



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

IX LEGISLATURA

Serie B:
PROPOSICIONES DE LEY

22 de abril de 2008

Núm. 56-1

PROPOSICIÓN DE LEY

122/000041 Proposición de Ley de movilidad sostenible.

Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(122) Proposición de Ley de Grupos Parlamentarios del Congreso

122/000041

AUTOR: Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

Proposición de Ley de movilidad sostenible.

Acuerdo:

Admitir a trámite, trasladar al Gobierno a los efectos del artículo 126 del Reglamento, publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales y notificar al autor de la iniciativa, recabando del mismo los antecedentes que, conforme al artículo 124 del Reglamento, deben acompañar a toda Proposición de Ley.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de abril de 2008.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds presenta la siguiente Proposición de Ley de movilidad sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 8 de abril de 2008.—**Joan Herrera Torres**, Diputado.—**Gaspar Llamazares Trigo**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

Exposición de motivos

El transporte se ha convertido en una de las fuentes principales de contaminación atmosférica, de siniestralidad y de emisiones de gases de efecto invernadero, causantes del cambio climático. Cada uno de estos impactos tiene unos altísimos costes económicos, sociales, sanitarios y ambientales.

En el origen de estos problemas está una política de transporte de personas y mercancías, que ha considerado como objetivo central la estimulación de la máxima movilidad, por medio del incremento de infraestructuras al servicio del transporte privado, y de un modelo de transporte dependiente de los combustibles fósiles.

Esta Ley pretende modificar esta política y pasar del incremento de la oferta a la gestión de la demanda, no tanto de la movilidad como de la accesibilidad. De esta

forma se pueden reducir los actuales impactos negativos y aumentar la eficiencia, la sostenibilidad y la seguridad del sistema de transporte terrestre español.

La presente Ley a poner en marcha inaugura uno de los instrumentos normativos de lucha contra lo que ya es uno de los más importantes problemas sociales, ambientales y económicos de nuestro tiempo: el cambio climático. Modificar el modelo de transporte español es un imperativo ético y político, si queremos que nuestro país contribuya eficazmente a la lucha contra el cambio climático. Por ello, hay que entender esta Ley en el marco de una estrategia global de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

Esta nueva política de gestión sostenible de la demanda de accesibilidad se concreta en un conjunto de objetivos y principios, instrumentos de planificación y evaluación, así como en una serie de organismos de control, gestión y participación de la movilidad sostenible.

En el capítulo I de esta Ley se definen los objetivos, los conceptos, los principios y la estructura competencial. Entre los objetivos, destacan el fomento de la accesibilidad y la movilidad sostenible, el reforzamiento de la seguridad del tráfico de personas y mercancías y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, contribuyendo así a la lucha contra el cambio climático. En el marco de la distribución competencial, en este capítulo I, se establece una competencia del Estado Central escrupulosamente respetuosa con el desarrollo constitucional del Estado de las Autonomías. Por ello, la presente norma se configura como una simple Ley de bases de la movilidad sostenible, dejando abierto su desarrollo a las Comunidades Autónomas y a los Ayuntamientos.

El capítulo II se dedica íntegramente al establecimiento de los dos tipos de instrumentos centrales de la Ley: los planes de movilidad sostenible y los estudios de evaluación y viabilidad. Los planes se establecen a todos los niveles de la Administración, descendiendo incluso al plano de los polígonos industriales y las empresas. Los estudios de evaluación y viabilidad están contemplados en la Ley con el fin de establecer una rutina organizativa de control y medición, evaluación y previsión del desarrollo de los planes. La combinación articulada de instrumentos de planificación, evaluación y previsión cierra un ciclo de racionalidad legislativa muy innovadora y acorde con las nuevas tendencias, en las técnicas de producción legislativa.

En el capítulo III se determina la administración de la movilidad sostenible. Estos organismos se dividen en tres tipos: órganos de control (observatorio), órganos de gestión (la Autoridad de Transporte Público) y órganos de participación (Consejo Nacional y Consejos territoriales). Por medio de estos organismos se instituye, en el ámbito de la estructura administrativa, la realización de las funciones de planificación participativa, de control riguroso y de gestión racionalizada de la movilidad sostenible.

