

**ANTEPROYECTO DE LEY ANDALUZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.**

**ÍNDICE.**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.**

**TÍTULO I.**

**Disposiciones Generales.**

Artículo 1. Objeto.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

Artículo 3. Principios generales de actuación de las Administraciones Públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible.

Artículo 4. Objetivos generales en materia de movilidad sostenible.

Artículo 5. Protección jurisdiccional de los derechos.

Artículo 6. Definiciones.

Artículo 7. Competencias de las Administraciones Públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible.

Artículo 8. Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística.

**TÍTULO II.**

**Instrumentos de planificación.**

## **CAPÍTULO I.**

### **La planificación de la movilidad sostenible.**

**Artículo 9. Definición de los Planes de movilidad sostenible.**

## **CAPÍTULO II.**

### **Planes de Movilidad Sostenible.**

**Sección Primera. Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.**

**Artículo 10. Concepto, ámbito territorial y contenido del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.**

**Artículo 11. Formulación y aprobación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.**

**Sección Segunda. Los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible.**

**Artículo 12. Objeto, ámbito territorial y contenido de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible.**

**Artículo 13. Formulación y aprobación de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible.**

**Sección Tercera. Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.**

**Artículo 14. Concepto, objeto y ámbito de aplicación.**

**Artículo 15. Formulación, aprobación y revisión de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.**

**Sección Cuarta. Planes de Movilidad Sostenible de los Centros Generadores de Movilidad y otras medidas específicas.**

**Artículo 16. Objeto y contenido de los Planes de Movilidad Sostenible de los Centros Generadores de Movilidad.**

**Artículo 17. Elaboración de los Planes de Movilidad Sostenible de los Centros Generadores de Movilidad.**

**Artículo 18. Estudios de impacto de la movilidad generada.**

**Artículo 19. Cálculo de los costes externos y beneficios del transporte.**

**Sección quinta. Registro de Planes de Movilidad Sostenible de Andalucía.**

**Artículo 20. Creación, contenido y funcionamiento.**

## **CAPÍTULO III.**

### **Evaluación y seguimiento.**

**Artículo 21. Instrumentos de evaluación y seguimiento.**

**Artículo 22. Evaluación legislativa.**

### **TÍTULO III.**

**Fomento de la movilidad sostenible.**

#### **Capítulo I.**

**Gestión de la demanda.**

**Artículo 23. Desplazamientos al trabajo a pie y en bicicleta.**

**Artículo 24. Fomento del transporte público sostenible.**

**Artículo 25. Vehículos de bajas emisiones y energéticamente eficientes en el transporte.**

**Artículo 26. Limitación de subvenciones y ayudas.**

**Artículo 27. Sensibilización y concienciación.**

#### **Capítulo II.**

**Movilidad sostenible de mercancías.**

**Artículo 28. Áreas logísticas y de transporte de mercancías.**

### **TÍTULO IV.**

**Financiación de la movilidad sostenible.**

**Artículo 29. Fuentes de financiación.**

**Artículo 30. Ingresos tributarios.**

**Artículo 31. Fondo andaluz para municipios con áreas libres de automóviles.**

### **TÍTULO V.**

**Régimen sancionador**

#### **CAPÍTULO I.**

**Disposiciones generales**

**Artículo 32. Potestad sancionadora, procedimiento y competencia.**

**Artículo 33. Responsabilidad.**

#### **CAPÍTULO II.**

## **Infracciones.**

Artículo 34. Infracciones

Artículo 35. Prescripción de las infracciones.

## **CAPÍTULO III.**

### **Sanciones.**

Artículo 36. Cuantía de las sanciones, graduación de las mismas y circunstancias agravantes y atenuantes.

Artículo 37. Prescripción de las sanciones.

Disposición adicional primera. *Información sobre rutas y horarios y adquisición de títulos de viaje de transporte público colectivo por carretera a través de Internet.*

Disposición adicional segunda. *Parque móvil de la Junta de Andalucía.*

Disposición adicional tercera. *Planes de Transporte Metropolitano.*

Disposición adicional cuarta. *Adaptación de la planificación.*

Disposición adicional quinta. *Modificación de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.*

Disposición transitoria primera. *Planes de Movilidad Sostenible elaborados en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.*

Disposición transitoria segunda. *Planes de transporte en empresas.*

Disposición final primera. *Modificación de la Ley 8/2001, de 12 de julio de Carreteras de Andalucía.*

Disposición final segunda. *Modificación de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.*

Disposición final tercera. *Desarrollo reglamentario.*

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

## **ANEXO. Glosario**

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I.

Una definición comúnmente aceptada de movilidad se refiere a ésta como el parámetro que mide la cantidad de desplazamientos que las personas o las mercancías efectúan en un determinado sistema o ámbito socioeconómico. Las políticas de movilidad son, por tanto, las orientadas a organizar los desplazamientos de personas y de mercancías en dicho ámbito, y el reto que afronta la Comunidad Autónoma de Andalucía con esta Ley es que la movilidad de personas y mercancías sea sostenible en el territorio andaluz.

La Estrategia Española de Movilidad Sostenible, aprobada en 2009 por el Consejo de Ministros, efectúa un diagnóstico de la movilidad en España que pone el acento, entre otras cuestiones, en la creciente importancia de los costes externos del transporte, especialmente en las ciudades. Se alude en dicho documento a la energía consumida por el sector del transporte, siendo éste uno de los principales responsables del crecimiento de las emisiones de gases con efecto invernadero. Se alude, igualmente, al deterioro de la calidad del aire, especialmente en el ámbito urbano donde, los contaminantes más preocupantes son el dióxido de nitrógeno, NO<sub>2</sub>, y las partículas PM<sub>10</sub> y PM<sub>2,5</sub>. Destaca también dicho documento el deterioro de la salud de la población debido al ruido producido por el tráfico, a la sedentarización producida por los nuevos hábitos sociales, y a los efectos deletéreos de la contaminación asociada al tráfico. Otro efecto del transporte es la siniestralidad y las víctimas causadas por los accidentes del tráfico urbano, siendo también significativo el tiempo perdido en atascos además de las repercusiones económicas en el sector productivo.

Igualmente importantes son otras reflexiones que contiene el referido diagnóstico de la movilidad en España. En primer lugar, la fuerte concentración geográfica y estacional de nuestra actividad turística en las zonas costeras y el período estival que ha provocado el sobredimensionamiento de infraestructuras y generado fuertes presiones en el territorio. En segundo lugar, el incremento de la fragmentación de los hábitats naturales provocado por el aumento de la densidad de la red de infraestructuras para el transporte, que incrementa las amenazas sobre la diversidad biológica. En tercer lugar, a la ocupación del espacio urbano por infraestructuras para la circulación y aparcamiento de vehículos, destacándose el alto porcentaje de espacio urbano ocupado por el uso del automóvil y el transporte motorizado. A continuación, la disminución del carácter socializador y comunicador del espacio público. Finalmente, el diagnóstico se refiere a la pérdida de autonomía en los desplazamientos de determinados grupos sociales (infancia, mayores y personas con movilidad reducida).

En la revisión del Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea (*Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transporte competitiva y sostenible*, COM 2011, 144 final) se expresa que el sistema de transporte no es sostenible y se aboga por un cambio de paradigma. Para el año 2050, las emisiones de dióxido de carbono, CO<sub>2</sub>, procedentes del transporte seguirían estando una tercera parte por encima de su nivel de 1990. Los costes de la congestión aumentarán en cerca del 50 por ciento en el horizonte del año 2050. El desequilibrio de accesibilidad territorial entre las zonas centrales y periféricas se remarcará. Seguirán aumentado los costes sociales de los accidentes y del ruido.

Se calcula que en toda la Unión Europea se producen cada año pérdidas económicas debidas a una movilidad insostenible equivalentes al 1 por ciento del producto interior bruto comunitario. La mayor parte de esas pérdidas se produce en las ciudades y ámbitos metropolitanos, donde se concentra el setenta por ciento de la población europea y se genera el ochenta por ciento de la actividad productiva.

Los porcentajes son idénticos en Andalucía, puesto que en los municipios de las aglomeraciones urbanas de Almería, Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla reside más de el setenta por ciento de la población andaluza.

Las aglomeraciones urbanas andaluzas no han sido ajenas a una tendencia global de generación de un modelo de ciudad dispersa y especializada, opuesto al tradicional de la ciudad mediterránea, donde los lugares de residencia, trabajo, servicios o abastecimiento se encuentran segregados y alejados entre sí. La creciente demanda de movilidad para desplazarse las personas y para distribuir las mercancías se ha pretendido resolver con el uso intensivo de vehículos alimentados con combustibles fósiles, la inmensa mayoría de ellos automóviles y camiones.

La preocupación por esta reorientación del modelo de ciudad ya estaba presente en la Estrategia Andaluza de Sostenibilidad del año 2004, que propugnaba desarrollar un modelo de ciudad que minimice la necesidad de desplazamientos urbanos, teniendo en cuenta la recuperación de la ciudad existente y evitando el consumo excesivo de suelo, o el diseño de estrategias integradas de transporte multimodal que mejoren su eficacia, calidad y movilidad, contribuyan a la disminución del tráfico, y favorezcan la peatonalización y el uso de la bicicleta y del transporte público colectivo.

La legislación urbanística promulgada por la Comunidad Autónoma de Andalucía durante la pasada década se destina en gran medida a ordenar esta expansión urbana, volviendo al modelo de ciudad compacta y diversa, que genera proximidad, evita desplazamientos y dificulta la aparición de espacios urbanos degradados por causa de la incuria. Sin embargo, dada la complejidad y lentitud de los procesos urbanos, las nueve aglomeraciones urbanas andaluzas se encuentran aún muy alejadas de este modelo deseable y siguen generando una movilidad altamente insostenible, con una gran mayoría de desplazamientos en coche, un porcentaje significativo de desplazamientos a pie, un uso muy reducido del transporte público colectivo y casi residual de la bicicleta, con la excepción de la ciudad de Sevilla.

