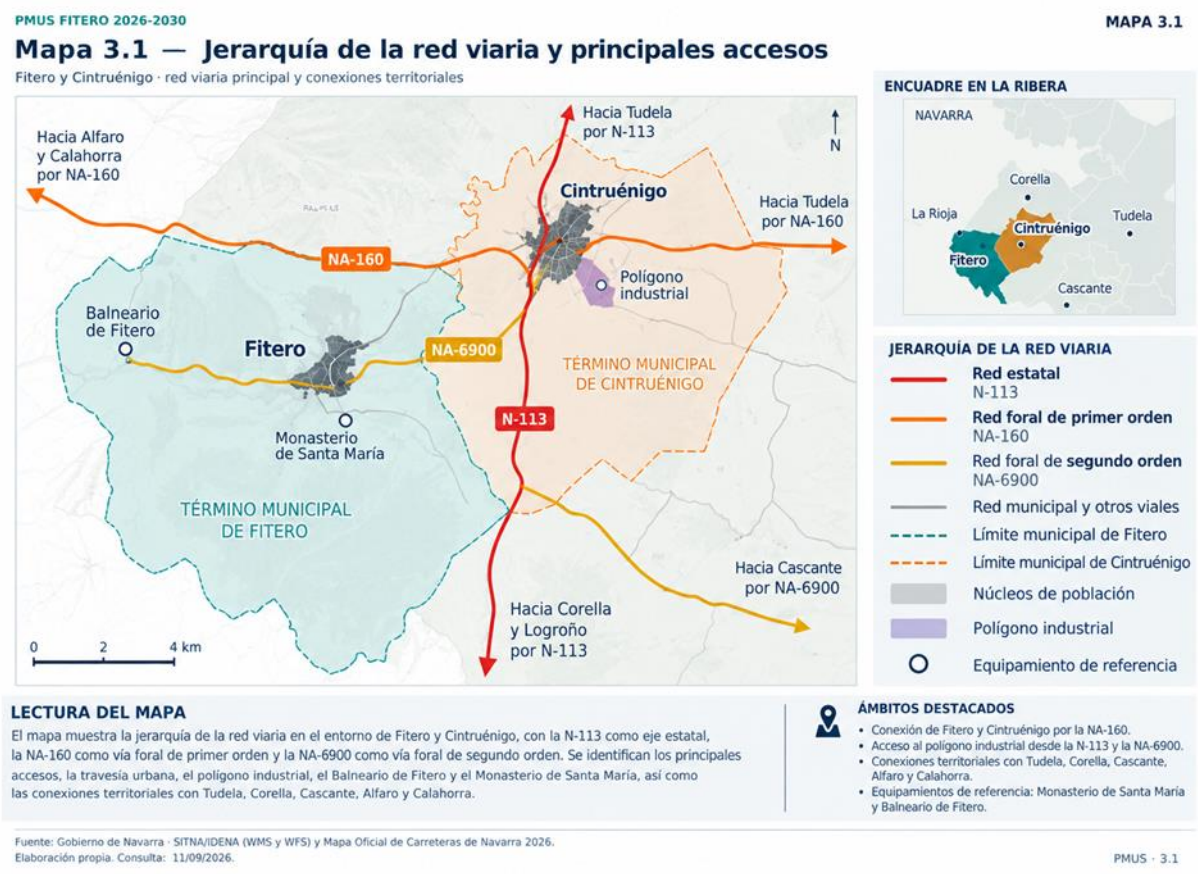
Fuente: Gobierno de Navarra · Mapa Oficial de Carreteras de Navarra 2026; SITNA/IDENA (WMS y WFS); documentación municipal. Elaboración propia. Consulta: 11/09/2026.

PMUS · 3.1

Desde la perspectiva de la movilidad sostenible, la red presenta así una situación dual. **Fitero dispone de una buena accesibilidad territorial por carretera, pero esta accesibilidad no tiene todavía un equivalente continuo y suficientemente estructurado para los desplazamientos a pie o en bicicleta fuera del núcleo urbano.** Las mayores oportunidades se concentran precisamente en relaciones de distancia relativamente reducida y con destinos claramente identificados: Fitero–Cintruénigo, núcleo urbano–polígono industrial y Fitero–Balneario. En estos corredores, la mejora de la movilidad sostenible no pasa por trasladar peatones y ciclistas a los arcenes, sino por aprovechar caminos existentes cuando resulten adecuados, completar discontinuidades y desarrollar soluciones suficientemente segregadas o protegidas en los puntos de contacto con la red de carreteras.

El diagnóstico identifica, por tanto, tres ámbitos prioritarios de mejora. En las entradas y travesías de la **NA-160**, el objetivo se centra en reforzar la transición entre carretera y espacio urbano mediante reducción y legibilidad de velocidades, cruces seguros, continuidad peatonal y mejor integración de los accesos al núcleo y a Baños de Fitero.

En la **NA-6900 y el acceso al polígono**, la principal oportunidad consiste en complementar la buena conexión rodada existente con una alternativa segura para la movilidad laboral activa y compartida. Finalmente, en los corredores **Fitero–Cintruénigo y Fitero–Balneario**, la proximidad, los caminos existentes y la presencia de destinos cotidianos, turísticos y recreativos permiten configurar progresivamente dos conexiones estratégicas de movilidad activa. Su desarrollo, unido a una señalización coherente y a la coordinación con el Gobierno de Navarra, Cintruénigo y los titulares de cada tramo, permitiría que la accesibilidad territorial de Fitero dejase de depender exclusivamente del automóvil y evolucionase hacia una red más multimodal, segura y sostenible.



Organización del tráfico urbano

La organización del tráfico urbano de Fitero se estructura en torno a tres funciones complementarias: el acceso a las calles residenciales, la conexión con los espacios centrales y equipamientos, y los desplazamientos hacia destinos exteriores. El diagnóstico, cerrado el 6 de octubre de 2026, integra el análisis documental y cartográfico con la participación ciudadana del PMUS y ofrece una lectura territorial de las mejoras ejecutadas, la regulación de la circulación y las prioridades de movilidad.

Su enfoque distingue las condiciones verificadas, los resultados del análisis y las demandas vecinales, y sitúa la accesibilidad, la seguridad vial y la calidad del espacio público como criterios para la organización del viario.

La estructura urbana presenta una trama irregular en el entorno del Monasterio, Barrio Bajo y Plaza del Molino, frente a las manzanas más regulares de la expansión residencial hacia Domingo Huarte, Julio Asiáin y Alberto Pelairea. San Raimundo y el entorno Monasterio–Ayuntamiento concentran servicios y espacios de centralidad, mientras que Fueros de Navarra articula la conexión con el Colegio Público Juan de Palafox y el complejo deportivo. Esta configuración permite diferenciar cinco tejidos funcionales: casco histórico, centralidad y equipamientos, viario residencial, accesos y conexiones exteriores. Cada uno plantea prioridades propias: la redistribución de sección en el casco y la protección de los recorridos junto a carreteras requieren respuestas adaptadas a su morfología y función.

La peatonalización y eliminación de barreras arquitectónicas del Paseo de San Raimundo, ejecutada en 2020–2021, amplió en 700 m² el espacio peatonal de uso público y reforzó el papel del paseo como eje de movilidad y estancia. La actuación tuvo un alcance parcial, con diferenciación entre la zona peatonal y el vial de circulación.

Constituye una base favorable para consolidar la prioridad peatonal y conectar los servicios del entorno mediante recorridos accesibles. La propuesta ciudadana de completar la peatonalización plantea la ampliación de esta transformación y la continuidad de sus beneficios sobre el conjunto del paseo.



Fuente: véase la información de fuente incorporada en la figura original.

La reorganización de la circulación implantada el 1 de julio de 2021 introdujo sentidos únicos en Díaz y Gómara, La Patrona y parte de Calatrava, y modificó el acceso a San Raimundo. El esquema incorporó excepciones de acceso sanitario a la zona peatonal, dos reservas para personas con movilidad reducida y la alternancia semestral del estacionamiento. Esta intervención constituye un antecedente local de gestión conjunta del tráfico y del aparcamiento, con capacidad para ordenar accesos y reducir encuentros entre vehículos. La regulación de sentidos, las restricciones y la distribución de usos de la sección forman, por tanto, parte de las herramientas de Fitero para mejorar la convivencia entre movilidad motorizada y peatonal.

Los accesos al núcleo incorporan mejoras recientes de conservación y seguridad vial. El Ayuntamiento completó en julio de 2026 el reasfaltado de la Variante entre los cruces con Olmillo y Costerilla e incorporó en octubre dos radares pedagógicos, un nuevo paso de peatones a la altura del cementerio y la actualización de la señalética. Por su parte, el Gobierno de Navarra ejecutó en 2025 la renovación del firme de 1.640 m de la NA-6900 entre el polígono y la glorieta con la NA-160, con ensanche parcial y arcenes. Estas actuaciones refuerzan la funcionalidad de los tramos intervenidos y ofrecen una base para mejorar la relación entre accesos y recorridos urbanos. La mejora de la calzada conserva su alcance específico: los arcenes de la NA-6900 corresponden a la sección de carretera y no constituyen carriles bici.

La participación ciudadana concreta las prioridades de uso cotidiano del viario. Las 26 aportaciones del formulario, registradas entre el 24 y el 28 de julio de 2026, y los paneles legibles de la sesión del 2 de septiembre recogen dificultades percibidas de estacionamiento en Molino, necesidades de accesibilidad al Monasterio, demandas de mejora del camino del Balneario y del acceso peatonal a las piscinas, y preocupación por la velocidad en Lejalde y La Mejorada. También plantean sentidos únicos, itinerarios escolares, señalización y recuperación peatonal de San Raimundo. El conjunto aporta una lectura cualitativa de las expectativas y conflictos percibidos por la ciudadanía, complementaria al análisis técnico y relevante para la priorización del PMUS.

Diagnóstico general del viario — clasificación cualitativa

La tabla utiliza: HV = hecho verificado; RA = resultado del análisis; AC = aportación ciudadana; IT = implicación técnica;

ELEMENTO	1. Estado del firme Unidad: m de viario por tramo homogéneo
SITUACIÓN / DIAGNÓSTICO	HV: reasfaltado terminado en la Variante y renovación del firme de la NA-6900. AC: quejas sobre el camino del Balneario. Sin inventario municipal completo de patologías. [F03, F08–F09]
BUENO	Mejora acreditada en tramos delimitados
MEJORABLE	Percibido: camino del Balneario
DEFICIENTE	No constatado
CALLES / ÁMBITOS PRINCIPALES	Variante, tramo Olmillo–Costerilla; NA-6900, polígono–NA-160; camino Fitero–Baños
INTERPRETACIÓN	El buen pavimento de calzada no acredita calidad ni accesibilidad del itinerario peatonal. No procede extender el diagnóstico de una obra a calles completas. [RA]

ELEMENTO	2. Estado y continuidad de aceras Unidad: m de recorrido peatonal por cada margen
SITUACIÓN / DIAGNÓSTICO	HV: ampliación peatonal de San Raimundo. AC: mejora de aceras y recorrido hacia las piscinas. No hay registro continuo de interrupciones, obstáculos o conservación. [F03–F06]
BUENO	Mejora parcial acreditada
MEJORABLE	Percibido / funcional
DEFICIENTE	No constatado
CALLES / ÁMBITOS PRINCIPALES	San Raimundo; Fueros de Navarra–colegio–complejo deportivo; acceso a piscinas
INTERPRETACIÓN	La prioridad es la continuidad puerta a puerta hacia equipamientos, incluidos cruces y accesos, sin dar por accesible todo el itinerario. [IT]

ELEMENTO	3. Anchura útil de aceras Unidad: m de acera clasificados por anchura libre mínima del tramo
SITUACIÓN / DIAGNÓSTICO	No constan mediciones sistemáticas entre obstáculos. La ortofoto permite leer la trama, pero no medir con rigor la anchura útil ni evaluar todos sus estrechamientos. [F05, F14]
BUENO	No constatado
MEJORABLE	No constatado; oportunidad funcional en el casco
DEFICIENTE	No constatado
CALLES / ÁMBITOS PRINCIPALES	Casco histórico; Barrio Bajo; Molino; entorno Monasterio–Ayuntamiento
INTERPRETACIÓN	La competencia por sección justifica priorizar espacio peatonal y gestionar estacionamiento. No se asignan anchuras ni incumplimientos a calles concretas. [RA / IT]

ELEMENTO	4. Vados y rampas peatonales Unidad: número de vados y rampas, separados por tipología
SITUACIÓN / DIAGNÓSTICO	Sin inventario de pendientes, resaltes, pavimento táctil y encuentros. AC: petición de acceso fijo en silla de ruedas al Monasterio; afecta también al acceso al edificio. [F03, F14]
BUENO	No constatado
MEJORABLE	Percibido: acceso al Monasterio
DEFICIENTE	No constatado
CALLES / ÁMBITOS PRINCIPALES	Accesos al Monasterio; San Raimundo; colegio y recorridos hacia equipamientos
INTERPRETACIÓN	Acceso al inmueble e itinerario urbano son componentes diferentes de una misma cadena de accesibilidad. La petición ciudadana no determina por sí sola el incumplimiento normativo. [IT]

ELEMENTO	5. Pasos de peatones y cruces Unidad: número de pasos; cruces sin paso, registro independiente
SITUACIÓN / DIAGNÓSTICO	HV: nuevo paso en la Variante junto al cementerio. AC: el panel valora un nuevo paso en El Olmillo y solicita mayor visibilidad; esa ejecución no tiene corroboración oficial adicional en el expediente consultado. [F04, F08]
BUENO	Mejora acreditada: cementerio
MEJORABLE	Funcional: recorridos escolares y de acceso
DEFICIENTE	No constatado
CALLES / ÁMBITOS PRINCIPALES	Variante–cementerio; El Olmillo; Fueros de Navarra–colegio; Lejalde–inicio del camino de los Baños
INTERPRETACIÓN	Son ámbitos relevantes por sus destinos y transiciones. No se califican como puntos de concentración de accidentes ni se afirma ausencia de pasos sin inventario. [RA / IT]

ELEMENTO	6. Señalización vertical Unidad: número de señales, localizadas individualmente
SITUACIÓN / DIAGNÓSTICO	HV: actualización de señalética en la Variante. AC: solicitudes de orientación para visitantes y señalización peatonal/ciclista. Sin catálogo de señales y estado de conservación. [F04, F08]
BUENO	Mejora acreditada: Variante
MEJORABLE	Percibido / funcional
DEFICIENTE	No constatado
CALLES / ÁMBITOS PRINCIPALES	Variante; Monasterio–San Raimundo; colegio; conexión con Baños
INTERPRETACIÓN	La información debe hacer comprensibles prioridades, restricciones, excepciones y destinos. Las señales luminosas solicitadas son propuestas, no una necesidad técnica acreditada para cada cruce. [IT]

ELEMENTO	7. Señalización horizontal Unidad: número de elementos por tipo; líneas longitudinales, m
SITUACIÓN / DIAGNÓSTICO	HV: renovación de marcas incluida en la obra de la NA-6900. AC: peticiones de delimitar aparcamientos y mejorar marcas de vados. Sin inventario de desgaste o visibilidad. [F03, F09]
BUENO	Mejora acreditada: NA-6900
MEJORABLE	Percibido: estacionamiento y vados
DEFICIENTE	No constatado
CALLES / ÁMBITOS PRINCIPALES	Acceso al polígono por NA-6900; viario urbano mencionado sin localización precisa en el formulario
INTERPRETACIÓN	La demarcación del estacionamiento facilita el uso ordenado de la sección; un vado de vehículos no equivale a un vado peatonal accesible. [IT]

ELEMENTO	8. Calles peatonales y accesos restringidos Unidad: m de calles por régimen documentado
SITUACIÓN / DIAGNÓSTICO	HV: peatonalización parcial de San Raimundo y régimen publicado de acceso sanitario. AC: propuesta de peatonalización completa y recuperación del entorno monumental. [F04, F06–F07]
BUENO	Prioridad peatonal parcial acreditada
MEJORABLE	Funcional / percibido: extensión y claridad de usos
DEFICIENTE	ND
CALLES / ÁMBITOS PRINCIPALES	Paseo de San Raimundo; entorno Monasterio–Ayuntamiento
INTERPRETACIÓN	La calidad del ámbito depende también de las excepciones, entregas y aparcamiento autorizado. No se declara peatonal todo el paseo ni todo el entorno del Monasterio. [RA]

ELEMENTO	9. Plataforma única y coexistencia Unidad: m de calles o m² de plazas por solución constructiva
SITUACIÓN / DIAGNÓSTICO	Las fuentes no permiten inventariar todas las plataformas únicas ni acreditar su accesibilidad. La morfología del casco identifica ámbitos candidatos a prioridad peatonal. [F05, F14]
BUENO	ND
MEJORABLE	Oportunidad funcional
DEFICIENTE	ND
CALLES / ÁMBITOS PRINCIPALES	Entorno monumental; Molino–Plaza del Molino; Barrio Bajo
INTERPRETACIÓN	La plataforma única tiene coherencia donde la segregación convencional compite por sección, asociada a acceso limitado, baja velocidad y orientación accesible. Es una implicación, no una obra constatada. [IT]

ELEMENTO	10. Velocidad y calmado 20/30 Unidad: m de viario por régimen; dispositivos, número
SITUACIÓN / DIAGNÓSTICO	HV: dos radares pedagógicos en la Variante. AC: velocidad percibida en Lejalde, desde la glorieta al inicio del camino de los Baños, y en La Mejorada hacia el puente. Sin velocidades medidas ni inventario de límites. [F03, F08, F14]
BUENO	Medida disuasoria acreditada
MEJORABLE	Percibido / funcional
DEFICIENTE	ND
CALLES / ÁMBITOS PRINCIPALES	Variante; Lejalde–Baños; La Mejorada; colegio y calles residenciales
INTERPRETACIÓN	Los radares informativos no demuestran reducción efectiva de velocidad. 20 km/h tiene coherencia en coexistencia; 30 en calles urbanas de un carril por sentido, respetando titularidad y régimen. [IT]

ELEMENTO	11. Sentidos y organización de la circulación Unidad: m de calles por régimen; intersecciones, número
SITUACIÓN / DIAGNÓSTICO	HV: reorganización publicada en 2021. AC: sentidos únicos para evitar encuentros en calles estrechas. Sin inventario actualizado de todos los sentidos y restricciones. [F03, F07]
BUENO	Regulación local documentada
MEJORABLE	Oportunidad funcional
DEFICIENTE	ND
CALLES / ÁMBITOS PRINCIPALES	Díaz y Gómara; La Patrona; Calatrava; San Raimundo; tejido del casco
INTERPRETACIÓN	La unidireccionalidad libera sección solo si se acompaña de redistribución física y gestión del aparcamiento; no garantiza por sí sola menos tráfico ni menos velocidad. [RA / IT]

ELEMENTO	12. Infraestructura e itinerarios ciclistas Unidad: m por tipología y régimen de uso; nodos de conexión, número
SITUACIÓN / DIAGNÓSTICO	HV: el plano identifica camino peatonal Fitero–Baños y rutas recreativas; C11 es una referencia de planificación. No se acredita una red urbana continua de carriles bici mediante inventario. AC: continuidad segura hacia el Balneario. [F03–F05, F13]
BUENO	Recursos de itinerario cartografiados
MEJORABLE	Funcional / percibido: conexión y continuidad
DEFICIENTE	ND
CALLES / ÁMBITOS PRINCIPALES	Núcleo–Balneario; colegio–San Raimundo; conexión con polígono y eje del Alhama
INTERPRETACIÓN	Camino peatonal, ruta cicloturista y arcén son tipologías distintas de carril bici. Su adaptación al uso ciclista precisa compatibilidad peatonal; la planificación C11 no acredita ejecución. [IT]

ELEMENTO	13. Estacionamiento y ocupación del espacio Unidad: número de plazas inventariadas; ocupación/rotación, observaciones temporales
SITUACIÓN / DIAGNÓSTICO	AC: dificultad para aparcar en Molino, ocupación indebida de aceras y propuestas contrapuestas de más plazas o de reducción junto al Monasterio. HV: regulación de alternancia y reservas en 2021. Sin censo y campaña de ocupación. [F03–F04, F07, F10]
BUENO	Regulación y reservas documentadas
MEJORABLE	Percibido / funcional
DEFICIENTE	ND
CALLES / ÁMBITOS PRINCIPALES	Molino–Plaza del Molino; Monasterio–San Raimundo; viario residencial
INTERPRETACIÓN	No se demuestra un déficit global ni saturación. Resulta coherente ordenar oferta, proteger itinerarios y conservar reservas accesibles antes de asociar más espacio de aparcamiento a mayor calidad urbana. [RA / IT]

ELEMENTO	14. Intersecciones, accesos y puntos singulares Unidad: número de nodos homogéneamente inventariados
SITUACIÓN / DIAGNÓSTICO	RA: nodos relevantes por conexión territorial y destinos. La cartografía y el PEAU sitúan el enlace NA-160/NA-6900 y el puente del Alhama. No hay inventario de conflictos ni siniestralidad por nodo. [F05, F09, F11]
BUENO	No constatado
MEJORABLE	Prioridad funcional
DEFICIENTE	No constatado
CALLES / ÁMBITOS PRINCIPALES	Glorieta NA-160/NA-6900; puente del Alhama; Lejalde–Baños; Variante–Olmillo/Costerilla; colegio
INTERPRETACIÓN	El cambio de carretera a calle y la continuidad peatonal/ciclista constituyen cuestiones de diseño relevantes. No se confunde un nudo estratégico con un punto negro acreditado. [IT]

ELEMENTO	15. Carga, descarga y tráfico de servicio Unidad: número de reservas; operaciones, registros por periodo
SITUACIÓN / DIAGNÓSTICO	HV: ordenanza municipal regula carga/descarga y estacionamiento. AC: petición de zona de carga y descarga frente a la cooperativa de consumo. El polígono es un destino exterior identificado. Sin aforos de pesados urbanos. [F03, F05, F10]
BUENO	Marco regulador disponible
MEJORABLE	Percibido / funcional
DEFICIENTE	No constatado
CALLES / ÁMBITOS PRINCIPALES	Entorno de cooperativa; centro urbano; acceso al polígono; acceso sanitario de San Raimundo
INTERPRETACIÓN	La distribución urbana, la asistencia y las emergencias precisan acceso compatible con la prioridad peatonal. No se atribuye al tráfico pesado un volumen ni un itinerario urbano no medido. [IT]

Diferenciación por morfologías urbanas

Tabla 1. Diagnóstico del viario por morfologías urbanas

TEJIDO	RESULTADO TERRITORIAL	IMPLICACIÓN TÉCNICA
A. Casco histórico	Entorno del Monasterio, Barrio Bajo y Plaza del Molino: trazado irregular y espacio entre fachadas condicionado por la edificación. [F05; RA]	Prioridad peatonal, coexistencia con acceso limitado y gestión de sentidos/aparcamiento. Molino requiere además atender la demanda de estacionamiento percibida, sin afirmar déficit medido. [IT / AC]
B. Centro y equipamientos	Monasterio–Ayuntamiento–San Raimundo y Fueros de Navarra–colegio: destinos cívicos, sanitarios, educativos y deportivos. [F05–F06]	Continuidad accesible, cruces legibles, espacios de espera y protección de accesos. La obra de San Raimundo es una base favorable; la prioridad escolar responde a la función del ámbito. [IT]
C. Viario residencial	Expansión de manzanas más regulares hacia Domingo Huarte, Julio Asiáin y Alberto Pelairea. No consta una evaluación general de sus aceras. [F05; RA]	Calles de acceso local, calmado compatible con 30 km/h y ordenación del aparcamiento preservando recorridos peatonales. No se atribuyen a estas calles deterioros o exceso de velocidad. [IT]
D. Accesos y travesías	Variante, entrada de Tudela y Lejalde/carretera de los Baños; enlace NA-160/NA-6900. Conectan núcleo y red exterior. [F05, F08–F09]	Transiciones perceptibles, continuidad de cruces y calmado ajustado a la vía. La denominación local «Variante» no demuestra por sí sola su clasificación o titularidad administrativa. [IT]
E. Conexiones exteriores	Camino del Balneario, itinerarios del Alhama y acceso al polígono Dehesa de Ormiñén: destinos externos diferenciados. [F05, F09, F13]	Continuidad activa y tratamiento de nodos y barreras. Separar conexión peatonal, ciclista y carretera; el ensanche viario no acredita una conexión ciclista protegida. [IT]

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

Conclusiones diagnósticas y posibilidades de mejora

La accesibilidad constituye una prioridad en la cadena Monasterio–Ayuntamiento–San Raimundo y en los recorridos de Fueros de Navarra hacia el Colegio Juan de Palafox y el complejo deportivo. En el Monasterio, la continuidad del itinerario urbano y la entrada al edificio integran una misma cadena de acceso, con componentes técnicos diferenciados; la petición ciudadana de un acceso fijo en silla de ruedas refuerza su relevancia.

En San Raimundo, la transformación ejecutada y la opción de ampliar la peatonalización orientan la mejora hacia recorridos continuos y una gestión clara de los accesos autorizados.

El entorno monumental y el sistema Molino–Plaza del Molino–Barrio Bajo ofrecen una oportunidad para avanzar en prioridad peatonal y soluciones de plataforma única, con orientación accesible, acceso de servicio controlado y compatibilidad patrimonial.

La experiencia de sentidos únicos en el entorno de Calatrava ofrece una base para optimizar la sección disponible en el casco y asignar el espacio liberado a recorridos peatonales y usos ordenados. El diagnóstico identifica esta oportunidad sin establecer nuevos sentidos concretos.

El calmado de tráfico, con calles de 20 km/h resulta coherente con ámbitos de coexistencia o plataforma única; el de 30 km/h, con calles urbanas residenciales y del entorno escolar, de acuerdo con su configuración y régimen. Lejalde, especialmente la transición desde la carretera de los Baños hacia el núcleo y el inicio del camino peatonal, y La Mejorada hacia el puente concentran demandas ciudadanas específicas de reducción de velocidad. Las medidas incorporadas a la Variante en 2026 refuerzan la gestión de la seguridad vial. Las intervenciones sobre carreteras forales y los límites de sus travesías se encuadran en las competencias de su titular y en la coordinación administrativa correspondiente.

La continuidad y legibilidad de los cruces adquieren especial relevancia en Fueros de Navarra–colegio, las conexiones con San Raimundo, Lejalde–inicio del camino de los Baños y los accesos atravesados por recorridos hacia equipamientos. El nuevo paso del cementerio mejora la oferta de cruce; la participación añade una valoración positiva del paso mencionado en El Olmillo. La visibilidad, la coherencia de los cruces, la orientación hacia servicios y la comprensión de las restricciones constituyen los criterios para reforzar la señalización, con soluciones ajustadas a cada ámbito.

En Molino y el entorno monumental, la reorganización del estacionamiento ofrece una oportunidad para proteger y mejorar a partir de ahora itinerarios, accesos, reservas y operaciones de carga y descarga. Las propuestas ciudadanas de aparcamiento exterior, incluidas La Madera y el entorno del colegio, aportan alternativas de localización, sin constituir una definición de suelo disponible, capacidad o viabilidad urbanística.

La conexión núcleo–Balneario representa una oportunidad específica para consolidar la movilidad activa, apoyada en el camino peatonal existente y en las demandas de mejora y de uso ciclista seguro. La continuidad con Lejalde y con los destinos urbanos es el componente funcional prioritario, junto con la atención a las condiciones del recorrido señaladas por la ciudadanía.

La conexión con el polígono a través del entorno del Alhama y la NA-6900 plantea, a su vez, una necesidad diferenciada de continuidad activa: la mejora del firme y los arcenes favorece la circulación de carretera, pero no configura una conexión ciclista protegida. El itinerario C11 del Plan Director de Movilidad Activa y el eje Castejón–Corella–Cintruénigo–Fitero recogido por RN24 proporcionan el marco territorial de planificación. Estas conclusiones fundamentan las prioridades del PMUS en accesibilidad, calmado, gestión del estacionamiento y continuidad activa, y ofrecen una base para las actuaciones que se plantearán en el Plan de acción (capítulo 6).

Intensidad de tráfico y composición

La intensidad del tráfico territorial queda caracterizada mediante los aforos oficiales de la Red de Carreteras de Navarra. En el entorno de Fitero, la estación 763 de la NA-6900 registra una IMD de 782 vehículos/día, de los que 65 son vehículos pesados (8,31 %).

Como referencia territorial, la estación 237 de la NA-6810 en Corella registra 2.136 vehículos/día y 97 pesados (4,54 %), mientras que la estación 243 de la NA-6900 en Cascante Oeste registra 195 vehículos/día y 9 pesados (4,62 %). La estación 160 de la NA-160 en Cintruénigo registra 97 vehículos/día en el último dato representado en el Plan. La caracterización del tráfico se apoyará prioritariamente en los datos oficiales de aforos de la red de carreteras de Navarra, evitando atribuir intensidades estimadas a calles municipales para las que no exista una estación o fuente administrativa suficientemente fiable.

PMUS FITERO 2026-2030 TABLA 3.2

Tabla 3.2 — Indicadores de tráfico en la red principal

Datos de estaciones de aforo del Gobierno de Navarra

Estación / punto	Carretera	PK / localización	Municipio / ámbito	IMD (veh/día)	Pesados (veh/día y %)	Referencia temporal	Lectura / evolución
763 Fitero	NA-6900	PK 17,8 Tramo entre N-113 (PK 95,56) y NA-160 (PK 23,46)	Fitero	782 veh/día	65 veh/día (8,31 %)	Último dato disponible*	—
243 Cascante Oeste	NA-6900	PK 6,0 Tramo entre N-121-C y N-113	Cascante	195 veh/día	9 veh/día (4,82 %)	Último dato disponible*	—
237 Corella 3	NA-6810	PK 3,0 Entorno Corella / conexión con NA-160 y NA-6920	Corella	2.136 veh/día	97 veh/día (4,54 %)	Último dato disponible*	—

LECTURA PRINCIPAL

La estación de Fitero en la NA-6900 registra **782 veh/día; 65 son vehículos pesados (8,31 %)**. Los datos de estaciones próximas permiten contextualizar el corredor sin atribuir intensidades a calles urbanas no aforadas.

* El listado oficial consultado muestra el último valor disponible por estación; el extracto accesible no identifica de forma inequívoca el año de campaña. No se asigna un año no verificado.

Fuente: Gobierno de Navarra · Plan/visor oficial de aforos de la Red de Carreteras. Consulta: 18/09/2026. Elaboración propia.

PMUS · 3.2

Los datos muestran que la NA-6900 constituye el corredor aforado de mayor intensidad directamente asociado a Fitero dentro de las estaciones consideradas, con una presencia de vehículos pesados superior al 8 %. Esta circunstancia es coherente con su función de acceso al polígono industrial y de conexión con la red territorial. Los valores de las estaciones exteriores se utilizan como referencia del entorno y no se trasladan al viario urbano, donde no existe una campaña homogénea de aforos municipales que permita asignar intensidades calle a calle.

PMUS FITERO 2026-2030 GRÁFICO 3.1

Gráfico 3.1 — Intensidad de tráfico en los principales corredores

IMD (vehículos/día) en estaciones del entorno de Fitero y comparación entre vías



IDEAS PRINCIPALES

- La **NA-6810** registra la mayor intensidad de tráfico del entorno, con **2.136 vehículos/día**.
- La **NA-6900** a su paso por Fitero tiene una IMD de **782 vehículos/día**.
- El tramo de la **NA-6900** en Cascante Oeste presenta **195 vehículos/día**.
- La **NA-160** en Cintruénigo registra **97 vehículos/día**.

NOTA METODOLÓGICA

Se representan los últimos datos disponibles del Plan de Aforos de la Red de Carreteras de Navarra (2025). Las estaciones mostradas son las más relevantes para el análisis de Fitero y su entorno.

LECTURA DEL GRÁFICO

La NA-6810 concentra la mayor intensidad de tráfico del entorno, seguida de la NA-6900 en Fitero. La NA-6900 en Cascante y la NA-160 en Cintruénigo presentan intensidades significativamente menores.

Fuente: Gobierno de Navarra · Plan de Aforos de la Red de Carreteras de Navarra 2025. Elaboración propia. Consulta: 18/09/2026.

PMUS · 3.1

La lectura se realiza con el último dato oficial disponible para cada estación y distingue intensidad media diaria y vehículos pesados. La comparación confirma diferencias importantes entre corredores y permite identificar la NA-6900 como eje especialmente relevante para la movilidad laboral y de mercancías de Fitero, sin atribuir esos volúmenes a las calles interiores del casco. Las intensidades registradas en la red principal no se trasladarán directamente al interior del casco urbano.



Motorización y parque de vehículos

La disponibilidad de vehículos constituye un indicador complementario para comprender las condiciones de movilidad. Un parque elevado de turismos facilita la utilización del automóvil, aunque no permite conocer por sí mismo la frecuencia con la que se utiliza ni los motivos de los desplazamientos.

Los datos municipales consolidados de la DGT de 2025 muestran en Fitero un parque total de 1.855 vehículos para 2.366 habitantes: 1.146 turismos, 133 motocicletas, 143 furgonetas, 162 camiones y 271 vehículos de otras categorías. Esto equivale a 784 vehículos por 1.000 habitantes y 484 turismos por 1.000 habitantes. La motorización total supera la media navarra representada en el diagnóstico (758 vehículos/1.000 habitantes), aunque la tasa de turismos es inferior a la autonómica (512/1.000). Destaca asimismo el peso de furgonetas y camiones, que suman 305 vehículos, el 16,4 % del parque municipal, reflejando la importancia de los vehículos destinados al transporte de mercancías y actividades productivas. Esta composición resulta relevante para la movilidad de Fitero por la presencia del polígono industrial, la actividad agrícola y las necesidades de distribución y abastecimiento, y refuerza la importancia de ordenar adecuadamente los accesos, la circulación y la carga y descarga.