En el capítulo IV se establece el régimen de sanciones, que es el equivalente al prescrito en legislaciones equivalentes del ordenamiento jurídico español vigente. Este régimen de infracciones y sanciones no bloquea ni merma las competencias que en este sentido tienen, y puedan hacer efectiva, las restantes administraciones del Estado.

Por último, en las disposiciones adicionales se establece el cambio de nombre del actual Ministerio de Fomento, con el objetivo de reforzar los nuevos objetivos de la política de movilidad sostenible, haciendo valer, así, una de las funciones del Derecho, cual es la eficacia simbólica del mismo. También se prescribe una importante medida económica, por la cual se obliga a una reserva de, al menos, el 50 por ciento de las inversiones públicas en transporte, para destinarla a la gestión de la movilidad sostenible. En la disposición final se programan los plazos de ejecución de esta Ley, de tal manera que no comporten saltos presupuestarios bruscos o imposiciones arbitrarias e inopinadas a las distintas administraciones de aplicación de la presente Ley.

Proposición de Ley

TÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto.

Esta Ley tiene por objeto establecer los principios y objetivos a los que debe responder una gestión de la movilidad de las personas y del transporte de las mercancías dirigida a la sostenibilidad y la seguridad, y definir los instrumentos y órganos adecuados para garantizar una movilidad sostenible basada en dichos principios.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

Esta Ley será de aplicación a la movilidad que se realiza con los sistemas de transporte terrestre, por cualquiera de sus medios.

Artículo 3. Definiciones.

A los efectos de la presente Ley se definen los siguientes conceptos:

a) Accesibilidad: Capacidad de llegar en condiciones adecuadas a los lugares de residencia, trabajo, formación, asistencia sanitaria, interés social, prestación de servicios u ocio, desde el punto de vista de la calidad y disponibilidad de las infraestructuras, redes de movilidad y servicios de transporte.

b) Autoridad de Transporte Público (ATP): Organismo de carácter público responsable de la planificación y gestión del sistema de transporte público en un área metropolitana.

c) Coste externo o externalidad del transporte: Efectos sociales y ambientales o conjunto de costes que el sistema de transporte no integra en sus precios de funcionamiento, compuestos por los costes de la congestión y de la contaminación atmosférica y acústica, y por los derivados de los siniestros y sus consecuencias, del uso del espacio público, del uso de la energía, de los recursos consumidos para la fabricación y disposición de un modo mecanizado de transporte y del impacto indirecto sobre el territorio y la biodiversidad, así como sobre la salud pública y laboral.

d) Desplazamiento: Itinerario, con origen y destino definidos, en el que se utilizan uno o varios medios de transporte y que se puede dividir en una o varias etapas.

e) Medio de transporte: Conjunto de técnicas, instrumentos y dispositivos de características homogéneas en cuanto a la tecnología que se utilizan para el transporte de personas o mercancías, incluida la marcha a pie.

f) Movilidad: Conjunto de desplazamientos que las personas y los bienes deben hacer por motivo laboral, formativo, sanitario, social, cultural o de ocio, o por cualquier otro.

g) Movilidad sostenible: Movilidad que se satisfice en un tiempo y con un coste razonables y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas.

h) Transporte colectivo: Transporte conjunto de varias personas.

i) Transporte público: Servicio de transporte de personas cuyo precio es aprobado por la administración competente.

Artículo 4. Principios.

Son principios inspiradores de la presente Ley los siguientes:

a) El impulso para alcanzar una movilidad sostenible.

b) El derecho de los ciudadanos a la accesibilidad en unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras y con el mínimo impacto ambiental posible.

c) La organización de un sistema de distribución de mercancías sostenible.

d) La prioridad de los medios de transporte de menor coste social y ambiental, tanto de personas como de mercancías.

e) El fomento e incentivación del transporte público y colectivo y de otros sistemas de transporte de bajo o nulo impacto, como los desplazamientos en bicicleta o a pie.

f) La cooperación institucional tanto entre diferentes autoridades de transporte como entre diferentes administraciones con competencias sectoriales que incidan en la configuración y necesidades de transporte.

g) La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas.

h) La distribución adecuada de los costes de implantación y gestión del transporte, incluyendo la participación de las empresas en la financiación de las infraestructuras y los servicios de los que vayan a ser beneficiarios.

i) El fomento del desarrollo urbano sostenible y el uso racional del territorio, reduciendo las necesidades de movilidad de personas y mercancías.

j) El cumplimiento de los tratados internacionales vigentes relativos a la preservación del clima en lo que concierne a la movilidad.