En cuanto a la distribución por modos del transporte de mercancías en Andalucía, la mayoría se lleva a cabo mediante camión, frente al insignificante uso del tren, que en cambio es considerado el medio más limpio y sostenible para esta movilidad. Es más, la participación del ferrocarril en el reparto modal de mercancías en Andalucía ha ido decayendo, encontrándose actualmente unas décimas por debajo del promedio estatal y muy lejos de la media europea. El resto de mercancías se transporta en Andalucía por vía marítima, con una participación residual del transporte en avión.

Una importante consecuencia de este reparto modal, tanto en el transporte de personas como de mercancías, es la siniestralidad, siendo las víctimas más afectadas las personas que marchan a pie. Además, este masivo funcionamiento de motores alimentados con combustibles fósiles provoca una importante contaminación atmosférica, principalmente de gases con efecto invernadero, óxidos de nitrógeno, monóxido de carbono, compuestos orgánicos volátiles no metálicos, dióxido de azufre y diversos tamaños de partículas, cuyos principales efectos sobre la salud son alergias, enfermedades respiratorias y cardiovasculares, y afecciones de carácter cancerígeno.

De continuar esta tendencia, resultará imposible el cumplimiento de los compromisos internacionales para la lucha contra el cambio climático y del objetivo de reducción de las emisiones de gases contaminantes establecido por el Libro Blanco del transporte de la Unión Europea.

A ello hay que añadir otros perjuicios ambientales, como la contaminación acústica o el elevado consumo de suelo, un recurso natural no renovable, siendo el automóvil quien más espacio consume para su desenvolvimiento, al ocupar treinta veces más superficie que un autobús.

Finalmente, hay que considerar las pérdidas económicas provocadas por el tiempo consumido debido a la congestión del tráfico, debiendo sumarse factores como las horas de trabajo perdidas al año, el gasto de combustible o el déficit de producción.

La Estrategia Europa 2020 para un crecimiento inteligente y sostenible, tiene como eje fundamental la apuesta europea de reducir el veinte por ciento de los gases con efecto invernadero, reducir el veinte por ciento del consumo energético y producir el veinte por ciento de la energía con fuentes renovables. En este contexto, la conjunción de la movilidad sostenible con una política que prioriza la rehabilitación, la regeneración y la densificación de la ciudad consolidada, permite reforzar la condición de urbe en red de Andalucía, que se desplaza hacia un modelo policéntrico, más social, más cultural y más sostenible, conectando al resto del Estado, a Europa y al Magreb por medio de los corredores ferroviarios Atlántico y Mediterráneo.

En el ámbito laboral, el impulso de la sostenibilidad que promueve esta Ley generará numerosos puestos de trabajo, tal y como señalan los diversos análisis efectuados sobre la generación de empleo en el transporte público colectivo en un marco de movilidad sostenible. Dichos estudios muestran que la apuesta decidida por la movilidad sostenible activa la generación de puestos de trabajo.

La Ley Andaluza de Movilidad Sostenible, en el momento actual, cuando se hace necesario avanzar en una nueva cultura donde la ciudadanía sea el eje central sobre el que giren las políticas públicas, persigue este objetivo de forma inequívoca, buscando paliar en la mayor medida posible los efectos negativos de la movilidad, promoviendo un transporte más ecológico, fundamentalmente, mediante la promoción del transporte público, la promoción extensiva de la movilidad no motorizada mediante el uso de la bicicleta, y el fomento de los desplazamientos peatonales, contribuyendo con ello a una mejora sustancial del medio ambiente o, al menos, frenando su deterioro.

Las nuevas infraestructuras viarias deben cumplir la función de soporte a una movilidad verdaderamente sostenible orientada a satisfacer necesidades vitales de la ciudadanía, aportando una mejora sustancial a su salud, a su seguridad y a su mejor y mayor sociabilidad con la comunidad. Para ello, la ley contempla medidas correctoras de una gran incidencia, involucrando al conjunto de la sociedad y de los poderes públicos.

## II.

La Comunidad Autónoma de Andalucía asume en su ámbito competencial, de acuerdo con lo establecido en el artículo 64 del Estatuto de Autonomía de Andalucía (Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo), competencias de carácter exclusivo en materia de red viaria de Andalucía, integrada por ferrocarriles, carreteras y caminos, y cualquier otra vía cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz, transporte marítimo y fluvial de personas y mercancías que transcurra íntegramente dentro de las aguas de Andalucía, transportes terrestres de personas y mercancías por carretera, ferrocarril, cable o cualquier otro medio cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz, con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se desarrolle, centros de transporte, logística y distribución localizados en Andalucía, así como sobre los operadores de las actividades vinculadas a la organización del transporte, la logística y la distribución localizadas en Andalucía y, finalmente, puertos de refugio, puertos y aeropuertos deportivos y, en general, puertos, aeropuertos y helipuertos y demás infraestructuras de transporte en el territorio de Andalucía que no tengan la calificación legal de interés general del Estado.

Asimismo, Andalucía asume competencias de ejecución sobre puertos y aeropuertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa, ordenación del

transporte de mercancías y personas que tengan su origen y destino dentro del territorio de la Comunidad Autónoma, cualquiera que sea el titular de la infraestructura y, con respecto a la red ferroviaria, la participación en la planificación y gestión de las infraestructuras de titularidad estatal situadas en Andalucía en los términos previstos en la legislación del Estado.

Las restantes competencias en materia de transportes aluden a la participación de la Comunidad Autónoma en los organismos de ámbito supraautonómico que ejercen funciones sobre las infraestructuras de transporte situadas en Andalucía que son de titularidad estatal, en los términos previstos en la legislación del Estado, a la emisión de informe previo sobre la calificación de interés general de un puerto, aeropuerto u otra infraestructura de transporte situada en Andalucía en cuya gestión podrá participar, o asumirla, de acuerdo con lo previsto en las leyes y al informe previo en el caso de que se trate de una infraestructura de titularidad de la Comunidad Autónoma, a la participación en la planificación y la programación de puertos y aeropuertos de interés general en los términos que determine la normativa estatal, al informe previo de la Junta de Andalucía para la integración de líneas o servicios de transporte que transcurran íntegramente por Andalucía en líneas o servicios de ámbito superior y, finalmente, a la participación de la Comunidad Autónoma de Andalucía en el establecimiento de los servicios ferroviarios que garanticen la comunicación con otras Comunidades Autónomas o con el tránsito internacional de acuerdo con lo previsto en el Título IX de dicho Estatuto de Autonomía.

Por su parte, los municipios andaluces ejercen su competencia sobre ordenación de la movilidad y accesibilidad de personas y vehículos en las vías urbanas, en los términos que expresen las leyes, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 92.2.f) del Estatuto de Autonomía para Andalucía, la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local y al artículo 9 de la Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía.

Este título competencial con que cuenta Andalucía para la elaboración y aprobación de una Ley de Movilidad Sostenible se complementa con las previsiones del Capítulo III del Título III de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, que prevé expresamente la promoción de políticas de movilidad sostenible por parte de las Administraciones Públicas, en sus respectivos ámbitos competenciales.

### III.

El Título I de esta Ley, Disposiciones Generales, se dedica a establecer el marco general, conceptual y político, sobre el que se desarrolla el resto de la Ley. Como se ha señalado anteriormente, las políticas de movilidad no son neutras, sino que tratan de conseguir ordenar o modificar los patrones de movilidad existentes en un determinado ámbito geográfico con una finalidad y de acuerdo con unos determinados principios y objetivos.

De esta manera, la Ley sitúa como prioridad en su artículo 1 la reducción del impacto ambiental que provoca la movilidad de las personas y las mercancías en Andalucía, para contribuir a la lucha contra el cambio climático, el ahorro y la eficiencia energética y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

En consonancia con las previsiones estatutarias, la Ley es de aplicación a la movilidad que se produce dentro del territorio de Andalucía, con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se produzca.

El artículo 3 establece los principios generales de actuación de las Administraciones Públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible, que deberán integrar la perspectiva de género. Junto a principios de carácter general, ya presentes en otras legislaciones generales o sectoriales, como los de accesibilidad, participación, seguridad, corresponsabilidad o eficiencia, se incluyen otros

principios específicos de la movilidad sostenible, como la prioridad de la movilidad a pie, en bicicleta o en transporte público colectivo, la reducción de la movilidad. o la imputación de los costes de la contaminación al agente contaminante (principio de quién contamina paga).

El artículo 4 recoge los objetivos que deben perseguir las Administraciones Públicas andaluzas en el ámbito de sus competencias. Como tales objetivos, se trata de resultados a conseguir y se trata en todos los casos de objetivos específicos de la movilidad sostenible.

El artículo 5 se dedica a la protección jurisdiccional de los derechos, estableciendo una acción general para que las personas afectadas puedan reclamar en vía administrativa o judicial el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la Ley, particularmente la aprobación de los planes de movilidad urbana sostenible y la ejecución de las acciones contenidas en los mismos.

El Título I se cierra con un artículo dedicado a la distribución competencial en materia de movilidad sostenible entre las Administraciones Públicas andaluzas y otro por el que se crea el Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística como órgano colegiado de participación administrativa y social en materia de movilidad sostenible y logística, en cuyo seno se contempla además la posible creación de Comisiones Territoriales de Participación en movilidad sostenible.

#### IV.

El Título II se inicia con un Capítulo I que define los planes de movilidad sostenible, enumera los mismos y establece la prelación entre éstos y los efectos que han de producir sobre la restante planificación sectorial.

Los planes de movilidad sostenible se deben desarrollar a través de una estructura jerárquica en cuya cúspide se encuentra el Plan de Movilidad Sostenible de Andalucía, en un segundo escalón los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible de las Aglomeraciones Urbanas de Almería, Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla así como de cualquier otro ámbito que acuerde el Consejo de Gobierno y, en un tercer escalón, los Planes de Movilidad Urbana Sostenible. Finalmente se encuentran los Planes de Movilidad Sostenible de los centros generadores de movilidad, que aunque se corresponden con un ámbito sectorial y no territorial, deben respetar las determinaciones de los restantes planes.