PMUS FITERO 2026-2030

Tabla 3.3 — Parque de vehículos y nivel de motorización

Comparativa del parque de vehículos, indicadores de motorización y electrificación (2025)

MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE PARA UN FITERO EN MOVIMIENTO

INDICADOR	FITERO 2.366 hab.	CINTRUÉNIGO 8.554 hab.	NAVARRA 683.854 hab.
Población de referencia (2025)	**2.366**	**8.554**	**683.854**
Turismos	1.146	4.360	350.007
Motocicletas	133	471	45.519
Furgonetas	143	469	42.967
Camiones	162	517	35.373
Resto de vehículos	271	803	44.717
Parque total	**1.855**	**6.620**	**518.583**
Turismos / 1.000 habitantes	484	510	512
Vehículos / 1.000 habitantes	**784**	**774**	**758**
Vehículos electrificados	7	40	6.463
Electrificados / 1.000 vehículos	3,8	6,0	12,5
% electrificados sobre parque	**0,38 %**	**0,60 %**	**1,25 %**

LECTURA PRINCIPAL

Fitero presenta una motorización total superior a la media navarra, mientras que la penetración del parque electrificado es todavía claramente inferior.

NOTA METODOLÓGICA

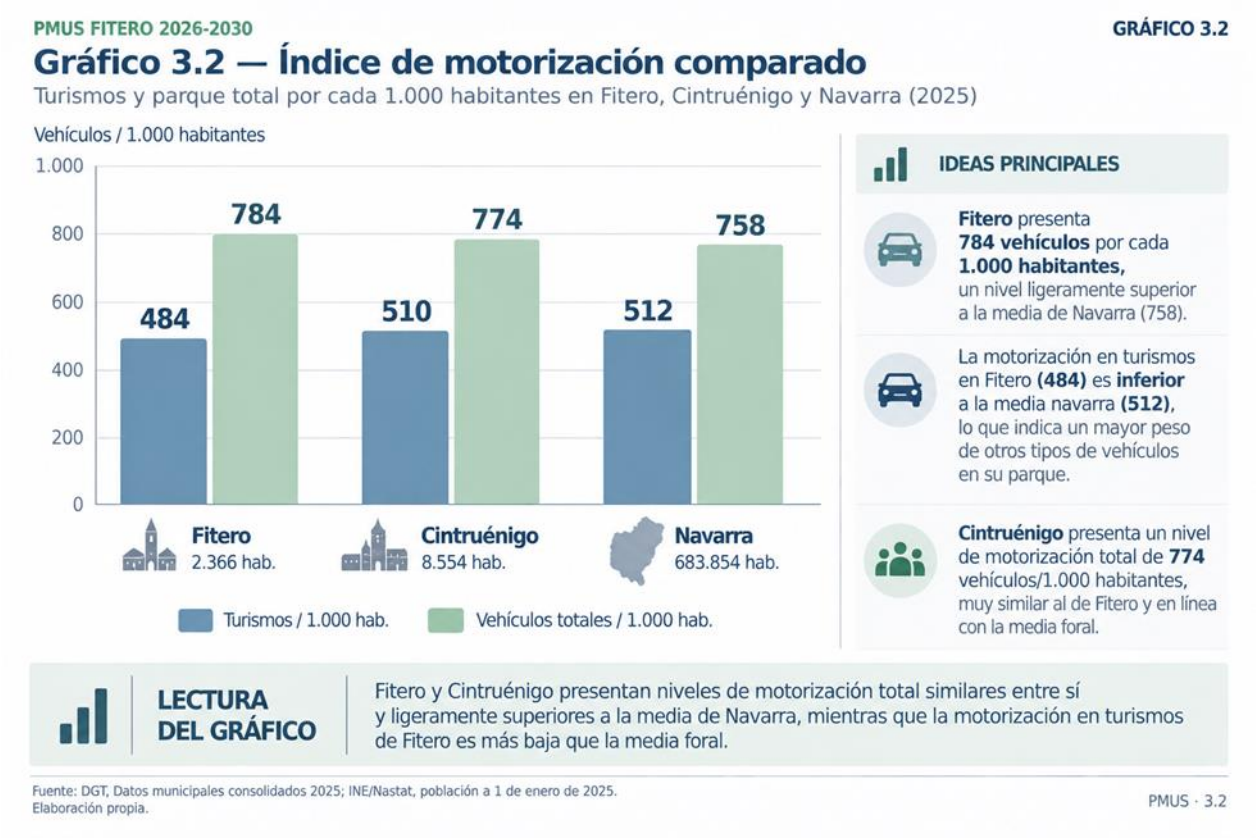
Electrificado corresponde a la categoría de propulsión publicada por la DGT; no equivale al conjunto de vehículos con distintivo ECO.

Fuente: DGT, Datos municipales consolidados 2025; INE, población a 1 de enero de 2025. Elaboración propia.

PMUS · 3.1

La comparación con **Cintruénigo** muestra **niveles de motorización total muy próximos, con 774 vehículos por cada 1.000 habitantes** en Cintruénigo frente a 784 en Fitero. Esta elevada presencia del vehículo motorizado en ambos municipios resulta coherente con las necesidades de desplazamiento hacia centros de trabajo, equipamientos y servicios exteriores. En Fitero adquiere especial relevancia por las conexiones con Cintruénigo, Corella y Tudela, así como por los desplazamientos hacia el polígono industrial y el Balneario. No obstante, la tasa de motorización refleja los vehículos domiciliados, pero no permite determinar su utilización efectiva ni el reparto modal.

La diferencia más significativa aparece en la electrificación del parque móvil. Fitero registra únicamente 7 vehículos electrificados, equivalentes al 0,38 % de su parque, frente al 0,60 % de Cintruénigo y al 1,25 % del conjunto de Navarra. Estas cifras sitúan a Fitero por debajo de ambas referencias territoriales y evidencian un desarrollo todavía incipiente de la movilidad eléctrica. El diagnóstico identifica dos ámbitos complementarios de mejora: favorecer la renovación progresiva de la flota mediante infraestructura de recarga y programas de ayudas, y reducir la dependencia del automóvil individual mediante itinerarios peatonales y ciclistas, transporte colectivo y movilidad compartida. La proximidad de los equipamientos urbanos y la relación funcional con Cintruénigo ofrecen oportunidades concretas para avanzar en ambas direcciones.



Tráfico pesado y movilidad vinculada a la actividad económica

La actividad industrial, agroalimentaria, agrícola y comercial genera desplazamientos diferenciados de los viajes personales. Trabajadores, suministros, expediciones y distribución urbana de mercancías utilizan una red compartida con el resto de los modos.

El polígono industrial y la conexión mediante la NA-6900 constituyen los principales elementos territoriales a considerar. La mejora realizada en 2025 refuerza la función de este corredor como acceso a las actividades productivas y permite canalizar movimientos hacia la red principal.

Los aforos de la NA-6900 confirman la presencia de tráfico pesado asociado al corredor productivo: 65 vehículos pesados/día en la estación de Fitero, equivalentes al 8,31 % de su IMD. Esta proporción refuerza el carácter laboral y logístico del eje entre el polígono, la glorieta de enlace con la NA-160 y el resto de la red principal.

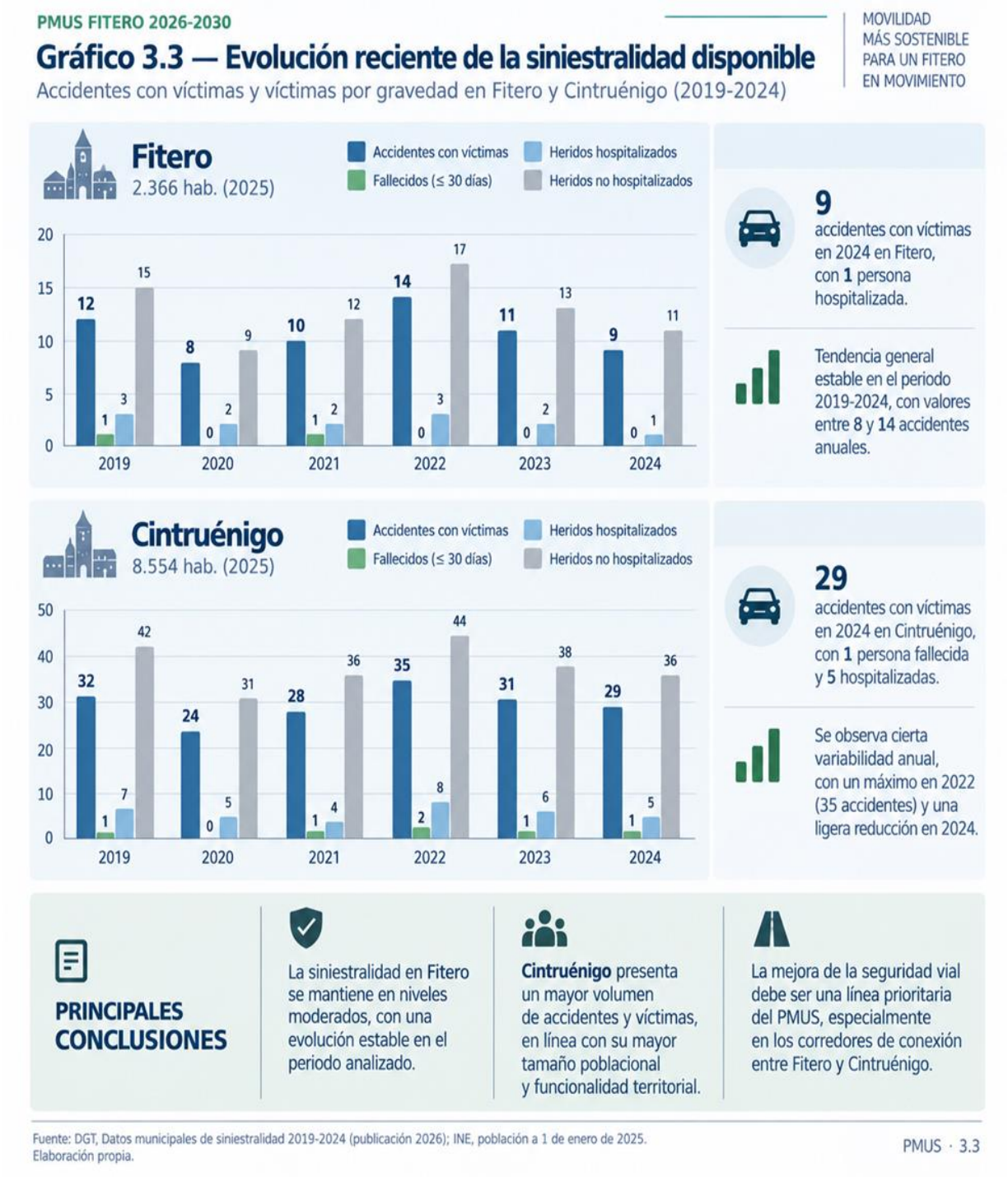
Dentro del núcleo, las operaciones de suministro se superponen a calles de sección limitada y a espacios de elevada presencia peatonal. La ordenanza municipal permite regular zonas de carga y descarga y sus condiciones de uso. En ámbitos como calle Molino y el entorno comercial central, donde la participación ha señalado conflictos entre estacionamiento, contenedores, acceso y disponibilidad del espacio viario, la distribución de mercancías forma parte del problema de ordenación del espacio público y no puede tratarse separadamente de la movilidad peatonal.

La finalidad del PMUS no es desarrollar un estudio logístico específico, sino identificar aquellas situaciones en las que el tráfico pesado o la distribución de mercancías tengan una incidencia relevante sobre seguridad, accesibilidad o funcionamiento urbano.

Seguridad vial, velocidad y ámbitos sensibles

La seguridad vial constituye una condición básica del sistema de movilidad. El diagnóstico considera tanto la siniestralidad registrada como las características territoriales y urbanas que pueden incrementar la exposición al riesgo.

La serie de siniestralidad 2019–2024 utilizada en el diagnóstico muestra en Fitero entre 8 y 14 accidentes con víctimas anuales. En 2024 se registraron 9 accidentes con víctimas y una persona hospitalizada. Cintruénigo presenta un volumen mayor, con 29 accidentes con víctimas en 2024, una persona fallecida y cinco hospitalizadas. La comparación se interpreta en relación con la diferente escala poblacional y funcional de ambos municipios y confirma la seguridad vial como una prioridad compartida en sus corredores de conexión.



La red territorial presenta además episodios graves en la N-113 dentro del término municipal de Fitero. Esta vía, junto con la NA-160 y los accesos al núcleo, requiere una lectura diferenciada respecto del viario urbano: concentra desplazamientos interurbanos y velocidades propias de la red territorial, mientras que en el casco los principales condicionantes se relacionan con convivencia entre modos, cruces, estacionamiento y presencia peatonal.

Dentro del núcleo urbano, los ámbitos próximos al colegio, consultorio, residencia, instalaciones deportivas y espacios de elevada presencia peatonal merecen especial consideración. La seguridad debe evaluarse desde la perspectiva de las personas más vulnerables y no únicamente desde la capacidad de circulación de los vehículos.



El calmado de tráfico constituye, por ello, una herramienta potencial para aquellos ámbitos en los que las funciones urbanas y la presencia peatonal aconsejen velocidades compatibles con la convivencia entre modos. Su aplicación concreta se definirá posteriormente en función del diagnóstico integrado.

Dentro de Fitero, los ámbitos de mayor sensibilidad se concentran alrededor del Colegio Público Juan de Palafox, el Consultorio y los servicios del Paseo de San Raimundo, la Residencia San Raimundo Abad, las instalaciones deportivas y los espacios centrales próximos al Monasterio. La participación ciudadana identifica además problemas de velocidad en el eje de Lejalde y en la aproximación hacia el puente/rotonda, reforzando la necesidad de calmado y tratamiento de cruces en los puntos donde la movilidad cotidiana y el tráfico rodado se superponen.

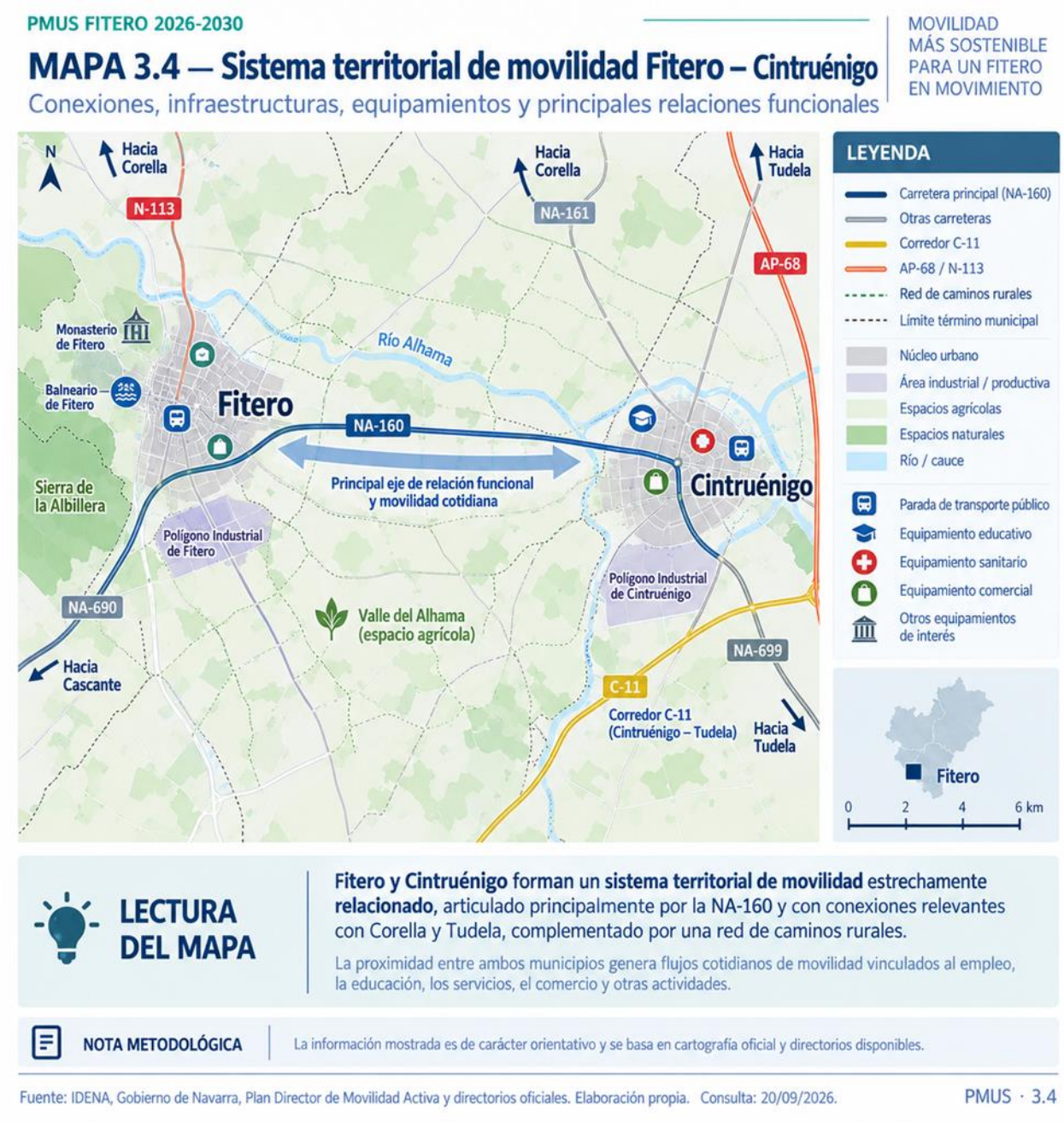


La relación de movilidad Fitero–Cintruénigo

La conexión con Cintruénigo merece una lectura específica dentro del diagnóstico debido a la combinación de proximidad geográfica y relaciones funcionales. El objetivo no es realizar un diagnóstico urbano completo de Cintruénigo equivalente al de Fitero, sino conocer suficientemente su estructura de movilidad para identificar cómo afectan sus destinos, redes y servicios a la población de Fitero y qué oportunidades de coordinación pueden existir.

La NA-160 constituye el principal corredor viario entre ambos municipios. Junto a ella existen caminos y recorridos vinculados al valle del Alhama que introducen posibilidades de conexión activa y recreativa, convencional y sostenible.

Esta relación dispone además de respaldo en la planificación autonómica de movilidad activa. El Plan Director de Movilidad Activa de Navarra identifica el itinerario complementario C-11 Cintruénigo–La Rioja, con paso por Fitero, como parte de la red propuesta. El corredor tiene aproximadamente 11 kilómetros, una pendiente media del 2,4 % y relaciona núcleos, áreas de actividad, patrimonio y paradas de transporte colectivo.



Su consideración constituye un antecedente estratégico relevante para el PMUS. No implica asumir automáticamente el trazado o las actuaciones previstas, pero acredita que la relación activa entre Cintruénigo, Fitero y el entorno ha sido identificada previamente en la planificación autonómica.

La relación Fitero–Cintruénigo es ya un corredor multimodal acreditado. La NA-160 resuelve la conexión viaria; el transporte público ofrece conexión directa; la Zona Básica de Salud genera desplazamientos sanitarios; la ruta escolar Fitero–Cintruénigo–Corella acredita movilidad educativa compartida; y el Plan Director de Movilidad Activa incorpora el corredor complementario C-11. A ello se suman recorridos por el valle del Alhama, como el Camino de la Huerta, que refuerzan el potencial de conexión activa entre ambos núcleos.

El análisis realizado permite caracterizar la movilidad de Fitero como un sistema en el que la proximidad urbana convive con una importante dimensión territorial. Esta circunstancia hace necesario actuar simultáneamente sobre las condiciones de los desplazamientos internos y sobre las alternativas disponibles para acceder a los destinos exteriores.

Modos sostenibles, transporte y estacionamiento

El segundo bloque del diagnóstico analiza las condiciones existentes para desplazarse mediante modos alternativos al vehículo privado individual y la relación entre estos modos y la utilización del espacio público.

Movilidad peatonal, accesibilidad, bicicleta, transporte colectivo, estacionamiento, distribución de mercancías y electrificación no constituyen sistemas independientes. Una modificación de la sección de una calle puede afectar simultáneamente a las aceras, al estacionamiento y a la circulación; una mejora del transporte público pierde parte de su utilidad si las paradas no resultan accesibles; y una conexión ciclista solo es funcional si alcanza de forma continua los destinos.

Por ello, el diagnóstico adopta una lectura integrada, manteniendo a Fitero como ámbito principal e incorporando expresamente las relaciones con Cintruénigo cuando resultan relevantes.

Movilidad peatonal y red de proximidad

La dimensión urbana de Fitero constituye una de sus principales oportunidades para el desarrollo de la movilidad peatonal. Una parte significativa de los equipamientos y servicios se concentra dentro de distancias relativamente reducidas, haciendo posible encadenar diferentes destinos mediante desplazamientos a pie.

El análisis peatonal se estructura en torno a itinerarios prioritarios y no mediante un inventario exhaustivo centímetro a centímetro de todas las aceras. Este enfoque permite identificar los recorridos con mayor importancia funcional utilizando cartografía urbana oficial, ortofotografía reciente, información municipal y características topográficas disponibles.

Entre los ámbitos prioritarios se encuentran las conexiones entre áreas residenciales y el entorno de San Raimundo, el colegio Juan de Palafox, el consultorio, Ayuntamiento, residencia, instalaciones deportivas, comercio, Monasterio y principales espacios públicos.

El entorno de San Raimundo constituye una referencia particular. La concentración de equipamientos y las actuaciones previas de peatonalización permiten considerarlo un elemento estructurante de la red de proximidad.

El Monasterio presenta características diferentes. Su integración en el tejido histórico y su doble condición de patrimonio y destino turístico requieren compatibilizar los desplazamientos cotidianos con los de visitantes, garantizando que el recorrido de aproximación forme parte de la evaluación de accesibilidad.

El Balneario introduce una tercera escala. Su separación respecto del núcleo transforma el desplazamiento en una conexión exterior, aunque funcionalmente vinculada a Fitero. El recorrido debe analizarse tanto desde una perspectiva turística y recreativa como desde su posible utilización por trabajadores y otros usuarios.



Accesibilidad universal

La accesibilidad se incorpora como condición transversal de la movilidad peatonal y del acceso al resto de los modos.

El diagnóstico parte del principio de cadena de accesibilidad: no resulta suficiente que un punto concreto cumpla determinadas condiciones si la persona no puede completar de forma segura y autónoma el recorrido hasta su destino.

En consecuencia, la valoración se centra en la continuidad de los itinerarios, configuración de cruces, características generales de las secciones, pendientes, conectividad con equipamientos y existencia de discontinuidades identificables mediante la cartografía y la información disponible.

La cartografía urbana 1:1.000 y la ortofotografía de alta resolución de la Ribera correspondiente a 2025 proporcionan una base especialmente útil para esta lectura espacial. Estas fuentes permiten caracterizar el tejido urbano y seleccionar ámbitos prioritarios, aunque no sustituyen una medición física cuando se requiere verificar el cumplimiento centimétrico de una condición normativa.

El PMUS diferenciará, por tanto, entre diagnóstico estratégico de accesibilidad y auditoría constructiva. El primero forma parte de este Plan; la segunda correspondería, cuando sea necesaria, a los proyectos técnicos que desarrollen las actuaciones.

Esta distinción permite formular medidas suficientemente fundamentadas sin atribuir incumplimientos específicos a elementos cuya geometría no haya sido objeto de levantamiento técnico.

La presencia significativa de población mayor refuerza la necesidad de considerar descanso, orientación, sombra y facilidad de cruce. Estas condiciones amplían el concepto de accesibilidad desde el cumplimiento dimensional a la autonomía real de las personas.

PMUS FITERO 2026-2030

TABLA 3.4 — Itinerarios prioritarios de movilidad peatonal y accesibilidad

Principales conexiones, función y aspectos clave para el diagnóstico

MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE PARA UN FITERO EN MOVIMIENTO

Itinerario	Principales destinos	Función	Características territoriales	Condicionantes identificables	Colectivos especialmente relacionados	Prioridad para el diagnóstico
1 Centro – San Raimundo / equipamientos	Ayuntamiento, Residencia San Raimundo, Consultorio, Biblioteca	Acceso a servicios públicos, salud, administración y vida cotidiana.	Recorrido urbano por el casco central. Calles de prioridad peatonal.	Secciones variables, cruces con tráfico rodado, accesibilidad en algunos tramos.	Personas mayores, Personas con movilidad reducida, Población general	ALTA
2 Centro – Colegio Juan de Palafox	Colegio Juan de Palafox	Movilidad escolar segura y autónoma.	Recorrido urbano de corta distancia.	Cruces, seguridad vial, continuidad de aceras y zonas de espera.	Infancia y juventud, Familias, Población general	ALTA
3 Centro – Monasterio de Fitero	Monasterio de Fitero	Conexión patrimonial, cultural y turística.	Itinerario urbano y periurbano. Recorrido en entorno natural y agrícola.	Distancia media, tramos sin acera, cruces y señalización.	Visitantes y turismo, Población general, Personas mayores	MEDIA
4 Centro – Instalaciones deportivas	Instalaciones deportivas, Piscinas municipales, Campo de fútbol	Acceso a deporte, ocio y tiempo libre.	Recorrido urbano de corta/ media distancia.	Cruces, continuidad de aceras, seguridad vial, en acceso a instalaciones.	Infancia y juventud, Población general, Personas mayores	MEDIA
5 Núcleo – Balneario de Fitero	Balneario de Fitero	Conexión termal, turística y laboral.	Itinerario periurbano paralelo a NA-160 y caminos existentes.	Distancia mayor, tramos sin acera, seguridad vial, pendiente en algunos puntos.	Visitantes y turismo, Trabajadores/as, Población general	MEDIA
6 Centro – El Barranco / río Alhama	El Barranco y río Alhama	Paseo, ocio y conexión con espacios naturales.	Itinerario urbano y fluvial en entorno natural.	Continuidad de itinerarios, accesos, señalización y estado del firme.	Población general, Personas mayores, Ocio y turismo activo	BAJA

Fuente: IDENA (cartografía urbana 1:1.000 y ortofotografía 2025); Ayuntamiento de Fitero. Elaboración propia. Consulta: 23/09/2026. PMUS · 3.4

Movilidad ciclista y micromovilidad

La bicicleta presenta un potencial diferente para los desplazamientos internos y territoriales. Dentro del núcleo urbano de Fitero, las distancias reducidas y la proximidad entre equipamientos, comercios y servicios favorecen su utilización cotidiana, especialmente en las conexiones entre el entorno Monasterio–Ayuntamiento, el Paseo de San Raimundo, el Colegio Juan de Palafox y las instalaciones deportivas. La implantación de infraestructura específica debe, sin embargo, adaptarse a la escala y sección del viario, especialmente en las calles estrechas del casco consolidado, donde el calmado del tráfico, las calles 20 y 30 y la coexistencia pueden resultar más adecuados que los carriles segregados.

En los desplazamientos exteriores, la bicicleta —y especialmente la bicicleta eléctrica— permite ampliar el radio de movilidad activa hacia el polígono industrial, el Balneario, situado a unos 4 km del núcleo, y Cintruénigo. En esta última conexión, el Camino de la Huerta, de aproximadamente 5,8 km, constituye un recurso existente con potencial para la movilidad ciclista, condicionado a la continuidad, seguridad y adecuación de sus recorridos.

PMUS FITERO 2026-2030

TABLA 3.5 — Principales corredores de movilidad activa

Función, situación y potencial peatonal y ciclista

MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE PARA UN FITERO EN MOVIMIENTO

Nº	Corredor	Función	Destinos / ámbito	Longitud aprox.	Planificación / recorrido existente	Condicionantes identificables	Potencial peatonal	Potencial ciclista
1	Movilidad interna de Fitero	Desplazamientos cotidianos y acceso a servicios.	Centro urbano, áreas residenciales y equipamientos locales.	1 – 2 km (estimación propia)	Red de calles y espacios públicos del núcleo urbano.	Tráfico rodado, continuidad de aceras, accesibilidad universal en algunos tramos.	Alto (cotidiano)	Medio (cotidiano)
2	Fitero – Cintruénigo Ruta del Alhama	Conexión intermunicipal, recreativa y turística.	Fitero, Cintruénigo y conexión con Corella (Baños de Fitero).	38,2 – 40 km (ruta completa) Fuente: Visit Navarra / Turismo de Fitero	Ruta saludable y cultural del Alhama (itinerario oficial). Pavimento asfaltado y pistas de gravilla.	Cruces con vías rodadas, señalización y mantenimiento del firme.	Alto (recreativo y funcional)	Alto (recreativo y funcional)
3	Fitero – Cintruénigo Camino de la Huerta	Conexión intermunicipal directa y de proximidad.	Fitero, huerta del Alhama y Cintruénigo.	≈ 6 km (fuente: plano turístico Ayuntamiento de Fitero)	Camino local existente. Tramos coincidentes con la ruta del Alhama.	Estado del firme en algunos tramos, continuidad y seguridad en cruces.	Alto (funcional y recreativo)	Alto (funcional y recreativo)
4	Fitero – Balneario de Fitero	Conexión turística, laboral y de proximidad.	Núcleo de Fitero y Balneario de Fitero.	≈ 4 km (fuente: Turismo de Fitero)	Itinerario existente por NA-160 y caminos locales.	Tráfico en la NA-160, seguridad vial y necesidad de acondicionamiento en algunos tramos.	Medio (funcional y recreativo)	Alto (funcional y recreativo)
5	Fitero – Polígono industrial	Acceso al empleo y actividad económica.	Polígono industrial La Dehesa y otras áreas económicas.	≈ 2 – 3 km (estimación propia)	Conexión existente por viario local y caminos.	Seguridad en cruces, señalización, continuidad de itinerarios y accesos.	Medio (funcional)	Alto (funcional)
6	Anillo cicloturista Parque Fluvial La Madera	Ocio, recreación y conexión con el entorno fluvial.	Parque Fluvial La Madera, río Alhama y espacios naturales del entorno.	≈ 4 – 5 km (estimación propia)	Recorrido existente en el entorno del río Alhama.	Estado del firme en determinados tramos, continuidad del itinerario y señalización.	Alto (recreativo)	Alto (recreativo)
7	Ruta cicloturista Atalaya del Olmiguete	Itinerario cicloturista y de naturaleza.	Fitero, Atalaya del Olmiguete y entorno natural.	30,1 km (ruta principal) (fuente: Turismo de Fitero)	Ruta oficial PR-NA 208. Existe variante reducida de 13,7 km.	Tramos de pista y caminos rurales. Señalización y mantenimiento del firme.	Medio (recreativo)	Alto (recreativo)
8	Ruta cicloturista de las Roscas	Itinerario cicloturista y de naturaleza.	Fitero, valle del Alhama y paraje de Las Roscas.	8,2 km (circular) (fuente: Turismo de Fitero)	Ruta oficial promovida por el Ayuntamiento de Fitero y Visit Navarra.	Tramos de pista y caminos rurales. Señalización y estado del firme.	Alto (recreativo)	Alto (recreativo)

Fuente: Plan Director de Movilidad Activa de Navarra; IDENA; Visit Navarra; Turismo de Fitero (https://turismofitero.com/fiteroesnaturalezayrutas/); Ayuntamiento de Fitero; documentación territorial.
Nota: Las longitudes indicadas son las publicadas en las fuentes señaladas o, en su defecto, estimaciones propias, pendientes de confirmación cartográfica. Elaboración propia. Consulta: 23/09/2026.

PMUS · 3.5

La relación Fitero–Cintruénigo adquiere aquí una especial relevancia. El Plan Director de Movilidad Activa de Navarra incorpora el corredor complementario C-11 Cintruénigo–La Rioja, con paso por Fitero. El itinerario oficial de referencia presenta aproximadamente 11 km de longitud y una pendiente media del 2,4 %, relacionando ambos municipios con áreas de actividad, patrimonio y otros elementos territoriales.

El corredor C-11 convierte la conexión ciclista intermunicipal en una oportunidad respaldada por la planificación autonómica. Su trazado de referencia, de aproximadamente 11 km y pendiente media del 2,4 %, relaciona Fitero y Cintruénigo con áreas de actividad, patrimonio y paradas de transporte colectivo. En el PMUS esta conexión se integra como eje estratégico de movilidad activa, complementario a los caminos existentes y a la NA-160.

La relación con el Balneario presenta igualmente interés. Su distancia respecto del núcleo se sitúa dentro de un rango potencialmente asumible mediante bicicleta y bicicleta eléctrica, pero la funcionalidad del itinerario dependerá de las condiciones de conexión y llegada.

La funcionalidad ciclista depende también del estacionamiento en destino. En Fitero, el colegio, el entorno de San Raimundo, las instalaciones deportivas, el Monasterio, el Balneario y los principales servicios constituyen localizaciones prioritarias para aparcabicicletas y soluciones de guarda segura. La dotación en destino completa la continuidad del recorrido y facilita que la bicicleta pueda utilizarse para desplazamientos cotidianos y no únicamente recreativos.