Artículo 5. Objetivos.

Los objetivos que persigue esta Ley son:

a) Integrar las políticas de desarrollo urbano y económico y las políticas de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y se garantice plenamente la accesibilidad a los centros de trabajo, residencias y puntos de interés cultural, social, sanitario, formativo o lúdico, con el mínimo impacto ambiental y de la forma más segura posible.

b) Adecuar progresivamente el sistema de cargas y tarifas directas sobre la movilidad a un esquema que integre las externalidades, que equipare transporte público y privado en lo que concierne a los costes de producción y utilización de los sistemas, y que regule la accesibilidad ordenada al núcleo urbano y al centro de las ciudades y disuada de hacer un uso poco racional del vehículo privado.

c) Planificar la movilidad sobre la base de la prioridad de los sistemas de transporte público y colectivo y demás sistemas de transporte de bajo impacto, como los desplazamientos a pie o en bicicleta.

d) Mejorar la eficiencia del transporte y la calidad de los servicios prestados por el mismo.

e) Atender las necesidades de movilidad de las personas y de los flujos de mercancías en condiciones de capacidad, calidad, seguridad y sostenibilidad adecuadas.

f) Atender adecuadamente a las condiciones de movilidad de las personas con discapacidad.

g) Establecer mecanismos de coordinación para aprovechar al máximo los transportes colectivos, ya sean transportes públicos o transporte escolar o de empresa.

h) Promover los medios de transporte más ecológicos, especialmente los de tracción no mecánica, como ir a pie o en bicicleta, en especial en el medio urbano, y desincentivar los medios de transporte menos ecológicos.

i) Promover sistemas innovadores que favorezcan un uso más racional del vehículo motorizado privado, como el coche multiusuario o el coche compartido.

j) Poner en marcha fórmulas de integración tarifaria del transporte público en las áreas metropolitanas y

promover medidas financieras que incentiven la utilización del transporte público.

k) Ajustar los sistemas de transporte a la demanda en zonas de baja densidad de población, especialmente en los núcleos rurales y en los alejados de los centros y núcleos urbanos, y garantizar la intercomunicación de éstos con los centros urbanos.

l) Ajustar los sistemas de transporte colectivo a la demanda en los polígonos industriales y grandes centros de actividad.

m) Disminuir la congestión de las zonas urbanas por medio de medidas incentivadoras y de fomento del uso del transporte público y por medio de actuaciones disuasivas de la utilización del vehículo privado en los centros de las ciudades, con el fin de mejorar la calidad del aire en aquéllas.

n) Mejorar la velocidad comercial del transporte público de viajeros.

o) Disciplinar el tráfico y exigir el cumplimiento de las normativas sobre prevención de la contaminación atmosférica y acústica, especialmente en los municipios con una población de derecho superior a veinte mil habitantes.

p) Fomentar actuaciones que contribuyan a la mejora de la seguridad viaria y a la reducción de la accidentalidad.

q) Analizar las políticas de planificación e implantación de infraestructuras y servicios de transporte con criterios de sostenibilidad y racionalizar el uso del espacio viario, de modo que cada medio de desplazamiento y cada sistema de transporte dispongan de un ámbito adecuado a sus características y a los principios de la presente Ley.

r) Introducir de forma progresiva los medios teleinformáticos y las nuevas tecnologías en la gestión de la movilidad, con el objetivo de garantizar una movilidad racional, ordenada y adecuada a las necesidades de los ciudadanos.

s) Promover la construcción de aparcamientos disuasorios para automóviles y motocicletas en las estaciones de tren y autobús y en las principales paradas de autobús con el fin de favorecer el intercambio modal, y en los accesos a las ciudades, con capacidad suficiente, en ambos casos, para atender la demanda de los usuarios y con un precio de aparcamiento, si existe, adecuado a su finalidad. Promover, asimismo, la construcción de aparcamientos seguros y adecuados para bicicletas en las estaciones de tren y autobús.

t) Avanzar en la definición de políticas que permitan el desarrollo armónico y sostenible del transporte de mercancías, de modo que, sin dejar de atender la demanda del mismo, se minimice su impacto, especialmente mediante el fomento de la intermodalidad con otros medios, como el ferroviario y el marítimo.

u) Promover la intermodalidad del transporte de mercancías, dotando las diferentes regiones y los ejes básicos de conectividad de las infraestructuras necesarias.

v) Impulsar el uso eficiente de los recursos energéticos con el fin de disminuir las emisiones que provocan el efecto invernadero y luchar contra el cambio climático conforme a los tratados internacionales vigentes sobre la materia.

x) Promover una política intensa de educación ambiental en materia de movilidad sostenible.

y) Promover e incentivar el uso de combustibles de bajo impacto ambiental alternativos al petróleo, especialmente en el transporte colectivo y en el ámbito urbano.

z) Vincular la planificación urbanística con la oferta de transporte público.