Los planes de movilidad sostenible contendrán Disposiciones, Directrices y Recomendaciones, con distinto grado de vinculación para sus destinatarios, estableciéndose la necesidad de que las determinaciones de los Planes de Movilidad Sostenible queden incorporadas a los instrumentos de planificación territorial y urbanística, así como a los restantes instrumentos de planificación sectorial.

El Capítulo II se ocupa del contenido que deben tener los distintos Planes de Movilidad Sostenible. A este respecto, cabe señalar una serie de cuestiones que han de figurar en todos ellos, con independencia del ámbito territorial, como son el diagnóstico de la situación de la movilidad en el respectivo ámbito y su evolución previsible, los objetivos concretos a lograr en materia de movilidad sostenible en relación con los indicadores de movilidad recogidos en el artículo 21 de esta Ley, un estudio económico-financiero que contemple los instrumentos de financiación de las actuaciones contempladas en el Plan así como un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales del mismo y, finalmente, los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión.

Además de este bloque común de contenidos, cada Plan de Movilidad Sostenible, en función de su ámbito territorial o sectorial, deberá incorporar las determinaciones específicas que se recogen en los artículos 10, 12, 14 y 16.

Este capítulo incluye otras dos previsiones vinculadas a la planificación; el estudio de impacto de la movilidad generada y el cálculo de los costes externos del transporte. El primero habrá de realizarse cuando se tramiten planes e instrumentos urbanísticos que supongan un previsible y significativo incremento de la movilidad, presumiéndose esta circunstancia cuando se trate de modificaciones de planeamiento que supongan crecimientos urbanísticos de especial incidencia no contemplados en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible. En cuanto al cálculo de los costes externos del transporte, hay que destacar que su resultado establecerá el umbral a partir del cual se autorizará la construcción de la infraestructura, en atención a los costes sociales y ambientales derivados de la misma.

Finaliza este Capítulo con el establecimiento de un Registro de carácter público en el que habrán de depositarse los diferentes Planes de Movilidad Sostenible que se aprueben.

El Capítulo III de este Título está dedicado a los instrumentos de evaluación y seguimiento, por un lado, y a la evaluación legislativa, por el otro. Los instrumentos de evaluación y seguimiento son los indicadores de movilidad, que sirven para establecer objetivos en los planes de movilidad sostenible y para evaluar el cumplimiento de los mismos, y los Informes de seguimiento, que elaborarán cada dos años las administraciones públicas andaluzas y las personas responsables de cada Plan de Movilidad Sostenible.

La evaluación legislativa, por su parte, es un instrumento que obliga al Consejo de Gobierno a elevar al Parlamento de Andalucía, cada cuatro años, un informe de evaluación del cumplimiento de los objetivos de esta Ley, así como del estado de desarrollo de los diferentes Planes contemplados en la misma y, en general, del impacto generado en la movilidad de Andalucía.

V.

El Título III de esta Ley está dedicado al fomento de la movilidad sostenible, afrontándose por un lado la gestión de la demanda y, por otro lado, la movilidad sostenible de mercancías.

En este sentido, en el Capítulo I el artículo 23 alude a la garantía de accesibilidad a pie y en bicicleta en los núcleos de población y a los centros de actividad, a la adopción de medidas de carácter fiscal, que fomenten los desplazamientos a pie o en bicicleta al trabajo y a la consideración de las bonificaciones de tiempo de trabajo que se establezcan para las personas que opten por desplazarse al puesto de trabajo a pie o en bicicleta y de las ayudas o anticipos que faciliten las entidades o personas empleadoras a los trabajadores y trabajadoras destinadas a la adquisición de bicicletas para el desplazamiento al puesto de trabajo como instrumentos de reducción de la siniestralidad laboral.

Otras medidas a destacar referentes a la gestión de la demanda son la referida a la reserva de espacio para bicicletas en los vehículos de transporte público colectivo o la obligación para los edificios residenciales de contar con aparcamientos para las bicicletas.

Para el fomento del transporte público colectivo sostenible, el artículo 24 prevé la obligatoriedad de incorporar el trazado de plataformas reservadas en aquellos casos en los que la velocidad comercial del transporte público colectivo sea inferior a la del coche, o el carácter vinculante de las determinaciones que contemplen los Planes de Movilidad Sostenible en relación al itinerario de plataformas reservadas.

Las restantes medidas de fomento contenidas en este Capítulo I se refieren al fomento del uso, que realizarán las Administraciones Públicas, de vehículos con motores eléctricos y de vehículos que reduzcan las emisiones de gases con efecto invernadero y otros contaminantes a la atmósfera, a la limitación de subvenciones a las administraciones locales y a los particulares que incumplan sus obligaciones de elaborar y aprobar los Planes de Movilidad Sostenible a los que estén obligados y, finalmente, a la realización de acciones de sensibilización y concienciación.

El Capítulo II de este Título se refiere a la movilidad sostenible de mercancías y trata en su único artículo (artículo 28) del desarrollo de áreas logísticas y de transporte de mercancías en Andalucía, que tendrán la consideración de infraestructuras del transporte, con el fin de facilitar la sostenibilidad de las actividades logísticas, el intercambio modal y el transporte y distribución de mercancías, con una perspectiva tanto autonómica como local.

## VI.

El Título IV hace referencia a la financiación de las políticas de movilidad sostenible. Después de hacer una relación de las posibles fuentes de financiación (artículo 29), mandata a la Comunidad Autónoma de Andalucía, para que en cumplimiento de su objetivo de hacer que la movilidad sea sostenible, adoptar las medidas tributarias que considere necesarias, en ejercicio de la potestad tributaria contemplada en el artículo 176 del Estatuto de Autonomía para Andalucía.

Finalmente, el artículo 30 crea el Fondo andaluz para municipios con áreas libres de coches, para fomentar la liberación de espacio público en los municipios andaluces y con el objetivo de que dicho espacio se convierta en lugar de paseo, ocio y esparcimiento de la ciudadanía, fondo cuyas normas de gestión y funcionamiento se establecerán reglamentariamente.

## VII.

El último Título de esta Ley, Título V, regula el régimen sancionador en materia de movilidad sostenible en Andalucía. El Título contiene las exigencias que requiere el ejercicio de la potestad sancionadora por parte de la Administración Pública, esto es, las disposiciones generales sobre potestad sancionadora, procedimiento, competencia y responsabilidad, la relación de infracciones clasificadas en leves, graves y muy graves, la prescripción de las infracciones, la relación de sanciones y las reglas para su cuantificación y la prescripción de las sanciones.

## VIII.

La parte final de la Ley se compone de cinco disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias y cinco disposiciones finales.

La disposición adicional primera establece un plazo para la efectividad de la posibilidad de adquisición a través de Internet de los títulos de viaje para cualquier desplazamiento de media o larga distancia en autobús en el territorio andaluz, contemplada en el artículo 24.4.

La disposición adicional segunda mandata a la Junta de Andalucía para que apruebe un Plan de renovación de su parque móvil que contemple medidas para la sustitución progresiva de los vehículos existentes por vehículos de bajas emisiones y energéticamente eficientes.

Mediante la disposición adicional tercera se prevé la adaptación de los Planes de Transporte Metropolitanos a las previsiones de los respectivos Planes de Movilidad Sostenible de las Aglomeraciones Urbanas de Andalucía. La disposición adicional cuarta, por su parte, prevé la

incorporación a los Planes Generales de Ordenación Urbanística y a los restantes instrumentos de planificación sectorial de las determinaciones de los planes de movilidad sostenibles que les afecten. Finalmente la Disposición adicional quinta, modifica el Anexo II de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, incorporando la planificación de ámbito autonómico y territorial, en materia de movilidad sostenible, entre las actividades de planificación con incidencia en la ordenación del territorio, englobando las anteriores referencias a planificación del transporte público y planificación de los centros de transporte de mercancías y centros de actividades logísticas del transporte

Las disposiciones transitorias primera y segunda contemplan la pervivencia de los Planes de Movilidad y de los Planes de Transporte de empresas, que hayan sido aprobados con anterioridad a esta Ley, como Planes de Movilidad Sostenible, siempre que su contenido sea homologable a la nueva regulación, estableciéndose, en caso contrario, un plazo para su adaptación.

La disposición final primera modifica la Ley 8/2001, de 12 de julio de Carreteras de Andalucía, asimilando los efectos de la ejecución de actuaciones en las vías ciclistas, así como los efectos de de la aprobación de estudios de vías ciclistas, a los de las carreteras.

La disposición final segunda modifica Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, sustituyendo la denominación Consorcio de Transporte Metropolitano por la de “Consortio para la Movilidad Sostenible de la aglomeración urbana”, así como las referencias a los ámbitos metropolitanos, que habrán de entenderse como ámbitos de las aglomeraciones urbanas de Andalucía.

La disposición final tercera establece el desarrollo reglamentario de la Ley y, finalmente, la disposición final cuarta establece la entrada en vigor de la Ley el día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

## TÍTULO I

### Disposiciones Generales

#### **Artículo 1. Objeto.**

El objeto de la presente Ley es la regulación de la movilidad sostenible en Andalucía.

A los efectos de esta Ley se entiende por movilidad sostenible el conjunto de procesos y acciones orientados a que el desplazamiento de personas y mercancías que facilitan el acceso a los bienes, servicios y relaciones se realicen con el menor impacto ambiental posible, contribuyendo a la lucha contra el cambio climático, al ahorro y a la eficiencia energéticas, y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

#### **Artículo 2. Ámbito de aplicación.**

La presente Ley es de aplicación a la movilidad de personas y mercancías dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se produzca.