Transporte público y conectividad territorial

El transporte público desempeña una función particularmente relevante en municipios como Fitero debido a la necesidad de acceder a destinos exteriores para determinadas actividades y servicios.

La utilidad del transporte público se valora mediante el desplazamiento completo: salida, llegada, tiempo de viaje, frecuencia, localización de la parada y posibilidad de regreso. La oferta representada en el diagnóstico muestra conexión directa desde Fitero con Cintruénigo, Corella, Tudela y Pamplona, con niveles de servicio diferentes según el destino.

La oferta recogida en el diagnóstico sitúa a Cintruénigo como la conexión más próxima, a unos 10 minutos, con aproximadamente 6 expediciones de ida y 6 de regreso en día laborable y una franja aproximada entre las 7:00 y las 21:00.

Corella dispone de unas 4+4 expediciones, con tiempo aproximado de 25 minutos; Tudela, de unas 8+8 y alrededor de 35 minutos; y Pamplona, de unas 4+4 y aproximadamente 1 h 15 min. Además, desde marzo de 2024 existe una expedición laborable con salida de Fitero a las 6:45 y llegada a Pamplona a las 8:21, concebida para atender demanda laboral.

La implantación del servicio interurbano NBUS en la Ribera de Navarra ha reforzado la conectividad territorial de Fitero, especialmente mediante la línea 352, que enlaza Baños de Fitero, el núcleo urbano, Cintruénigo, Corella y Tudela, con posibilidades de conexión hacia Pamplona y Zaragoza. Esta línea ya incorpora al Balneario dentro de su recorrido, aunque existe margen para mejorar la adecuación de las frecuencias y los horarios a necesidades concretas, especialmente en los desplazamientos laborales al complejo termal, las visitas turísticas y los viajes sanitarios hacia Cintruénigo y Tudela.

El diagnóstico identifica como oportunidades la mejora de las combinaciones de ida y regreso, el refuerzo selectivo de determinadas franjas horarias y una información más accesible sobre paradas, horarios y correspondencias. Estas mejoras permitirían aprovechar mejor la infraestructura y los servicios existentes, sin necesidad de implantar nuevas líneas municipales, mediante la coordinación con el Gobierno de Navarra y los operadores.

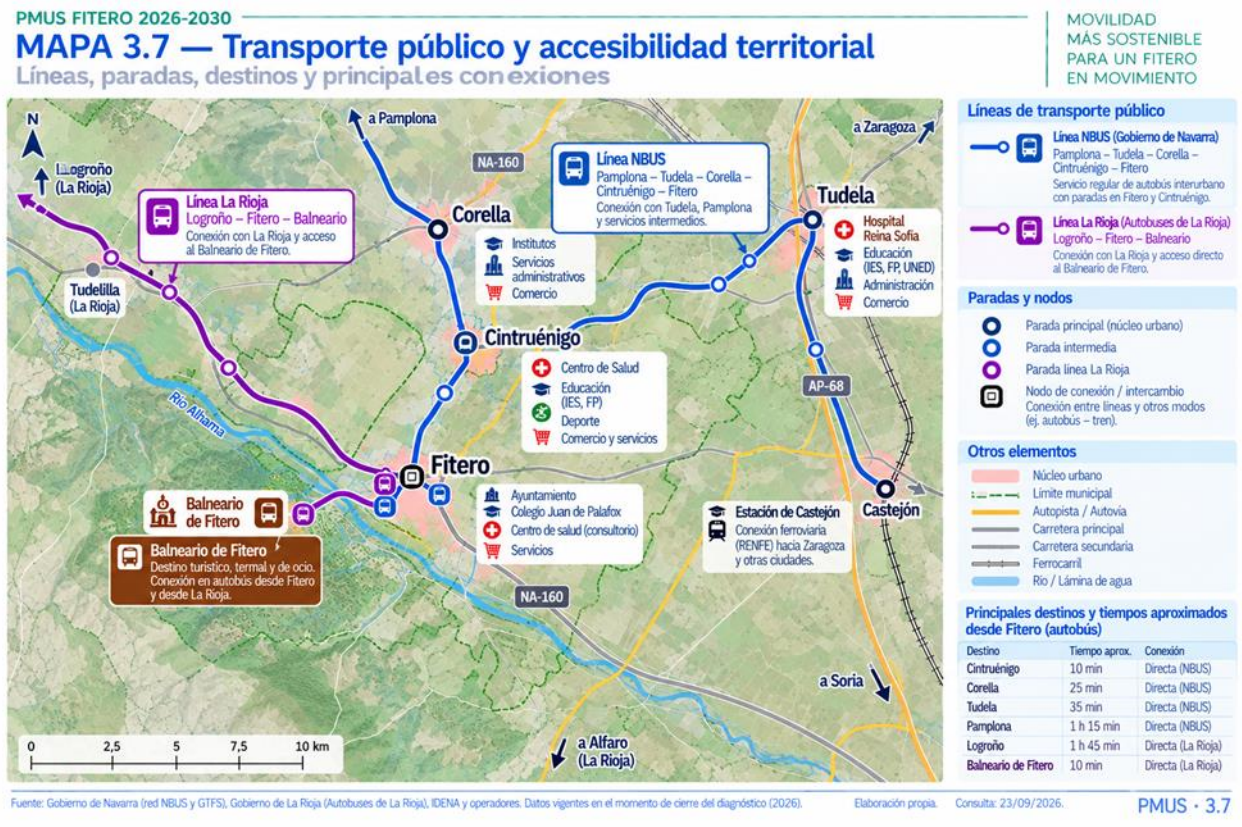


Cintruénigo constituye la relación prioritaria de proximidad del transporte colectivo de Fitero. La conexión directa, el tiempo aproximado de 10 minutos y la concentración allí de servicios de referencia —entre ellos el Centro de Salud de la Zona Básica— hacen que la utilidad de sus horarios tenga una incidencia directa sobre la autonomía de la población de Fitero.

Corella y Tudela completan la estructura territorial de transporte. Corella concentra destinos educativos acreditados por las rutas escolares del curso 2025–2026, incluida la ruta conjunta Fitero–Cintruénigo–Corella hacia el IES Alhama y la EASDi. Tudela actúa como destino sanitario, comercial, administrativo y de servicios de mayor rango, con el Hospital Reina Sofía como referencia hospitalaria de la Zona Básica de Salud.

La existencia de antecedentes de servicios laborales hacia Pamplona demuestra asimismo que las necesidades de movilidad exterior no se limitan a la Ribera, aunque estos desplazamientos presentan una escala y frecuencia diferentes.

Figura 1. Mapa 3.7 — Transporte público y accesibilidad territorial



Fuente: véase la información de fuente incorporada en la figura original.

Movilidad compartida y alternativas al automóvil individual

Las alternativas al automóvil individual en Fitero se articulan actualmente mediante el servicio local de taxi y los desplazamientos colectivos específicos del programa «Voy y Vengo», como complemento al transporte regular. Ambos recursos aportan soluciones concretas, aunque con funciones diferentes: el taxi permite adaptar el desplazamiento al destino y al horario de la persona usuaria, mientras que «Voy y Vengo» concentra su actividad en viajes de ocio vinculados a celebraciones. La oferta complementaria identificada presenta, por tanto, un alcance específico y no configura una red integrada de movilidad compartida para los desplazamientos cotidianos.

Fitero cuenta con un servicio local de taxi de siete plazas y servicio 24 horas, con contratación mediante contacto directo. Este recurso ofrece flexibilidad para realizar desplazamientos exteriores, viajes con acompañantes y conexiones que requieren horarios distintos de los del autobús. Su capacidad también facilita la contratación conjunta por pequeños grupos que comparten origen y destino. Desde el punto de vista de la movilidad sostenible, constituye una alternativa operativa al uso de varios automóviles para un mismo viaje; sin embargo, la capacidad del vehículo no equivale, por sí misma, a la existencia de un servicio organizado de taxi compartido con reserva y pago individual por plaza.

El programa «Voy y Vengo», gestionado en el ámbito de la Mancomunidad de Servicios Sociales de Cintruénigo y Fitero, incorpora una alternativa colectiva para los desplazamientos juveniles de ocio y la prevención de accidentes relacionados con el consumo de alcohol y otras sustancias.

Su funcionamiento combina servicios asociados a fechas concretas, gestión mediante la aplicación Zona Joven Ribera y tramitación de las autorizaciones y carnés correspondientes. El acceso ordinario se establece desde los 16 años, con autorización familiar y requisitos específicos para las personas menores de edad. Esta organización aporta una experiencia local de coordinación supramunicipal, información a las personas usuarias y acceso a transporte colectivo fuera de los horarios habituales.

La programación de 2026 ofrece un ejemplo concreto de esta relación entre municipios: la conexión Fitero–Cintruénigo para las fiestas de la Virgen de la Paz, durante la noche del 24 al 25 de enero, contempló una salida a las 22:00 desde la parada de autobús de la calle Domingo Huarte y regresos a las 03:00 y a las 05:30. La configuración del servicio permite resolver conjuntamente el desplazamiento de ida y la vuelta nocturna, aspecto determinante para reducir la dependencia del coche en este tipo de viajes. Su cobertura se circunscribe, no obstante, a la convocatoria festiva y no constituye una oferta diaria para acceder al trabajo, realizar gestiones o acudir a consultas sanitarias.

El corredor Fitero–Cintruénigo adquiere especial relevancia por la organización territorial de los servicios sanitarios. Ambos municipios pertenecen a la Zona Básica de Salud de Cintruénigo, que integra el consultorio de Fitero, situado en el paseo de San Raimundo, 11, y el centro de salud de Cintruénigo, en la calle La Ribera, 2. A esta relación se añade Tudela, donde se localizan el Hospital Reina Sofía y otros centros sanitarios de referencia. Esta estructura justifica una atención específica a los desplazamientos asistenciales que requieren salir de Fitero, especialmente cuando la hora de finalización de la atención condiciona el regreso. La utilidad de las alternativas flexibles reside en completar el viaje y facilitar el acompañamiento, además de proporcionar una conexión entre localidades.

El diagnóstico identifica una diferencia entre disponer de recursos flexibles y contar con una oferta estable de movilidad compartida. El taxi aporta capacidad de adaptación y «Voy y Vengo» dispone de una organización supramunicipal para desplazamientos concretos; en cambio, la revisión de la oferta pública local no identifica un sistema formalizado de vehículos compartidos, una plataforma municipal de coordinación de viajes cotidianos o un servicio específico de transporte a demanda para estas necesidades. Esta conclusión se refiere a los servicios organizados identificados y no cuantifica los acuerdos particulares entre residentes. La principal oportunidad consiste en facilitar la agrupación de desplazamientos compatibles y mejorar el acceso a las alternativas existentes, con especial atención al coste por persona, la reserva, el acompañamiento y la accesibilidad.

Desde una perspectiva estratégica, Fitero–Cintruénigo constituye el ámbito prioritario para coordinar soluciones complementarias por su proximidad, la pertenencia a una misma zona básica de salud y la experiencia de gestión conjunta de «Voy y Vengo». La relación con Tudela mantiene igualmente relevancia por la localización de los servicios sanitarios de referencia. Las oportunidades se concentran en compartir viajes coincidentes, aprovechar la capacidad del taxi para desplazamientos conjuntos y reforzar la información sobre las opciones disponibles. Su encaje en el sistema de movilidad responde a una función complementaria de NBUS: ampliar las posibilidades de desplazamiento cuando el horario, el destino o las necesidades de acompañamiento limitan la utilidad de la oferta regular.

Estacionamiento y utilización del espacio público

El estacionamiento constituye uno de los elementos más visibles de la relación entre movilidad y espacio público. Su regulación condiciona la accesibilidad a viviendas, comercio, equipamientos y actividades y compite por un recurso urbano limitado con aceras, zonas de estancia, arbolado, carga y descarga y circulación.

La ausencia de una campaña específica de ocupación y rotación impide atribuir porcentajes horarios precisos a las distintas calles. El diagnóstico adopta por ello una aproximación espacial basada en la oferta identificable, la estructura urbana y la concentración de generadores de demanda. Este enfoque resulta adecuado para un documento estratégico siempre que se diferencie claramente entre presión potencial y ocupación medida.

El estacionamiento se concentra en un tejido urbano donde muchas calles deben repartir una sección limitada entre circulación, aparcamiento, aceras, accesos a viviendas, carga y descarga y estancia.

El mapa de estacionamiento identifica bolsas y áreas distribuidas alrededor del centro, del colegio, de las instalaciones deportivas y de los principales equipamientos, mientras que la participación local señala problemas concretos en calle Molino, estacionamiento junto a contenedores, vehículos estacionados durante largos periodos y necesidad de mejorar delimitación y cumplimiento.

Los principales ámbitos de atención serán el centro urbano, entorno del Monasterio, San Raimundo y equipamientos, áreas comerciales, instalaciones deportivas y accesos a actividades económicas.

El entorno del Monasterio presenta una situación singular: concentra patrimonio, visitas, residentes y actividad cotidiana en un espacio central. Las aportaciones ciudadanas combinan la demanda de disponer de estacionamiento suficiente con propuestas de retirar vehículos de determinados espacios próximos al conjunto monumental y trasladar parte de la demanda hacia bolsas periféricas, entre ellas ámbitos sugeridos en Camino de la Madera y detrás del colegio.

El diagnóstico evidencia, por tanto, una necesidad de gestión diferenciada y no un simple déficit general de plazas. El entorno del Monasterio presenta además una demanda con componente turístico, que puede concentrarse temporalmente y presentar necesidades distintas de las asociadas a residentes.



Las plazas reservadas para personas con movilidad reducida y las zonas de carga y descarga forman parte del sistema de accesibilidad y funcionamiento urbano. En el Paseo de San Raimundo, la reorganización municipal de 2021 mantuvo dos plazas reservadas para PMR y permitió, de lunes a viernes entre las 8:00 y las 15:00, el acceso y estacionamiento autorizado de servicios sanitarios en la zona peatonal, además del paso de vehículos de urgencia y emergencia hacia el consultorio.



Carga, descarga y distribución urbana

La distribución de mercancías resulta imprescindible para el funcionamiento del comercio, hostelería y otras actividades, pero debe compatibilizarse con el uso peatonal y residencial de las calles.

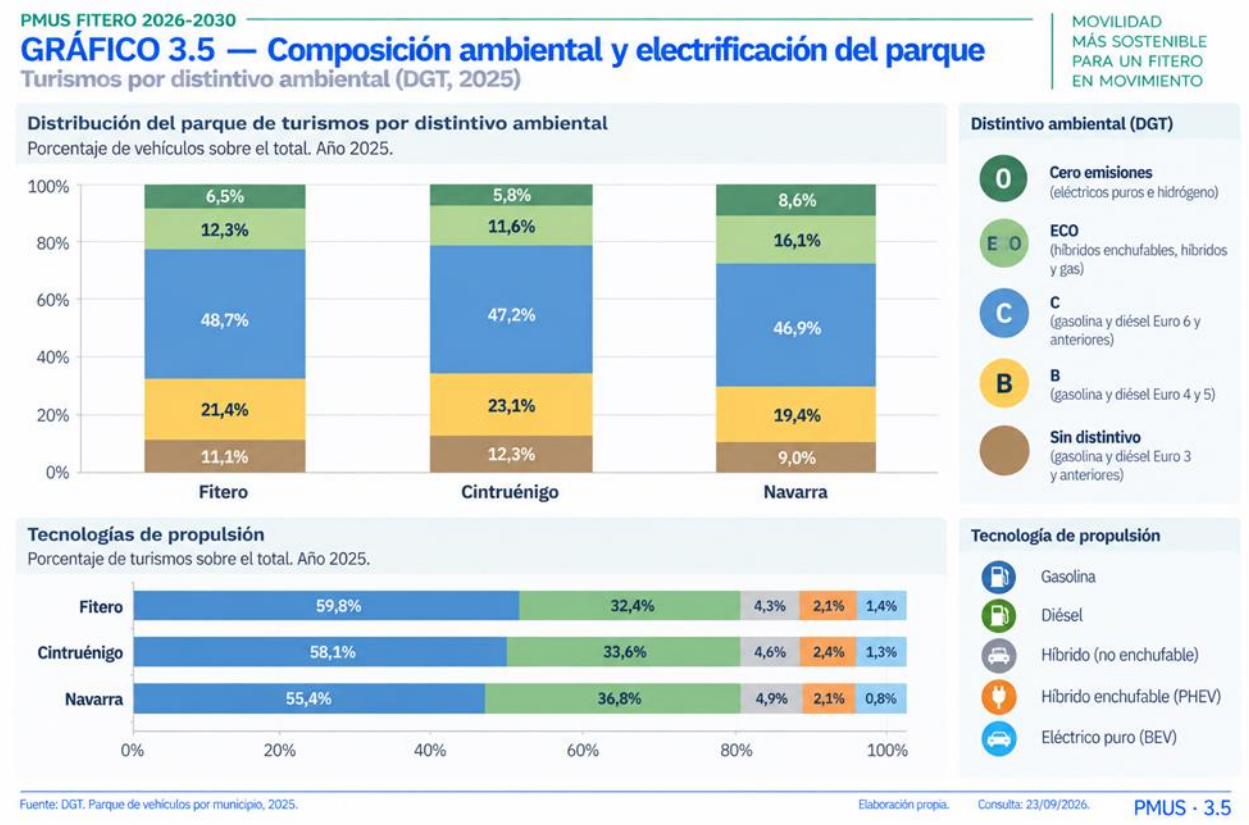
La ordenanza municipal contempla la posibilidad de establecer espacios destinados a carga y descarga y regula las condiciones generales de estas operaciones. Este marco constituye el punto de partida para identificar las necesidades de gestión.

La distribución urbana de mercancías en Fitero se concentra en operaciones de pequeña escala asociadas al comercio, hostelería y servicios del casco. Los principales conflictos aparecen donde estas operaciones coinciden con calles estrechas, estacionamiento y recorridos peatonales. La regulación de horarios, reservas y zonas de carga y descarga constituye una herramienta suficiente y proporcionada para este tejido, mientras que la logística industrial y agroalimentaria se canaliza principalmente por los accesos al polígono y la NA-6900.

Las operaciones industriales y agroalimentarias presentan una lógica diferente y se vinculan fundamentalmente con los accesos a las áreas productivas y la red territorial. Por ello se diferencian de la distribución de pequeña escala dentro del casco urbano.

Movilidad eléctrica y renovación del parque

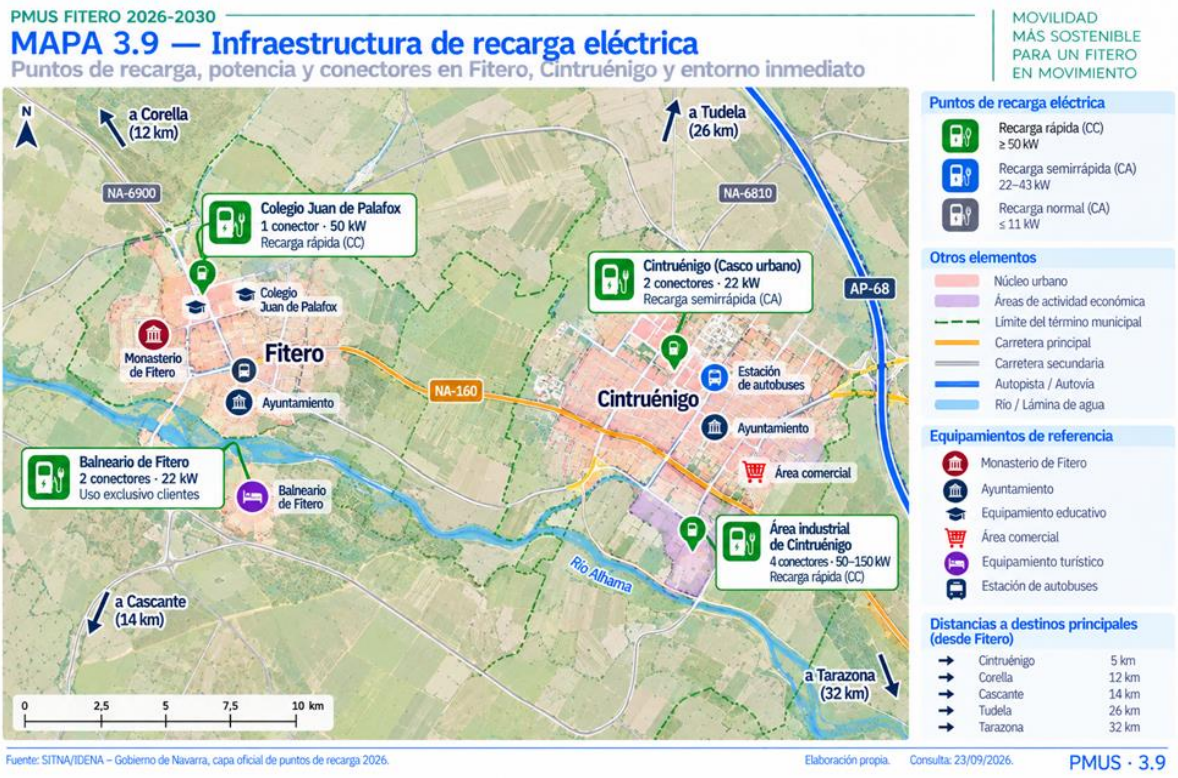
La electrificación del transporte constituye una línea complementaria de la estrategia de movilidad sostenible. Su función principal es reducir el consumo de combustibles fósiles y las emisiones asociadas a los desplazamientos que continúen realizándose mediante vehículos motorizados.



El PMUS evita, sin embargo, equiparar electrificación y movilidad sostenible. Sustituir un vehículo de combustión por otro eléctrico reduce determinados impactos, pero mantiene necesidades de espacio, estacionamiento y circulación. La prioridad estratégica debe combinar electrificación con movilidad activa, transporte colectivo y reducción de la dependencia del vehículo individual cuando existan alternativas viables.

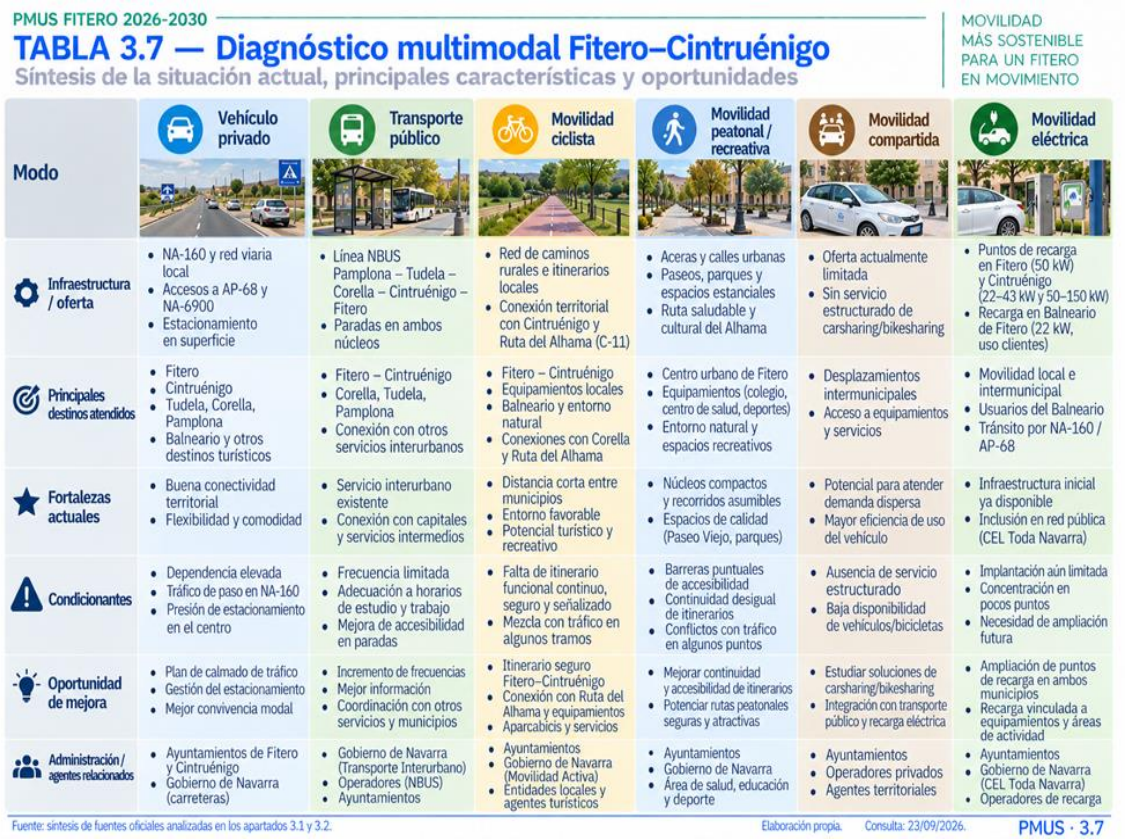
Los datos municipales consolidados de la DGT permiten analizar la composición del parque de vehículos de Fitero y Cintruénigo, mientras que la información de distintivos ambientales y los registros de 2026 permiten aproximarse al proceso de renovación del parque.

La cartografía oficial de infraestructura de recarga de 2026 identifica una dotación todavía limitada pero ya presente en el sistema Fitero–Cintruénigo. El diagnóstico cartográfico sitúa puntos de recarga en Fitero, incluido el entorno del Colegio Juan de Palafox y Baños de Fitero/Balneario, y una oferta más amplia en Cintruénigo. Esta distribución permite relacionar la electrificación con destinos educativos, turísticos, residenciales y de actividad, evitando tratar la recarga como una infraestructura aislada del modelo de movilidad.



Diagnóstico multimodal Fitero–Cintruénigo

La información analizada permite tratar la relación Fitero–Cintruénigo como un "corredor funcional multimodal" dentro del PMUS. El vehículo privado dispone de una conexión territorial directa a través de la red viaria, pero hay más formas de conexión multimodal.



Como puede apreciarse en la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**, transporte público, movilidad ciclista, recorridos activos, movilidad compartida y electrificación ofrecen perspectivas complementarias.

Los servicios sanitarios, educativos y comerciales compartidos hacen que la conexión Fitero–Cintruénigo deba entenderse de puerta a puerta. El Centro de Salud de Cintruénigo, los centros educativos, el área comercial y los lugares de trabajo se distribuyen dentro del núcleo, por lo que alcanzar únicamente su borde urbano no resuelve el desplazamiento. El corredor C-11, el Camino de la Huerta, la NA-160 y el transporte público aportan bases complementarias para construir una conexión multimodal continua entre orígenes y destinos reales.



El diagnóstico concluye que la relación Fitero–Cintruénigo no requiere una única gran actuación, sino un conjunto coordinado de medidas: mejora de la conexión activa, accesibilidad a paradas y destinos, información de transporte, coordinación de servicios, movilidad compartida y tratamiento de los puntos de discontinuidad. Esta combinación responde mejor a la diversidad de motivos de viaje y a la escala de ambos municipios.

Diagnóstico integrado y percepción ciudadana

Los análisis desarrollados en los apartados anteriores permiten construir una lectura integrada de la movilidad de Fitero. El objetivo de este apartado es transformar la información territorial, demográfica, viaria y modal en un diagnóstico capaz de identificar los principales problemas, explicar sus causas, reconocer las oportunidades existentes y establecer una línea de base para la posterior definición del modelo de movilidad y del Plan de Acción.

El diagnóstico integrado no se limita a determinar si existe o no una determinada infraestructura. La movilidad sostenible depende de la posibilidad efectiva de acceder a los destinos cotidianos y de hacerlo en condiciones razonables de sostenibilidad, seguridad, autonomía, coste y tiempo. Esta perspectiva resulta especialmente relevante en un municipio como Fitero, donde la escala del núcleo favorece la proximidad, pero una parte de los servicios, empleos y actividades se localiza fuera del municipio.

La posición de Cintruénigo adquiere nuevamente una relevancia específica. El diagnóstico confirma la necesidad de considerar ambos núcleos dentro de un sistema funcional de proximidad, aunque manteniendo claramente a Fitero como actor y ámbito principal del presente PMUS. La relación sanitaria, educativa, comercial, laboral y de servicios genera necesidades de desplazamiento que deben incorporarse al diagnóstico y, posteriormente, al marco estratégico y al Plan de Acción.

A la evidencia procedente de fuentes estadísticas, administrativas y cartográficas se añade la información obtenida durante el proceso de participación ciudadana. Su función es complementaria: permite conocer experiencias, problemas percibidos y propuestas, pero no sustituye los indicadores técnicos ni permite estimar comportamientos del conjunto de la población.

Diagnóstico integrado de la movilidad

La primera conclusión del diagnóstico es la **existencia de una dualidad entre proximidad urbana y dependencia territorial.**



Dentro de Fitero, la dimensión del núcleo, su estructura relativamente compacta y la concentración de numerosos equipamientos permiten que una parte importante de los destinos cotidianos pueda alcanzarse potencialmente mediante desplazamientos a pie o en bicicleta.

Esta condición constituye una ventaja estructural. Frente a territorios urbanos más extensos, las distancias no representan necesariamente la principal barrera para el desarrollo de los modos activos. El reto reside fundamentalmente en conseguir que los recorridos sean continuos, accesibles, seguros y atractivos.

Al mismo tiempo, la movilidad cotidiana no termina en los límites municipales. Atención sanitaria, educación, empleo, comercio, servicios administrativos y otras actividades generan desplazamientos hacia Cintruénigo, Corella, Tudela y otros destinos.

Esta segunda escala explica una parte de la dependencia del vehículo privado. Mientras que en los desplazamientos internos existe un margen significativo para potenciar los modos activos, en los viajes exteriores las alternativas dependen en mayor medida de la oferta de transporte público y de la existencia de conexiones activas seguras.

Esta estructura aconseja evitar soluciones uniformes. El objetivo no debe ser eliminar el automóvil de aquellos desplazamientos para los que actualmente no existe una alternativa razonable, sino aumentar progresivamente las posibilidades reales de elección modal.

Accesibilidad universal y autonomía personal

La accesibilidad constituye uno de los componentes más relevantes del diagnóstico. Su importancia deriva tanto de las características del espacio urbano como de la estructura demográfica y de la necesidad de garantizar el acceso a servicios básicos a todas las personas.

La presencia significativa de población mayor, ya identificada en la caracterización demográfica, hace especialmente importante disponer de recorridos continuos, cruces comprensibles, pendientes asumibles, espacios de descanso y acceso adecuado a los equipamientos. Esta necesidad no debe interpretarse exclusivamente desde la discapacidad: una ciudad accesible mejora también la autonomía de menores, familias con carros infantiles, personas temporalmente lesionadas y personas que realizan tareas de cuidados.

El diagnóstico debe considerar además **la cadena completa de accesibilidad.** Una actuación puntual sobre una acera o un rebaje pierde gran parte de su eficacia cuando el recorrido presenta una barrera pocos metros después.

La accesibilidad se aborda mediante itinerarios completos hacia destinos. En Fitero, los corredores prioritarios conectan las áreas residenciales con el Paseo de San Raimundo y sus servicios, el Colegio Juan de Palafox, el Monasterio, las instalaciones deportivas y los principales espacios comerciales y administrativos. La mejora aislada de un rebaje o de un tramo de acera pierde eficacia cuando pocos metros después reaparece una barrera, un cruce inseguro o una discontinuidad.

Los principales corredores de accesibilidad de Fitero se relacionan con el entorno de San Raimundo y sus equipamientos, el colegio, el Monasterio, las instalaciones deportivas y los principales espacios comerciales y administrativos.

La conexión con servicios exteriores introduce una segunda dimensión. La accesibilidad al transporte público, a las paradas y a los destinos finales de Cintruénigo o Tudela forma parte igualmente de la autonomía personal.