Artículo 6. Funciones de la Administración General del Estado.

Competen a la Administración General del Estado las siguientes funciones:

a) Elaborar y aprobar el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte y los Planes Sectoriales de ámbito estatal, así como las Directrices para la movilidad sostenible.

b) Promover la coordinación con las Comunidades Autónomas y las entidades locales.

c) Fijar los objetivos generales de la política de transporte.

d) Asegurar la coordinación de los distintos modos de transporte.

e) Contribuir a la financiación de infraestructuras de transporte y de actuaciones dirigidas hacia una movilidad sostenible.

f) Representar a España en los organismos internacionales equivalentes.

CAPÍTULO II

Instrumentos de planificación

Artículo 7. El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte.

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) es el instrumento del Gobierno para la planificación global del transporte a medio plazo. El PEIT establece un marco estable para la política de transporte, tanto en lo que se refiere a las infraestructuras como en lo relativo a los servicios, buscando la coordinación activa con el resto de administraciones y basándose en los principios, objetivos y directrices establecidos en esta Ley.

Artículo 8. Los Planes Sectoriales de Transporte.

1. A partir de los objetivos, principios y directrices fijados en la presente Ley y en el PEIT el Gobierno

desarrollará Planes Sectoriales de Transporte con un horizonte temporal inferior al de aquél.

2. El Gobierno desarrollará al menos los siguientes planes sectoriales:

- Plan Sectorial de Carreteras.
- Plan Sectorial de Transporte Ferroviario.
- Plan Sectorial de Transporte por Carretera.
- Plan Sectorial de Transporte Marítimo y Puertos.
- Plan Sectorial de Transporte Aéreo.
- Programa de Innovación en el Transporte.
- Programa de I+D+i en el Transporte.
- Programa de Promoción de los Transportes no Motorizados.

3. Las inversiones contempladas en el PEIT para el ámbito urbano y metropolitano se vincularán a la previa aprobación de PDAMS y PMUS, así como a la adecuación de éstos a los objetivos, principios y directrices de esta Ley.

Artículo 9. Directrices para la movilidad sostenible.

1. Las Directrices para la movilidad sostenible constituyen el marco orientador para la aplicación de los objetivos de movilidad de la presente Ley mediante el establecimiento de orientaciones, criterios, objetivos temporales, propuestas operativas e indicadores de control. Estas Directrices deben establecer la relación entre la movilidad terrestre y el resto de medios, marítimos y aéreos, y los servicios necesarios para que funcionen. Deben establecer también la relación entre el uso del suelo y la oferta de transporte.

2. Las Directrices para la movilidad sostenible se revisarán, como mínimo, cada seis años.

Artículo 10. Los planes directores autonómicos de movilidad sostenible (PDAMS).

1. Las Comunidades Autónomas elaborarán planes directores autonómicos de movilidad sostenible cuyo objeto será el desarrollo en su ámbito territorial de los siguientes aspectos:

- a) Diagnóstico, seguimiento y gestión de la movilidad de la zona.
- b) Ordenación del tráfico interurbano de automóviles.
- c) Promoción y financiación adecuada de las infraestructuras y servicios de los transportes públicos colectivos.
- d) Fomento del uso de la bicicleta y de los desplazamientos a pie.
- e) Ordenación y explotación de la red viaria principal de la zona.
- f) Organización del aparcamiento intrazonal.
- g) Transporte y distribución de mercancías.

2. Los planes directores autonómicos de movilidad sostenible contendrán un diagnóstico de la situación, los objetivos a conseguir, las medidas a adoptar y los mecanismos de financiación y programa de inversiones.