#### **Artículo 3. Principios generales de actuación de las Administraciones Públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible.**

Las actuaciones de las Administraciones Públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible integrarán la perspectiva de género y deberán ajustarse a los siguientes principios:

- a) Accesibilidad universal y diseño para todas las personas.
- b) Prioridad de la movilidad a pie, en bicicleta y en transporte público colectivo.
- c) Reducción de la movilidad, su impacto ambiental y el coste social de ésta.
- d) Corresponsabilidad de todas las personas para conseguir una movilidad más sostenible.
- e) Eficiencia en el gasto en materia de movilidad.
- f) Seguridad en la movilidad.
- g) Participación ciudadana en las decisiones que afectan a la movilidad.
- h) Imputación de los costes de la contaminación al agente contaminante.

#### **Artículo 4. Objetivos en materia de movilidad sostenible.**

Las Administraciones Públicas Andaluzas, en el ámbito de sus competencias, y a través de los instrumentos y medidas establecidos en esta Ley, persiguen:

- a) Combatir el cambio climático provocado por la quema de combustibles fósiles en la movilidad de las personas y las mercancías.
- b) Contribuir a la lucha contra la contaminación atmosférica y acústica, generada por el transporte motorizado.
- c) Mejorar el medio ambiente urbano y rural, la salud y seguridad de la ciudadanía, y la eficiencia del modelo productivo, mediante el transporte no motorizado.
- d) Incrementar los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público colectivo así como promover los sistemas de bicicletas públicas.
- e) Alcanzar una adecuada coordinación de las políticas de movilidad sostenible con las políticas energéticas, urbanísticas y de ordenación territorial.
- f) Promover la participación de la ciudadanía en las decisiones que afecten a la movilidad y sensibilizar y concienciar a la sociedad en hábitos de movilidad sostenible.
- g) Racionalizar las inversiones en infraestructuras y servicios de transporte adecuándolas a criterios objetivos de ahorro y eficiencia, debiendo supeditarse la inversión a su viabilidad a partir de los correspondientes indicadores de movilidad, asumiendo los costes sociales y ecológicos de la movilidad para transferir recursos desde los medios de mayor impacto ambiental negativo a los más sostenibles.
- h) Incentivar la financiación de los sistemas de transporte público colectivo y el establecimiento de fórmulas de integración tarifaria.
- i) Promover la ejecución de plataformas reservadas para incrementar la calidad y fluidez del transporte público colectivo.
- j) Incrementar la cuota modal del ferrocarril en el transporte de mercancías, promoviendo las redes y servicios ferroviarios.

- k) Desarrollar los Planes de Movilidad Sostenible de ámbito autonómico, supramunicipal, local y específico.
- l) Introducir de forma progresiva los medios telemáticos y las nuevas tecnologías de la comunicación en la información pública sobre el sistema multimodal de transporte.
- m) Desarrollar una política de educación ambiental en materia de movilidad.
- n) Emplear tecnologías eficientes y combustibles de bajo impacto ambiental.
- o) Facilitar estilos de vida saludables y luchar contra el sedentarismo.
- p) Promover medidas para la priorización de las actuaciones urbanísticas colindantes con la ciudad compacta y consolidada.

#### **Artículo 5. Protección jurisdiccional de los derechos.**

1. Las personas titulares de los derechos reconocidos en esta Ley podrán exigir de las Administraciones Públicas el cumplimiento de las obligaciones derivadas de los mismos, mediante el ejercicio de las acciones que procedan de acuerdo con los procedimientos que establezcan las leyes procesales del Estado.
2. Transcurrido el plazo establecido en el artículo 15 de esta Ley, podrán reclamar ante la correspondiente Administración el cumplimiento del deber de aprobar el Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Igualmente podrán promover activamente la ejecución de la programación prevista en los Planes de Movilidad Sostenible una vez transcurridos los plazos que contemple cada Plan.

#### **Artículo 6. Definiciones.**

A los efectos de lo regulado por la presente Ley las definiciones de los conceptos en ella incluidos se contienen en el Anexo.

#### **Artículo 7. Competencias de las Administraciones Públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible.**

1. Al Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, a iniciativa de la Consejería competente en materia de movilidad, corresponde:
  - a) La planificación general de la política de movilidad en Andalucía.
  - b) Acordar la formulación y la aprobación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.
  - c) Acordar la formulación y la aprobación de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible.
  - d) Aprobar las normas de desarrollo de esta Ley.
2. A la Consejería competente en materia de movilidad corresponde:
  - a) Informar los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.
  - b) Emitir informe preceptivo y vinculante en los estudios de impacto de la movilidad generada.
  - c) Valorar los informes de seguimiento de los Planes de Movilidad Sostenible.

3. Corresponde a los municipios la ordenación, gestión, disciplina y promoción, en vías urbanas de su titularidad, de la movilidad urbana a través del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, con sujeción al Plan Andaluz de Movilidad Sostenible y, en su caso, al Plan Territorial de Movilidad Sostenible correspondiente.
4. El ejercicio de esas competencias se realizará de conformidad con los principios de coordinación, corresponsabilidad, eficacia y transparencia.

#### **Artículo 8. Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística.**

1. El Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística, como órgano colegiado de participación administrativa y social en materia de movilidad sostenible y logística, ejercerá funciones de carácter consultivo y de participación de las administraciones públicas y de las organizaciones sociales, empresariales, ecologistas, de personas consumidoras y usuarias, de personas que se desplazan a pie y las usuarias de la bicicleta, así como de personas expertas en movilidad sostenible y logística. Así mismo ejercerá funciones de información, investigación, estudio, propuesta, formación, documentación y divulgación en las materias que tiene atribuidas.
2. El Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística estará adscrito a la Consejería competente en materia de movilidad. Sus órganos y su composición, así como el régimen de funcionamiento, se determinan reglamentariamente, pudiendo contar con comisiones territoriales de participación.
3. El Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística informará el Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.

## **TÍTULO II**

### **Instrumentos de planificación**

#### **CAPÍTULO I**

#### **La planificación de la movilidad sostenible**

##### **Artículo 9. Definición de los planes de movilidad sostenible.**

1. Los planes de movilidad sostenible son un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento de personas y de transporte de mercancías con el menor impacto ambiental posible, contribuyendo a la lucha contra el cambio climático, al ahorro y a la eficiencia energética y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica. Estos planes que corresponden a un ámbito geográfico o sectorial, por un lado, priorizan la reducción del transporte en coche o moto en beneficio de los desplazamientos a pie, en bicicleta y en sistemas de transporte público colectivo y, por otro lado, procuran el trasvase de mercancías al ferrocarril o a otros medios más sostenibles, particularmente cuando se trate de distribución de mercancías en entornos urbanos.
2. Se establecen los instrumentos de planificación siguientes:
  - a) El Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.
  - b) Los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible de las aglomeraciones urbanas de Almería, Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga, Sevilla y de cualquier otro ámbito que se establezca por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.

c) Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

d) Los Planes de Movilidad Sostenible de los centros generadores de movilidad.

3. Las determinaciones de los Planes de Movilidad Sostenible contemplados en las letras a), b) y c) del apartado anterior podrán tener el carácter de Disposiciones, Directrices o Recomendaciones.

Las Disposiciones son determinaciones de aplicación directa vinculantes para las Administraciones Públicas y para los particulares.

Las Directrices son determinaciones vinculantes en cuanto a sus fines. Con sujeción a ellas, los órganos competentes de las Administraciones Públicas a quienes corresponda su aplicación establecerán las medidas concretas para la consecución de dichos fines.

Las Recomendaciones son determinaciones de carácter indicativo dirigidas a las Administraciones Públicas que, en caso de apartarse de las mismas, deberán justificar de forma expresa la decisión adoptada y su compatibilidad con los objetivos de la movilidad sostenible.

4. Las determinaciones del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible tendrán prevalencia sobre el resto de instrumentos de planificación de la movilidad anteriormente definidos.

5. Las determinaciones de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible tendrán prevalencia sobre los Planes Urbanos de Movilidad Sostenibles a los que afecten.

6. Los instrumentos de planificación territorial y urbanística, así como los restantes instrumentos de planificación sectorial, en el ámbito de sus competencias y bajo los principios de integración y coordinación administrativa, incorporarán las determinaciones de los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible.

7. La Consejería competente en materia de movilidad emitirá informe preceptivo, tras la aprobación inicial de los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico, sobre la adecuación de sus determinaciones a lo dispuesto en la legislación y planificación de la movilidad sostenible.

El informe se emitirá en el plazo máximo de tres meses, entendiéndose favorable si no se emite en dicho plazo.

8. En la elaboración de los planes de movilidad se garantizará la participación pública y la de los organismos, entidades, colectivos y sectores sociales vinculados a la movilidad y al transporte.

## **CAPÍTULO II**

### **Planes de Movilidad Sostenible.**

#### **Sección Primera. Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.**

#### **Artículo 10. Concepto, ámbito territorial y contenido del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.**

1. El Plan Andaluz de Movilidad Sostenible es el instrumento de referencia del que se deriva el conjunto de actuaciones previstas para alcanzar un sistema de movilidad sostenible de personas y de mercancías en Andalucía.