PMUS FITERO 2026-2030

TABLA 3.8 — Colectivos y necesidades específicas de movilidad

Principales necesidades, condicionantes y ámbitos prioritarios

MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE PARA UN FITERO EN MOVIMIENTO

Colectivo	Necesidades principales	Condicionantes relevantes	Ámbitos prioritarios
 Personas mayores	• Proximidad a los servicios • Descanso y recorridos cómodos • Cruces seguros y buena accesibilidad • Transporte público adaptado	• Autonomía y movilidad reducida • Menor disponibilidad de vehículo • Necesidades de acompañamiento • Barreras en el espacio urbano	• Equipamientos de salud • Comercio y servicios básicos • Ayuntamiento y otros equipamientos • Espacio público accesible
 Infancia	• Seguridad en los desplazamientos • Autonomía progresiva • Itinerarios escolares seguros • Acceso a instalaciones deportivas y de ocio	• Tráfico en entornos escolares • Necesidad de acompañamiento • Cruces y puntos conflictivos • Cohabitar con otros modos de transporte	• Colegio Juan de Palafox • Instalaciones deportivas • Parques y espacio público • Actividades culturales y de ocio
 Personas con discapacidad	• Itinerarios continuos y accesibles • Eliminación de barreras • Acceso al transporte público • Espacios públicos inclusivos	• Barreras físicas en itinerarios y cruces • Accesibilidad en transporte público • Pendientes y pavimentos • Disponibilidad de plazas reservadas	• Itinerarios urbanos completos • Equipamientos públicos • Paradas de transporte público • Aparcamientos accesibles
 Jóvenes	• Acceso a educación, formación y ocio • Conexión con otros municipios • Alternativas al vehículo privado • Movilidad segura y asequible	• Dependencia de terceros o del transporte • Limitada oferta en horarios y frecuencias • Acceso a ocio nocturno • Coste del transporte	• Cintruénigo (formación y servicios) • Corella (educación, ocio, deporte) • Tudela (estudios, empleo, ocio) • Conexiones intermunicipales seguras
 Personas sin vehículo	• Alternativas de transporte público • Conexiones con municipios cercanos • Frecuencias y horarios adecuados • Información clara y accesible	• Oferta de transporte limitada • Cobertura horaria insuficiente • Dependencia de horarios fijos • Menor flexibilidad en los desplazamientos	• Servicios básicos fuera del municipio • Cintruénigo, Corella y Tudela • Polígono y áreas de actividad económica • Equipamientos de salud y administración
 Trabajadores y trabajadoras	• Acceso en horarios laborales • Conexión con áreas de empleo • Aparcamiento adecuado • Alternativas al vehículo privado	• Turnos y horarios variables • Localización de los centros de trabajo • Disponibilidad de aparcamiento • Compatibilidad con transporte público	• Polígono de Fitero • Áreas de actividad de Cintruénigo • Conexiones con Corella y Tudela • Mejora de la productividad y sostenibilidad
 Visitantes y turistas	• Información y orientación clara • Acceso cómodo y seguro • Conexión con principales atractivos • Oferta de transporte y aparcamiento	• Desconocimiento del entorno • Movilidad temporal y estacional • Necesidad de señalización • Coordinación con transporte público	• Monasterio de Fitero • Balneario de Fitero • Centro urbano y patrimonio cultural • Rutas naturales y espacios recreativos

Fuente: elaboración propia a partir de información demográfica, territorial y sectorial. Elaboración propia. Consulta: 23/09/2026. PMUS · 3.8

Equidad territorial y acceso a servicios

La movilidad condiciona directamente las posibilidades de acceder a servicios básicos, especialmente en municipios como Fitero, donde determinadas prestaciones requieren desplazamientos a localidades próximas. Esta relación es especialmente visible en la atención sanitaria. Fitero pertenece a la Zona Básica de Salud de Cintruénigo, cuyo centro de salud actúa como cabecera de referencia, mientras que Fitero dispone de consultorio propio. Determinadas prestaciones se concentran en Cintruénigo, mientras que la atención hospitalaria tiene como referencia el Hospital Reina Sofía de Tudela. Esta organización configura una cadena de movilidad sanitaria Fitero–Cintruénigo–Tudela, en la que los horarios, las frecuencias y las posibilidades de regreso adquieren especial importancia.

La disponibilidad de automóvil facilita estos desplazamientos, pero no debe darse por supuesta para toda la población. Las personas mayores, jóvenes, personas con discapacidad y hogares con un único vehículo pueden depender en mayor medida del transporte público, del acompañamiento familiar o de soluciones complementarias. Esta situación afecta también a los desplazamientos educativos hacia Corella y al acceso a determinados servicios comerciales y administrativos de Cintruénigo y Tudela. La equidad del sistema debe evaluarse, por tanto, no solo por la existencia de carreteras o conexiones de transporte, sino por la capacidad efectiva de las personas para realizar desplazamientos de ida y regreso en condiciones adecuadas de accesibilidad, autonomía, tiempo y coste.



Movilidad escolar y autonomía de la infancia y juventud

La movilidad escolar presenta dos escalas claramente diferenciadas. En el ámbito local, el Colegio Público Juan de Palafox constituye uno de los principales generadores cotidianos de desplazamientos. Los horarios de entrada y salida concentran peatones, vehículos y acompañamientos en un periodo reducido, lo que convierte su entorno en un ámbito prioritario desde el punto de vista de la seguridad vial y la autonomía infantil.

La proximidad entre áreas residenciales y colegio ofrece potencial para aumentar los desplazamientos a pie. Para ello resulta necesario que los recorridos sean continuos y que los cruces y espacios próximos al centro transmitan condiciones adecuadas de seguridad.

La segunda escala corresponde a los desplazamientos educativos fuera del municipio. La documentación oficial de transporte escolar para el curso 2025–2026 acredita rutas desde Fitero hacia el IES Alhama y la EASDi de Corella y recoge específicamente una ruta conjunta Fitero–Cintruénigo–Corella.

Esta conexión constituye una evidencia especialmente relevante de la relación funcional entre Fitero y Cintruénigo: ambos municipios comparten necesidades de movilidad educativa hacia equipamientos de mayor rango.

La movilidad juvenil depende, por tanto, en mayor medida que la de otros grupos de la disponibilidad de transporte colectivo y del acompañamiento familiar.



Movilidad laboral y actividad económica

La movilidad laboral combina desplazamientos internos, acceso al polígono industrial y viajes hacia centros de trabajo situados en otros municipios. La presencia de actividad industrial y agroalimentaria en Fitero genera necesidades específicas asociadas a los horarios de entrada y salida, suministro y transporte de mercancías.

El acceso al polígono mediante modos distintos del vehículo privado constituye una oportunidad de análisis. La distancia respecto del núcleo puede resultar compatible con la bicicleta y, especialmente, con la bicicleta eléctrica, siempre que las condiciones del recorrido permitan una conexión suficientemente segura.

Cintruénigo incorpora una segunda dimensión laboral. Su mayor dimensión urbana y empresarial puede generar desplazamientos desde Fitero, mientras que las actividades localizadas en Fitero pueden producir movimientos en sentido contrario.

La movilidad laboral combina desplazamientos al polígono de Fitero, actividad urbana y viajes hacia otros municipios. No existe una matriz reciente por empresa y modo que permita asignar un volumen preciso a los intercambios Fitero–Cintruénigo, por lo que el diagnóstico no atribuye cifras no acreditadas. Sí se constata una relación funcional apoyada en la proximidad, la red viaria, el transporte público y la mayor concentración de actividad y servicios en el entorno territorial. La NA-6900 y su conexión con la NA-160 estructuran el acceso al polígono, mientras que la bicicleta eléctrica y la movilidad compartida ofrecen alternativas especialmente adecuadas para distancias cortas y medias.

Movilidad turística y patrimonial

La movilidad turística introduce patrones distintos de los desplazamientos cotidianos. El Monasterio de Santa María la Real constituye un destino integrado en el tejido urbano. Su accesibilidad depende de la posibilidad de aproximarse, orientarse, estacionar cuando sea necesario y completar el recorrido a pie hasta el monumento. La integración del Monasterio en el núcleo ofrece además una oportunidad: la visita puede relacionarse con comercio, hostelería y otros espacios del municipio, favoreciendo recorridos peatonales y estancia urbana. El Balneario de Fitero presenta una situación diferente. Su separación respecto del núcleo genera desplazamientos específicos de visitantes y trabajadores y plantea la necesidad de analizar la conexión con la villa.

La relación Monasterio–núcleo–Balneario constituye un eje turístico y de movilidad sostenible claramente identificable. El Monasterio está integrado en el casco urbano y el Balneario se sitúa a unos 4 km del núcleo. Entre ambos existen recorridos peatonales y recreativos divulgados por el municipio, incluida la Ruta de Bécquer por el camino de El Soto. La continuidad, señalización y mejora de las condiciones para caminar y pedalear en este eje permiten conectar patrimonio, actividad turística, empleo y movilidad cotidiana.



Análisis de eficiencia y optimización del modelo de movilidad de Fitero

El diagnóstico desarrollado en los apartados anteriores permite pasar de una descripción sectorial de la movilidad a una valoración integrada de cómo funciona actualmente el sistema, qué elementos resultan eficientes, dónde se producen sus principales desequilibrios y qué margen existe para optimizarlo. Esta lectura constituye el cierre operativo del diagnóstico y el punto de partida para la posterior definición del modelo de movilidad sostenible para Fitero, los objetivos estratégicos y el Plan de Acción.

La eficiencia del sistema no debe entenderse únicamente en términos de fluidez del tráfico o reducción de tiempos de viaje. En el contexto de Fitero, un modelo de movilidad sostenible y eficiente es aquel que permite acceder a los principales destinos de forma segura, accesible, autónoma, sostenible, energéticamente razonable y utilizando de manera equilibrada el espacio público y las infraestructuras existentes. Implica, además, adecuar las soluciones a la escala del municipio y priorizar aquellas intervenciones capaces de resolver simultáneamente varios problemas.

Fitero dispone de una primera ventaja estructural: su escala urbana compacta y la concentración de numerosos equipamientos, servicios y actividades dentro del núcleo. Las distancias existentes permiten que una parte importante de la movilidad cotidiana pueda resolverse mediante desplazamientos a pie y, potencialmente, en bicicleta. Esta proximidad constituye uno de los principales activos sobre los que construir el futuro modelo.

Sin embargo, **la proximidad física no equivale necesariamente a accesibilidad efectiva**. La continuidad y anchura de las aceras, los cruces, las pendientes, las barreras, la ocupación del espacio público, las condiciones climáticas, la velocidad del tráfico o determinadas problemáticas con el estacionamiento pueden reducir la ventaja que ofrecen las distancias cortas. El diagnóstico técnico y la participación convergen precisamente en varias de estas cuestiones: accesibilidad, aceras y rampas, seguridad peatonal, velocidad, estacionamiento y necesidad de mejorar determinados recorridos.

Una **segunda característica fundamental es la coexistencia de dos escalas de movilidad**. Dentro del núcleo existe un elevado potencial para la movilidad sostenible de proximidad. Fuera de él, la localización territorial del empleo, determinados servicios sanitarios, educativos, comerciales y administrativos y otros destinos incrementa la necesidad de desplazamientos intermunicipales. Cintruénigo ocupa una posición especialmente relevante, complementada por Corella, Tudela y otras relaciones territoriales. El Balneario constituye asimismo un destino singular por su dimensión laboral, turística y de servicios.

Esta doble escala obliga a diferenciar las respuestas. **En el interior de Fitero, el principal margen de optimización se encuentra en hacer más atractivos, seguros y continuos los desplazamientos a pie y en bicicleta,** mejorar la accesibilidad y reorganizar y amabilizar progresivamente aquellos espacios donde tráfico, estacionamiento y movilidad peatonal compiten por una sección limitada. En las relaciones exteriores, el reto consiste en ampliar las alternativas disponibles al automóvil individual mediante transporte colectivo, movilidad activa allí donde sea viable y soluciones complementarias adaptadas a un municipio de estas características.

El análisis territorial realizado para la Ribera de Navarra aporta una referencia coherente con este planteamiento: **movilidad urbana sostenible, conexiones ciclistas peri urbanas e interurbanas, transporte público y electromovilidad deben entenderse como componentes de un único sistema**. La principal oportunidad no consiste necesariamente en crear infraestructuras independientes para cada modo, sino en conseguir que las redes y servicios existentes funcionen de manera coordinada.

Esta conclusión resulta especialmente importante para Fitero. Parte del margen de mejora puede obtenerse mediante optimización de infraestructuras y recursos existentes: **gestión del tráfico, calmado, ordenación de sentidos, continuidad de itinerarios sostenibles, señalización, regulación del estacionamiento, mejora de paradas, información, coordinación institucional o aprovechamiento adecuado de caminos existentes**. Las nuevas infraestructuras deberán concentrarse allí donde exista una discontinuidad o necesidad que no pueda resolverse razonablemente mediante gestión o adecuación.

El estacionamiento ejemplifica esta necesidad de análisis integrado. Las aportaciones ciudadanas incluyen simultáneamente demandas de mayor disponibilidad, mejor delimitación y cumplimiento de las zonas autorizadas, mayor rotación y propuestas de liberar determinados espacios actualmente ocupados por vehículos. No existe, por tanto, una respuesta única basada en aumentar o reducir plazas. La optimización pasa por determinar dónde se necesita estacionamiento, cómo se utiliza, qué necesidades específicas atiende y en qué lugares el espacio disponible puede generar mayor valor destinado a accesibilidad, movilidad peatonal, estancia o calidad urbana.

La movilidad activa presenta una lógica similar. La existencia de caminos, rutas y recorridos recreativos constituye una fortaleza, pero no permite considerarlos automáticamente como infraestructura cotidiana. Su posible utilización funcional requiere comprobar continuidad, firme, pendientes, drenaje, cruces, mantenimiento y condiciones de seguridad. Esta cuestión adquiere especial relevancia en las conexiones Fitero–Cintruénigo, Fitero–Balneario y hacia las áreas de actividad. El diagnóstico identifica estos corredores como oportunidades potenciales que deberán analizarse técnicamente, no como soluciones previamente decididas. La matriz previa del diagnóstico ya identificaba precisamente la relación Fitero–Cintruénigo, el acceso al Balneario y las áreas de actividad entre los ámbitos con potencial para desarrollar alternativas sostenibles.

La optimización del modelo tampoco depende exclusivamente de construir infraestructura segregada, sino de combinar accesibilidad, calmado del tráfico, convivencia entre modos, gestión del estacionamiento, mejora del espacio público y actuaciones específicas en los puntos donde realmente resulten necesarias. Esta lógica resulta especialmente adecuada para Fitero por su escala, su tejido urbano consolidado y la diferente sección y funcionalidad de sus calles.

Finalmente, la eficiencia debe medirse también en términos sociales, ambientales, energéticos y económicos. Un sistema resulta más eficiente cuando aumenta la autonomía de personas mayores, infancia, personas con discapacidad o población sin vehículo; cuando permite acceder a servicios mediante diferentes alternativas; cuando reduce desplazamientos motorizados evitables; cuando utiliza mejor las inversiones existentes; y cuando las actuaciones municipales generan simultáneamente mejoras de accesibilidad, seguridad, salud, movilidad activa, calidad urbana y adaptación climática.

A partir de esta lectura, el diagnóstico puede sintetizarse en fortalezas que deben aprovecharse y áreas de mejora sobre las que deberá concentrarse progresivamente la intervención.

Movilidad y tráfico: fortalezas y áreas de mejora

En Fitero, la optimización del tráfico no debe plantearse prioritariamente como un incremento de capacidad viaria. La oportunidad reside en adecuar la utilización de la red a la función de cada calle y corredor basada en movilidad sostenible, diferenciando desplazamientos internos, accesos, tráfico territorial y espacios con elevada presencia peatonal.

Entre las principales fortalezas de Fitero destacan la dimensión compacta del núcleo urbano, la proximidad entre equipamientos y servicios y la existencia de accesos viarios que garantizan su conexión territorial, especialmente a través de la NA-160 y la NA-6900. Como áreas de mejora se identifican la estrechez de determinadas calles del casco consolidado, o de la proia NA-6900, los conflictos entre circulación, estacionamiento y movilidad peatonal en el entorno Monasterio–Ayuntamiento, y la necesidad de reforzar el calmado del tráfico en ejes como Lejalde–carretera de los Baños. Estas condiciones ofrecen oportunidades concretas para reorganizar la circulación, mejorar la seguridad vial y recuperar espacio público para una movilidad más accesible y sostenible.

PMUS FITERO 2026–2030

TABLA 3.13 — Fortalezas y áreas de mejora · Movilidad y tráfico

MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE PARA UN FITERO EN MOVIMIENTO

FORTALEZAS	ÁREAS DE MEJORA Y OPTIMIZACIÓN
Escala urbana compacta y distancias internas reducidas.	Reducir desplazamientos internos innecesarios en vehículo privado haciendo más competitivos los modos activos.
Red viaria conectada con los principales corredores territoriales.	Jerarquizar el viario y adecuar función, sentido y velocidad a las características de cada calle.
Identificación clara de las principales relaciones exteriores: Cintruénigo, Corella, Tudela, Balneario y áreas de actividad.	Mejorar la convivencia entre tráfico local, accesos, tráfico territorial y movilidad activa.
Proximidad de Cintruénigo y complementariedad funcional entre ambos municipios.	Reducir la dependencia obligada del automóvil en las relaciones intermunicipales cuando existan alternativas viables.
Posibilidad de aplicar medidas de gestión y calmado sin necesidad de grandes infraestructuras.	Actuar sobre velocidad y seguridad en entornos con elevada presencia peatonal y accesos a equipamientos.
Existencia de actuaciones recientes de mejora sobre infraestructuras viarias exteriores.	Incorporar seguridad peatonal y ciclista, cruces y continuidad a la evaluación de las actuaciones viarias.
Conocimiento municipal y ciudadano de los puntos donde se producen conflictos cotidianos.	Analizar calles estrechas y conflictos funcionales para estudiar sentidos únicos, reorganización del estacionamiento u otras soluciones.
Disponibilidad de datos oficiales de tráfico y seguridad que pueden alimentar el seguimiento.	Consolidar un sistema sencillo de seguimiento de tráfico, velocidad y seguridad vial.

Fuente: elaboración propia a partir del diagnóstico del PMUS Fitero 2026–2030, información municipal y proceso participativo. PMUS · 3.13

Modos sostenibles, transporte y estacionamiento: fortalezas y áreas de mejora

La principal oportunidad consiste en transformar elementos actualmente existentes pero parcialmente desconectados en una red funcional de movilidad. La utilidad de una acera, un camino, una parada o un aparcamiento no depende únicamente de su existencia, sino de su continuidad, accesibilidad, localización y relación con los destinos de forma sostenible.

Fitero dispone de una base favorable para impulsar la movilidad sostenible, gracias a la proximidad de sus principales equipamientos, la existencia de recorridos peatonales en el entorno de San Raimundo y los caminos que conectan con el Balneario y Cintruénigo. Sin embargo, persisten oportunidades de mejora en la continuidad y accesibilidad de las aceras, la conexión ciclista con estos destinos, la adecuación de las paradas de transporte público y la ordenación del estacionamiento en ámbitos como Molino y Monasterio–Ayuntamiento. La integración de estos elementos permitiría configurar una red más accesible, segura y funcional, reduciendo progresivamente la dependencia del automóvil.

PMUS FITERO 2026–2030

TABLA 3.14 — Fortalezas y áreas de mejora · Modos sostenibles, transporte y estacionamiento

MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE PARA UN FITERO EN MOVIMIENTO

FORTALEZAS	ÁREAS DE MEJORA Y OPTIMIZACIÓN
Distancias urbanas favorables a la movilidad peatonal.	Consolidar una red peatonal prioritaria continua, segura, confortable y accesible.
Concentración de equipamientos y servicios dentro del núcleo.	Priorizar itinerarios hacia equipamientos y servicios, especialmente para mayores, infancia y PMR.
Existencia de caminos y recorridos territoriales susceptibles de apoyar la movilidad activa.	Diferenciar recorridos recreativos y funcionales y adecuar aquellos que puedan adquirir utilidad cotidiana.
Proximidad de Cintruénigo.	Analizar y desarrollar una conexión activa Fitero–Cintruénigo viable y segura.
El Balneario constituye un destino estable de carácter laboral, turístico y de servicios.	Mejorar la conexión Fitero–Balneario para peatones y bicicletas.
Existencia de planificación supramunicipal de movilidad activa.	Coordinar las actuaciones municipales con la planificación supramunicipal y asegurar continuidad territorial.
Existencia de transporte colectivo para determinadas relaciones.	Mejorar información, accesibilidad de paradas, coordinación y utilidad de las conexiones para salud, educación, empleo y servicios.
Existencia de estacionamiento distribuido por el núcleo.	Pasar de una lógica exclusivamente cuantitativa a una gestión basada en localización, ocupación, rotación, señalización y cumplimiento.
Posibilidad de reorganizar estacionamiento en ámbitos concretos.	Estudiar alternativas o bolsas de aparcamiento cuando permitan reducir conflictos sin trasladarlos a calles próximas.
Interés ciudadano por la bicicleta y nuevas alternativas de movilidad.	Incorporar aparcamiento ciclista, bicicleta eléctrica y servicios complementarios donde exista utilidad justificada.
La electrificación permite reducir el impacto de los desplazamientos que continúen requiriendo vehículo.	Desarrollar recarga de forma proporcionada y vincular electrificación con una estrategia más amplia de cambio modal.
Patrimonio, Monasterio, Balneario y recursos naturales pueden generar sinergias entre movilidad cotidiana y visitante.	Integrar movilidad turística y cotidiana para que las actuaciones beneficien simultáneamente a residentes, trabajadores y visitantes.

Fuente: elaboración propia a partir del diagnóstico del PMUS Fitero 2026–2030, proceso participativo, planificación aplicable y análisis territorial.

PMUS · 3.14

Diagnóstico integrado y percepción ciudadana: fortalezas y áreas de mejora

El tercer bloque introduce la dimensión que permite convertir el análisis técnico en una política municipal implantable. El formulario y la sesión presencial no constituyen una muestra estadísticamente representativa, pero sí proporcionan conocimiento situado sobre problemas, necesidades, elementos que funcionan y posibles soluciones.

La metodología participativa resulta especialmente útil porque no se limitó a identificar problemas. Los cuatro ámbitos de trabajo —accesibilidad; movilidad peatonal y ciclista y tráfico; estacionamiento y transporte público; movilidad eléctrica y sostenible— permitieron analizar qué debía mejorarse, qué elementos funcionaban adecuadamente y qué actuaciones podían plantearse. Esta estructura permite trasladar el conocimiento obtenido al Plan de Acción sin convertir automáticamente cada aportación individual en una actuación.



PMUS FITERO 2026–2030

TABLA 3.15 — Fortalezas y áreas de mejora · Diagnóstico integrado y percepción ciudadana

MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE PARA UN FITERO EN MOVIMIENTO

FORTALEZAS	ÁREAS DE MEJORA Y OPTIMIZACIÓN
Diagnóstico multidimensional: territorio, tráfico, accesibilidad, modos activos, transporte, estacionamiento y electrificación.	Convertir el diagnóstico en una cartera coherente y priorizada de actuaciones.
Participación mediante formulario y sesión presencial estructurada.	Mantener la trazabilidad problema → aportación → objetivo → actuación → indicador.
Coincidencia entre diferentes cuestiones detectadas técnicamente y las planteadas durante la participación.	Contrastar técnicamente las necesidades cuya intensidad, localización o solución todavía no estén suficientemente determinadas.
Conocimiento directo de representantes municipales y participantes sobre el funcionamiento cotidiano de Fitero.	Incorporar ese conocimiento a localización, prioridad, viabilidad y programación de las fichas de actuación.
La participación incorpora propuestas relativas a accesibilidad, tráfico, estacionamiento, bicicleta, Balneario, transporte y electrificación.	Resolver de forma diferenciada necesidades aparentemente contradictorias, especialmente en materia de estacionamiento y espacio público.
Reconocimiento de Cintruénigo como nodo funcional próximo.	Convertir esa relación en actuaciones coordinadas de movilidad activa, transporte y acceso a servicios.
Existencia de patrimonio y recursos territoriales capaces de reforzar la calidad urbana y la movilidad sostenible.	Integrar movilidad cotidiana, patrimonio, turismo y actividad económica.
Disponibilidad de antecedentes territoriales y referencias metodológicas que permiten contrastar posibles soluciones.	Adaptar las buenas prácticas a la escala, necesidades, competencias y capacidad real de Fitero.
El PMUS se concibe como instrumento estratégico, operativo y evaluable.	Asociar actuaciones a responsables, programación, presupuesto e indicadores de ejecución e impacto.
Posibilidad de intervenciones capaces de resolver varios problemas simultáneamente.	Priorizar medidas de efecto múltiple: accesibilidad + seguridad + movilidad activa + espacio público + adaptación climática.
La participación proporciona una base inicial para la aceptación y adecuación de las medidas.	Mantener información, comunicación y participación durante la implantación y evaluación del PMUS.

Fuente: elaboración propia a partir del diagnóstico del PMUS Fitero 2026–2030, proceso participativo, planificación aplicable y análisis territorial.

PMUS · 3.15

Matriz de optimización: de los problemas a las oportunidades

Las fortalezas y áreas de mejora identificadas permiten avanzar un nivel adicional y relacionar cada reto o ineficiencia con sus principales condicionantes y con la orientación general de la respuesta. Esta matriz constituye un elemento de transición especialmente relevante entre el diagnóstico y la planificación posterior.

No pretende anticipar las actuaciones concretas, que se definirán en el Plan de Acción, sino establecer qué debe optimizarse y hacia dónde debe orientarse la intervención. La matriz previa del diagnóstico ya relacionaba dependencia del automóvil, accesibilidad, conflictos del viario, Balneario, Cintruénigo, estacionamiento y electrificación con sus principales oportunidades.



Lectura DAFO de la eficiencia del sistema

El análisis DAFO permite sintetizar los factores internos y externos que condicionan la eficiencia y evolución del sistema de movilidad y constituye el último nivel de síntesis antes de concretar los retos prioritarios que estructurarán el marco estratégico y el posterior Plan de Acción.

No constituye una valoración independiente del diagnóstico, sino una lectura transversal de sus conclusiones. El análisis previo ya identificaba entre las fortalezas la escala urbana, la concentración de equipamientos, la proximidad de Cintruénigo y la existencia de patrimonio y recursos territoriales; y entre las oportunidades, la movilidad activa, la bicicleta eléctrica, la mejora del transporte colectivo, la electrificación y la coordinación intermunicipal.

PMUS FITERO 2026–2030

MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE PARA UN FITERO EN MOVIMIENTO

FIGURA 3.11 — DAFO de la movilidad de Fitero

DEBILIDADES

- **Accesibilidad cotidiana mejorable:** demandas de continuidad de aceras, acceso al Monasterio y recorrido peatonal hacia las piscinas.
- **Sección limitada en el casco consolidado:** calles estrechas donde peatones, circulación, estacionamiento y suministros compiten por el espacio.
- **Conflictos percibidos de estacionamiento:** dificultades en Molino y demandas contrapuestas de aparcamiento y recuperación peatonal junto al Monasterio.
- **Preocupación por la velocidad:** Lejalde–carretera de los Baños y La Mejorada concentran demandas ciudadanas de calmado.
- **Camino del Balneario con necesidades de mejora:** la participación señala conservación del recorrido y compatibilidad segura entre peatones y bicicletas.
- **Conexiones ciclistas poco articuladas:** los caminos y recorridos existentes no acreditan una red cotidiana continua hacia Cintruénigo, Balneario y polígono.
- **Dependencia del automóvil en viajes exteriores:** acceso a determinados servicios sanitarios, educativos y empleos condicionado por las alternativas disponibles.
- **Movilidad flexible cotidiana poco estructurada:** el taxi y los servicios festivos aportan soluciones específicas, sin conformar una oferta integrada de viajes compartidos.
- **Itinerarios escolares por consolidar:** demanda de recorridos y señalización que conecten el colegio Juan de Palafox con San Raimundo y las áreas residenciales.

AMENAZAS

- **Localización exterior de servicios esenciales:** la organización sanitaria y educativa en Cintruénigo, Tudela y Corella mantiene necesidades de desplazamiento intermunicipal.
- **Rigidez del transporte regular ante horarios variables:** consultas, gestiones y turnos laborales pueden dificultar la compatibilidad entre ida y regreso.
- **Envejecimiento demográfico regional:** aumenta la relevancia de preservar la autonomía en un municipio con una presencia significativa de población mayor.
- **Exposición al coste del automóvil:** las variaciones de combustible y mantenimiento afectan especialmente a hogares dependientes de desplazamientos exteriores.
- **Tráfico territorial y de mercancías:** su evolución en la NA-160 y la NA-6900 puede aumentar los conflictos con cruces y conexiones activas.
- **Episodios de calor intenso en la Ribera:** reducen el confort de los recorridos exteriores y penalizan especialmente a personas mayores.
- **Dependencia de acuerdos entre administraciones:** las conexiones con Cintruénigo y las intervenciones en carreteras forales requieren decisiones coordinadas.
- **Electrificación sin cambio modal:** sustituir coches de combustión por eléctricos puede mantener la ocupación del viario y la dependencia del vehículo individual.
- **Calendarios externos de financiación:** la cofinanciación de la transición energética y la movilidad queda condicionada por convocatorias, requisitos y plazos.

FORTALEZAS

- **Núcleo compacto:** numerosos desplazamientos entre viviendas, comercio y equipamientos tienen distancias compatibles con la movilidad peatonal.
- **Centralidad de San Raimundo:** concentración de destinos sanitarios, administrativos y sociales que facilita encadenar desplazamientos a pie.
- **Peatonalización parcial de San Raimundo:** mejora ejecutada del espacio público y eliminación de barreras como base de la red de proximidad.
- **Colegio Juan de Palafox dentro del núcleo:** su localización permite organizar recorridos escolares desde las áreas residenciales.
- **Monasterio integrado en la trama urbana:** patrimonio, comercio y hostelería pueden relacionarse mediante recorridos peatonales de visita y estancia.
- **Caminos territoriales existentes:** Camino de la Huerta y recorrido hacia el Balneario aportan una base física para las conexiones activas.
- **Mejoras recientes de los accesos:** firme renovado en la Variante Olmillo–Costerilla y en la NA-6900 entre el polígono y la NA-160.
- **Medidas de seguridad implantadas en la Variante:** dos radares pedagógicos, nuevo paso junto al cementerio y señalética actualizada.
- **Experiencia municipal de ordenación viaria:** reorganización de sentidos, accesos y estacionamiento en Díaz y Gómara, La Patrona, Calatrava y San Raimundo.
- **Recursos complementarios de transporte:** taxi local y programa «Voy y Vengo», reconocido positivamente en la sesión participativa.

OPORTUNIDADES

- **Corredor C-11 de la planificación autonómica:** conexión Cintruénigo–La Rioja por Fitero que respalda la articulación territorial de la movilidad activa.
- **Relación funcional Fitero–Cintruénigo:** servicios sanitarios y sociales compartidos ofrecen una base concreta para coordinar movilidad y acceso a destinos.
- **Planificación comarcal RN24:** reconocimiento del ámbito Corella–Cintruénigo–Fitero y de sus conexiones ciclistas con áreas de actividad.
- **Red supramunicipal NBUS:** estructura existente sobre la que coordinar información, acceso a paradas y alternativas complementarias.
- **Apoyo foral a la transición energética:** programas de financiación de PMUS y descarbonización que favorecen la planificación y renovación del sistema.
- **Redacción del nuevo Plan General Municipal:** marco de planificación para vincular localización de usos, accesibilidad y estructura de los recorridos.
- **Desarrollo de la bicicleta eléctrica:** amplía las posibilidades de desplazamiento hacia Cintruénigo, el Balneario y el polígono industrial.
- **Estrategia comarcal de electromovilidad:** planificación de recarga y renovación de vehículos con alcance superior al municipio.
- **Interlocutores turísticos y empresariales concretos:** Balneario y empresas del polígono ofrecen ámbitos de colaboración para agrupar viajes laborales y de visitantes.

Fuente: elaboración propia a partir del diagnóstico del PMUS Fitero 2026–2030, proceso participativo, planificación aplicable y análisis territorial.

PMUS · 3.11

La principal ventaja de Fitero es la proximidad entre numerosos destinos cotidianos. La compacidad del núcleo, la centralidad de San Raimundo y la localización del colegio permiten orientar el modelo hacia los desplazamientos a pie. El condicionante principal reside en la calidad y continuidad del recorrido: las secciones estrechas, los cruces y la competencia con el estacionamiento pueden reducir esa ventaja. La presencia de población mayor refuerza el valor de una red accesible que preserve autonomía, acompañamiento y acceso a servicios.

El entorno Monasterio–Ayuntamiento, San Raimundo y Molino concentra la relación más directa entre movilidad y calidad urbana. Las mejoras peatonales ejecutadas constituyen una base favorable, mientras que las demandas sobre aparcamiento, acceso al patrimonio y recuperación de espacio expresan prioridades diferentes sobre un recurso limitado. Las aportaciones del formulario y los paneles se incorporan como evidencia cualitativa; no demuestran un déficit global de plazas, velocidades medidas ni una opinión representativa de toda la población.

La movilidad exterior requiere una respuesta distinta. Cintruénigo articula servicios de proximidad; Tudela y Corella incorporan destinos sanitarios y educativos de mayor alcance; Balneario y polígono generan conexiones dentro del propio término municipal. NBUS, el taxi y «Voy y Vengo» aportan recursos con funciones específicas. La planificación C-11 y RN24 ofrece respaldo para mejorar las conexiones activas, sin convertir los caminos existentes, los arcenes o los trazados previstos en infraestructuras ciclistas ya ejecutadas.

El modelo combina gestión municipal y coordinación territorial. Dentro del núcleo, ordenar circulación y estacionamiento permite proteger recorridos y aprovechar mejor la sección disponible. En las conexiones exteriores, la continuidad depende también de Cintruénigo, del Gobierno de Navarra y de los agentes económicos. La bicicleta eléctrica y la electrificación amplían las opciones, pero su contribución resulta mayor cuando se vinculan a accesibilidad, transporte colectivo y reducción del uso individual del automóvil.

Retos prioritarios derivados del diagnóstico

El análisis de eficiencia, las matrices sectoriales, la participación y el DAFO permiten concretar finalmente los retos que deberán encontrar respuesta en el marco estratégico y en el Plan de Acción.

Los diez retos constituyen el principal resultado operativo del diagnóstico y permiten establecer una transición directa entre los problemas y oportunidades identificados y las decisiones que se adoptarán posteriormente. La formulación anterior del diagnóstico ya planteaba estos retos como el puente final hacia el marco estratégico.

R1. Hacer de la movilidad peatonal la base de los desplazamientos de proximidad, mejorando continuidad, accesibilidad, seguridad y confort.

R2. Garantizar una movilidad accesible e inclusiva, prestando especial atención a personas mayores, personas con discapacidad, infancia y población sin vehículo disponible.

R3. Mejorar la seguridad vial y la convivencia entre modos, mediante jerarquización viaria, calmado del tráfico y tratamiento de los ámbitos con mayor presencia peatonal.

R4. Convertir la bicicleta y la bicicleta eléctrica en alternativas reales para desplazamientos de corta y media distancia, desarrollando tanto la movilidad interna como las conexiones con Balneario, áreas de actividad y Cintruénigo.