3. El proceso de elaboración y tramitación de los planes directores autonómicos de movilidad sostenible debe garantizar la participación de los entes locales afectados, de los organismos y entidades representativos en el ámbito de la movilidad, y de los órganos administrativos cuyas competencias pueden quedar afectadas.

4. Las determinaciones de los planes directores autonómicos de movilidad sostenible deben ser incorporadas por los instrumentos y los documentos de planificación de rango inferior y, en general, por los instrumentos de planeamiento urbanístico o sectorial.

5. Las Comunidades Autónomas podrán desarrollar también planes sectoriales para los diferentes medios o infraestructuras de movilidad, tanto en el caso de transporte de personas como en el caso de transporte de mercancías, así como planes territoriales específicos para zonas intermedias entre la Comunidad Autónoma y el municipio, como es el caso de las áreas metropolitanas. En la elaboración de estos planes participarán los entes locales afectados, las correspondientes autoridades de transporte y los organismos y entidades sociales representativos en el ámbito de la movilidad y el medio ambiente.

Artículo 11. Los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS).

1. Los planes de movilidad urbana sostenible son el instrumento básico para configurar las estrategias de movilidad sostenible de los municipios. La iniciativa para elaborar y aprobar los planes de movilidad urbana sostenible corresponde a los Ayuntamientos.

2. La elaboración y aprobación de los planes de movilidad urbana sostenible son obligatorias para los municipios que, de acuerdo con la normativa de régimen local o el correspondiente plan director autonómico de movilidad sostenible, deban prestar el servicio de transporte colectivo urbano de viajeros. Del mismo modo son obligatorios para aquellas localidades de más de 20.000 habitantes en las que los niveles de uno o más contaminantes atmosféricos superen los objetivos de calidad del aire establecidos por la normativa en vigor.

3. El contenido de los planes de movilidad urbana sostenible debe adecuarse a los criterios y orientaciones establecidos por los planes directores de movilidad de su ámbito y, si procede, a los planes específicos. Los PMU incluirán un diagnóstico de la situación, los objetivos a conseguir, las medidas a adoptar y los mecanismos de financiación y programa de inversiones.

4. En el proceso de elaboración de los planes de movilidad urbana sostenible debe quedar garantizada la participación del consejo territorial de la movilidad y de los organismos, entidades y sectores sociales vincu-

lados a la movilidad y al medio ambiente. Antes de aprobarlos, es preciso el informe de la autoridad territorial competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte. En este informe, el ente correspondiente debe pronunciarse sobre la coherencia del plan con los criterios y orientaciones establecidos por el correspondiente plan director autonómico de movilidad y debe velar por la misma.

5. Los planes de movilidad urbana se revisarán cada seis años.

Artículo 12. Planes de movilidad a polígonos industriales o empresariales.

1. A partir de los planes de movilidad urbana los Ayuntamientos deben desarrollar planes de movilidad sostenible a los polígonos industriales o empresariales, así como a las grandes áreas comerciales, parques de ocio o campus universitarios de su ámbito territorial.

2. En la financiación de las infraestructuras o los servicios de transporte participarán las empresas instaladas en los mismos. Los Ayuntamientos y, en su caso, las autoridades de transporte público (ATP) establecerán las formas y porcentajes de financiación por parte de las empresas del transporte público o colectivo. Las empresas que dispongan de servicios de transporte colectivo para sus trabajadores que cubran al menos un 25 por ciento de sus viajes al centro de trabajo estarán exentas de esta contribución.

3. En el caso de que un polígono industrial o empresarial esté situado en dos o más términos municipales la elaboración, desarrollo y financiación del plan de movilidad será realizado conjuntamente por dichas administraciones.

Artículo 13. Planes de Transporte de Empresas (PTE).

1. Las empresas o administraciones públicas con centros de trabajo de más de 200 trabajadores elaborarán y desarrollarán en los mismos planes de transporte de empresa que reduzcan la utilización del automóvil en el transporte de sus trabajadores y fomenten otros modos menos contaminantes. Las empresas presentarán estos planes al ayuntamiento correspondiente.

2. En la elaboración y desarrollo de los planes de transporte de empresa participarán los representantes de los trabajadores.

Artículo 14. Evaluación Ambiental de Planes de Movilidad.

Los planes de transporte y de movilidad de ámbito estatal, autonómico o municipal serán sometidos a una evaluación ambiental conforme a lo dispuesto en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

Artículo 15. Estudios de viabilidad.