2. El ámbito geográfico de dicho Plan es el territorio de Andalucía.

3. El Plan Andaluz de Movilidad Sostenible incluirá:

- a) El diagnóstico de la situación de la movilidad en Andalucía y su evolución previsible.
- b) Los objetivos concretos a lograr en materia de movilidad sostenible en relación con los indicadores de movilidad recogidos en el artículo 21 de esta Ley.
- c) El programa de servicios de transporte público colectivo y de infraestructuras viarias, ferroviarias, portuarias y aeroportuarias para el transporte de personas, que contemple las inversiones y gastos previstos por la Administración General del Estado en el correspondiente instrumento de planificación, así como las inversiones y gastos de carácter autonómico que, en su caso, se contemplen, todo ello en el marco competencial establecido en el Estatuto de Autonomía para Andalucía.
- d) El programa de servicios logísticos e infraestructuras viarias, ferroviarias, portuarias y aeroportuarias para el transporte de mercancías que, en el marco de las redes transeuropeas de transporte, contemple las inversiones y gastos previstas por la Administración General del Estado en el correspondiente instrumento de planificación, así como las inversiones y gastos de carácter autonómico para el desarrollo de la red de plataformas logísticas de Andalucía, así como de terminales intermodales.
- e) Las determinaciones y un código de buenas prácticas para el fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta y para la mejora del transporte público colectivo.
- f) Las determinaciones y un código de buenas prácticas para el fomento de otros modos sostenibles de desplazamiento y una distribución equitativa del espacio público en consonancia con el reparto modal.
- g) Las actuaciones para la integración de la educación en movilidad sostenible dentro de las enseñanzas regladas del sistema educativo.
- h) Los programas sectoriales a desarrollar en coordinación con las Administraciones Públicas competentes en materia de salud, de industria, de energía, de medio ambiente y de turismo.
- i) Las determinaciones para que la implantación de una nueva infraestructura destinada al transporte público colectivo esté basada en ratios de demanda, rentabilidad social y viabilidad económica, de acuerdo, en su caso, con lo establecido reglamentariamente.
- j) Un estudio económico-financiero que contemple los instrumentos de financiación de las actuaciones contempladas en el Plan así como un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales del mismo.
- j bis) La determinación de las modificaciones del Plan que supongan una alteración sustancial del mismo.
- k) Los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión.

#### **Artículo 11. Formulación y aprobación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.**

1. Corresponde al Consejo de Gobierno acordar la formulación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible, a propuesta de la Consejería competente en materia de movilidad.

2. Durante la tramitación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible se garantizará la participación y audiencia de la ciudadanía, así como de las Administraciones Públicas afectadas.

3. La aprobación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible corresponde al Consejo de Gobierno mediante Decreto.

4. Las modificaciones del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible que no supongan una alteración sustancial del mismo tendrán lugar mediante el procedimiento que al efecto establezca la Consejería competente en materia de movilidad. A tal fin, se entenderá por alteración sustancial lo que el propio Plan indique.

5. El Plan Andaluz de Movilidad Sostenible tendrá vigencia indefinida y se revisará con la periodicidad que establezca el propio Plan

## **Sección Segunda. Los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible**

### **Artículo 12. Objeto, ámbito territorial y contenido de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible.**

1. Los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible tienen por objeto el desarrollo territorializado del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.

2. El ámbito territorial de cada Plan de Movilidad Sostenible de las Aglomeraciones Urbanas de Andalucía coincidirá con el de cada una de dichas aglomeraciones urbanas definidas en la planificación territorial. El ámbito de los demás Planes Territoriales de Movilidad Sostenible se definirá por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.

3. Los Planes de Movilidad Sostenible de las Aglomeraciones Urbanas de Andalucía tendrán las siguientes determinaciones:

a) El diagnóstico de la situación de la movilidad y su evolución previsible. En particular, se identificarán los patrones de la movilidad en las relaciones entre los distintos núcleos de población de la aglomeración urbana, su reparto modal y las carencias, en su caso, de servicios de transporte público colectivo, vías ciclistas y vías peatonales.

b) Los objetivos concretos a lograr en materia de movilidad sostenible en relación con los indicadores de movilidad recogidos en el artículo 21 de esta Ley.

c) Las medidas para la mejora de la movilidad sostenible en los núcleos de población de la aglomeración urbana, que deberán contemplar:

1º Los objetivos y criterios del trazado de plataformas reservadas para transporte público colectivo en los tramos interurbanos de competencia autonómica y en los urbanos que sean declarados de interés autonómico.

2º Los objetivos y criterios para el trazado de vías peatonales y vías ciclistas en los tramos interurbanos de competencia autonómica y en los urbanos que sean declarados de interés autonómico.

3º Medidas de fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta.

4º Medidas de fomento de la intermodalidad entre el transporte a pie y en bicicleta y el transporte público colectivo.

5º Medidas de fomento de los desplazamientos en transporte público colectivo.

6º Medidas para la dotación de infraestructuras para la distribución y suministro de combustibles de bajo impacto ambiental.

- d) Establecimiento de nuevos servicios de transporte público colectivo en aquellas áreas o zonas origen o destino de gran número de desplazamientos y viajes donde exista un déficit de transporte público colectivo y un uso mayoritario del coche.
- e) Medidas de asunción gradual de los costes externos del transporte.
- f) Identificación de los municipios que presenten problemas de movilidad, especificando aquellos con población inferior a 20.000 habitantes que deban elaborar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
- g) Un estudio económico-financiero que contemple los instrumentos de financiación de las actuaciones contempladas en el Plan así como un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales del mismo.
- g bis) La determinación de las modificaciones del Plan que supongan una alteración sustancial del mismo.
- h) Los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión.
- i) Los centros generadores de movilidad que deban contar con un Plan de Movilidad Sostenible, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

4. Los demás Planes Territoriales de Movilidad Sostenible tendrán las determinaciones del apartado anterior que se establezcan en el respectivo acuerdo de formulación.

### **Artículo 13. Formulación y aprobación de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible.**

1. Corresponde al Consejo de Gobierno acordar la formulación de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible, a propuesta de la Consejería competente en materia de movilidad.
2. Durante la tramitación de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible se garantizará la participación y audiencia de la ciudadanía, así como de las Administraciones Públicas afectadas.
3. La aprobación corresponde al Consejo de Gobierno mediante Decreto.
4. Las modificaciones de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible que no supongan una alteración sustancial de los mismos tendrán lugar mediante el procedimiento que al efecto establezca la Consejería competente en materia de movilidad. A tal fin, se entenderá por alteración sustancial lo que el propio Plan indique.
5. Los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible tendrán vigencia indefinida y se revisarán con la periodicidad que establezca el propio Plan.
6. El órgano de gestión de la movilidad sostenible en las aglomeraciones urbanas de Andalucía será el Consorcio para la Movilidad Sostenible de cada ámbito, en su caso.

### **Sección Tercera. Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.**

#### **Artículo 14. Concepto, objeto y ámbito de aplicación.**

1. Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible son el instrumento de ordenación, gestión, disciplina y promoción de la movilidad de los municipios de Andalucía. Los municipios ejercerán la competencia de planificación de la movilidad urbana con sujeción a las determinaciones del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible y al Plan Territorial de Movilidad Sostenible que les corresponda.

2. El ámbito de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible es el municipal. No obstante, en aquellos supuestos en los que varios municipios colindantes entre sí consideren que comparten un esquema de movilidad interdependiente y que constituyen una unidad a los efectos de la definición de la política movilidad, podrán ejercer sus competencias mediante las fórmulas de colaboración y cooperación voluntarias entre municipios.

3. Cualquier municipio andaluz puede elaborar por iniciativa propia un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, estando no obstante obligados los siguientes municipios:

- a) Los que cuenten con una población igual o superior a 20.000 habitantes.
- b) Los que contando con una población inferior a 20.000 habitantes, presenten problemas de movilidad y así estén identificados en el Plan de Movilidad Sostenible de su aglomeración urbana.
- c) Los que presten voluntariamente servicios de transporte público urbano colectivo.
- d) Aquellos que no encontrándose en los supuestos anteriores, presenten problemas de movilidad, si así lo determinan sus órganos de gobierno y administración.

4. Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible tendrán las siguientes determinaciones:

a) El diagnóstico de la situación de la movilidad y su evolución previsible. En particular, se identificarán los patrones de la movilidad en las relaciones entre los distintos núcleos de población del municipio, su reparto modal y las carencias, en su caso, de servicios de transporte público colectivo, vías ciclistas y vías peatonales. Igualmente se identificarán los espacios para actividades productivas o de ocio y otros espacios similares que generan una alta tasa de movilidad.

b) Los objetivos concretos a lograr en materia de movilidad sostenible en relación con los indicadores de movilidad recogidos en el artículo 21 de esta Ley.

c) Las medidas para la mejora de la movilidad sostenible en los núcleos de población del municipio, que deberán contemplar:

1º El trazado de plataformas reservadas para transporte público colectivo cuando así lo requiera la situación del tráfico.

2º El trazado de vías peatonales y vías ciclistas.

3º Medidas de fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta.

4º Medidas de fomento de la intermodalidad entre el transporte a pie y en bicicleta y el transporte público colectivo.

5º Medidas de fomento de los desplazamientos en transporte público colectivo.

6º Medidas para la recuperación de espacio público, libre de vehículos de motor, para el uso de la ciudadanía.

7º Mapa de las zonas de calmado de tráfico ya implantadas y a implantar en el municipio.

8º Propuesta de itinerarios de caminos escolares a los centros de enseñanza existentes en el municipio.

9º Regulación del aparcamiento en superficie que favorezca una menor atracción de coches a núcleos urbanos, y, en su caso, modular el destino de las reservas de aparcamientos para cualquier clase de vehículos establecidas en el artículo 17 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

d) Establecimiento de nuevos servicios de transporte público colectivo en aquellas áreas o zonas origen o destino de gran número de desplazamientos y viajes donde exista un déficit de transporte público colectivo y un uso mayoritario del coche.