R5. Mejorar las alternativas al vehículo privado en los desplazamientos exteriores, reforzando la utilidad del transporte público y estudiando soluciones complementarias adaptadas a la demanda.

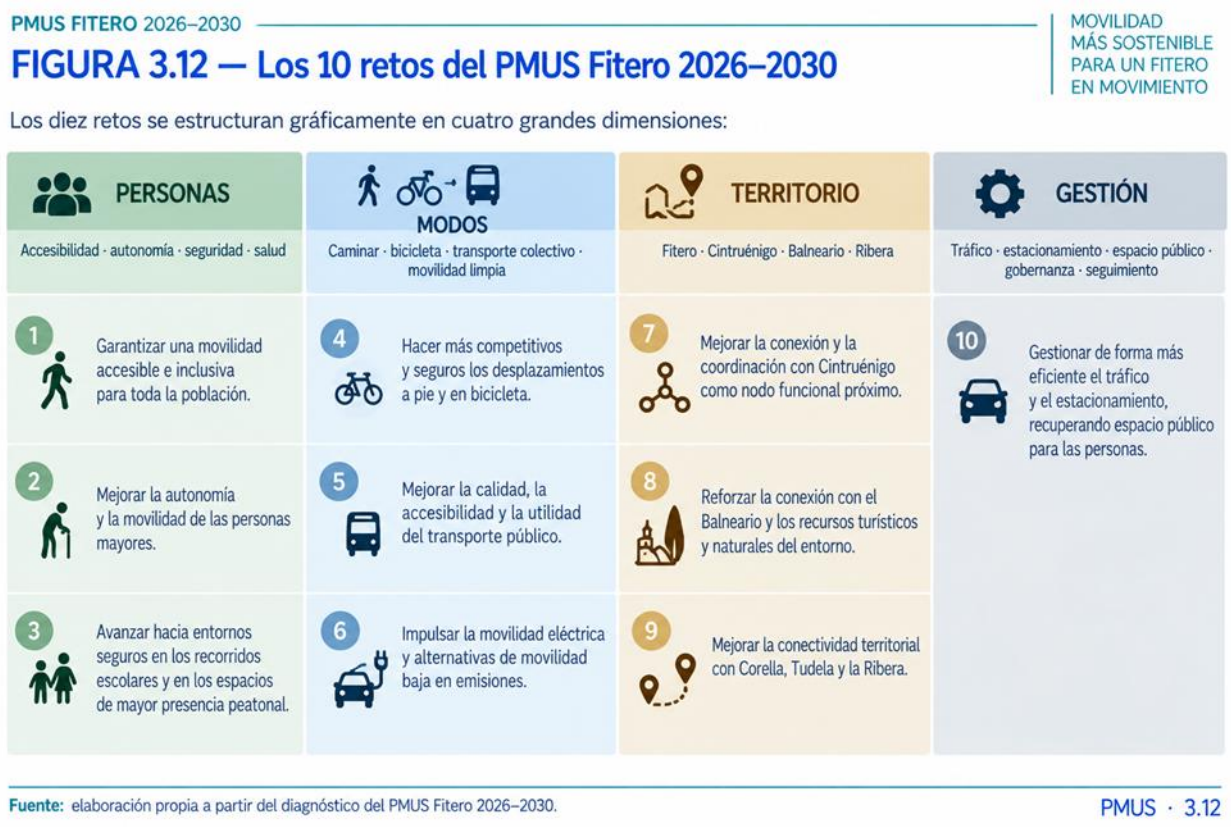
R6. Optimizar el tráfico, el estacionamiento y la distribución de mercancías, compatibilizando las necesidades de residentes, actividad económica y visitantes con la accesibilidad y la calidad del espacio público.

R7. Favorecer el calmado del tráfico de vehículos y una movilidad energéticamente más eficiente y de menores emisiones, combinando regulación, cambio modal y electrificación.

R8. Integrar movilidad cotidiana, espacio público, actividad económica, patrimonio y turismo, aprovechando especialmente el Monasterio y el Balneario como elementos capaces de generar mejoras urbanas y territoriales.

R9. Consolidar la relación Fitero–Cintruénigo como eje específico de conectividad territorial sostenible, incorporando movilidad activa, transporte, acceso a servicios y coordinación institucional.

R10. Implantar un modelo de gestión, participación y seguimiento estable, basado en actuaciones programadas e indicadores sencillos de ejecución e impacto que puedan actualizarse periódicamente.



Esta agrupación permite visualizar que los retos no constituyen diez líneas independientes. Se relacionan entre sí y requieren actuaciones transversales capaces de producir efectos simultáneos sobre personas, modos, territorio y gestión.

Síntesis: del diagnóstico al Plan de Acción

El análisis realizado muestra que el principal margen de optimización de la movilidad de Fitero no depende de una única gran infraestructura, sino de la capacidad para coordinar y hacer funcionar mejor un conjunto de activos existentes: una escala urbana favorable, concentración de equipamientos, proximidad de Cintruénigo, conexiones territoriales, patrimonio y destinos singulares, red de caminos, transporte colectivo, espacio público y capacidad municipal de intervención.

La prioridad consiste en transformar estos elementos en un sistema coherente. Mejorar una acera debe contribuir a completar un itinerario; reorganizar el estacionamiento debe resolver necesidades sin generar nuevos conflictos; calmar el tráfico debe facilitar caminar y pedalear; una conexión ciclista debe alcanzar destinos útiles; el transporte público debe valorarse por los desplazamientos que permite resolver; y la electrificación debe complementar, y no sustituir, el cambio modal.

Esta lectura introduce además un criterio de eficiencia de la inversión pública. Las actuaciones capaces de producir simultáneamente mejoras de accesibilidad, seguridad, movilidad activa, calidad del espacio público, salud y adaptación climática presentan un interés especial. Del mismo modo, determinadas medidas de gestión, regulación, información, coordinación o señalización pueden proporcionar resultados relevantes sin requerir necesariamente grandes inversiones físicas.

El diagnóstico permite establecer así una secuencia de planificación clara:



La priorización se fundamenta en la magnitud del problema, el número y tipo de colectivos beneficiados, la viabilidad técnica y competencial, el coste, la capacidad de generar continuidad en la red y la contribución al modelo de movilidad. Este criterio diferencia actuaciones estructurantes de medidas complementarias y permite programarlas de acuerdo con los recursos municipales y supramunicipales disponibles.

De este modo, el Plan de Acción no constituirá un catálogo independiente de propuestas, sino la respuesta directa, trazable y programada a las necesidades y oportunidades acreditadas durante el diagnóstico y contrastadas mediante el proceso de participación de Fitero.

4.

PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y GOBERNANZA

PMUS FITERO 2026–2030
Ayuntamiento de Fitero · Navarra

La movilidad sostenible constituye una política transversal que afecta de manera directa a la vida cotidiana, al acceso a los servicios, a la actividad económica, al uso del espacio público y a las relaciones entre Fitero y su entorno. Por ello, la elaboración del PMUS no se ha planteado exclusivamente como un ejercicio técnico, sino como un proceso en el que el análisis de datos, la información territorial y la planificación se complementan con el **conocimiento cotidiano de las personas que viven, trabajan, utilizan los servicios o se desplazan por el municipio**.

La participación desarrollada durante la elaboración del Plan ha permitido incorporar necesidades, percepciones y propuestas que complementan el diagnóstico técnico. Al mismo tiempo, el PMUS requiere una estructura de gobernanza capaz de transformar posteriormente objetivos y actuaciones en decisiones, proyectos e inversiones concretas.

El capítulo se articula, por tanto, en dos dimensiones complementarias: el **proceso participativo desarrollado durante la elaboración del PMUS** y el **modelo de gobernanza necesario para impulsar su implementación durante el periodo 2026–2030**.

Proceso participativo de la ciudadanía

La participación ciudadana se ha concebido como un elemento transversal del PMUS y no como una consulta aislada al final de su elaboración. Su función principal ha sido **contrastar el diagnóstico técnico con la experiencia cotidiana, identificar necesidades no suficientemente visibles en las fuentes estadísticas y recoger propuestas que puedan posteriormente ser evaluadas y, cuando resulten adecuadas, incorporadas al Plan de Acción**.

El proceso ha combinado dos instrumentos principales: un **formulario abierto de participación** y una **sesión presencial celebrada el 2 de septiembre de 2026**. Ambos mecanismos han utilizado formatos diferentes y complementarios: el primero ha permitido recoger aportaciones individuales de manera abierta y el segundo ha favorecido la reflexión colectiva y estructurada sobre los principales ámbitos de movilidad.

Formulario de participación

El formulario permitió que residentes y otras personas vinculadas con Fitero trasladaran necesidades y propuestas relacionadas con la movilidad sostenible. El archivo consolidado registra **26 aportaciones y 24 participantes identificados distintos**, una vez normalizados los registros. Esta diferenciación es relevante porque una misma persona podía realizar más de una aportación y, por tanto, número de propuestas y número de participantes no son magnitudes equivalentes.

El formulario no constituye una encuesta representativa de la población de Fitero y sus resultados **no se utilizan para calcular reparto modal ni para extrapolar porcentajes de opinión al conjunto del municipio**. Su valor es fundamentalmente cualitativo: identificar problemas percibidos, detectar ámbitos de interés y contrastarlos con el resto de evidencias utilizadas en el diagnóstico.

La lectura conjunta de las aportaciones permite reconocer varios ámbitos recurrentes: **estacionamiento y utilización de la vía pública; accesibilidad y condiciones de aceras y recorridos; calmado de tráfico, velocidad y seguridad vial; movilidad ciclista; conexión con el Balneario; transporte público; y movilidad eléctrica y sostenible**.

Las aportaciones muestran, además, posiciones que no siempre apuntan hacia una misma solución o hacia la necesaria promoción de la movilidad sostenible.

En estacionamiento, por ejemplo, aparecen demandas relacionadas con incrementar la disponibilidad de plazas, mejorar su delimitación, reforzar el cumplimiento de las normas, favorecer una mayor rotación o reorganizar determinados espacios para reducir la presencia de vehículos. Esta diversidad constituye información relevante para el Plan: evidencia que el problema no puede abordarse únicamente desde el número total de plazas, sino desde **su distribución, utilización, regulación y relación con otros usos del espacio público**.

En movilidad activa aparecen propuestas para favorecer el uso cotidiano de la bicicleta y mejorar conexiones, especialmente en relación con el Balneario, mientras que las aportaciones sobre accesibilidad inciden en la necesidad de mejorar las condiciones de calles, aceras y recorridos peatonales. El formulario recoge también propuestas relativas a la reorganización de la circulación en determinadas calles y al calmado del tráfico.

Estas contribuciones han sido utilizadas como **señales cualitativas que complementan el diagnóstico**, evitando transformar automáticamente una percepción o propuesta individual en una conclusión técnica o en una actuación.

PMUS FITERO 2026–2030

MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE PARA UN FITERO EN MOVIMIENTO

TABLA 4.1 — Principales ámbitos de la participación ciudadana

ÁMBITO	PRINCIPALES CUESTIONES PLANTEADAS	TRATAMIENTO EN EL PMUS
Accesibilidad	Aceras, barreras, rampas, continuidad de recorridos y acceso a destinos	Itinerarios accesibles, mejora de rampas y mejora del espacio peatonal
Movilidad peatonal	Seguridad, continuidad y calidad de los recorridos	Red peatonal prioritaria
Bicicleta	Uso cotidiano, conexiones y bicicleta eléctrica	Red de movilidad activa y conexiones territoriales
Tráfico y seguridad vial	Velocidad, circulación y convivencia entre modos	Jerarquización, calmado y seguridad vial
Estacionamiento	Disponibilidad, delimitación, rotación, cumplimiento y localización	Gestión y ordenación diferenciada
Balneario	Condiciones y conexión del recorrido	Análisis de conexión sostenible en bici núcleo–Balneario
Transporte público	Conexiones y alternativas al automóvil	Mejora de accesibilidad, información y conectividad
Movilidad eléctrica	Recarga, electrificación y nuevas alternativas	Transición energética y movilidad de bajas emisiones
Espacio público	Relación entre vehículos, peatones, estancia y calidad urbana	Redistribución selectiva y mejora de espacios

Fuente: elaboración propia a partir del proceso participativo del PMUS Fitero 2026–2030. PMUS · 4.1

Sesión presencial de participación

El segundo instrumento fue la **sesión presencial celebrada el 2 de septiembre de 2026**, diseñada para complementar el formulario y generar una reflexión estructurada sobre el modelo de movilidad de Fitero.

La sesión partió de un principio metodológico sencillo: **el diagnóstico técnico constituye una parte del PMUS, pero la experiencia cotidiana de quienes conocen y utilizan el municipio proporciona información complementaria imprescindible**.

El trabajo se organizó en torno a cuatro ámbitos:

Accesibilidad · **Movilidad peatonal y ciclista + tráfico** · **Estacionamiento y transporte público** · **Movilidad eléctrica y sostenible**.

Cada grupo trabajó sobre tres preguntas comunes:

¿Qué hay que mejorar? - Problemas, dificultades o necesidades.

¿Qué se está haciendo bien? - Elementos positivos que conviene mantener o reforzar.

¿Qué acciones concretas deberían desarrollarse? - Posibles medidas para los próximos años.

Este planteamiento tiene una ventaja metodológica importante: **evita construir el PMUS únicamente a partir de deficiencias**. Reconocer los elementos que funcionan permite conservarlos, reforzarlos y evitar que una actuación dirigida a resolver un problema deteriore involuntariamente otro aspecto valorado positivamente.



Los resultados se recogieron en los cuatro paneles de participación y se pusieron en común mediante portavoces de los grupos. La dinámica fue concebida expresamente para finalizar con **prioridades y propuestas susceptibles de incorporarse al proceso de elaboración del Plan**, y la documentación de la sesión establecía posteriormente la secuencia diagnóstico + participación → propuestas → Plan de Acción → aprobación municipal.

Integración de las aportaciones en el PMUS

La participación no sustituye la evidencia técnica, pero tampoco constituye un elemento meramente informativo. Su incorporación se realiza mediante un sistema de **contraste y trazabilidad**.

El procedimiento diferencia tres situaciones:

Coincidencia. Una cuestión identificada durante la participación encuentra respaldo adicional en datos, cartografía, observación o información administrativa. En estos casos aumenta la consistencia del diagnóstico.

Necesidad de contraste. La participación identifica una situación suficientemente concreta para ser considerada, pero cuya intensidad, localización o alcance no puede determinarse con la información disponible. En estos casos se incorpora como elemento que requiere comprobación o estudio.

Propuesta. La ciudadanía plantea directamente una solución. La propuesta se analiza posteriormente atendiendo a criterios de seguridad, accesibilidad, viabilidad técnica, competencias, coste, impacto y coherencia con el modelo general de movilidad.

Este sistema evita dos extremos: **ignorar las aportaciones que no disponen inicialmente de datos cuantitativos o incorporar automáticamente cualquier propuesta sin evaluación técnica**.

El tratamiento posterior permitirá clasificar las aportaciones como **incorporadas, parcialmente incorporadas, pendientes de estudio o no incorporadas**, justificando la decisión cuando corresponda. La metodología original del PMUS ya establecía expresamente este criterio de trazabilidad entre participación y decisiones.

La participación desarrollada constituye así una fuente directa para el **Plan de Acción 2026–2030**. Las propuestas ciudadanas no se trasladarán literalmente a las fichas, sino que se cruzarán con el diagnóstico, las competencias municipales, la planificación supramunicipal, la viabilidad técnica y económica y el conjunto de objetivos estratégicos.

De esta forma, el proceso participativo se integra en la lógica completa del PMUS:

ESCUCHAR → CONTRASTAR → PRIORIZAR → ACTUAR → EVALUAR

La participación no finaliza, por tanto, con la aprobación del documento. Durante su implementación será conveniente mantener mecanismos proporcionados de información y contraste, especialmente ante actuaciones que modifiquen de forma significativa el tráfico, el estacionamiento, la accesibilidad o la distribución del espacio público.

Gobernanza e implementación

La aprobación de un PMUS no garantiza por sí misma la transformación del modelo de movilidad. Su efectividad dependerá de la **capacidad para convertir objetivos y actuaciones en decisiones, proyectos, financiación, coordinación administrativa y seguimiento continuado**. La gobernanza constituye, por tanto, una condición necesaria para que el Plan de Acción 2026–2030 pueda desarrollarse de forma realista.

En Fitero, el modelo debe ser deliberadamente **sencillo, operativo y proporcionado a la escala municipal**. No resulta necesario crear una estructura administrativa compleja o independiente, sino establecer un mecanismo estable que permita impulsar las actuaciones, resolver necesidades de coordinación y aprovechar las oportunidades de financiación y cooperación que puedan surgir durante la vigencia del Plan.

El **Ayuntamiento de Fitero** debe ejercer el liderazgo del PMUS. Como administración más próxima al territorio, le corresponde impulsar su ejecución, incorporar progresivamente las actuaciones a la programación municipal, coordinar las diferentes áreas municipales implicadas y realizar el seguimiento de los resultados. El carácter transversal de la movilidad exige que las decisiones no se limiten exclusivamente al tráfico: urbanismo, obras, accesibilidad, medio ambiente, servicios, actividad económica, turismo, seguridad y espacio público pueden intervenir en distintas actuaciones.

Este liderazgo municipal debe complementarse con una relación estable con el **Gobierno de Navarra**, cuya participación resulta especialmente relevante en aquellos ámbitos que exceden las competencias municipales. La propia red viaria del diagnóstico incluye corredores de distinta titularidad, circunstancia que obliga a diferenciar las responsabilidades municipales de las correspondientes a otras administraciones.

El Gobierno de Navarra constituye además un agente clave en materias como **carreteras, transporte público, movilidad activa, accesibilidad, transición energética, planificación territorial y coordinación supramunicipal**, además de desempeñar un papel fundamental en el apoyo económico a inversiones locales mediante convocatorias, programas y otras líneas de financiación.

Una tercera pieza de interés es el **Consorcio EDER**, como entidad de desarrollo de la Ribera de Navarra. Su escala territorial permite incorporar al seguimiento una perspectiva que trasciende los límites municipales y resulta particularmente útil para cuestiones relacionadas con movilidad intermunicipal, actividad económica, sostenibilidad, cooperación territorial, captación de financiación y desarrollo de proyectos compartidos.

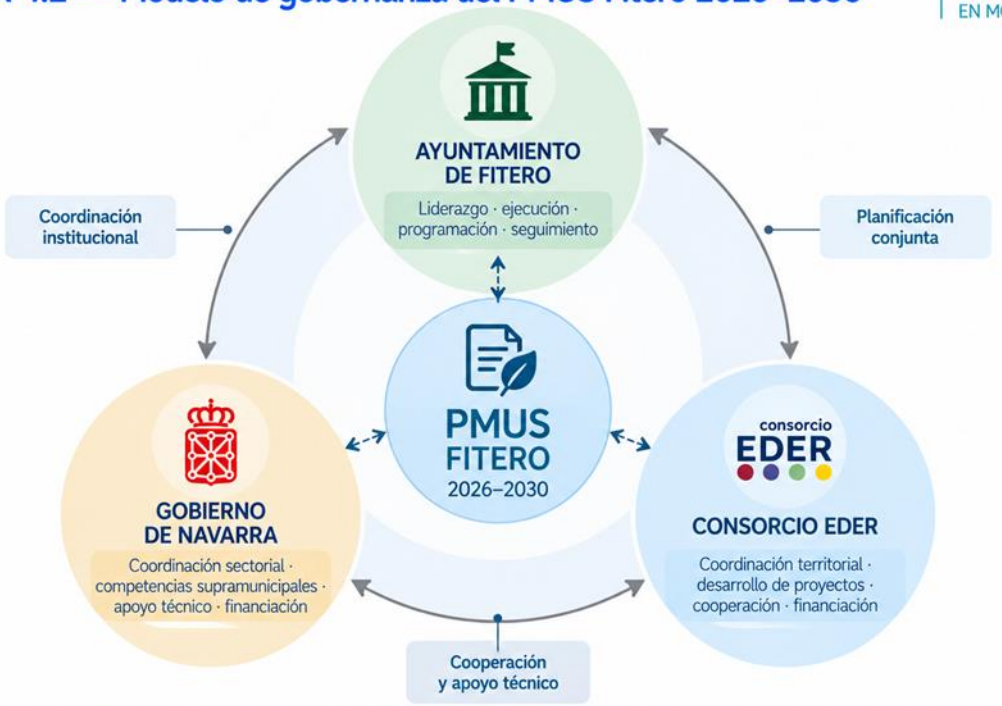
Esta dimensión territorial es especialmente relevante para Fitero. Parte de los retos identificados no pueden resolverse exclusivamente mediante actuaciones dentro del casco urbano: la relación con **Cintruénigo**, las conexiones con Corella y Tudela, el acceso al Balneario, las áreas de actividad, el transporte colectivo o determinados corredores de movilidad activa requieren cooperación con otros agentes y administraciones.

Por ello, se propone como modelo de referencia la creación de una **Mesa de Gobernanza e Implementación del PMUS de Fitero**, de carácter técnico y operativo, articulada inicialmente en torno a tres agentes principales:

PMUS FITERO 2026–2030

FIGURA 4.2 — Modelo de gobernanza del PMUS Fitero 2026–2030

MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE PARA UN FITERO EN MOVIMIENTO



Fuente: elaboración propia a partir del marco institucional del PMUS Fitero 2026–2030.

PMUS · 4.2

La Mesa no tendría que configurarse necesariamente como un nuevo órgano administrativo formal. Puede funcionar como un **espacio periódico de coordinación**, activándose con mayor intensidad en momentos relevantes: programación anual, preparación de proyectos, búsqueda de financiación, desarrollo de actuaciones supramunicipales y evaluación del grado de ejecución.

El Ayuntamiento mantendría en todo caso el liderazgo y la responsabilidad sobre el PMUS. La participación del Gobierno de Navarra y de Consorcio EDER permitiría reforzar su capacidad de implementación, facilitar la coordinación con políticas territoriales más amplias e identificar oportunidades para actuaciones que excedan la capacidad o competencia exclusivamente municipal.

La composición podrá ampliarse cuando la naturaleza de una actuación lo requiera. En proyectos relacionados con la conexión Fitero–Cintruénigo, por ejemplo, deberá incorporarse el **Ayuntamiento de Cintruénigo**; y determinadas actuaciones podrán requerir la participación de operadores de transporte, gestores de carreteras, agentes económicos, centros educativos, asociaciones, colectivos sociales u otras entidades.

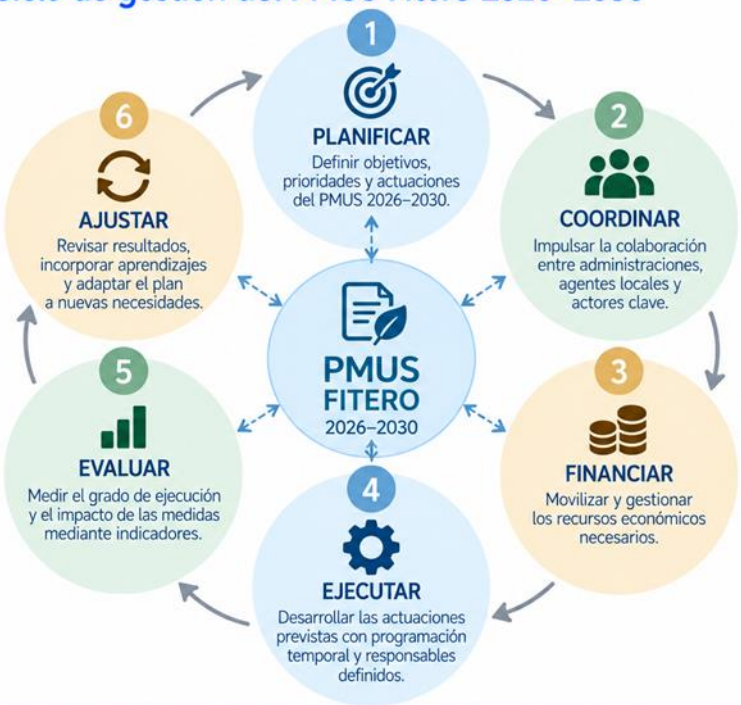
La gobernanza debe estar además vinculada a la programación y evaluación. De forma periódica deberá revisarse el **estado de las actuaciones, dificultades encontradas, necesidades de financiación, oportunidades surgidas y evolución de los indicadores**. Este seguimiento permitirá modificar prioridades cuando cambien las circunstancias sin perder la orientación estratégica del Plan.

El modelo puede resumirse mediante un ciclo continuo:

PMUS FITERO 2026–2030

FIGURA 4.3 — Ciclo de gestión del PMUS Fitero 2026–2030

MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE PARA UN FITERO EN MOVIMIENTO



Fuente: elaboración propia a partir del marco estratégico y metodológico del PMUS Fitero 2026–2030.

PMUS · 4.3

Finalmente, la gobernanza deberá mantener una dimensión de **información y participación ciudadana**. Las actuaciones con efectos relevantes sobre el espacio público, tráfico, estacionamiento o accesibilidad deberán comunicarse adecuadamente y, cuando su alcance lo aconseje, contrastarse con las personas y colectivos afectados.

De esta manera, el PMUS se configura no sólo como un documento de planificación, sino como un **marco estable de trabajo municipal y territorial para el periodo 2026–2030**, liderado por el Ayuntamiento de Fitero y apoyado por una estructura de cooperación capaz de transformar progresivamente el diagnóstico y los objetivos en actuaciones ejecutadas y evaluables.

5.

MODELO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y MARCO ESTRATÉGICO

PMUS FITERO 2026–2030
Ayuntamiento de Fitero · Navarra

El diagnóstico realizado permite pasar de la identificación de problemas, necesidades y oportunidades a la definición del modelo de movilidad que debe orientar las actuaciones del PMUS de Fitero. Este modelo parte de las características específicas del municipio: un núcleo urbano de escala contenida y con numerosos destinos cotidianos próximos, una relación funcional especialmente relevante con Cintruénigo y una dependencia de conexiones exteriores para acceder a determinados servicios, empleos y actividades.

La principal conclusión estratégica deriva precisamente de esta doble condición. Fitero dispone de una escala favorable para incrementar los desplazamientos a pie y en bicicleta dentro del núcleo y hacia determinados destinos próximos, pero necesita simultáneamente mejorar las alternativas al vehículo privado para sus relaciones territoriales. El modelo de movilidad sostenible debe actuar sobre ambas escalas de forma coordinada.

Esta orientación coincide con el enfoque planteado en el Estudio de Movilidad Sostenible de la Ribera de Navarra, que vincula la definición del modelo y sus objetivos con áreas de intervención, programas de actuación y un sistema posterior de evaluación mediante indicadores. Para el PMUS de Fitero esta referencia se utiliza como marco territorial y metodológico, adaptándolo a la escala y características del municipio.

El proceso participativo desarrollado en Fitero refuerza esta orientación. El formulario y la sesión presencial muestran preocupaciones y propuestas relacionadas con las condiciones de las aceras y la accesibilidad, la movilidad peatonal y ciclista, el camino del Balneario, la velocidad del tráfico, el estacionamiento, las conexiones mediante transporte público y la movilidad eléctrica. Las aportaciones no constituyen una muestra estadísticamente representativa, pero aportan conocimiento local y permiten contrastar y orientar las prioridades derivadas del diagnóstico técnico.

El modelo no plantea eliminar el automóvil de la movilidad de Fitero, ni mucho menos, ni restarle la importancia que tiene dentro del modelo de movilidad actual, pero sí reasignarle un papel más centrado en la movilidad sostenible, interurbana e introducir medidas de calmado del tráfico que mejoren el papel que desempeña dentro del nuevo modelo de movilidad sostenible para Fitero.

En un municipio de estas características continuará desempeñando una función relevante, especialmente en determinados desplazamientos exteriores, como decíamos, pero buscando como objetivo el conseguir un sistema más equilibrado: que caminar, usar la bicicleta o recurrir al transporte colectivo sean alternativas efectivas cuando las características del desplazamiento lo permitan y que el vehículo privado se utilice de forma más eficiente y compatible con la calidad del espacio público.

El horizonte estratégico se establece en 2030. El año 2026 constituye la referencia para la elaboración del diagnóstico, la participación y la construcción de la línea base, mientras que el periodo 2027–2030 concentrará el desarrollo principal de las actuaciones. Este horizonte de programación se diferenciará de la vigencia jurídica del instrumento y de los mecanismos de seguimiento y revisión establecidos para el PMUS.

Sobre esta base, la visión del PMUS de Fitero define el modelo de municipio que se pretende alcanzar en 2030, integrando accesibilidad, seguridad vial, movilidad activa, conectividad territorial y calidad del espacio público. Una visión que aprovecha las fortalezas de Fitero y orienta sus oportunidades de mejora hacia una movilidad más equilibrada, saludable y sostenible.

Visión y principios del PMUS

Visión 2030

El PMUS plantea para Fitero la siguiente visión:

> **Fitero 2030, un municipio accesible, seguro, calmado, saludable y conectado, en el que caminar sea la opción natural para muchos desplazamientos de proximidad, y donde la bicicleta, los vehículos 0 emisiones y el transporte colectivo amplíen las alternativas de movilidad, el espacio público favorezca la autonomía y la convivencia y las conexiones con Cintruénigo, el Balneario y el resto del territorio puedan realizarse de forma progresivamente más sostenible.**

La visión incorpora dos escalas complementarias. En la escala urbana, el objetivo es aprovechar la proximidad existente para favorecer los desplazamientos activos y recuperar progresivamente un mayor equilibrio entre circulación, estacionamiento, accesibilidad, estancia y actividad urbana. En la escala territorial, se pretende mejorar las alternativas disponibles para acceder a Cintruénigo, Corella, Tudela y otros destinos relevantes, atendiendo especialmente a las relaciones vinculadas con servicios, salud, educación, empleo y actividad económica.

Principios 2030

1. Las personas y la accesibilidad como referencia.

La planificación de la movilidad debe partir de la posibilidad efectiva de acceder a los destinos cotidianos. La accesibilidad universal, la continuidad de los itinerarios, la extensión de zonas exclusivamente peatonales y la autonomía personal tendrán especial importancia para personas mayores, infancia, personas con movilidad reducida y población que no dispone de vehículo propio.

2. Caminar como modo prioritario para la movilidad de proximidad.

La escala de Fitero permite que numerosos desplazamientos puedan realizarse a pie. El objetivo no será únicamente disponer de aceras, sino configurar itinerarios completos, cómodos, accesibles, seguros y progresivamente más atractivos entre viviendas, equipamientos, comercio y espacios de actividad.

3. Bicicleta y movilidad activa para ampliar la proximidad.

La bicicleta, incluida la bicicleta eléctrica, permite extender el ámbito de los desplazamientos activos. El PMUS considerará tanto la movilidad interna como las conexiones con Cintruénigo, Balneario, áreas de actividad y otros destinos, aprovechando caminos y corredores existentes cuando resulten adecuados y estudiando nuevas soluciones donde sean necesarias.

4. Calmado del tráfico y seguridad vial

La reducción del riesgo y de la percepción de inseguridad constituye una condición para aumentar la movilidad peatonal y ciclista. La velocidad, las calles 20 y 30, los cruces, los accesos a equipamientos y la convivencia entre modos deberán abordarse mediante una combinación de ordenación, diseño urbano, señalización, vigilancia y sensibilización.

Este principio tiene además un respaldo directo en la participación de Fitero, donde se plantearon cuestiones relacionadas con velocidades elevadas, calles estrechas, ordenación de sentidos y medidas de calmado.

5. Espacio público saludable, confortable y adaptado al clima.

La calle no debe entenderse exclusivamente como soporte para circular y estacionar. También es espacio de acceso, estancia, encuentro, comercio y actividad cotidiana. Las actuaciones del PMUS incorporarán, cuando las características del lugar lo permitan, sombra, arbolado, mobiliario, pavimentos adecuados y soluciones que mejoren el confort climático y la calidad del recorrido. Será especialmente relevante en recorridos peatonales, entornos de equipamientos y espacios en los que una reorganización del viario permita mejorar la estancia.

6. Estacionamiento como parte de la gestión del espacio público.

El estacionamiento deberá abordarse conjuntamente con las necesidades de residentes, comercio, visitantes, accesibilidad y movilidad peatonal. La participación evidencia posiciones y necesidades diversas: incremento o mejor aprovechamiento de plazas, señalización y cumplimiento de las zonas autorizadas, mayor rotación y, simultáneamente, reducción del estacionamiento en determinados espacios sensibles. Por ello, el PMUS no parte de una respuesta única de aumentar o reducir plazas, sino de ordenarlas y localizarlas mejor, diferenciando las necesidades de cada ámbito.

7. Conectividad territorial y multimodalidad.

La movilidad cotidiana de Fitero no termina en el límite municipal. La relación con Cintruénigo merece una consideración específica por la proximidad entre ambos municipios y por los servicios y destinos compartidos, pero también con el resto de municipios limítrofes y Tudela. El transporte público, la bicicleta eléctrica, la movilidad compartida y el automóvil deben entenderse como componentes complementarios de un mismo sistema territorial.

8. Descarbonización, transición energética y vehículos 0 emisiones.

La electrificación debe contribuir a reducir el impacto de aquellos desplazamientos motorizados que continúen siendo necesarios, pero no sustituye al cambio modal. La estrategia prioriza primero los desplazamientos evitables o realizables mediante modos activos o colectivos y complementa este enfoque con vehículos más eficientes y una infraestructura de recarga proporcionada a las necesidades reales.