1. Los estudios de viabilidad constituyen un instrumento que tiene por objeto evaluar el impacto que comporta la creación, modificación o adaptación de una infraestructura o un servicio de transporte, tanto desde el punto de vista de la oferta y la demanda como desde las perspectivas económico-financiera, ambiental, de seguridad y funcional. La evaluación de cada estudio debe tener presente la realidad poblacional, social y laboral de las diferentes zonas y debe aplicar los criterios correspondientes a estas diferencias.

2. Los planes directores autonómicos de movilidad sostenible y los planes de movilidad urbana sostenible deben disponer para cada nueva infraestructura de transporte prevista de un estudio de viabilidad que contenga:

- a) La evaluación de la demanda.
- b) El análisis de los costes de implantación y amortización, y de los costes e ingresos de operación y mantenimiento.
- c) La valoración de los posibles impactos medioambientales.
- d) De los costes sociales.
- e) Un análisis de funcionalidad que garantice la eficacia y seguridad del sistema.

Artículo 16. Estudio de evaluación de la movilidad generada.

1. El estudio de evaluación de la movilidad generada es un instrumento que evalúa el incremento potencial de desplazamientos provocado por una nueva planificación, intervención urbanística o una nueva implantación de actividades y la capacidad de absorción de los servicios viarios y sistemas de transporte, incluidos los sistemas de transporte de bajo o nulo impacto, como los desplazamientos en bicicleta o a pie. Asimismo, valora la viabilidad de las medidas propuestas para gestionar de modo sostenible la nueva movilidad y, especialmente, las fórmulas de participación del promotor o promotora para colaborar en la solución de los problemas derivados de esta nueva movilidad generada.

2. El estudio de evaluación de la movilidad generada debe incluirse, como mínimo, en los planes territoriales de equipamientos o servicios y en planes urbanísticos o instrumentos equivalentes.

3. El estudio de evaluación de la movilidad generada debe someterse a información pública, conjuntamente con el plan o proyecto de que se trate, y debe ser sometido a informe de la Autoridad de Transporte Público.

4. Para la aprobación definitiva de los planes o proyectos que han motivado la elaboración del estudio de evaluación de la movilidad generada, deben tomarse

en consideración y valorarse las conclusiones del mismo de manera preceptiva y vinculante.

5. En el estudio de la movilidad generada debe tomarse en consideración la posibilidad de que los promotores de la actividad de que se trate participen en la financiación del incremento de los servicios de transporte público que resulten pertinentes, de acuerdo con lo que se establezca por reglamento.

CAPÍTULO III

Órganos de seguimiento, gestión y participación

Artículo 17. El Observatorio de la Movilidad Metropolitana.

1. El Observatorio de la Movilidad Metropolitana es el instrumento para analizar y difundir las tendencias generales de la movilidad en las áreas metropolitanas, mediante el examen de indicadores de movilidad relativos, al menos, a datos básicos de las áreas, impactos ambientales, oferta y demanda, financiación e inversiones, accesibilidad, eficiencia del sistema, calidad de los servicios e innovación del transporte.

2. El Observatorio de la Movilidad Metropolitana estará integrado por los órganos de la Administración General del Estado con competencias en transporte, medio ambiente y energía, por las autoridades de transporte público de las áreas metropolitanas, por RENFE y por la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), así como por otras entidades empresariales y sociales concernidas.

3. Los indicadores de movilidad analizados deben adaptarse a los estándares internacionales acordados por la Unión Europea, especialmente en las políticas de integración ambiental.

Artículo 18. Las autoridades de transporte público (ATP).

1. Las autoridades de transporte público se constituyen como instrumentos para la planificación y gestión integrada de las infraestructuras y servicios de transporte público en las áreas metropolitanas.

2. Estos organismos de carácter público, con independencia de su naturaleza jurídica administrativa, tienen como objetivo la mejora funcional del sistema de transporte y entre sus funciones se encuentra la concertación económico-financiera del transporte público y su integración tarifaria. También puede corresponderles la elaboración, tramitación y evaluación de los planes directores autonómicos de movilidad sostenible y de los planes territoriales específicos, así como la emisión de informes con respecto a los planes de movilidad urbana sostenible y estudios de evaluación de la movilidad generada.

Artículo 19. El Consejo Nacional de la Movilidad Sostenible.