- e) La integración tarifaria de los modos de transporte público colectivo urbano en el ámbito del Municipio, incluyendo los sistemas de bicicletas públicas, y tomando en consideración la integración tarifaria de ámbito metropolitano en su caso.
- f) La planificación de infraestructuras para el transporte de las que sea competente el municipio, con su correspondiente programa de inversiones que incluirá la previsión del coste de su gestión y mantenimiento.
- g) La planificación de la distribución urbana de mercancías y la relación de las áreas en las que desarrollar microplataformas logísticas para distribución de mercancías en el entorno urbano.
- h) La promoción del aparcamiento seguro de bicicletas en la vía pública, en los edificios residenciales, en las estaciones del transporte público colectivo, en los intercambiadores modales, en los centros generadores de movilidad y cualesquiera otros que, por sus características específicas, aconsejen su inclusión en los mismos.
- i) Medidas de asunción gradual de los costes externos del transporte (peajes y otros cánones o gravámenes que se puedan aplicar por parte de las administraciones públicas, autonómica o locales, y que podrán variar en función del tipo de vehículo, ocupación del mismo, grado de congestión de las infraestructuras, emisiones de gases con efecto invernadero y contaminación del aire).
- k) Un estudio económico-financiero que contemple los instrumentos de financiación de las actuaciones contempladas en el Plan así como un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales del mismo.
- l) Los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión.
- m) Medidas de dotación de infraestructuras para la distribución y suministro de combustibles de bajo impacto ambiental.
- n) Los centros generadores de movilidad que deban contar con un Plan de Movilidad Sostenible, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

#### **Artículo 15. Formulación, aprobación y revisión de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.**

1. La aprobación inicial de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible se llevará a cabo por Acuerdo del Ayuntamiento correspondiente sometiendo éste a información pública y en su caso a audiencia de las Administraciones Públicas afectadas por plazo no inferior a un mes.
2. Tras los trámites contemplados en el apartado anterior, el Ayuntamiento responsable de la tramitación solicitará informe a la Consejería competente en materia de movilidad, si bien será preceptiva nueva información pública y audiencia a las Administraciones Públicas afectadas cuando las modificaciones supongan alteración sustancial del contenido del Plan. A estos efectos, se entenderá por alteración sustancial lo que el propio Plan indique en su aprobación inicial
3. La Consejería competente en materia de movilidad, en el plazo de dos meses emitirá informe vinculante sobre la adecuación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible al Plan Andaluz de Movilidad Sostenible y, en su caso, sobre la adecuación de dicho Plan de Movilidad Urbana Sostenible al correspondiente Plan Territorial de Movilidad Sostenible.
4. Una vez obtenido informe favorable de la Consejería competente en materia de movilidad, el Ayuntamiento responsable de la tramitación podrá aprobar definitivamente el Plan de Movilidad Urbana Sostenible. El plazo para la aprobación inicial de los Planes de Movilidad Urbana

Sostenible de los Municipios obligados a disponer de este instrumento será de dos años desde la entrada en vigor de esta Ley.

5. Las modificaciones de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible que no supongan una alteración sustancial de los mismos tendrán lugar mediante el procedimiento que al efecto establezca cada Ayuntamiento. Si la modificación tiene carácter sustancial será necesario un procedimiento que contemple la participación y audiencia y el informe preceptivo y vinculante referidos en los párrafos 1 al 4 de este artículo. A estos efectos, se entenderá por alteración sustancial lo que el propio Plan indique.

6. Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible tendrán vigencia indefinida y se revisarán con la periodicidad que establezca el propio Plan.

#### **Sección Cuarta. Planes de Movilidad Sostenible de los Centros Generadores de Movilidad y otras medidas específicas.**

#### **Artículo 16. Objeto y contenido de los Planes de Movilidad Sostenible de los Centros Generadores de Movilidad.**

1. Tendrá la consideración de centro generador de movilidad cualquier centro de producción o de prestación de servicios que genere o atraiga movilidad en los términos y cuantía que se establezca reglamentariamente y se determinen en los planes correspondientes de movilidad, tanto por el acceso de personas trabajadoras o prestadoras de servicios al centro, como por el acceso de personas usuarias o consumidoras. En cualquier caso podrán considerarse centros generadores de movilidad:

- a) Los centros de trabajo en los que trabajen 200 o más personas.
- b) Los centros educativos que cuenten con más de 250 personas, entre alumnado y profesorado.
- c) Los polígonos industriales y los parques empresariales.
- d) Las grandes superficies minoristas y los centros de ocio.
- e) Los hospitales, centros de salud y establecimientos sanitarios de análoga naturaleza, que cuenten con más de 250 personas entre usuarios y personal.
- f) Los estadios, pabellones deportivos y edificaciones donde se desarrollen espectáculos públicos.

2. Los centros generadores de movilidad deberán elaborar y poner en funcionamiento Planes de Movilidad Sostenible, que tendrán como objeto procurar la accesibilidad a dichos centros en condiciones de eficiencia, seguridad y fiabilidad, con el menor impacto ambiental y social posible.

3. Los Planes de Movilidad Sostenible de los Centros Generadores de Movilidad tendrán el siguiente contenido:

- a) Diagnóstico de la movilidad tanto de las personas trabajadoras del centro como de las usuarias y consumidoras, y los objetivos a alcanzar.
- b) Aparcamientos seguros para bicicletas en el centro.
- c) Información sobre las opciones de desplazamiento a pie, en bicicleta o en transporte público colectivo.

d) Medidas vinculadas a la movilidad sostenible que puedan mejorar las condiciones de trabajo, entre ellas las bonificaciones de tiempo de trabajo para las personas que opten por desplazarse al puesto de trabajo a pie, en bicicleta o en transporte público colectivo, en el marco de la legalidad específica aplicable.

e) Valoración de la implantación de rutas de autobús de empresa para las personas trabajadoras del centro, así como de rutas de autobús para las personas usuarias o consumidoras que acudan al mismo.

f) Promoción del automóvil compartido y, en su caso, medidas disuasorias para el uso del aparcamiento de automóviles.

g) Existencia de un gestor de movilidad sostenible.

4. Reglamentariamente se determinará el alcance de cada uno de los contenidos del Plan de Movilidad Sostenible, en función del tipo de centro generador de movilidad de que se trate y de las circunstancias del entorno que se consideren.

#### **Artículo 17. Elaboración de los Planes de Movilidad Sostenible de los Centros Generadores de Movilidad.**

1. Los centros generadores de movilidad deberán elaborar su Plan de Movilidad Sostenible en el plazo de un año a contar desde la aprobación del Plan de Movilidad Sostenible que los identifique como tales.

2. Los ayuntamientos informarán en el plazo de dos meses sobre la adecuación del Plan de Movilidad Sostenible de cada centro generador de movilidad al correspondiente Plan Urbano de Movilidad Sostenible. Este informe será vinculante para la obtención o en su caso renovación de las autorizaciones o licencias municipales necesarias para el desarrollo de las actividades de cada centro generador de movilidad.

#### **Artículo 18. Estudios de impacto de la movilidad generada.**

1. Los planes e instrumentos urbanísticos que supongan un previsible y significativo incremento de la movilidad, deben acompañar un estudio de impacto de la movilidad generada. En todo caso, se considerará que existe esta obligación cuando se trate de modificaciones de planeamiento que supongan crecimientos urbanísticos de especial incidencia no contemplados en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

2. Los estudios de impacto de la movilidad generada, cuyo contenido se determinará reglamentariamente, deberán:

a) Evaluar el incremento potencial de desplazamientos provocado por una nueva planificación urbanística.

b) Determinar la capacidad de absorción del sistema multimodal de transporte, incluidos los modos de transporte de bajo o nulo impacto, como los desplazamientos peatonales y ciclistas.

c) Establecer las medidas para gestionar de modo sostenible los nuevos desplazamientos generados por el desarrollo urbanístico previsto.

3. El estudio de impacto de la movilidad generada debe someterse a información pública, conjuntamente con el plan o proyecto de urbanización de que se trate, y requiere informe vinculante de la Consejería competente en materia de movilidad, que lo emitirá en un plazo de tres meses.

4. Las entidades promotoras vendrán obligadas a contribuir, como un gasto de urbanización derivado de su implantación, al incremento de los costes de las infraestructuras para la nueva movilidad generada. La cuantía de la contribución se determinará en el estudio de impacto de la movilidad generada, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

#### **Artículo 19. Cálculo de los costes externos y beneficios del transporte.**

Los proyectos de construcción de nuevas infraestructuras del transporte y de puesta en servicio de las mismas deberán acompañar un informe de costes externos. Reglamentariamente se establecerán las reglas para el cálculo de dichos costes y se determinará el umbral a partir del cual se considerará la construcción de la infraestructura, en atención a los costes sociales y ambientales derivados de la misma

### **Sección quinta. Registro de Planes de Movilidad Sostenible de Andalucía.**

#### **Artículo 20. Creación, contenido y funcionamiento**

1. Se crea el Registro de Planes de Movilidad Sostenible de Andalucía, en el que deberán inscribirse todos los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible, los Planes Urbanos de Movilidad Sostenible y los Planes de Movilidad Sostenible de los Centros Generadores de Movilidad que cuenten con informe positivo de adecuación a la normativa de movilidad sostenible prevista en el artículo 17, así como las resoluciones administrativas referentes a dichos planes.

2. El Registro de Planes de Movilidad Sostenible queda adscrito a la Consejería competente en materia de movilidad, y su organización y normas de funcionamiento se desarrollarán reglamentariamente.

3. El Registro de Planes de Movilidad Sostenible de Andalucía es un registro administrativo de carácter público, pudiendo solicitarse a la Administración las oportunas certificaciones sobre su contenido.

## **CAPÍTULO III**

### **Evaluación y seguimiento**

#### **Artículo 21. Instrumentos de evaluación y seguimiento.**

Para la evaluación de los Planes de Movilidad Sostenible y para el análisis de los efectos que éstos pueden producir en su aplicación, se establecen los siguientes instrumentos de evaluación y seguimiento:

1. Indicadores de movilidad establecidos por los propios Planes de Movilidad Sostenible, que deberán referirse a las siguientes categorías:

a) Indicadores referentes a los efectos ambientales de la movilidad, tales como emisión de gases con efecto invernadero, contaminación atmosférica, contaminación acústica y consumo energético.

b) Indicadores referentes al sistema de movilidad, tales como el número de personas que disponen de acceso a una distancia igual o inferior a 300 metros de su vivienda a la red de vías peatonales, a la red de vías ciclistas, a paradas de transporte público colectivo, o a sistemas de transporte público individual; el número de kilómetros de vías peatonales, de vías ciclistas y de plataformas reservadas; el reparto modal de los desplazamientos estructurantes; el número de vehículos de transporte público colectivo urbano, interurbano y las estaciones de autobús e intercambiadores modales accesibles para personas con discapacidad; el índice de frecuencia y la calidad medida y

percibida del transporte público colectivo; la velocidad comercial, la integración tarifaria y el número de plazas ofertadas en el transporte público colectivo; o la superficie destinada a actividades logísticas e intercambio modal.

c) Indicadores referentes al modelo urbano en relación al sistema de movilidad, tales como la superficie libre del tráfico de vehículos motorizados, el reparto del viario público o el grado de congestión.