9. Participación, gobernanza colaborativa y seguimiento.

La participación no finalizará con la aprobación del PMUS. Las aportaciones recogidas durante su elaboración deberán poder rastrearse hasta el diagnóstico y, cuando proceda, hasta las actuaciones. La implantación deberá acompañarse de información, sensibilización, participación y evaluación periódica, y el modelo de gobernanza colaborativa propuesto reforzará el despliegue de actuaciones y la transformación de Fitero hacia la movilidad sostenible.

PMUS FITERO 2026–2030

FIGURA 5.1 — Modelo de movilidad sostenible de Fitero 2030

MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE PARA UN FITERO EN MOVIMIENTO



Fuente: elaboración propia a partir del diagnóstico y las propuestas del PMUS Fitero 2026–2030.

PMUS · 5.1

Objetivos estratégicos y específicos

La visión se concreta en objetivos estratégicos destinados a ordenar el posterior Plan de Acción. Cada actuación deberá poder relacionarse con uno o varios de estos objetivos y, posteriormente, con indicadores que permitan comprobar su grado de implantación y sus resultados.

Se establecen por tanto seis objetivos estratégicos.

PMUS FITERO 2026–2030

TABLA 5.1 — Marco estratégico del PMUS Fitero 2026–2030

MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE PARA UN FITERO EN MOVIMIENTO

OBJETIVO ESTRATÉGICO	RESULTADO PERSEGUIDO	ÁMBITOS PRINCIPALES	SEGUIMIENTO
OE1 · Fitero accesible y caminable	Más autonomía, seguridad y confort para todos los desplazamientos	Peatón · accesibilidad universal · espacio público	Red accesible · seguridad vial · confort y calidad del espacio público
OE2 · Movilidad ciclista y activa	Más alternativas para distancias cortas y medias	Núcleo · Balneario · Cintruénigo · red de caminos y rutas	Red de itinerarios · conexiones · equipamientos y servicios
OE3 · Conectividad territorial	Menor dependencia obligada del coche y mayor accesibilidad territorial	Transporte público · movilidad compartida · conexiones intermunicipales	Oferta de servicios · accesibilidad · conectividad con destinos clave
OE4 · Tráfico y estacionamiento	Viario más seguro y equilibrado con una gestión eficiente del estacionamiento	Tráfico · aparcamiento · carga/descarga · ordenación del espacio viario	Seguridad vial · ocupación del aparcamiento · ordenación y regulación
OE5 · Movilidad limpia y resiliente	Menores emisiones y mayor adaptación al cambio climático	Cambio modal · electrificación · energía · clima · turismo sostenible	Energía · emisiones · adaptación · implantación de medidas
OE6 · Gobernanza y evaluación	Implantación efectiva del PMUS como herramienta de gestión municipal	Coordinación · participación · comunicación · seguimiento	Ejecución de actuaciones · impacto en la movilidad · revisión y mejora continua

Fuente: elaboración propia.

PMUS · 5.1

Cada uno de estos seis objetivos estratégicos cuenta con sus objetivos específicos, que posteriormente guiarán el diseño e implementación del plan de acción:

OE1. Hacer de Fitero un municipio más accesible, caminable, seguro y saludable	
ENFOQUE	Este objetivo integra movilidad peatonal, accesibilidad universal, seguridad vial y calidad del espacio público. La proximidad existente constituye una fortaleza que debe convertirse en accesibilidad efectiva.
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	• mejorar la continuidad y accesibilidad de los principales itinerarios peatonales; • actuar sobre barreras, aceras, cruces y puntos de especial dificultad; • mejorar el acceso peatonal a equipamientos y servicios; • reforzar la autonomía de personas mayores, infancia y personas con movilidad reducida; • reducir conflictos y situaciones de riesgo entre tráfico y peatones; • incorporar progresivamente sombra, arbolado, mobiliario y confort climático en los itinerarios y espacios donde resulte viable; • favorecer espacios públicos que permitan caminar, permanecer y desarrollar actividades cotidianas en condiciones adecuadas.

OE2. Desarrollar una red coherente de movilidad ciclista y activa	
ENFOQUE	La bicicleta debe pasar de ser principalmente una opción recreativa a poder desempeñar también una función cotidiana en aquellos recorridos donde las condiciones lo permitan.
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	• favorecer el uso cotidiano de la bicicleta dentro de Fitero; • mejorar la continuidad y seguridad de los recorridos ciclables; • desarrollar la conexión activa Fitero–Cintruénigo; • mejorar la conexión núcleo–Balneario, expresamente señalada también en el proceso participativo; • analizar la conexión con las áreas de actividad económica; • integrar el corredor C-11 y otros itinerarios de la planificación autonómica; • aprovechar la red de caminos y rutas existentes cuando sea compatible con sus características y usos; • facilitar estacionamiento y servicios básicos para bicicletas en destinos estratégicos.

OE3. Mejorar el transporte público y la conectividad territorial	
ENFOQUE	El objetivo es reducir la dependencia obligada del automóvil allí donde existan posibilidades razonables de proporcionar alternativas.
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	• mejorar las posibilidades de desplazamiento entre Fitero y Cintruénigo; • favorecer conexiones funcionales con Corella, Tudela y otros destinos relevantes; • mejorar el acceso mediante transporte colectivo a servicios sanitarios, educativos, administrativos y laborales; • mejorar información, paradas, accesibilidad y comprensión de los servicios existentes; • estudiar alternativas de movilidad compartida o soluciones flexibles donde el transporte regular no cubra adecuadamente las necesidades; • reforzar la coordinación con Gobierno de Navarra, operadores y municipios próximos.

OE4. Conseguir un tráfico más seguro y una gestión más eficiente del estacionamiento y del espacio viario	
ENFOQUE	El diagnóstico y la participación muestran que el estacionamiento constituye una cuestión relevante y, al mismo tiempo, estrechamente relacionada con la movilidad peatonal y la calidad del espacio público.
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	• colmado de tráfico, reducir velocidades y mejorar la seguridad en los puntos y recorridos donde se detecten conflictos; • ordenar sentidos y circulación en calles cuya sección lo aconseje; • mejorar la señalización y delimitación de plazas y zonas reguladas; • favorecer un mayor cumplimiento de la normativa de estacionamiento; • analizar la rotación y utilización prolongada de plazas; • estudiar nuevas bolsas o alternativas de estacionamiento cuando exista necesidad acreditada; • reducir conflictos entre estacionamiento, aceras, vados, contenedores, carga y descarga y accesos; • reconsiderar el estacionamiento en determinados espacios sensibles cuando permita obtener mejoras significativas de accesibilidad, seguridad o calidad urbana.

.

OE5. Reducir los impactos ambientales y avanzar hacia una movilidad resiliente y de bajas emisiones	
ENFOQUE	La transición energética se abordará conjuntamente con el cambio modal y la adaptación del espacio público.
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	• favorecer el desplazamiento a pie, en bicicleta y mediante transporte colectivo; • reducir desplazamientos motorizados evitables; • impulsar la electrificación del parque municipal y privado; • desarrollar infraestructura de recarga proporcionada a la demanda; • incorporar criterios de eficiencia energética a los servicios municipales; • mejorar el confort térmico de los recorridos peatonales; • incorporar vegetación, sombra y soluciones permeables cuando las intervenciones urbanas lo permitan; • integrar movilidad sostenible y acceso turístico al Monasterio, Balneario y recursos del entorno.

OE6. Implantar el PMUS mediante gobernanza, participación, comunicación y evaluación	
ENFOQUE	El PMUS debe convertirse en una herramienta de gestión municipal y no finalizar con la aprobación del documento.
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	• establecer responsables para la ejecución y seguimiento de las actuaciones; • coordinar las medidas que afecten a diferentes áreas municipales; • establecer mecanismos específicos de cooperación Fitero–Cintruénigo; • coordinar las actuaciones supramunicipales con Gobierno de Navarra y otros titulares; • mantener canales de participación durante la ejecución; • desarrollar acciones de información y sensibilización que acompañen los cambios de movilidad; • establecer indicadores de implantación e impacto; • realizar evaluaciones periódicas y aplicar medidas correctoras cuando sea necesario.

Escenarios de movilidad

Los escenarios permiten comparar diferentes trayectorias de evolución y justificar el modelo de movilidad seleccionado. No deben entenderse como predicciones exactas del número de desplazamientos futuros.

El PMUS de Antsoáin dispone de información suficiente para establecer metas cuantificadas sobre reparto modal, espacio peatonal, calles de prioridad peatonal, red ciclable, seguridad vial o electrificación. Ese planteamiento constituye una referencia metodológica útil, pero no resulta correcto trasladar automáticamente sus porcentajes a Fitero.

En Fitero se adoptará inicialmente un enfoque basado en dirección de cambio + indicadores + metas verificables cuando exista línea base. El capítulo 9 podrá incorporar metas cuantitativas para aquellos indicadores cuyo valor inicial pueda determinarse de forma fiable durante el cierre del PMUS.

Se establecen tres escenarios.

Escenario 0. Fitero tendencial

Representa la evolución de la movilidad sin una intervención coordinada del PMUS, manteniendo fundamentalmente las infraestructuras, servicios y pautas existentes y desarrollando únicamente actuaciones ordinarias o puntuales.

La escala urbana seguiría haciendo posible numerosos desplazamientos a pie, pero persistirían discontinuidades de accesibilidad, problemas de confort y determinados conflictos con el tráfico y el estacionamiento.

La bicicleta mantendría principalmente su función recreativa y las conexiones territoriales activas continuarían dependiendo de itinerarios cuya continuidad, seguridad o adecuación funcional es desigual.

Las relaciones con Cintruénigo, Corella, Tudela y otros destinos seguirían condicionadas por la oferta existente de transporte público y por una utilización significativa del automóvil.

Las actuaciones de accesibilidad, estacionamiento, espacio público, electrificación o movilidad activa podrían producirse de forma aislada, con menor capacidad para generar una transformación acumulativa del sistema.

Escenario 1. Mejorando Fitero

Este escenario supone desarrollar actuaciones concretas de mejora de la movilidad urbana, avanzando hacia un municipio más accesible, seguro y sostenible, pero sin alcanzar una integración completa entre los diferentes componentes del sistema. Las intervenciones responderían a necesidades identificadas en el diagnóstico, aunque su ejecución tendría un carácter principalmente sectorial.

En Fitero, este escenario podría materializarse mediante mejoras de aceras, rebajes y cruces peatonales en el Paseo de San Raimundo y los accesos al Colegio Juan de Palafox; calmado del tráfico en el eje Lejalde–carretera de los Baños; reordenación del estacionamiento en calle Molino y el entorno Monasterio–Ayuntamiento; acondicionamiento del camino del Balneario; ampliación de aparcabicicletas y puntos de recarga; o mejoras en las paradas y la información del transporte público.

Estas actuaciones producirían beneficios en accesibilidad, seguridad vial y calidad del espacio público. Sin embargo, su impacto global estaría condicionado por la falta de continuidad entre ellas. La mejora de las aceras de San Raimundo perdería funcionalidad sin una conexión adecuada con los recorridos escolares y equipamientos; el camino del Balneario tendría un alcance limitado sin resolver su acceso seguro al núcleo; y las nuevas bolsas de aparcamiento podrían desplazar los conflictos si no se coordinasen con la circulación y la recuperación peatonal del centro. Asimismo, la electrificación reduciría emisiones, pero no resolvería por sí sola la dependencia del automóvil en los desplazamientos exteriores.

Escenario 2. Modelo objetivo PMUS Fitero 2030

El escenario objetivo desarrolla coordinadamente los seis objetivos estratégicos y constituye la referencia para el Plan de Acción 2027–2030.

En el núcleo urbano, se orienta hacia una red peatonal continua, accesible, segura y confortable, conectando áreas residenciales, centro, equipamientos, comercio y espacios públicos. Las actuaciones de calmado, accesibilidad y reorganización del viario se conciben como partes de una misma estrategia.

La bicicleta amplía progresivamente su función, incorporándose tanto a desplazamientos internos como a relaciones de distancia intermedia. Las conexiones Fitero–Cintruénigo, Fitero–Balneario y Fitero–áreas de actividad adquieren una consideración específica, junto con la integración de los corredores y rutas existentes.

El transporte público y las alternativas compartidas se orientan a facilitar el acceso a destinos exteriores, especialmente aquellos relacionados con salud, educación, empleo y servicios.

La gestión del estacionamiento deja de plantearse exclusivamente en términos de número de plazas y pasa a considerar localización, utilización, rotación, accesibilidad y relación con el espacio público. Esto permitirá combinar nuevas soluciones de estacionamiento donde sean necesarias con la recuperación selectiva de espacio en ámbitos donde exista una mayor necesidad peatonal, patrimonial o urbana.

El espacio público incorpora progresivamente criterios de salud y adaptación climática, favoreciendo sombra, vegetación, confort y estancia cuando las características físicas y las actuaciones previstas lo permitan.

La electrificación complementa el cambio modal: aquellos desplazamientos que sigan requiriendo vehículos motorizados deberán evolucionar progresivamente hacia tecnologías de menor impacto.

Finalmente, la participación se mantiene durante la ejecución. Las propuestas surgidas del formulario y de la sesión presencial se trasladarán como actuaciones a evaluar, diferenciando aquellas respaldadas directamente por el diagnóstico, aquellas que requieren comprobación adicional y aquellas cuya implantación depende de viabilidad técnica, económica o competencial.

El escenario objetivo no implica ejecutar todas las actuaciones simultáneamente. El Plan de Acción establecerá prioridades, fases, presupuesto, responsables, financiación, indicadores y condiciones previas, diferenciando medidas directamente ejecutables por el Ayuntamiento de aquellas que requieran proyectos, autorizaciones o acuerdos con otras administraciones.

El modelo de movilidad perseguido puede sintetizarse finalmente en una transición:

PMUS FITERO 2026–2030

FIGURA — TRANSICIÓN DEL MODELO DE MOVILIDAD DE FITERO

MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE PARA UN FITERO EN MOVIMIENTO



Fuente: elaboración propia a partir del diagnóstico del PMUS Fitero 2026–2030.

PMUS · 4.1

6.

PLAN DE ACCIÓN 2026–2030

PMUS FITERO 2026–2030
Ayuntamiento de Fitero · Navarra

El Plan de Acción constituye la traducción operativa del diagnóstico y del marco estratégico del PMUS de Fitero. Su finalidad es determinar **qué debe hacerse en Fitero durante el periodo 2026–2030 para avanzar hacia un modelo de movilidad más accesible, seguro, sostenible y conectado**, estableciendo una cartera concreta de intervenciones sobre el espacio público, la red viaria, el estacionamiento, la movilidad peatonal y ciclista, el transporte público, las conexiones territoriales y la movilidad eléctrica.

El Plan parte de las características específicas del municipio: la escala compacta del núcleo urbano; la concentración de equipamientos y servicios; la presencia del Monasterio de Santa María la Real dentro del tejido urbano; la relación entre el núcleo y el Balneario; la existencia de calles de sección reducida; las problemáticas puntuales entre circulación, estacionamiento y movilidad peatonal; la dependencia del automóvil para una parte de los desplazamientos exteriores; y la estrecha relación funcional con Cintruénigo y, a otra escala, con Corella y Tudela.

La actuación sobre la movilidad se plantea, por tanto, desde dos escalas complementarias. En la **escala urbana**, el objetivo principal es que los desplazamientos de proximidad puedan realizarse de forma segura y accesible, favoreciendo caminar y utilizar la bicicleta, promoviendo el calmado de tráfico y mejorando la convivencia entre los distintos usos del espacio público. En la **escala territorial**, se persigue ampliar las alternativas al automóvil individual y mejorar las conexiones, principalmente sostenibles, de Fitero con Cintruénigo, Corella, Tudela, el Balneario y las áreas de actividad.

El Plan se estructura mediante una secuencia sencilla:

PRIORIDADES → LÍNEAS ESTRATÉGICAS → ACTUACIONES → PROGRAMACIÓN → SEGUIMIENTO

Las actuaciones previstas incluyen intervenciones físicas, medidas de ordenación y gestión, nuevos equipamientos, señalización, coordinación de servicios y estudios técnicos previos cuando la definición de la solución requiera un análisis específico. Su desarrollo detallado se realizará mediante las fichas de actuación del apartado 6.3.

Estructura y prioridades

El Plan de Acción se organiza en **seis líneas estratégicas**, concebidas como ámbitos complementarios de intervención. Cada línea agrupa actuaciones concretas y territorializadas, evitando una planificación basada en medidas genéricas o independientes entre sí.

Una misma actuación puede contribuir simultáneamente a varios objetivos. La ampliación de una acera puede mejorar accesibilidad y seguridad vial; la reorganización del estacionamiento puede liberar espacio público y mejorar la actividad comercial; una conexión ciclista puede atender desplazamientos cotidianos, laborales y turísticos; y la mejora de una parada de autobús puede incrementar la autonomía de jóvenes, personas mayores y población sin vehículo.

La selección y programación de las actuaciones responderá principalmente a cinco criterios: **seguridad y accesibilidad; capacidad para resolver problemas identificados; número y características de las personas y destinos beneficiados; viabilidad técnica y económica; y capacidad para producir beneficios simultáneos sobre distintos modos de movilidad y sobre la calidad del espacio público.**

Prioridad 1. Crear una red peatonal amplia, continua y accesible

La intervención debe concentrarse inicialmente en los recorridos que conectan los principales destinos cotidianos: Ayuntamiento, Monasterio, consultorio, Colegio Juan de Palafox, residencia San Raimundo, instalaciones deportivas, piscinas, comercio y espacios públicos.

La prioridad no es actuar indiscriminadamente sobre todas las calles, sino construir progresivamente una **red principal accesible**, resolviendo discontinuidades, barreras, cruces, pavimentos, anchuras insuficientes y puntos de especial dificultad.

Prioridad 2. Reducir velocidad, calmar el tráfico y mejorar la seguridad vial

Los accesos al núcleo, las calles estrechas, los entornos de equipamientos y los espacios con elevada presencia peatonal requieren un tratamiento específico.

La estrategia combinará calmado del tráfico, jerarquización viaria, calles 20 y 30, posibles sentidos únicos, mejora de cruces, pasos de cebra en plataforma y adaptación de la velocidad a las características de cada calle, con especial atención al acceso desde la carretera de los Baños y calle Lejalde y a los entornos del colegio, residencia, instalaciones deportivas y centro urbano.

Prioridad 3. Optimizar el estacionamiento y recuperar espacio público

El estacionamiento debe gestionarse de forma diferenciada según las características de cada zona. Será necesario mejorar la delimitación y utilización de las plazas existentes, favorecer la rotación, proteger vados y reservas, ordenar carga y descarga y analizar nuevas bolsas (especialmente en entradas y salidas de la localidad) allí donde exista necesidad y disponibilidad.

Paralelamente, determinados espacios de especial valor urbano y patrimonial, especialmente el entorno del Monasterio, deben reducir progresivamente los conflictos entre estacionamiento, accesibilidad, movilidad peatonal, actividad turística y estancia.

Prioridad 4. Desarrollar la movilidad ciclista y las conexiones activas

La bicicleta y, particularmente, la bicicleta eléctrica pueden cubrir una parte mayor de los desplazamientos de corta y media distancia.

La estrategia debe combinar itinerarios urbanos de baja velocidad, carriles bici, aparcabicicletas, estacionamiento ciclista seguro y conexiones hacia el Balneario, las áreas de actividad y Cintruénigo, aprovechando infraestructuras y caminos existentes cuando sus condiciones permitan ofrecer recorridos suficientemente seguros.

Prioridad 5. Mejorar los desplazamientos interurbanos y territoriales

Una parte de las necesidades de movilidad de Fitero se encuentra fuera del municipio. Cintruénigo constituye el primer nodo exterior de proximidad, mientras que Corella y especialmente Tudela concentran otros servicios, formación, empleo y equipamientos.

El Plan deberá mejorar el acceso al transporte público, sus paradas e información y promover soluciones complementarias para desplazamientos que no puedan resolverse adecuadamente mediante el servicio regular.

Prioridad 6. Integrar movilidad sostenible, patrimonio, turismo y transición energética

El Monasterio, el Balneario, el centro urbano con su red institucional y de servicios, la Ruta Saludable y Cultural del Alhama y los espacios naturales permiten vincular movilidad cotidiana, movilidad sostenible, actividad económica, patrimonio y turismo.

La mejora de las conexiones peatonales y ciclistas, el estacionamiento ordenado, la orientación, los aparcabicicletas y la recarga eléctrica deben configurarse como partes de un mismo sistema y no como intervenciones independientes.

Líneas y actuaciones estratégicas

LÍNEA 1. FITERO ACCESIBLE, PEATONAL Y CON ESPACIOS PÚBLICOS DE CALIDAD

La primera línea persigue que caminar sea la forma más sencilla y segura de realizar buena parte de los desplazamientos internos de Fitero. La actuación se concentrará en una red prioritaria que conecte viviendas, equipamientos, comercio, espacios públicos y patrimonio, resolviendo progresivamente sus puntos de discontinuidad.

ACTUACIÓN	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
1.1	**Red prioritaria de itinerarios peatonales accesibles**	Definir sobre cartografía municipal una red principal que conecte Ayuntamiento, Monasterio, consultorio, Colegio Juan de Palafox, residencia San Raimundo, instalaciones deportivas, piscinas, comercio y principales espacios públicos. Se concretarán los enlaces del Paseo San Raimundo con Fueros de Navarra y el colegio, y la continuidad del recorrido hacia las piscinas. Esta red determinará el orden de las intervenciones posteriores sobre aceras, cruces y accesibilidad.
1.2	**Programa de mejora de aceras y eliminación de barreras**	Actuar progresivamente sobre aceras estrechas, discontinuidades, obstáculos, pavimentos inadecuados, bordillos y rebajes, priorizando la red de la actuación 1.1 y los accesos a equipamientos. En las calles estrechas del casco consolidado, cuando la sección disponible sea insuficiente, se estudiarán soluciones de plataforma compartida, reorganización del estacionamiento o modificación de la circulación antes que mantener itinerarios peatonales inaccesibles.
1.3	**Acceso universal al Monasterio de Santa María la Real**	Resolver de forma estable el acceso al Monasterio para personas usuarias de silla de ruedas o con movilidad reducida, integrándose en el itinerario accesible del centro y evitando soluciones provisionales o dependientes de asistencia externa. La solución se acordará con la titularidad del inmueble y los órganos competentes en patrimonio, manteniendo la continuidad accesible desde el entorno Monasterio–Ayuntamiento.
1.4	**Programa de cruces y pasos peatonales seguros**	Revisar los pasos de peatones de mayor utilización atendiendo a visibilidad, rebajes, iluminación y longitud de cruce. Se priorizarán los cruces de los itinerarios al colegio, consultorio y piscinas, y la conexión de los pasos de la Variante Olmillo–Costerilla con recorridos peatonales continuos. En puntos seleccionados se incorporará señalización luminosa horizontal y vertical, pasos elevados o en plataforma con las aceras, o elementos de refuerzo cuando las condiciones de tráfico y seguridad lo justifiquen.
1.5	**Entornos escolares, deportivos y asistenciales seguros**	Reordenar los accesos al Colegio Juan de Palafox, instalaciones deportivas, piscinas, residencia y consultorio para reducir conflictos entre peatones, estacionamiento y circulación, prestando especial atención a los momentos de entrada y salida. En el colegio se delimitarán zonas de espera y puntos de acompañamiento y recogida que mantengan libres las aceras y los cruces de Fueros de Navarra; la organización horaria se coordinará con el centro y las familias.

ACTUACIÓN	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
1.6	**Red de descanso, sombra y confort peatonal**	Incorporar bancos, arbolado, sombra, fuentes y pequeños espacios de estancia en los recorridos más utilizados, plazas o zonas peatonales, especialmente en el centro urbano y en itinerarios frecuentados por personas mayores. Estas intervenciones deberán integrarse con la mejora de accesibilidad y no generar nuevos obstáculos.
1.7	**Desarrollo de una Ordenanza Municipal de Movilidad Sostenible**	Actualizar la actual Ordenanza Municipal de Circulación de Fitero para adaptarla al modelo del PMUS, incorporando regulación sobre prioridad peatonal, calles 20 y 30, accesibilidad, bicicleta y VMP, estacionamiento, carga y descarga, movilidad eléctrica, tráfico restringido y uso del espacio público. La ordenanza servirá de soporte normativo para la implantación de las actuaciones del PMUS.
1.8	**Programa de caminos escolares a pie al Colegio Juan de Palafox - Bicibus y Pedibus Fitero**	Poner en marcha con el colegio y las familias un programa voluntario de acompañamiento a pie y/o en bicicleta desde las áreas residenciales, con San Raimundo y Fueros de Navarra como enlaces prioritarios. Se definirán rutas concretas y seguras, puntos de encuentro, horarios y personas responsables, comenzando por un recorrido piloto tras resolver sus cruces y discontinuidades.

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

LÍNEA 2. SEGURIDAD VIAL, CALMADO DEL TRÁFICO Y REORDENACIÓN DE CALLES

La segunda línea adapta la circulación a la escala urbana de Fitero. No se plantea aplicar una solución uniforme a todo el municipio, sino actuar sobre los puntos donde la velocidad, el doble sentido, los cruces o la configuración de la calle generan mayores conflictos.

ACTUACIÓN	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
2.1	**Jerarquización del viario y desactivación de bucles de tráfico**	Definir una jerarquía funcional del viario de Fitero, diferenciando ejes principales, vías secundarias y calles locales. Identificar y desactivar bucles de tráfico que generan recorridos innecesarios por el casco, mediante cambios de sentido, sentidos únicos y regulación selectiva. La organización deberá reducir el tráfico de paso por calles sensibles, manteniendo el acceso a residentes, servicios y emergencias.
2.2	**Reordenación de sentidos de circulación en calles estrechas**	Analizar la implantación de sentidos únicos en aquellas calles estrechas del casco consolidado donde mantener circulación en ambos sentidos genere conflictos o impida disponer de espacio suficiente para peatones y estacionamiento ordenado. La actuación deberá estudiarse como red, tomando como base la ordenación existente en Díaz y Gómara, La Patrona y Calatrava, para evitar trasladar los problemas a calles próximas y mantener los accesos de servicios y emergencias.
2.3	**Implantación selectiva de calles 20 y zonas 30**	Definir ámbitos residenciales, escolares y centrales en los que la velocidad de circulación se adapte a la presencia peatonal y ciclista. Se priorizan Fueros de Navarra, Constitución y Paseo San Raimundo, diferenciando las vías de plataforma única a 20 km/h de las calles a 30 km/h según su configuración y regulación aplicable. La señalización se acompañará de un diseño viario coherente con la velocidad y de la delimitación de los tramos con prioridad peatonal o tráfico restringido.

ACTUACIÓN	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
2.4	**Calmado del eje carretera de los Baños–calle Lejalde**	Desarrollar una actuación específica sobre la entrada desde la carretera de los Baños y su continuidad por calle Lejalde, desde el entorno de la rotonda hacia el núcleo. Se estudiará una combinación de señalización, diseño viario, tratamiento de accesos y elementos físicos de calmado que produzcan una reducción efectiva de la velocidad, con mediciones antes y después de la intervención. Los elementos en tramos de titularidad foral se acordarán con el Gobierno de Navarra.
2.5	**Tratamiento de las principales entradas a Fitero**	Reforzar la transición entre carretera y espacio urbano mediante señalización, tratamiento visual y medidas de calmado que hagan perceptible la entrada en el núcleo y reduzcan progresivamente la velocidad antes de alcanzar las zonas de mayor presencia peatonal. Se atenderán los accesos relacionados con la NA-160, la NA-6900, Lejalde y La Mejorada, integrando las medidas con los radares pedagógicos y pasos existentes en la Variante Olmillo–Costerilla. Las intervenciones en carreteras forales se coordinarán con el Gobierno de Navarra.
2.6	**Seguridad vial en entornos de equipamientos**	Intervenir específicamente en los accesos al colegio, instalaciones deportivas, residencia, consultorio y Monasterio mediante mejora de cruces, zonas de acceso peatonal separadas, visibilidad, ordenación del estacionamiento y reducción de velocidad. La actuación se centrará en el diseño físico de los accesos y su conexión con la red peatonal, complementando la organización de entradas y salidas de la actuación 1.5.
2.7	**Programa municipal de señalización y seguridad vial**	Revisar periódicamente señalización vertical, marcas viales, pasos peatonales, intersecciones y puntos de visibilidad insuficiente. Se eliminarán señales redundantes y se priorizará la señalización sencilla, homogénea y comprensible, incluyendo la revisión de Domingo Huarte y de la legibilidad de los cambios de sentido y accesos restringidos del centro.
2.8	**Sistema digital de apoyo a la gestión del tráfico y del estacionamiento**	Implantar de forma gradual herramientas de medición de velocidades, aforos y ocupación del estacionamiento para apoyar las decisiones municipales en Lejalde–carretera de los Baños, los accesos y el entorno Monasterio–Ayuntamiento. Se aprovecharán los datos disponibles de los radares pedagógicos y campañas temporales de medición antes de incorporar sensores permanentes. El software ofrecerá indicadores sencillos para evaluar el calmado y la rotación; la instalación de cámaras se limitará a usos justificados, con las autorizaciones y garantías de protección de datos correspondientes. La contratación incluirá mantenimiento y coste de explotación.

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

LÍNEA 3. ESTACIONAMIENTO, ACCESO AL CENTRO Y RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

El estacionamiento se abordará como un sistema municipal. El objetivo será **aumentar la eficiencia de las plazas existentes, ordenar su utilización y situar el vehículo en el lugar adecuado**, evitando que la búsqueda de aparcamiento condicione de forma permanente la calidad de calles y espacios de especial valor.

ACTUACIÓN	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
3.1	**Inventario, delimitación y señalización del estacionamiento**	Completar un inventario operativo de plazas en vía pública, bolsas existentes, vados, reservas PMR, carga y descarga y otras reservas. Se delimitarán físicamente las plazas en aquellos ámbitos donde ello permita ordenar mejor el estacionamiento y evitar ocupaciones indebidas, con especial atención a Molino–Plaza del Molino y Monasterio–Ayuntamiento. La delimitación mantendrá libres los itinerarios peatonales, rebajes y zonas de visibilidad en los cruces.
3.2	**Mejora y creación de bolsas de aparcamiento próximas al centro**	Analizar parcelas y espacios disponibles que permitan concentrar parte del estacionamiento a pocos minutos a pie del centro, evitando la entrada innecesaria de vehículos en las calles más sensibles.
3.3	**Aparcamientos disuasorios en accesos estratégicos**	Estudiar la ejecución de pequeñas parcelas/bolsas periféricas vinculadas a los principales accesos, adecuadamente señalizadas y conectadas mediante itinerarios peatonales. Su dimensión deberá responder a necesidades reales y evitar nuevas superficies sobredimensionadas.
3.4	**Reordenación del estacionamiento del entorno de Monasterio y Ayuntamiento**	Reducir progresivamente la presencia de vehículos en los espacios inmediatamente vinculados al Monasterio y al Ayuntamiento, manteniendo las necesidades de accesibilidad, residentes, PMR y operaciones imprescindibles. Se estudiarán como alternativas próximas el Camino de la Madera, el entorno posterior al colegio y otras parcelas o bolsas disponibles, comprobando su titularidad, capacidad y conexión peatonal accesible antes de incorporarlas al sistema de estacionamiento.
3.5	**Programa de rotación y control del estacionamiento**	Mejorar la utilización de las plazas existentes actuando sobre estacionamientos prolongados, ocupaciones indebidas, vados, zonas reservadas, proximidad a contenedores y otros usos que reduzcan innecesariamente la capacidad efectiva del sistema.
3.6	**Ordenación de carga y descarga y acceso comercial**	Revisar ubicación, número y horarios de las reservas destinadas al abastecimiento de establecimientos, buscando compatibilizar actividad comercial, circulación, estacionamiento e itinerarios peatonales. En Molino y el entorno Monasterio–Ayuntamiento se acordarán con los establecimientos franjas y puntos de suministro que eviten bloquear aceras y cruces y sean compatibles con los accesos restringidos.
3.7	**Proyecto de espacio público peatonal Monasterio–Ayuntamiento (Paseo San Raimundo)**	Vincular la reorganización del estacionamiento a una mejora integral y extensión de la peatonalización del espacio central del Paseo San Raimundo mediante plataforma al mismo nivel, recorridos accesibles, bancos, arbolado, sombra, fuentes, orientación y espacios de estancia. La continuidad ciclista se resolverá de forma compatible con la prioridad peatonal y la sección disponible, sin imponer un carril bici dentro del espacio de estancia. Se mantendrán los accesos autorizados imprescindibles, reforzando la relación entre Monasterio, Ayuntamiento, comercio y resto del casco urbano.

ACTUACIÓN	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
3.8	**Uso compartido del estacionamiento por franjas horarias**	Introducir un piloto de uso compartido por franjas horarias en bolsas próximas al centro que presenten demanda residencial nocturna y comercial o turística diurna. Las condiciones de uso, horarios y señalización se fijarán a partir de la ocupación registrada, manteniendo las reservas PMR y de carga y descarga. La medida complementará la rotación de 3.5 y las alternativas de 3.4, sin aumentar el estacionamiento junto al Monasterio ni comprometer la recuperación peatonal de 3.7. Se evaluará la disponibilidad efectiva de plazas para cada grupo de usuarios.
3.9	**Reservas de estacionamiento PMR próximas al domicilio**	Establecer un procedimiento de solicitud de reservas PMR próximas al domicilio para personas titulares de tarjeta de estacionamiento que acrediten esa necesidad. La ubicación se resolverá con criterios de proximidad, demanda, accesibilidad del recorrido hasta el portal y seguridad; su modalidad y señalización se ajustarán a la normativa aplicable. La creación de la reserva irá acompañada de un acceso practicable a la acera y se incorporará al inventario de 3.1. Se priorizarán soluciones que faciliten la autonomía personal sin bloquear cruces ni itinerarios peatonales.