1. Se crea el Consejo Nacional de la Movilidad Sostenible como órgano consultivo, asesor y de concertación y participación de las administraciones, organismos, corporaciones, entidades y sectores sociales vinculados a la movilidad.

2. La composición, estructura y régimen de funcionamiento del Consejo Nacional de la Movilidad Sostenible se establecerá reglamentariamente. En su composición debe garantizarse la participación de todas las administraciones con competencias en materia de movilidad y medio ambiente, de las organizaciones empresariales y sindicales, de las organizaciones representativas de los consumidores y usuarios y, en general, de las entidades sociales y ambientales.

3. El Consejo Nacional de la Movilidad Sostenible tendrá las siguientes funciones:

a) Realizar el seguimiento de las previsiones que contiene el PEIT respecto del transporte terrestre y, especialmente, del urbano y metropolitano.

b) Proponer acciones para el estudio de la movilidad y de la demanda de servicios de transporte por parte de los ciudadanos y los sectores económicos.

c) Evaluar las acciones emprendidas en materia de organización de la movilidad de personas y mercancías, prestando una especial atención a las cuestiones vinculadas a la intermodalidad, y hacer el seguimiento de las mismas.

d) Informar sobre los proyectos de disposiciones normativas y planes que afecten a las materias vinculadas a la movilidad.

e) Formular las recomendaciones que estime adecuadas sobre la movilidad.

f) Recibir información, con la periodicidad que se determine, sobre movilidad y servicios de transporte público.

Artículo 20. Los consejos territoriales de la movilidad sostenible.

1. Los municipios, agrupaciones de municipios, consejos comarcales, entidades metropolitanas y autoridades territoriales de movilidad constituirán, en el ámbito del territorio de sus planes de movilidad urbana sostenible o de su plan director autonómico de movilidad sostenible, consejos territoriales de movilidad sostenible, como órganos de consulta y participación de los diferentes agentes representativos de los organismos y entidades empresariales, sociales y ambientales vinculadas a esta materia y de los ciudadanos.

2. La composición y el régimen orgánico y funcional de los consejos territoriales de movilidad deben ser determinados por el ente promotor correspondiente de manera que el nivel de participación cívica y social que les sea propio quede garantizado.

CAPÍTULO IV

Infracciones y sanciones

Artículo 21. Infracciones.

Sin perjuicio del régimen de infracciones y sanciones que pudieran establecer las Comunidades Autónomas para las materias contenidas en la presente Ley, constituye infracción grave la no elaboración y presentación del plan de transporte de empresa a que se refiere el artículo 13, así como la ausencia de la financiación a que se refiere el artículo 12.2 de esta Ley.

Artículo 22. Sanciones.

Las infracciones graves a que se refieren el artículo anterior podrán dar lugar a la imposición de una multa desde 1.000 hasta 40.000 euros, así como la clausura temporal, total o parcial, del aparcamiento para vehículos de la empresa.

Disposición adicional primera. Cambio de denominación del Ministerio de Fomento.

El Ministerio de Fomento cambiará su denominación por el de Ministerio de Transporte y Movilidad.

Disposición adicional segunda. Financiación de la gestión de la movilidad.

En los presupuestos anuales de inversiones y de transferencias del Ministerio de Transporte y Movilidad un porcentaje no superior al 50 por ciento corresponderá a infraestructuras y el resto a gestión de la movilidad. Este porcentaje se aplicará de manera progresiva, empezando por un 10 por ciento para gestión de la movilidad en el primer año de aplicación de la Ley, hasta alcanzar un 50 por ciento como mínimo, en un período de tiempo no superior a ocho años.

Disposición final. Plazos de desarrollo.

1. El Gobierno aprobará las Directrices para la movilidad sostenible en el plazo de doce meses a partir de la entrada en vigor de esta Ley.

2. Las Comunidades Autónomas aprobarán los PDAMS en el plazo de dieciocho meses a partir de la entrada en vigor de esta Ley.

3. Los Ayuntamientos aprobarán los PMUS en el plazo de doce meses a partir de la entrada en vigor de esta Ley. Dieciocho meses después se revisarán y actualizarán para adecuarlos a las Directrices para la movilidad sostenible y a los PDAMS.

4. Los Ayuntamientos aprobarán los planes de movilidad para los polígonos industriales y empresariales seis meses después que los PMUS.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