2. Informes de seguimiento, que se elaborarán cada dos años por las administraciones públicas andaluzas, así como por las personas físicas o jurídicas responsables de cada Plan de Movilidad Sostenible y se remitirán a la Consejería competente en materia de movilidad que, tras el oportuno análisis y en el plazo de seis meses acordará, en su caso, efectuar recomendaciones. Finalizado este proceso se remitirá el expediente al Observatorio de la Movilidad Sostenible y la Logística para su difusión.

Las Administraciones Públicas y los particulares tienen la obligación de colaborar con la Administración autonómica para facilitarle el ejercicio de dicha función, poniendo a su disposición toda la información y medios necesarios para llevarla a cabo de manera satisfactoria.

#### **Artículo 22. Evaluación legislativa.**

El Consejo de Gobierno elevará al Parlamento de Andalucía, cada cuatro años, un informe de evaluación del cumplimiento de los objetivos de esta Ley, así como del estado de desarrollo de los diferentes Planes contemplados en la misma y, en general, del impacto generado en la movilidad de Andalucía como consecuencia de la aplicación de esta Ley y su normativa de desarrollo.

## **TÍTULO III**

### **Fomento de la movilidad sostenible**

#### **Capítulo I**

#### **Gestión de la demanda de movilidad.**

#### **Artículo 23. Desplazamientos al trabajo a pie y en bicicleta.**

1. Las Administraciones Públicas, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 24.1, orientarán sus actuaciones en materia de infraestructuras de movilidad sostenible a garantizar la accesibilidad a pie y en bicicleta en los núcleos de población y a los centros de actividad, así como a dotar estos espacios de aparcamientos de bicicletas en número acorde a la demanda.

2. Las Administraciones Públicas, para una adecuada gestión de la demanda de movilidad, podrán adoptar medidas de carácter fiscal, que fomenten los desplazamientos a pie o en bicicleta al trabajo.

3. Las bonificaciones de tiempo de trabajo para las personas que opten por desplazarse al puesto de trabajo a pie o en bicicleta y las ayudas o anticipos que faciliten las entidades o personas empleadoras a los trabajadores y trabajadoras destinadas a la adquisición de bicicletas para el desplazamiento al puesto de trabajo podrán tener la consideración de instrumentos de reducción de la siniestralidad laboral.

4. Los vehículos de transporte público colectivo en Andalucía contarán con espacio reservado para el transporte de bicicletas.

5. Las entidades y personas empleadoras fomentarán medidas de teletrabajo, jornada continua, jornada concentrada y similares, de forma que se reduzcan las necesidades de desplazamiento.

6. Los edificios de uso residencial de nueva construcción deberán contemplar emplazamientos específicos, seguros y resguardados, para un número de bicicletas al menos igual al doble del número de viviendas, en una ubicación que permita el acceso cómodo y fácil desde la red viaria. Los restantes edificios de uso residencial deberán dotarse de emplazamientos adecuados para el aparcamiento de bicicletas, siempre que cuenten con espacio suficiente en las zonas comunes del edificio.

Los edificios destinados a servicios públicos se dotarán de suficientes estacionamientos para bicicletas.

Los restantes centros generadores de movilidad, se dotarán de suficientes estacionamientos para bicicletas, en los términos que recoja su Plan de Movilidad.

7. Las Administraciones Públicas promoverán el transporte público individual mediante sistemas de bicicletas públicas.

8. Las previsiones contenidas en los apartados 3, 4, 6 y 7 de este artículo se desarrollarán reglamentariamente.

#### **Artículo 24. Fomento del transporte público colectivo sostenible.**

1. Las Administraciones Públicas orientarán sus actuaciones, en materia de infraestructuras de movilidad sostenible, al establecimiento de plataformas reservadas para medios de transporte público colectivo.

2. El establecimiento de plataformas reservadas será un contenido obligatorio de los Planes de Movilidad Sostenible de las Aglomeraciones Urbanas de Andalucía y de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible cuando la velocidad comercial del transporte público colectivo sea inferior a la del automóvil, en los términos que se establezca reglamentariamente.

3. Las determinaciones que contemplen los Planes de Movilidad Sostenible en relación al itinerario de plataformas reservadas tendrán el carácter de Disposiciones, de conformidad con lo establecido en el artículo 9.3 de la presente Ley.

4. Se garantizará la información sobre rutas y horarios, así como la adquisición a través de internet de los títulos de viaje para cualquier desplazamiento de media o larga distancia en autobús en el territorio andaluz. Asimismo se garantizará la información sobre la ubicación y disponibilidad de puntos de suministro de combustibles de bajo impacto ambiental.

#### **Artículo 25. Vehículos de bajas emisiones y energéticamente eficientes en el transporte.**

Las Administraciones Públicas, en el ámbito de sus competencias, fomentarán el uso de vehículos con motores eléctricos y de vehículos que reduzcan las emisiones de gases con efecto invernadero y otros contaminantes a la atmósfera. Asimismo las Administraciones Públicas como poderes adjudicadores adquirirán sus vehículos siguiendo criterios de eficiencia energética y adoptarán medidas para la sustitución progresiva de la flota con dichos criterios.

#### **Artículo 26. Limitación de subvenciones y ayudas.**

1. La concesión de cualquier ayuda o subvención, destinada a políticas de movilidad, a las administraciones locales que estén obligadas a disponer de un Plan de Movilidad Urbana

Sostenible, se condicionará a la efectiva elaboración e implementación del Plan, con la excepción de aquellas ayudas específicas destinadas a la elaboración de planes de movilidad.

2. La concesión de cualquier ayuda o subvención destinada a políticas de movilidad a las personas titulares de los centros generadores de movilidad, que estén obligados a disponer de un Plan de Movilidad Sostenible de los centros generadores de movilidad, se condicionará a la efectiva elaboración e implementación del Plan con la excepción de aquellas ayudas específicas destinadas a la elaboración de planes de movilidad.

#### **Artículo 27. Sensibilización y concienciación.**

1. Las Administraciones Públicas promoverán la realización de campañas informativas acerca de los beneficios que reporta para la salud individual realizar los desplazamientos habituales a pie y en bicicleta.

2. Asimismo se indicarán los beneficios que para la calidad del aire y del medio ambiente y la salud de la población, en general, implican los desplazamientos a pie y en bicicleta, y el uso del transporte público colectivo.

## **Capítulo II**

### **Movilidad sostenible de mercancías**

#### **Artículo 28. Áreas logísticas y de transporte de mercancías.**

1. Las Administraciones Públicas, en el ámbito de sus competencias, impulsarán el desarrollo de áreas logísticas y de transporte de mercancías, que tendrán la consideración de infraestructuras para el transporte, con el fin de facilitar la sostenibilidad de las actividades de logística, el intercambio modal, y el transporte y distribución de mercancías.

2. La Junta de Andalucía impulsará el desarrollo de una red de áreas logísticas de interés autonómico, articulada con los puertos comerciales ubicados en Andalucía y las restantes infraestructuras de transporte de carácter estatal, así como con las redes transeuropeas de transporte definidas en la normativa de la Unión Europea, dotadas de plataformas logísticas intermodales, a fin de mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte y distribución de mercancías en Andalucía.

3. Para la distribución de mercancías en el entorno urbano en los correspondientes instrumentos de planificación de la movilidad sostenible y de ordenación urbanística, se promoverá la implantación de áreas en las que ubicar microplataformas logísticas, en las que se reciba la mercancía y desde las que se realice la distribución mediante bicicletas, vehículos eléctricos o vehículos propulsados con combustibles de bajo impacto ambiental.

## **TÍTULO IV**

### **Financiación de la movilidad sostenible**

#### **Artículo 29. Fuentes de financiación.**

1. La financiación de las actuaciones en materia de movilidad sostenible se efectuará con los siguientes recursos:

a) Las aportaciones de las distintas Administraciones Públicas.

- b) El Fondo Andaluz para municipios con áreas libres de automóviles.
- c) La financiación proveniente de los estudios de impacto de la movilidad generada.
- d) Los procedentes de cualquier otra fuente con arreglo a lo previsto en el ordenamiento jurídico.

2. La aprobación de la financiación de las actuaciones contempladas en los planes de movilidad sostenible corresponde a la Administración Pública competente para su ejecución.

### **Artículo 30. Ingresos tributarios.**

1. La Comunidad Autónoma de Andalucía, con la finalidad de conseguir que las necesidades de desplazamiento de personas y mercancías se realicen con el menor impacto ambiental posible, contribuyendo a la lucha contra el cambio climático, al ahorro y a la eficiencia energética y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica, adoptará las medidas tributarias que considere necesarias, en ejercicio de la potestad tributaria contemplada en el artículo 176 del Estatuto de Autonomía para Andalucía.

2. Las Administraciones Públicas andaluzas podrán establecer los recargos que contemplen las leyes para la financiación de las actuaciones de movilidad sostenible.

### **Artículo 31. Fondo Andaluz para Municipios con áreas libres de automóviles.**

1. Se crea el Fondo Andaluz para Municipios con áreas libres de automóviles, para fomentar la liberación de espacio público en los municipios andaluces, con el objetivo de que dicho espacio se convierta en lugar de paseo, ocio y esparcimiento de la ciudadanía. El objeto de la financiación será la realización de obras y actuaciones para configurar espacios urbanos accesibles para todas las personas, así como, en su caso, para el acondicionamiento de espacios alternativos para el estacionamiento de vehículos motorizados.