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

LÍNEA 4. BICICLETA, BALNEARIO Y CONEXIONES ACTIVAS

La bicicleta debe disponer de una red reconocible y útil para desplazamientos cotidianos, recreativos y turísticos. La escala de Fitero y la bicicleta eléctrica permiten ampliar considerablemente los destinos accesibles sin automóvil.

ACTUACIÓN	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
4.1	**Corredor peatonal y ciclista Fitero–Balneario**	Mejorar el recorrido existente entre el núcleo y el Balneario y estudiar su adaptación para un uso ciclista seguro. La intervención atenderá al firme, drenaje, continuidad, cruces y conexión de entrada al núcleo por Lejalde–carretera de los Baños. Podrán utilizarse soluciones compartidas con prioridad peatonal y velocidad ciclista compatible, acondicionamiento del camino existente o, donde resulte necesario, una solución diferenciada.
4.2	**Red ciclista urbana de Fitero**	Definir itinerarios que conecten centro-eje Ayuntamiento-Monasterio, camino saludable del Alhama, colegio, instalaciones deportivas, piscinas, zonas residenciales y principales accesos. Se concretará la conexión colegio–Fueros de Navarra–San Raimundo mediante recorridos reconocibles y señalizados. Se priorizarán calles calmadas y soluciones de convivencia frente a la construcción indiscriminada de carriles bici segregados, respetando la prioridad peatonal en los espacios peatonalizados.
4.3	**Red municipal de aparcabicicletas**	Consolidar y ampliar aparcabicicletas en colegio, instalaciones deportivas, piscinas, centro, Monasterio, equipamientos municipales y otros destinos con demanda potencial, utilizando modelos seguros y homogéneos.

ACTUACIÓN	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
4.4	**Consolidación del guardabicis seguro del entorno del colegio**	Integrar el equipamiento cubierto y de acceso controlado existente en el sistema municipal de movilidad ciclista, mejorando su señalización, conocimiento y utilización y valorando su modelo para futuras instalaciones.
4.5	**Conexión activa Fitero–Cintruénigo**	Definir conjuntamente con Cintruénigo y las administraciones competentes un itinerario peatonal/ciclista viable entre ambos municipios, tomando como referencia el Camino de la Huerta y el corredor C-11 de la planificación autonómica. Se aprovecharán caminos y corredores existentes cuando sus características de continuidad, firme, cruces y seguridad permitan su utilización. La regulación reducirá el tráfico motorizado de paso y conservará los accesos agrícolas, de servicio y de emergencia autorizados; los cruces de carreteras forales se acordarán con el Gobierno de Navarra.
4.6	**Mejora y señalización de los recorridos de la Ruta Saludable del Alhama**	Integrar la Ruta Saludable y Cultural del Alhama y otros caminos de interés dentro de la red de movilidad activa, mejorando señalización, orientación y conexiones con Fitero, Cintruénigo y los principales destinos.
4.7	**Programa de bicicleta eléctrica**	Estudiar fórmulas de préstamo o alquiler de bicicletas eléctricas adquiridas por el Ayuntamiento y su posible vinculación con equipamientos, turismo y Balneario. La implantación comenzará con una escala piloto y un modelo definido de gestión, mantenimiento, custodia y evaluación de uso, evitando adquirir bicicletas sin servicio operativo. La medida deberá acompañarse de aparcamiento seguro y puntos de recarga cuando resulten necesarios.
4.8	**Doble sentido ciclista autorizado en calles calmadas**	Implantar el doble sentido ciclista autorizado en calles de sentido único para vehículos motorizados cuando la sección, visibilidad y tratamiento de cruces permitan una circulación segura. En coordinación con 2.2 y 4.2, se seleccionarán tramos de la red calmada que eviten rodeos entre áreas residenciales, Colegio Juan de Palafox y centro. Su apertura requerirá regulación específica, señalización y adecuación física, respetando la prioridad peatonal. Esta solución no se extenderá automáticamente a todas las calles estrechas; se comprobará su funcionamiento mediante un piloto.

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

LÍNEA 5. TRANSPORTE PÚBLICO, MOVILIDAD COMPARTIDA Y CONECTIVIDAD TERRITORIAL

La mejora de la movilidad territorial es esencial para reducir la dependencia del automóvil de quienes necesitan acceder a servicios, educación, salud o empleo fuera de Fitero. Cintruénigo constituye el primer nodo de proximidad, mientras Corella y Tudela amplían el acceso a servicios y equipamientos de mayor rango.

ACTUACIÓN	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
5.1	**Mejora integral de la parada principal de autobús de Fitero**	Revisar accesibilidad, marquesina, asiento, protección climática, iluminación, información y conexión peatonal de la parada principal, de forma que funcione como un verdadero punto de movilidad y no únicamente como lugar de detención del autobús.

ACTUACIÓN	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
5.2	**Sistema unificado de información del transporte público**	Facilitar horarios, destinos, correspondencias y posibles incidencias mediante información física en parada y soportes digitales municipales, incorporando referencias sencillas sobre conexiones con Cintruénigo, Corella, Tudela y otros destinos.
5.3	**Mejora de la conexión Fitero–Cintruénigo**	Impulsar con el Gobierno de Navarra y los operadores la coordinación de horarios y servicios para facilitar desplazamientos relacionados con salud, educación, comercio, empleo y otros servicios utilizados por población de ambos municipios. Se priorizará la compatibilidad de ida y regreso para citas en el centro de salud de Cintruénigo y actividades recurrentes, conectando esta mejora con la información de la actuación 5.2 y las soluciones complementarias de 5.5.
5.4	**Mejora de las conexiones con Corella y Tudela**	Analizar específicamente las necesidades vinculadas a centros educativos, Hospital Reina Sofía, servicios administrativos, empleo y conexiones con otras redes de transporte, identificando franjas horarias o relaciones actualmente peor cubiertas.
5.5	**Estudio de transporte a demanda**	Evaluar técnica y económicamente soluciones de transporte flexible a demanda para necesidades que no puedan atenderse adecuadamente mediante el servicio regular, especialmente desplazamientos sanitarios, sociales o de población sin vehículo disponible. La definición se coordinará con el Gobierno de Navarra, los servicios sociales y el taxi local e incluirá reserva telefónica, condiciones de accesibilidad, antelación y regreso, evitando que el acceso dependa exclusivamente de una aplicación digital.
5.6	**Programa piloto de movilidad compartida**	Estudiar sistemas sencillos de coordinación de viajes y coche compartido para relaciones recurrentes Fitero–Cintruénigo–Corella–Tudela, especialmente en desplazamientos laborales, educativos o sanitarios, a través de servicios como Kudea Go o similares.
5.7	**Movilidad sostenible hacia las áreas de actividad**	Analizar desplazamientos laborales al polígono industrial de Fitero, al Balneario y a las áreas de actividad de municipios próximos, e impulsar bicicleta eléctrica, movilidad compartida u otras soluciones cuando distancias, horarios y demanda potencial permitan una alternativa al automóvil individual. Se coordinarán grupos de viaje y turnos con las empresas. Las conexiones activas al polígono incluirán la continuidad y seguridad de los cruces relacionados con la NA-6900 y la NA-160, sin considerar sus arcenes como infraestructura ciclista.
5.8	**Conexión de transporte colectivo con el Balneario**	Coordinar con el Gobierno de Navarra, los operadores y el Balneario la mejora de la relación entre el núcleo y Baños de Fitero, partiendo de los servicios existentes. La actuación concretará horarios de ida y regreso, información de paradas y acceso peatonal, atendiendo a visitantes y turnos laborales. Las necesidades no cubiertas se integrarán en las soluciones flexibles de 5.5, evitando duplicar servicios o implantar una línea municipal sin demanda y financiación acreditadas.

ACTUACIÓN	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
5.9	**Coche eléctrico vecinal de uso por horas**	Implantar, previa definición de demanda y viabilidad, un piloto de pequeña escala de vehículo eléctrico compartido por horas para gestiones y desplazamientos ocasionales hacia Cintruénigo, Corella y Tudela. El servicio estará dirigido a personas con permiso de conducción y contará con reserva digital y asistencia telefónica o presencial. El modelo de gestión concretará operador, tarifa, seguro, mantenimiento, estacionamiento y recarga, así como el coste municipal y los indicadores de uso. Complementa la coordinación de viajes de 5.6 sin sustituirla.
5.10	**Bono-taxi social para desplazamientos sanitarios**	Implantar un piloto de bono-taxi social para desplazamientos sanitarios al centro de salud de Cintruénigo y al Hospital Reina Sofía de Tudela cuando el transporte regular no permita una ida y regreso adecuados. Los servicios sociales definirán las condiciones de acceso y prioridad; el programa fijará aportación del usuario, límite de ayuda, presupuesto y justificación de viajes. El acuerdo con operadores contemplará reserva telefónica, retorno y atención a necesidades de accesibilidad, incluida la disponibilidad de vehículo adaptado cuando proceda. Se coordinará con 5.3 y 5.5 y con el Gobierno de Navarra.

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

LÍNEA 6. MOVILIDAD ELÉCTRICA, TURISMO SOSTENIBLE Y NUEVOS HÁBITOS

La transición hacia vehículos de menores emisiones debe integrarse con el cambio modal, la movilidad activa y la mejora del espacio público. Fitero dispone además de una oportunidad específica para relacionar esta transición con el Monasterio, el Balneario, el centro urbano y los recorridos turísticos.

ACTUACIÓN	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
6.1	**Ampliación planificada de la infraestructura pública de recarga**	Consolidar el punto de recarga existente y estudiar nuevos cargadores en aparcamientos y equipamientos municipales donde exista demanda potencial y tiempos de permanencia compatibles con la recarga.
6.2	**Recarga vinculada a destinos y actividad turística**	Coordinar la oferta de recarga del núcleo con la disponible en el Balneario y estudiar su implantación en bolsas próximas al centro y al Monasterio, evitando una dispersión de pequeños puntos sin utilización suficiente.
6.3	**Recarga y servicios para bicicleta eléctrica y VMP**	Estudiar puntos sencillos de recarga asociados al guardabicis, instalaciones deportivas, centro urbano y corredor del Balneario, integrándose con aparcabicicletas y señalización.
6.4	**Ordenación de patinetes y vehículos de movilidad personal**	Definir criterios claros de circulación y estacionamiento, evitar conflictos con peatones y desarrollar acciones específicas sobre utilización segura y responsable de estos vehículos.
6.5	**Eje turístico sostenible Monasterio–centro urbano–Balneario**	Configurar una conexión reconocible entre los tres ámbitos mediante itinerarios peatonales y ciclistas, orientación, información de distancias, aparcamiento ordenado, aparcabicicletas y conexión con los recorridos del Alhama.

ACTUACIÓN	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
6.6	**Señalización de movilidad sostenible y orientación**	Implantar un sistema homogéneo que indique tiempos a pie y en bicicleta, principales destinos y continuidad de los recorridos entre Monasterio, centro, Balneario, equipamientos, aparcamientos y espacios naturales.
6.7	**Programa municipal de sensibilización y cambio de hábitos y movilidad sostenible**	Desarrollar acciones periódicas con colegio, asociaciones, establecimientos y población general sobre movilidad sostenible, peatonal, bicicleta, seguridad vial, estacionamiento responsable, movilidad eléctrica y utilización segura de vehículos de movilidad personal. Incorporar una escuela práctica de bicicleta para jóvenes y personas adultas, con sesiones de manejo, frenado, señalización de maniobras y circulación segura, incluidas bicicletas eléctricas. La formación comenzará en un espacio protegido y continuará en recorridos urbanos seleccionados.
6.8	**Renovación eficiente de los vehículos y desplazamientos municipales**	Programar la sustitución de los vehículos municipales que alcancen el final de su vida útil, aprovechando la experiencia de uso de vehículos eléctricos señalada en la participación. Se priorizarán los servicios con recorridos y recarga compatibles con vehículos de bajas emisiones, valorando coste total, autonomía y mantenimiento. Para gestiones cortas dentro del núcleo se favorecerán desplazamientos a pie o en bicicleta cuando la tarea lo permita. La renovación se vinculará a la recarga de 6.1, sin ampliar innecesariamente la flota.
6.9	**Punto municipal de orientación sobre ayudas a movilidad limpia y sostenible**	Ofrecer, mediante los canales municipales existentes, orientación presencial y telefónica sobre convocatorias vigentes para vehículos de bajas emisiones y recarga. El servicio atenderá a residentes, taxi local, empresas del polígono y establecimientos turísticos, incluido el Balneario, facilitando información sobre requisitos, plazos y documentación y derivación al organismo gestor. La información se actualizará con cada convocatoria, sin garantizar concesiones ni anticipar gastos subvencionables. Se coordinará con 6.1, 6.2 y 6.8, vinculando las ayudas al uso eficiente de vehículos y al cambio modal.

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

Planes y programas complementarios para el desarrollo del Plan de Acción

Además de las actuaciones recogidas en las seis líneas estratégicas anteriores, el PMUS considera conveniente impulsar durante su periodo de vigencia una serie de **planes y programas complementarios de carácter transversal**. Estos instrumentos permitirán desarrollar con mayor detalle determinadas materias que, por su alcance, requieren un análisis específico, continuidad temporal o coordinación entre diferentes actuaciones del Plan.

No se plantean como documentos independientes del PMUS ni como una nueva capa de planificación obligatoria, sino como **herramientas operativas para facilitar su implementación**. Su elaboración podrá realizarse de manera progresiva durante 2026–2030, adaptando su alcance a los recursos municipales disponibles y aprovechando, siempre que sea posible, estudios, proyectos de urbanización, actuaciones de mantenimiento y oportunidades de financiación externa.

Plan de Accesibilidad Universal.

Su objetivo será profundizar en la identificación y eliminación progresiva de barreras en el espacio público y en los principales equipamientos municipales. Partirá de la red prioritaria de itinerarios peatonales definida por el PMUS y permitirá inventariar puntos críticos, establecer soluciones tipo y programar intervenciones sobre aceras, cruces, rebajes, pavimentos,

pendientes, mobiliario y accesos a edificios. Tendrá especial atención sobre los recorridos hacia Ayuntamiento, Monasterio, consultorio, Colegio Juan de Palafox, residencia San Raimundo, instalaciones deportivas y piscinas. El Plan deberá servir también para establecer criterios homogéneos que puedan incorporarse progresivamente a cualquier obra municipal sobre el espacio público.

Plan de Jerarquización Viaria, Calmado y Ordenación de la Circulación.

Permitirá desarrollar de forma conjunta la jerarquización funcional del viario, la **desactivación de bucles de tráfico**, la reorganización de sentidos de circulación, las calles 20 y zonas 30 y el tratamiento de los principales accesos al núcleo. Su finalidad será evitar actuaciones aisladas que puedan trasladar los problemas de una calle a otra y establecer un modelo global de circulación adaptado a la escala urbana de Fitero. Deberá prestar especial atención a las calles estrechas, el eje carretera de los Baños–calle Lejalde, el centro urbano y los entornos de los principales equipamientos.

Plan de Estacionamiento y Gestión del Espacio Viario.

Desarrollará de manera integrada el inventario y señalización de plazas, las necesidades de rotación, los vados, las reservas PMR, la carga y descarga, las posibles bolsas de estacionamiento y los aparcamientos periféricos. Incluirá un tratamiento específico del entorno del Monasterio y de las posibilidades existentes en ámbitos como Camino de la Madera, el entorno posterior al colegio y otros espacios que puedan resultar adecuados. Su finalidad será mejorar el aprovechamiento de la capacidad existente y, simultáneamente, recuperar espacio público allí donde el estacionamiento produzca mayores conflictos con la accesibilidad, la movilidad peatonal o la calidad urbana.

Programa de Movilidad Ciclista y Formación.

Complementará las actuaciones físicas previstas para la bicicleta con acciones continuadas de formación, seguridad y promoción. Podrá incorporar talleres periódicos sobre circulación segura, utilización de bicicleta eléctrica, convivencia con peatones y vehículos y mantenimiento básico, adaptados a escolares, jóvenes, personas adultas y mayores. Asimismo, permitirá promover el uso del guardabicis y los aparcabicicletas existentes y futuros, y acompañar la puesta en servicio de las conexiones hacia el Balneario, Cintruénigo y los recorridos del Alhama.

Programa de Movilidad Laboral Sostenible.

Tendrá como objetivo reducir progresivamente la dependencia del vehículo individual en los desplazamientos relacionados con el empleo. Se orientará tanto al personal municipal como a empresas y trabajadores de las áreas de actividad de Fitero y de municipios próximos. Podrá incorporar medidas de coche compartido, coordinación de desplazamientos, bicicleta eléctrica, aparcamiento ciclista y análisis de necesidades de transporte colectivo o flexible. Su implantación deberá partir del conocimiento efectivo de orígenes, destinos, horarios y turnos de trabajo.

Estos instrumentos deberán desarrollarse con un criterio de **proporcionalidad respecto a la dimensión y capacidad municipal de Fitero**. No todos requieren documentos extensos ni procesos administrativos independientes: algunos podrán materializarse mediante estudios técnicos específicos, programas plurianuales o protocolos municipales. En conjunto, constituyen una segunda capa operativa del Plan de Acción que permitirá pasar de actuaciones individuales a una **gestión continuada y coordinada de la movilidad durante 2026–2030**, reforzando la capacidad del Ayuntamiento para programar inversiones, captar financiación, coordinar agentes y evaluar progresivamente los resultados del PMUS.

Priorización de recomendaciones por importancia y plazo de implementación

La priorización de actuaciones para el PMUS de Fitero combina dos criterios complementarios.

La IMPORTANCIA valora la contribución de cada actuación al cumplimiento de los objetivos del PMUS, especialmente en accesibilidad, seguridad vial, movilidad activa, conectividad territorial y mejora del espacio público.

La URGENCIA considera el momento en que conviene iniciar la actuación, atendiendo a su carácter habilitante para otras medidas, a la existencia de necesidades inmediatas y a la capacidad técnica, económica y de gestión de un municipio de la escala de Fitero. La clasificación ALTA, MEDIA o BAJA no excluye ninguna actuación: permite ordenar su secuencia y concentrar inicialmente los recursos en las medidas con mayor impacto y viabilidad.

Tabla 2. Priorización de las actuaciones del Plan de Acción

ACTUACIÓN	TÍTULO	IMPORTANCIA	URGENCIA
LÍNEA 1. FITERO ACCESIBLE, PEATONAL Y CON ESPACIOS PÚBLICOS DE CALIDAD			
1.1	Red prioritaria de itinerarios peatonales accesibles	**ALTA**	**ALTA**
1.2	Programa de mejora de aceras y eliminación de barreras	**ALTA**	**ALTA**
1.3	Acceso universal al Monasterio de Santa María la Real	**ALTA**	**MEDIA**
1.4	Programa de cruces y pasos peatonales seguros	**ALTA**	**ALTA**
1.5	Entornos escolares, deportivos y asistenciales seguros	**ALTA**	**ALTA**
1.6	Red de descanso, sombra y confort peatonal	**MEDIA**	**MEDIA**
1.7	Desarrollo de una Ordenanza Municipal de Movilidad Sostenible	**ALTA**	**ALTA**
1.8	Programa de caminos escolares a pie al Colegio Juan de Palafox	**MEDIA**	**MEDIA**
LÍNEA 2. SEGURIDAD VIAL, CALMADO DEL TRÁFICO Y REORDENACIÓN DE CALLES			
2.1	Jerarquización del viario y desactivación de bucles de tráfico	**ALTA**	**ALTA**
2.2	Reordenación de sentidos de circulación en calles estrechas	**ALTA**	**MEDIA**
2.3	Implantación selectiva de calles 20 y zonas 30	**ALTA**	**ALTA**
2.4	Calmado del eje carretera de los Baños–calle Lejalde	**ALTA**	**ALTA**
2.5	Tratamiento de las principales entradas a Fitero	**ALTA**	**ALTA**
2.6	Seguridad vial en entornos de equipamientos	**ALTA**	**ALTA**

ACTUACIÓN	TÍTULO	IMPORTANCIA	URGENCIA
2.7	Programa municipal de señalización y seguridad vial	ALTA	ALTA
2.8	Sistema digital de apoyo a la gestión del tráfico y del estacionamiento	MEDIA	BAJA
LÍNEA 3. ESTACIONAMIENTO, ACCESO AL CENTRO Y RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO			
3.1	Inventario, delimitación y señalización del estacionamiento	ALTA	ALTA
3.2	Mejora y creación de bolsas de aparcamiento próximas al centro	ALTA	MEDIA
3.3	Aparcamientos disuasorios en accesos estratégicos	MEDIA	BAJA
3.4	Reordenación del estacionamiento del entorno de Monasterio y Ayuntamiento	ALTA	ALTA
3.5	Programa de rotación y control del estacionamiento	ALTA	ALTA
3.6	Ordenación de carga y descarga y acceso comercial	ALTA	MEDIA
3.7	Proyecto de espacio público peatonal Monasterio–Ayuntamiento (Paseo San Raimundo)	ALTA	MEDIA
3.8	Uso compartido del estacionamiento por franjas horarias	MEDIA	BAJA
3.9	Reservas de estacionamiento PMR próximas al domicilio	ALTA	ALTA
LÍNEA 4. BICICLETA, BALNEARIO Y CONEXIONES ACTIVAS			
4.1	Corredor peatonal y ciclista Fitero–Balneario	ALTA	MEDIA
4.2	Red ciclista urbana de Fitero	ALTA	MEDIA
4.3	Red municipal de aparcabicicletas	MEDIA	ALTA
4.4	Consolidación del guardabicis seguro del entorno del colegio	MEDIA	MEDIA
4.5	Conexión activa Fitero–Cintruénigo	ALTA	MEDIA
4.6	Mejora y señalización de los recorridos de la Ruta Saludable del Alhama	MEDIA	MEDIA
4.7	Programa de bicicleta eléctrica	MEDIA	BAJA

ACTUACIÓN	TÍTULO	IMPORTANCIA	URGENCIA
4.8	Doble sentido ciclista autorizado en calles calmadas	MEDIA	BAJA
LÍNEA 5. TRANSPORTE PÚBLICO, MOVILIDAD COMPARTIDA Y CONECTIVIDAD TERRITORIAL			
5.1	Mejora integral de la parada principal de autobús de Fitero	ALTA	ALTA
5.2	Sistema unificado información transporte público	ALTA	ALTA
5.3	Mejora de la conexión Fitero–Cintruénigo	ALTA	ALTA
5.4	Mejora de las conexiones con Corella y Tudela	ALTA	MEDIA
5.5	Estudio de transporte a demanda	ALTA	MEDIA
5.6	Programa piloto de movilidad compartida	MEDIA	MEDIA
5.7	Movilidad sostenible hacia las áreas de actividad	ALTA	MEDIA
5.8	Conexión de transporte colectivo con Balneario	ALTA	MEDIA
5.9	Coche eléctrico vecinal de uso por horas	MEDIA	BAJA
5.10	Bono-taxi social para desplazamientos sanitarios	ALTA	MEDIA
LÍNEA 6. MOVILIDAD ELÉCTRICA, TURISMO SOSTENIBLE Y NUEVOS HÁBITOS			
6.1	Ampliación planificada de la infraestructura pública de recarga	MEDIA	MEDIA
6.2	Recarga vinculada a destinos y actividad turística	MEDIA	BAJA
6.3	Recarga y servicios para bicicleta eléctrica y VMP	BAJA	BAJA
6.4	Ordenación de patinetes y vehículos de movilidad personal	MEDIA	ALTA
6.5	Eje turístico sostenible Monasterio–centro urbano–Balneario	MEDIA	MEDIA
6.6	Señalización de movilidad sostenible y orientación	MEDIA	MEDIA
6.7	Programa municipal de sensibilización y cambio de hábitos y movilidad sostenible	ALTA	MEDIA
6.8	Renovación eficiente de los vehículos y desplazamientos municipales	MEDIA	BAJA
6.9	Punto municipal de orientación sobre ayudas a movilidad limpia	BAJA	BAJA

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

Como se puede apreciar, la matriz muestra un primer bloque de medidas que combinan IMPORTANCIA ALTA y URGENCIA ALTA y que pueden constituir el arranque operativo del PMUS: definición de la red peatonal accesible, eliminación progresiva de barreras, mejora de cruces y entornos sensibles, actualización de la ordenanza, jerarquización y calmado del tráfico, inventario y ordenación del estacionamiento, accesibilidad PMR y mejora de la parada e información del transporte público y de la conexión con Cintruénigo. Una parte significativa de estas actuaciones tiene además un coste moderado o puede iniciarse mediante planificación, regulación, señalización y pequeñas intervenciones, lo que las hace compatibles con la capacidad municipal de Fitero.

Las medidas de inversión más elevada o que requieren coordinación supramunicipal —como los corredores Fitero–Balneario y Fitero–Cintruénigo, grandes actuaciones de espacio público o nuevos servicios de movilidad— mantienen una importancia alta, pero se sitúan mayoritariamente en una urgencia media para permitir su maduración técnica, financiación y ejecución por fases. Las actuaciones de carácter experimental o con demanda todavía incierta se mantienen como oportunidades de desarrollo posterior, sin desplazar recursos de las prioridades estructurales del Plan.

7.

SISTEMA DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

PMUS FITERO 2026–2030
Ayuntamiento de Fitero · Navarra

El PMUS de Fitero se concibe como un instrumento de planificación dinámico. Su aprobación no constituye el final del proceso, sino el inicio de una fase de implementación durante la cual será necesario conocer de forma periódica **qué avances se están produciendo, qué actuaciones se han ejecutado, qué resultados están generando y qué ajustes resultan necesarios**.

El sistema de seguimiento debe ser proporcional a la dimensión del municipio y a la capacidad técnica y administrativa del Ayuntamiento. Por ello, se establece un modelo sencillo y operativo, basado en un número reducido de indicadores que puedan actualizarse con información municipal, datos públicos disponibles o comprobaciones periódicas de fácil realización.

El modelo propuesto se fundamenta en dos instrumentos complementarios:

CUADRO DE MANDO DE INDICADORES → seguimiento objetivo y periódico del avance del PMUS

MESA PMUS FITERO → evaluación, coordinación institucional y actualización del Plan

De esta forma, el seguimiento combina una dimensión cuantitativa, que permite comprobar la evolución del modelo de movilidad y el grado de desarrollo de las líneas estratégicas, con una dimensión de gobernanza, orientada a interpretar los resultados, coordinar actuaciones y adaptar la programación a nuevas necesidades y oportunidades.

Sistema de indicadores y seguimiento

El seguimiento se realizará mediante un **Cuadro de Mando del PMUS de Fitero**, concebido como una herramienta sencilla de gestión municipal que permita visualizar periódicamente el grado de avance hacia el modelo de movilidad definido para 2030.

El sistema se estructura en dos niveles complementarios. En primer lugar, se establecen **indicadores estratégicos**, destinados a ofrecer una visión global sobre la evolución de la movilidad, la seguridad, la accesibilidad y la ejecución del Plan. En segundo lugar, se incorporan **indicadores asociados a las seis líneas estratégicas**, que permiten conocer el grado de desarrollo efectivo de las actuaciones previstas.

Los indicadores deberán ser comprensibles, comparables en el tiempo, directamente relacionados con los objetivos del PMUS y suficientemente sencillos para que su actualización pueda integrarse en la gestión ordinaria del Ayuntamiento.

Indicadores estratégicos del PMUS

Los indicadores estratégicos constituyen el nivel superior del Cuadro de Mando. Su función es comprobar si, más allá de la ejecución individual de las actuaciones, **Fitero avanza globalmente hacia un modelo de movilidad más seguro, accesible, sostenible y eficiente**.

Tabla 3. Indicadores estratégicos del PMUS

INDICADOR ESTRATÉGICO	META 2030
IE.1. Seguridad vial: personas fallecidas o heridas graves en accidentes de tráfico en el ámbito urbano	**0 personas fallecidas o heridas graves/año**

INDICADOR ESTRATÉGICO	META 2030
IE.2. Accesibilidad a equipamientos: principales equipamientos municipales y servicios esenciales conectados mediante itinerarios peatonales accesibles o mejorados	**≥ 60 % de los equipamientos prioritarios**
IE.3. Movilidad activa: principales destinos urbanos conectados mediante la red peatonal y/o ciclista prioritaria	**≥ 60 % de los destinos prioritarios**
IE.4. Calmado del tráfico: viario urbano residencial y central integrado en ámbitos de velocidad 20/30 o tráfico calmado	**≥ 30 % del viario susceptible de calmado**
IE.5. Ejecución del PMUS: actuaciones previstas iniciadas, en ejecución o finalizadas	**≥ 80 % de las actuaciones programadas para 2026–2030**
IE.6. Desarrollo del PMUS: líneas estratégicas con actuaciones efectivamente ejecutadas	**≥ 80 % de las líneas estratégicas**

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

Estos seis indicadores proporcionarán una lectura sintética del PMUS y permitirán identificar rápidamente si los avances en ejecución se están traduciendo en mejoras estructurales sobre el sistema de movilidad municipal.

Cuadro de mando por líneas estratégicas

El segundo nivel del sistema permite realizar un seguimiento más preciso de las seis líneas del Plan de Acción. Se establece un máximo de dos o tres indicadores por línea, priorizando variables directamente comprobables y evitando configurar un sistema de seguimiento excesivamente complejo.

L1. Fitero accesible, peatonal y con espacios públicos de calidad

Tabla 4. Indicadores de seguimiento de la línea 1

Indicador	Meta 2030
I.1.1. Itinerarios o tramos prioritarios sobre los que se han ejecutado mejoras de accesibilidad peatonal	**≥ 5 itinerarios/tramos prioritarios mejorados**
I.1.2. Cruces o pasos peatonales mejorados en accesibilidad y seguridad	**≥ 8 cruces/pasos mejorados**
I.1.3. Principales equipamientos conectados mediante itinerario peatonal accesible o mejorado	**≥ 80 % de los equipamientos prioritarios**

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

L2. Seguridad vial, calmado del tráfico y reordenación de calles

Tabla 5. Indicadores de seguimiento de la línea 2

Indicador	Meta 2030
I.2.1. Viario urbano residencial y central incorporado a calles 20, zonas 30 o ámbitos de tráfico calmado	**≥ 80 % del viario susceptible de calmado**
I.2.2. Puntos o ámbitos prioritarios con medidas específicas de seguridad vial ejecutadas	**≥ 6 puntos o ámbitos**

Indicador	Meta 2030
I.2.3. Jerarquización viaria y desactivación de bucles de tráfico	**Modelo definido e implantado en los ámbitos prioritarios**

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

L3. Estacionamiento, acceso al centro y recuperación del espacio público

Tabla 6. Indicadores de seguimiento de la línea 3

Indicador	Meta 2030
I.3.1. Ámbito urbano con estacionamiento inventariado, delimitado y ordenado	**100 % del ámbito urbano**
I.3.2. Bolsas de estacionamiento creadas, acondicionadas o reorganizadas	**≥ 2 ámbitos**
I.3.3. Reordenación y mejora del espacio público Monasterio–Ayuntamiento	**Actuación ejecutada o en ejecución**

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

L4. Bicicleta, Balneario y conexiones activas

Tabla 7. Indicadores de seguimiento de la línea 4

Indicador	Meta 2030
I.4.1. Localizaciones principales dotadas de aparcabicicletas o guardabicis	**≥ 6 localizaciones**
I.4.2. Conexión activa Fitero–Balneario	**Itinerario acondicionado y señalizado**
I.4.3. Conexión activa Fitero–Cintruénigo	**Proyecto definido y al menos una primera fase ejecutada**

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

L5. Transporte público, movilidad compartida y conectividad territorial

Tabla 8. Indicadores de seguimiento de la línea 5

Indicador	Meta 2030
I.5.1. Parada principal de autobús accesible, acondicionada y equipada	**Actuación integral ejecutada**
I.5.2. Sistema municipal de información sobre transporte público	**Sistema físico y/o digital operativo y actualizado**
I.5.3. Soluciones complementarias de movilidad territorial implantadas o pilotadas	**≥ 1 experiencia piloto**

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

L6. Movilidad eléctrica, turismo sostenible y nuevos hábitos

Tabla 9. Indicadores de seguimiento de la línea 6

Indicador	Meta 2030
I.6.1. Localizaciones municipales con infraestructura pública de recarga eléctrica	**≥ 2 localizaciones operativas**
I.6.2. Destinos principales incorporados al sistema de señalización de movilidad sostenible	**≥ 8 destinos señalizados**
I.6.3. Acciones de sensibilización y promoción de la movilidad sostenible desarrolladas	**≥ 2 acciones/año**

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

El Cuadro de Mando se actualizará con carácter general una vez al año, coincidiendo con la revisión de la programación municipal. El Ayuntamiento registrará para cada indicador su último valor disponible, el avance respecto a la meta 2030 y, cuando proceda, las principales actuaciones que hayan contribuido a su evolución.

Para facilitar una lectura inmediata del estado del Plan, los indicadores podrán representarse mediante un sistema semafórico:

VERDE · avance adecuado | **NARANJA** · avance parcial | **ROJO** · retraso significativo

El Cuadro de Mando permitirá disponer de una visión sintética tanto del avance general del modelo de movilidad como de la ejecución de cada línea estratégica, facilitando la identificación de prioridades para el siguiente ejercicio y la toma de decisiones sobre programación e inversión.

Evaluación y actualización del PMUS

El seguimiento mediante indicadores debe complementarse con un mecanismo estable de evaluación, coordinación y toma de decisiones. Para ello, y aunque el liderazgo, coordinación y evaluación del PMUS se desarrolle por parte del Ayuntamiento de Fitero, se establece la **Mesa PMUS Fitero** como instrumento de gobernanza para la implementación, seguimiento y actualización del Plan durante el periodo 2026–2030.

La Mesa estará liderada por el **Ayuntamiento de Fitero**, como administración responsable de impulsar y coordinar el PMUS, y contará con participación de las áreas municipales relacionadas con movilidad, urbanismo, obras, sostenibilidad y servicios. Se promoverá asimismo la participación del **Gobierno de Navarra**, en las materias relacionadas con sus ámbitos de actuación, y del **Consorcio EDER**, como agente de cooperación y desarrollo territorial de la Ribera.

Cuando las cuestiones tratadas lo requieran, podrán incorporarse otros agentes vinculados directamente con las actuaciones analizadas, entre ellos el Ayuntamiento de Cintruénigo, operadores de transporte, centros educativos, asociaciones, representantes empresariales, Balneario, entidades sociales u otras administraciones y organismos.

La Mesa PMUS Fitero tendrá como principales funciones **revisar el grado de ejecución del Plan de Acción; analizar la evolución del Cuadro de Mando; identificar dificultades o desviaciones; coordinar actuaciones que requieran participación de diferentes administraciones; impulsar proyectos de carácter supramunicipal; identificar oportunidades de financiación; y proponer ajustes en la programación cuando las circunstancias lo aconsejen.**

Se celebrará **al menos una reunión ordinaria anual**, preferentemente vinculada a la preparación de la programación y del presupuesto municipal del ejercicio siguiente. Podrán convocarse reuniones adicionales cuando una actuación relevante requiera coordinación específica entre administraciones o agentes.

Cada año, el Ayuntamiento actualizará el estado de las actuaciones y el Cuadro de Mando. Esta información servirá de base para una **revisión anual de implementación**, en la que se identificarán las actuaciones finalizadas, en ejecución, iniciadas y pendientes, el grado de avance de los indicadores, las principales dificultades encontradas y las prioridades para el ejercicio siguiente.

La revisión anual permitirá relacionar directamente el seguimiento del PMUS con la programación municipal. Las actuaciones prioritarias podrán incorporarse a los presupuestos, proyectos de obra, actuaciones de mantenimiento o solicitudes de financiación correspondientes, evitando que el seguimiento constituya un proceso independiente de la gestión municipal ordinaria.

En **2028 se realizará una evaluación intermedia del PMUS**, coincidiendo con el ecuador del principal periodo de implementación. Esta evaluación analizará conjuntamente la evolución de los indicadores estratégicos, el grado de desarrollo de las seis líneas, la ejecución física y económica de las actuaciones y la adecuación de las prioridades inicialmente establecidas.

La evaluación intermedia permitirá **mantener, reforzar, modificar, reprogramar o sustituir actuaciones** cuando existan razones técnicas, económicas o territoriales que lo justifiquen. También permitirá incorporar nuevas actuaciones cuando aparezcan necesidades no previstas inicialmente, oportunidades de financiación o cambios relevantes en infraestructuras y servicios.

En **2030 se realizará la evaluación final del periodo**, comparando los resultados alcanzados con las metas establecidas en el Cuadro de Mando. La evaluación identificará las actuaciones ejecutadas, parcialmente ejecutadas y pendientes; analizará los principales cambios producidos en el modelo de movilidad; y establecerá las prioridades que deban tener continuidad durante el siguiente periodo de planificación.

La actualización del PMUS se realizará de forma proporcionada al alcance de los cambios necesarios. Los ajustes ordinarios podrán formalizarse mediante la actualización del Plan de Acción, las fichas de actuaciones, la programación temporal y económica y el Cuadro de Mando. Cuando se produzcan modificaciones sustanciales en el modelo territorial, las infraestructuras, los servicios de transporte o las necesidades de movilidad, podrá abordarse una revisión de mayor alcance.

De esta forma, el **Cuadro de Mando y la Mesa PMUS Fitero** constituyen conjuntamente el núcleo del sistema de seguimiento y evaluación, permitiendo que el PMUS permanezca activo durante todo su periodo de implementación y vinculando de manera permanente **planificación, ejecución, financiación, coordinación institucional, evaluación y actualización**.

La relación entre los principales instrumentos del sistema de seguimiento y evaluación queda sintetizada en la siguiente secuencia:


PMUS FITERO 2026-2030
FIGURA 7.1 — Ciclo de seguimiento y evaluación del PMUS
Esquema de gobernanza, programación y revisión continua
MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE PARA UN FITERO EN MOVIMIENTO
1
CUADRO DE MANDO
Medición del avance y detección de desviaciones · Trimestral
2
MESA PMUS FITERO
Evaluación, coordinación y toma de decisiones · Anual
3
PROGRAMACIÓN ANUAL
Priorización de actuaciones, inversiones y financiación · Anual
4
EVALUACIÓN INTERMEDIA 2028
Revisión de resultados y reprogramación 2029–2030 · 2028
5
EVALUACIÓN FINAL 2030
Balance del Plan y definición de la siguiente hoja de ruta · 2030
El seguimiento del PMUS combina control periódico, coordinación institucional y evaluación para ajustar las actuaciones y asegurar su cumplimiento.
Fuente: elaboración propia.
Consulta: 08/10/2026.
PMUS · 7.1

8.

PRESUPUESTO Y FINANCIACIÓN

PMUS FITERO 2026–2030
Ayuntamiento de Fitero · Navarra

La programación económica del PMUS se plantea con un criterio de proporcionalidad respecto a la escala de Fitero y a la capacidad real de gestión municipal. El objetivo no es vincular el Plan a una única gran inversión, sino asegurar una secuencia estable de actuaciones, combinando medidas de bajo coste y rápida implantación con proyectos de mayor entidad que requieren preparación técnica, coordinación interadministrativa y financiación externa.

La planificación parte de la priorización de las actuaciones del Plan de Acción y distingue entre medidas estructurales, actuaciones de implantación progresiva y proyectos que deben madurar mediante estudios, proyectos técnicos o acuerdos con otras administraciones. Esta lógica permite concentrar los recursos municipales en las actuaciones de mayor impacto y utilizar la financiación externa para ampliar la capacidad inversora del Plan.

Tabla 10. Criterio general de financiación

> **Criterio general: continuidad presupuestaria municipal + priorización anual + proyectos técnicamente preparados + financiación externa para actuaciones de mayor inversión.**

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

Planificación temporal y económica 2026–2030

El año 2026 corresponde a la elaboración, participación, aprobación y puesta en marcha del PMUS. La programación operativa principal se concentra en 2027–2030, con una selección limitada de actuaciones tractoras por anualidad. El cronograma no excluye el resto de medidas del Plan de Acción: estas podrán desarrollarse de forma complementaria cuando exista disponibilidad presupuestaria, oportunidad técnica o acceso a convocatorias de financiación.

Cada anualidad combina actuaciones de planificación y gestión con intervenciones físicas. Se prioriza inicialmente la accesibilidad peatonal, la seguridad vial, la ordenación del tráfico y del estacionamiento y la mejora del transporte público; posteriormente se incorporan actuaciones de mayor inversión vinculadas al espacio público central, las conexiones con el Balneario y Cintruénigo y los nuevos servicios de movilidad.

Cronograma operativo 2027–2030

La programación identifica las actuaciones de referencia para cada anualidad y su distribución orientativa por trimestres, estableciendo una secuencia progresiva de ejecución. En una primera fase se concentran las medidas de planificación, accesibilidad, ordenación del tráfico y estacionamiento que sirven de base para actuaciones posteriores; a continuación se incorporan intervenciones de mayor entidad vinculadas al espacio público, la movilidad activa y la conectividad territorial.

El cronograma combina, por tanto, actuaciones de rápida implantación con otras que requieren mayor preparación técnica, coordinación institucional o financiación específica. Esta secuencia no tiene carácter rígido y podrá ajustarse anualmente por la Mesa PMUS Fitero en función del grado de ejecución alcanzado, la disponibilidad presupuestaria, la obtención de financiación externa, la madurez técnica de los proyectos y las necesidades que se vayan detectando durante el seguimiento del Plan.

Tabla 11. Programación temporal de actuaciones

AÑO	ACTUACIÓN CLAVE	T1	T2	T3	T4
2027	1.1. Red prioritaria de itinerarios peatonales accesibles	●	●		
	1.7. Ordenanza Municipal de Movilidad Sostenible	●	●	●	
	2.1. Jerarquización del viario y desactivación de bucles de tráfico		●	●	●
	3.1. Inventario, delimitación y señalización del estacionamiento		●	●	●
2028	1.2. Programa de mejora de aceras y eliminación de barreras	●	●	●	●
	1.4. Programa de cruces y pasos peatonales seguros	●	●	●	●
	2.3. Implantación selectiva de calles 20 y zonas 30		●	●	●
	5.1. Mejora integral de la parada principal de autobús		●	●	
2029	3.4. Reordenación del estacionamiento Monasterio-Ayuntamiento	●	●	●	
	3.7. Proyecto de espacio público peatonal Monasterio-Ayuntamiento	●	●	●	●
	4.1. Corredor peatonal y ciclista Fitero-Balneario		●	●	●
	5.3. Mejora de la conexión Fitero-Cintruénigo	●	●	●	●
2030	4.5. Conexión activa Fitero-Cintruénigo	●	●	●	●
	5.5. Estudio / piloto de transporte a demanda	●	●	●	
	6.5. Eje turístico sostenible Monasterio-centro-Balneario		●	●	●
	6.7. Programa de sensibilización y cambio de hábitos	●	●	●	●
TRANSV.	**Mesa PMUS Fitero y revisión del cuadro de mando**	●			●
TRANSV.	**Evaluación intermedia 2028**			●	●
TRANSV.	**Evaluación final 2030**			●	●

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

Planificación económica orientativa

La estimación económica se formula por anualidades y órdenes de magnitud, evitando asignar importes cerrados a actuaciones que todavía requieren proyecto, medición o definición técnica. Se propone mantener una aportación municipal estable de 30.000 euros anuales durante 2027–2030 y utilizarla como base para actuaciones directas, cofinanciaciones, asistencias técnicas y preparación de proyectos.

Tabla 12. Planificación económica 2027–2030

AÑO	FOCO PRINCIPAL	APORTACIÓN MUNICIPAL	FINANCIACIÓN EXTERNA	INVERSIÓN TOTAL
2026	Elaboración, participación, aprobación y preparación operativa del PMUS	Según expediente específico	Financiación vinculada a la elaboración del Plan	—
2027	Planificación base, regulación, jerarquización viaria y estacionamiento	30.000 €	20.000–40.000 €	50.000–70.000 €
2028	Accesibilidad, cruces, calmado y transporte público	30.000 €	40.000–70.000 €	70.000–100.000 €
2029	Espacio público central, Balneario y conectividad territorial	30.000 €	70.000–120.000 €	100.000–150.000 €
2030	Consolidación, pilotos, conexión activa y cierre del Plan	30.000 €	30.000–60.000 €	60.000–90.000 €
TOTAL 2027–2030	**Despliegue operativo del PMUS**	**120.000 €**	**160.000–290.000 €**	**280.000–410.000 €**

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

Las cifras anteriores son una referencia de programación y no constituyen compromisos de gasto. La inversión total dependerá de la definición de los proyectos, de la capacidad de cofinanciación municipal y de la disponibilidad de convocatorias. La existencia de una partida municipal estable permitiría, no obstante, asegurar continuidad al PMUS incluso en anualidades con menor financiación externa.

Tabla 13. Base financiera propuesta 2027–2030

> **Base financiera propuesta 2027–2030: 30.000 €/año de aportación municipal estable (120.000 € en cuatro años), complementada con financiación externa para actuaciones de mayor entidad.**

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

Financiación y recursos de implementación

La financiación del PMUS se plantea con un modelo mixto. El Ayuntamiento de Fitero aportará una base presupuestaria estable que permita iniciar actuaciones, preparar proyectos y cubrir cofinanciaciones, mientras que las inversiones de mayor entidad se apoyarán en programas de ayuda y en la colaboración con otras administraciones y agentes.

Se propone incorporar en los presupuestos municipales una partida específica de movilidad sostenible de al menos 30.000 euros anuales durante 2027–2030. Esta dotación podrá aplicarse a pequeñas obras de accesibilidad y seguridad vial, señalización, estudios y proyectos, campañas, equipamientos, mantenimiento, pilotos y aportaciones municipales exigidas por las convocatorias de subvención.

La Mesa PMUS Fitero actuará como espacio de coordinación para identificar necesidades, ordenar prioridades y preparar proyectos susceptibles de financiación externa. La participación del Gobierno de Navarra y del Consorcio EDER permitirá mejorar la coordinación técnica, detectar líneas de ayuda y favorecer actuaciones de carácter supramunicipal, especialmente en transporte público, movilidad activa, conexiones con Cintruénigo y Balneario, eficiencia energética y movilidad eléctrica.

Tabla 14. Fuentes y recursos de financiación

FUENTE / RECURSO	FUNCIÓN	APLICACIÓN PRIORITARIA
Ayuntamiento de Fitero	Base estable y cofinanciación	Actuaciones de pequeña escala, proyectos técnicos, señalización, accesibilidad, pilotos y aportaciones a subvenciones.
Gobierno de Navarra	Coordinación competencial y financiación sectorial	Carreteras y travesías, transporte público, movilidad activa, accesibilidad, energía y actuaciones supramunicipales.
Consorcio EDER	Apoyo territorial, cooperación y captación de recursos	Proyectos comarcales, movilidad rural, conexiones intermunicipales, sostenibilidad y preparación de iniciativas.
Programas estatales y europeos	Financiación competitiva de inversiones	Movilidad sostenible, transición energética, digitalización, accesibilidad, turismo sostenible y regeneración del espacio público.
Agentes privados	Colaboración y cofinanciación cuando proceda	Balneario, empresas, operadores, comercio, recarga y movilidad laboral.

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

Criterios para asegurar la capacidad de implementación

La capacidad de ejecución del PMUS no depende únicamente de la disponibilidad de financiación. Para que las actuaciones puedan desarrollarse con continuidad es necesario mantener una cartera de proyectos suficientemente madura, con prioridades claras, responsables identificados y documentación técnica preparada con antelación.

Tabla 15. Continuidad presupuestaria

1. CONTINUIDAD PRESUPUESTARIA **Mantener cada año una partida municipal específica evita que el PMUS dependa exclusivamente de convocatorias externas, es una buena práctica ejecutada en otros municipios.**

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

Tabla 16. Proyectos preparados

2. PROYECTOS PREPARADOS **Disponer de memorias, mediciones, proyectos o anteproyectos permite responder con rapidez cuando se publiquen ayudas.**

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

Tabla 17. Coordinación

3. COORDINACIÓN **La Mesa PMUS facilitará la coordinación con Gobierno de Navarra, EDER, Cintruénigo y otros agentes cuando la actuación supere el ámbito municipal.**

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

Tabla 18. Reprogramación

4. REPROGRAMACIÓN
El seguimiento anual a través de la mesa PMUS Fitero y la evaluación intermedia de 2028 permitirán desplazar o adelantar actuaciones según ejecución, financiación y resultados.

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

En conjunto, la programación propuesta permite iniciar el PMUS con medidas de alto impacto y coste contenido, al tiempo que prepara las actuaciones de mayor inversión para fases posteriores. La combinación de una base municipal estable, una priorización anual y la búsqueda coordinada de financiación externa reduce el riesgo de discontinuidad y facilita adaptar el ritmo de ejecución a la capacidad real de Fitero.

La programación económica deberá revisarse anualmente junto con el cuadro de mando del Plan. El criterio no será ejecutar el mayor número posible de actuaciones, sino asegurar que las medidas desarrolladas respondan a las prioridades del diagnóstico, dispongan de financiación suficiente y produzcan mejoras verificables en accesibilidad, seguridad vial, movilidad activa, conectividad territorial y calidad del espacio público.

9.

EVALUACIÓN ENERGÉTICA, AMBIENTAL Y DE IMPACTO

PMUS FITERO 2026–2030
Ayuntamiento de Fitero · Navarra

Situación actual

La evaluación realizada caracteriza el impacto de la movilidad de Fitero mediante una referencia energética del parque de turismos y una valoración de los efectos del Plan sobre los desplazamientos y el espacio público. El análisis sitúa esa referencia entre 4,3 y 8,4 GWh/año y entre 1.090 y 2.100 t CO_2e/año. Son estimaciones de orden de magnitud de los recorridos del parque domiciliado en Fitero, incluidos los realizados fuera del término municipal; no constituyen un inventario territorial de emisiones ni una medición del transporte en su conjunto.

La memoria recoge 2.366 habitantes a 1 de enero de 2025 y un parque municipal de 1.855 vehículos, de los que 1.146 son turismos. La disponibilidad de 484 turismos por cada 1.000 habitantes acredita capacidad de acceso al automóvil, pero no determina su utilización ni el reparto modal. Los 7 vehículos clasificados como electrificados en el diagnóstico tampoco equivalen necesariamente a 7 turismos eléctricos puros.

La estructura territorial combina desplazamientos urbanos de proximidad con relaciones exteriores hacia Cintruénigo, Corella y Tudela, acceso al polígono industrial por la NA-6900 y viajes laborales y turísticos al Balneario, situado aproximadamente a 4 km del núcleo. La NA-160 articula la conexión con Cintruénigo. El aforo de la estación 763 de la NA-6900 recogido en la memoria registra 782 vehículos/día, incluidos 65 pesados. Este dato identifica un corredor productivo relevante; no representa todos los viajes de Fitero ni permite sumarlo a otros aforos para obtener una demanda municipal, al faltar una delimitación homogénea y una matriz de origen y destino.

La concentración de equipamientos en San Raimundo, colegio Juan de Palafox, consultorio, residencia y entorno del Monasterio favorece caminar, aunque las discontinuidades, cruces y ocupación de calles estrechas condicionan la autonomía, especialmente de la población mayor. El autobús regular conecta Fitero con Cintruénigo, Corella y Tudela; su utilidad depende del horario, la parada y la posibilidad de regreso. La oferta incluye recarga identificada en el entorno del colegio y del Balneario, taxi local y transporte colectivo específico, pero no una red cotidiana integrada de movilidad compartida. Sin mediciones locales de aire y ruido incorporadas al Plan, el impacto ambiental se valora por exposición y características del viario, sin asignar concentraciones ni niveles acústicos.

Base de información y alcance de la evaluación

Tabla 19. Base de información y alcance de la evaluación

Variable	Referencia disponible	Uso en el cálculo
Población y parque	2.366 habitantes; 1.146 turismos (2025)	Base del cálculo por parque.
Tráfico territorial	NA-6900: 782 vehículos/día; 65 pesados	Contraste funcional; no se extrapola al casco.
Reparto modal y kilometraje	Sin medición representativa local	Rango de sensibilidad; no se atribuyen cuotas modales.
Recarga y transporte	Dotaciones y conexiones identificadas	Existencia acreditada; uso y operatividad sin serie homogénea.

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

Fuente: memoria del PMUS, capítulos 2 y 3. Los datos oficiales se reproducen según su incorporación al diagnóstico; no se presentan como una nueva comprobación de sus registros de origen. [1]

Línea base energética y de emisiones

La metodología combina parque × kilometraje anual × factor unitario, siguiendo el cálculo de actividad por factor de emisión del MITECO y el enfoque de línea base, escenarios y seguimiento del IDAE. La revisión del PMUS aprobado de Ansoáin de 2021 y del documento municipal de 2025 aporta la relación entre diagnóstico, medidas e indicadores; su cálculo por viajes y reparto modal no se traslada a Fitero porque exige información local inexistente. No se utilizan sus resultados, ocupaciones ni objetivos de reducción. [2–4]

Tabla 20. Línea base energética y de emisiones

Concepto	Dato o hipótesis y cálculo	Resultado estimado
Actividad anual	1.146 turismos × 6.000–10.000 km/turismo·año	6,88–11,46 millones de vehículo-km/año
GEI de operación	Factores MITECO 2025: 0,159 kg CO_2e/km (gasóleo) y 0,183 (gasolina). Actividad × factor / 1.000	1.090–2.100 t CO_2e/año
Energía final	Actividad × 0,63–0,73 kWh/km / 1.000	4.330–8.370 MWh/año
Referencia de comparación	8.000 km/turismo·año; 0,68 kWh/km; 0,171 kg CO_2e/km	9,168 millones de km; 6.234 MWh; 1.568 t CO_2e/año

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

Hipótesis de actividad. Los 6.000–10.000 km anuales por turismo son una banda de sensibilidad adoptada para Fitero, no una media oficial ni un intervalo estadístico. Equivalen a unos 16–27 km diarios por turismo sobre el año completo y permiten representar usos urbanos y territoriales sin deducir viajes de los aforos. La referencia de 8.000 km es un punto intermedio de cálculo, no el kilometraje observado. Cada variación de 1.000 km por turismo cambia la referencia central en aproximadamente 779 MWh y 196 t CO_2e al año.

Factores energéticos. Se aproxima el consumo a partir de los factores MITECO por km y por litro: gasóleo B7, 0,159 / 2,516 ≈ 0,063 l/km; gasolina E5, 0,183 / 2,249 ≈ 0,081 l/km. Con contenidos energéticos orientativos de 36 y 32 MJ/l, respectivamente, y 3,6 MJ/kWh, resultan 0,63 y 0,72 kWh/km; la banda se redondea a 0,63–0,73. Son equivalencias aproximadas entre categorías, no consumos medidos del parque local. El valor intermedio de 0,68 no implica una composición del parque al 50 %. [3,5]

Límites de la estimación. El cálculo utiliza una equivalencia térmica del parque de turismos ante la falta de composición y kilometraje por tecnología; no descuenta los 7 vehículos electrificados de categorías y usos no desagregados. Excluye furgonetas, camiones, motocicletas, maquinaria, visitantes y tráfico de paso, así como fabricación de vehículos, obras y producción de carburantes. Incluye GEI de combustión expresados en CO_2e; en la comparación con eléctricos añade las emisiones de generación de la electricidad. La banda expresa incertidumbre de actividad y factores, y no un inventario completo de la movilidad de Fitero.

Impactos esperados y contribución a Navarra

El escenario PMUS 2030 traduce las líneas de actuación del capítulo 6 en una hipótesis moderada de utilización, considerando las características urbanas y territoriales de Fitero. Se apoya en la mejora de los itinerarios peatonales y cruces del núcleo, la conexión activa con el Balneario, una primera fase hacia Cintruénigo, el aprovechamiento del transporte público existente, la movilidad compartida y la renovación progresiva del parque mediante electrificación.

Estas medidas actúan sobre dos ámbitos complementarios: los desplazamientos cotidianos de proximidad, donde existe margen para sustituir viajes cortos en automóvil, y las relaciones exteriores, donde la dependencia del vehículo privado es mayor. Su efecto contribuiría, a escala municipal, a los objetivos de Navarra de eficiencia energética, reducción de emisiones y desarrollo de alternativas sostenibles de movilidad rural e intermunicipal. Los volúmenes siguientes constituyen hipótesis de funcionamiento evaluadas, no demanda acreditada, metas aprobadas ni resultados garantizados. La ejecución parcial de las actuaciones reduciría el ahorro estimado en función de las medidas efectivamente implantadas y utilizadas.

Hipótesis de funcionamiento y cálculo del escenario 2030

Tabla 21. Hipótesis de funcionamiento y cálculo del escenario 2030

Medidas del Plan	Hipótesis incremental respecto a la referencia	Efecto anual
Red peatonal, cruces, entorno escolar y centro (L1–L3)	60–100 trayectos simples/día de 1,5 km sustituyen viajes en coche, durante 250 días; se cuentan vehículos evitados, no todos los peatones.	22.500–37.500 km evitados
Balneario, conexión parcial a Cintruénigo y bicicleta (4.1, 4.5, 4.7)	20–35 idas y vueltas/día de 8 km sustituyen coches durante 220 días. Los 8 km representan el Balneario; son equivalencia de cálculo para otros destinos.	35.200–61.600 km evitados
Autobús existente y coordinación de viajes (5.2–5.7)	15–25 idas y vueltas de coche/día evitadas, de 12 km, durante 220 días; distancia de ensayo para viajes de proximidad territorial, no media medida.	39.600–66.000 km evitados
Recarga y renovación eficiente (6.1, 6.2, 6.8, 6.9)	20–30 turismos adicionales pasan a eléctrico puro y recorren 8.000 km/año cada uno; equivale al 1,7–2,6 % del parque de turismos de referencia.	160.000–240.000 km electrificados

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

Reglas de agregación. Los tres grupos de viajes sustituidos son distintos: D = 97.300–165.100 vehículo-km/año evitados. Los recorridos electrificados K = 160.000–240.000 km/año pertenecen a viajes que siguen realizándose, por lo que no se restan de nuevo del tráfico. El tercer grupo solo computa viajes compartidos sin recorridos adicionales relevantes o plazas en expediciones existentes. Nuevos autobuses, viajes en vacío, desvíos, taxi social o viajes inducidos requieren descontar su energía y emisiones; no reciben un ahorro automático. Para bicicleta eléctrica se adopta una sensibilidad de 0,01 kWh/km: aun electrificando todos los km del segundo grupo, añadiría menos de 0,7 MWh/año y 0,2 t CO_2e/año.

La referencia tendencial conserva parque, actividad y factores del caso intermedio para aislar el cambio de movilidad; no es una previsión demográfica ni de ventas de vehículos. El escenario PMUS utiliza 0,20 kWh/km para el turismo eléctrico, incluido un margen operativo de recarga, y 0,20 kg CO_2e/kWh como hipótesis eléctrica de comparación, sin asumir electricidad renovable ni descarbonización futura. El ahorro anual resulta de $\Delta E = 0{,}68D + (0{,}68 - 0{,}20)K$, en kWh, y $\Delta GEI = 0{,}171D + (0{,}171 - 0{,}20 \times 0{,}20)K$, en kg CO_2e. La banda eléctrica de 0,10–0,30 kg CO_2e/kWh modifica el ahorro agregado a unas 34–64 t/año. [6]

Comparación anual sobre una misma referencia de actividad

Tabla 22. Comparación anual sobre una misma referencia de actividad

Magnitud	Actual estimada[1]	Tendencial 2030[2]	PMUS 2030
Turismos, millones de vehículo-km	9,168	9,168	9,003–9,071
Energía final, MWh/año	6.234	6.234	6.007–6.091
GEI de operación, t CO_2e/año	1.568	1.568	1.508–1.530
Ahorro anual respecto a referencia	—	0 por construcción	143–227 MWh; 38–60 t CO_2e
Reducción respecto a referencia	—	—	Energía: 2,3–3,6 %; GEI: 2,4–3,8 %

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

[1] Caso intermedio de la banda de 9.1, con equivalencia térmica. [2] Comparador constante, sin ahorro por renovación externa al PMUS. Valores redondeados; rango de resultados condicionado a las hipótesis de funcionamiento, no intervalo de confianza.

El ahorro estimado es deliberadamente limitado: las actuaciones evaluadas evitan aproximadamente el 1,1–1,8 % de los kilómetros de los turismos de referencia y electrifican una parte de los recorridos restantes. No se atribuye al Ayuntamiento toda la renovación del parque privado; la electrificación constituye una contribución conjunta del PMUS, hogares, empresas y políticas autonómicas y estatales. Si solo se materializa la sustitución de viajes, el ahorro de combustión es de unas 17–28 t CO_2e/año. Un aumento de actividad del 1 % anual durante cuatro años acumula un 4,1 %, suficiente para compensar el ahorro agregado calculado: la mejora de eficiencia no garantiza por sí sola una reducción absoluta de emisiones.

En el casco de Fitero, el efecto más directo corresponde a la accesibilidad y la exposición al tráfico. La continuidad hacia colegio, consultorio, residencia y Monasterio, el descanso y la sombra favorecen autonomía y actividad física; el calmado en Lejalde, accesos y cruces sensibles reduce conflictos y gravedad potencial de los siniestros. La recuperación del entorno Monasterio–Ayuntamiento mejora estancia y calidad patrimonial. Menos motores térmicos y menos maniobras pueden reducir emisiones locales y ruido, sin que exista base para cuantificar NO_2, partículas o decibelios. La electrificación mantiene ruido de rodadura y partículas de desgaste. La mejora del Balneario y del transporte hacia Cintruénigo, Corella y Tudela amplía el acceso territorial, aunque parte de su demanda puede ser movilidad nueva con valor social y sin ahorro de coche asociado.

Indicadores de evaluación integrados en el cuadro de mando

Tabla 23. Indicadores de evaluación integrados en el cuadro de mando

Indicador y unidad	Referencia / lectura 2030	Verificación anual y relación con capítulo 7
1. Energía de turismos (MWh/año)	4.330–8.370 estimados; ahorro condicional 143–227	Actualizar parque, km y consumo por tecnología; cálculo de 9.1.
2. GEI de operación (t CO_2e/año y %)	1.090–2.100 estimados; reducción condicional 2,4–3,8 % en caso intermedio	Mismos límites y factores; registrar reducción absoluta y relativa.
3. Km coche sustituidos (vehículo -km/año)	Sin medición inicial; hipótesis 97.300–165.100	Uso antes/después, distancias y registros de viajes; vinculado a L4 y L5.
4. Red activa mejorada (tramos y km)	Meta I.1.1: ≥ 5 tramos; Balneario acondicionado y fase hacia Cintruénigo	Cartografía y actas; km ejecutados sin imponer longitud no definida.
5. Equipamientos conectados (%)	IE.2: ≥ 60 %; I.1.3: ≥ 80 % en su seguimiento específico	Inventario de destinos y continuidad del recorrido; distinguir mejorado de plenamente accesible.
6. Seguridad urbana (víctimas graves/año)	IE.1: objetivo 0; sin línea base urbana desagregada	Registro policial; separar casco y carreteras. La cifra de 2024 no equivale al ámbito urbano.
7. Ámbitos con medidas de seguridad (n.º)	I.2.2: ≥ 6 puntos o ámbitos	Actas y comprobación funcional; sin sustituir el indicador de víctimas.
8. Uso de alternativas territoriales (viajes/año)	I.5.3: ≥ 1 piloto; uso inicial sin serie homogénea	Operadores y reservas; distinguir viajes servidos y viajes de coche sustituidos.
9. Recarga (kWh/año y localizaciones)	I.6.1: ≥ 2 localizaciones municipales operativas	Inventario, disponibilidad y contadores; distinguir localización de conectores.

Fuente: contenido de la memoria original del PMUS Fitero 2026–2030.

Los indicadores 1–3 añaden la lectura energética y de resultados; los restantes reutilizan el cuadro de mando de 7.1 y sus fuentes. No conforman un segundo sistema de seguimiento. Las referencias pendientes se identifican como no medidas, sin asignarles valor cero. Los porcentajes de accesibilidad corresponden a las dos metas que ya figuran en el Plan y no se intercambian.

Contribución a la movilidad sostenible de Navarra

El PMUS de Fitero concreta el Plan Director de Movilidad Sostenible de Navarra 2018–2030 en una escala rural: reduce viajes cortos evitables, mejora la conexión con servicios de Cintruénigo y coordina alternativas hacia Corella y Tudela sin depender exclusivamente del automóvil propio. La intervención en la parada, la información y el piloto territorial atienden especialmente a quienes no conducen o no disponen de vehículo. El eje hacia el Balneario y el polígono conecta actividad turística y empleo con soluciones adaptadas a distancias próximas. [7]

La relación Fitero–Cintruénigo, vinculada al corredor C-11 citado en el diagnóstico, y el itinerario del Balneario trasladan el Plan Director de Movilidad Activa de Navarra 2022–2030 a conexiones concretas entre vivienda, servicios y actividad. Su contribución no consiste en sumar kilómetros aislados, sino en ofrecer recorridos continuos, seguros y con aparcamiento en destino. El calmado y los cruces refuerzan seguridad vial; la cadena peatonal hacia residencia, consultorio y colegio refuerza accesibilidad y autonomía. La recarga utilizada y la renovación compatible con los servicios municipales apoyan la transición energética. Este conjunto responde a los principios del artículo 44 de la Ley Foral 4/2022: menor peso de la movilidad privada motorizada, modos no motorizados y transporte colectivo y compartido con atención a poblaciones rurales. [1,8,9]

La evaluación muestra una contribución energética moderada y verificable, acompañada de beneficios locales relevantes en seguridad, accesibilidad, salud y espacio público. La referencia calculada permite comprobar la dirección del cambio y sus órdenes de magnitud, pero no acredita una huella completa ni garantiza el ahorro previsto. La utilidad del capítulo reside en vincular el resultado ambiental con viajes realmente sustituidos, recorridos electrificados y uso efectivo de las actuaciones, manteniendo la misma delimitación en las revisiones de 2028 y 2030.

Documento elaborado por Divalyo Consuting S.L.
Equipo redactor - Danny Imizcoz y Sergio Villava

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

FITERO 2026–2030

Ayuntamiento de Fitero
Navarra

M.I. AYUNTAMIENTO
DE **FITERO**