2. El Fondo, que se adscribirá y será gestionado por la consejería competente en movilidad, se dotará de las cuantías que destine la Administración de la Junta de Andalucía para dicho fin, así como con los ingresos procedentes de cualquier otra fuente con arreglo a lo previsto en el ordenamiento jurídico y se regulará en lo previsto en esta ley, en el Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Hacienda Pública y en la restante normativa básica en la materia.

3. Reglamentariamente se determinarán las características mínimas que deban reunir los espacios libres de automóviles, para poder optar a la financiación del referido Fondo, así como el procedimiento para la selección de proyectos y la financiación de los mismos.

## **TÍTULO V**

### **Régimen sancionador**

#### **CAPÍTULO I**

### **Disposiciones generales**

### **Artículo 32. Potestad sancionadora, procedimiento y competencia.**

1. Las Administraciones Públicas ejercerán la potestad sancionadora respecto a las infracciones tipificadas en este título, previa instrucción del correspondiente procedimiento sancionador, que se tramitará y resolverá de conformidad con lo previsto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de

Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y en las demás disposiciones que sean de aplicación.

2. El ejercicio de la potestad sancionadora corresponderá a los órganos que se determinen reglamentariamente.

### **Artículo 33. Responsabilidad.**

La responsabilidad administrativa por las infracciones tipificadas en esta Ley corresponderá a las personas físicas o jurídicas titulares o responsables de la actividad de que se trate. Cuando se trate del incumplimiento de una obligación correspondiente a la Administración Pública se aplicará la normativa reguladora de la responsabilidad de las Administraciones Públicas y de sus agentes y funcionarios.

## **CAPÍTULO II**

### **Infracciones**

#### **Artículo 34. Infracciones.**

1. Sin perjuicio de las responsabilidades que de otro orden pudieran derivarse, constituyen infracciones administrativas en materia de movilidad sostenible las acciones u omisiones tipificadas en esta Ley.

2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.

3. Se considerarán infracciones leves:

a) El retraso inferior a tres meses en el cumplimiento de la obligación de elaboración de un Plan de Movilidad Sostenible por un centro generador de movilidad.

b) El retraso inferior a tres meses en el cumplimiento de la obligación de contar con un gestor de movilidad en un centro generador de movilidad.

c) El retraso inferior a tres meses en el cumplimiento de la obligación de elaborar el informe de seguimiento del Plan de Movilidad Sostenible de los centros generadores de movilidad.

4. Se considerarán infracciones graves:

a) El retraso igual o superior a tres meses e inferior a doce meses en el cumplimiento de la obligación de elaboración de un Plan de Movilidad Sostenible por un centro generador de movilidad.

b) El retraso igual o superior a tres meses e inferior a doce meses en el cumplimiento de la obligación de contar con un gestor de movilidad en un centro generador de movilidad.

c) El incumplimiento de la obligación de realizar un estudio de impacto de la movilidad generada.

d) El retraso igual o superior a tres meses e inferior a doce meses en el cumplimiento de la obligación de elaborar el informe de seguimiento del Plan de Movilidad Sostenible de los centros generadores de movilidad.

e) La negativa o resistencia a facilitar datos que sean requeridos y la obstrucción a la labor inspectora de la Administración.

f) La comisión de dos o más infracciones leves en el plazo de dos años.

5. Se considerarán infracciones muy graves:

- a) El retraso igual o superior a doce meses en el cumplimiento de la obligación de elaboración de un Plan de Movilidad Sostenible por un centro generador de movilidad.
- b) El retraso igual o superior a doce meses en el cumplimiento de la obligación de contar con un gestor de movilidad en un centro generador de movilidad.
- c) El retraso igual o superior a doce meses en el cumplimiento de la obligación de elaborar el informe de seguimiento del Plan de Movilidad Sostenible de los centros generadores de movilidad.
- d) Las señaladas en el apartado 4 cuando concurra malicia o intencionalidad.
- e) La comisión de dos o más infracciones graves en el plazo de dos años.

#### **Artículo 35. Prescripción de las infracciones.**

Las infracciones tipificadas en la presente Ley prescribirán, si fueran muy graves, a los tres años; las graves, a los dos años, y las leves, al año.

### **CAPÍTULO III**

#### **Sanciones**

#### **Artículo 36. Cuantía de las sanciones, graduación de las mismas y circunstancias agravantes y atenuantes.**

1. Las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley serán sancionadas con multa, cuya cuantía se establecerá de acuerdo con la siguiente graduación, sin perjuicio de lo establecido en el apartado 3 de este artículo:

- a) Las infracciones leves, con multa desde 1.000 hasta 10.000 euros.
- b) Las infracciones graves, con multa desde 10.001 hasta 100.000 euros.
- c) Las infracciones muy graves, con multa desde 100.001 hasta 300.000 euros.

2. Las cuantías señaladas en el apartado anterior para las sanciones podrán ser actualizadas mediante decreto del Consejo de Gobierno.

3. Para la graduación de las sanciones aplicables se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- a) La superficie del centro generador de movilidad.
- b) El carácter lucrativo de la actividad desarrollada en el centro generador de Movilidad.
- c) El volumen de la plantilla de personal del centro generador de movilidad.

4. Se considerarán circunstancias agravantes:

- a) la intencionalidad en la comisión de la infracción.
- b) la reincidencia, considerada como la comisión de una infracción de la misma naturaleza antes del plazo establecido para la prescripción de la primera infracción, cuando así haya sido declarado por resolución firme en vía administrativa o, en su caso, judicial.

5. Se considerarán circunstancias atenuantes:

- a) La ausencia de intención en la comisión de la infracción.
- b) La reparación de la infracción con anterioridad a la aprobación de la resolución sancionadora.

### **Artículo 37. Prescripción de las sanciones.**

Las sanciones impuestas por infracciones muy graves prescribirán a los tres años, las impuestas por infracciones graves a los dos años y las impuestas por faltas leves al año.

### **Disposición adicional primera. Información sobre rutas y horarios y adquisición de títulos de viaje de transporte público colectivo por carretera a través de Internet.**

La información sobre rutas y horarios, así como la posibilidad de adquisición a través de Internet de los títulos de viaje para cualquier desplazamiento de media o larga distancia en autobús en el territorio andaluz, contemplada en el artículo 24.4 de esta Ley deberá ser efectiva en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la misma.

### **Disposición adicional segunda. Parque móvil de la Junta de Andalucía.**

La Consejería competente en materia de regulación y coordinación del parque móvil al servicio de la Administración de la Junta de Andalucía y de sus entidades instrumentales públicas, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley, aprobará un Plan de renovación del parque que contemplará medidas de sustitución progresiva de los vehículos existentes por vehículos de bajas emisiones y energéticamente eficientes.

### **Disposición adicional tercera. Planes de Transporte Metropolitano.**

Los Planes de Transporte Metropolitano aprobados en virtud de lo dispuesto en el Título III de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía se adaptarán a las previsiones de los respectivos Planes de Movilidad Sostenible de las Aglomeraciones Urbanas de Andalucía, en el plazo de seis meses desde la aprobación de éstos últimos.

### **Disposición adicional cuarta. Adaptación de la planificación.**

Los Planes Generales de Ordenación Urbanística y los restantes instrumentos de planificación sectorial que resulten afectados, incorporarán las determinaciones correspondientes al desarrollo del Plan de Movilidad Sostenible de Andalucía y, en su caso, al Plan de Movilidad Sostenible que les afecte en los plazos fijados por éstos planes.

### **Disposición adicional quinta. Modificación de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.**

Se elimina el párrafo 5 del Anexo II, Actividades de planificación, de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía y se modifica el párrafo 4 de dicho Anexo, en los siguientes términos:

“4. Planificación de ámbito autonómico y territorial en materia de movilidad sostenible”.

**Disposición transitoria primera. *Planes reguladores de movilidad aprobados con anterioridad a esta Ley.***

Los planes reguladores de movilidad, cualquiera que sea su denominación, que hayan aprobado o estén en tramitación las Administraciones públicas andaluzas, con anterioridad a esta Ley, tendrán la consideración de Planes de Movilidad Sostenible, siempre que su contenido se ajuste a lo previsto en esta Ley. En el caso contrario deberán adaptarse en el plazo máximo de dos años, desde la entrada en vigor de esta Ley o del Plan Territorial de Movilidad Sostenible del ámbito al que pertenezcan.

**Disposición transitoria segunda. *Planes de transporte en empresas.***

Los planes de transporte en empresas existentes o en tramitación a la entrada en vigor de esta ley, tendrán la consideración de Planes de Movilidad Sostenible de los centros generadores de movilidad, siempre que su contenido se ajuste a lo previsto en esta Ley o en su caso en la normativa de desarrollo. En el caso contrario deberán adaptarse en el plazo de un año a partir de la aprobación de la normativa de desarrollo de la presente Ley.

**Disposición final primera. *Modificación de la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía.***

Se añade una Disposición adicional sexta a la Ley 8/2001, de 12 de julio de Carreteras de Andalucía con la siguiente redacción:

*“Disposición adicional sexta. Vías ciclistas.*

*1. A la ejecución de actuaciones en la vía ciclista le será de aplicación los preceptos recogidos en los artículos 38, 39, 40 y 54, a los efectos de la ejecución de las obras y la expropiación de los bienes y derechos que se vean afectados.*

*2. La aprobación de estudios de vías ciclistas con contenido similar a los previstos en el artículo 25 y apartado 6 del artículo 54, implicará la declaración de utilidad pública, la necesidad de ocupación de los bienes y la adquisición de los derechos correspondientes, así como la urgencia de la ocupación, todo ello a los fines de la expropiación, de la ocupación temporal o de la imposición o modificación de servidumbre.”*

**Disposición final segunda. *Modificación de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.***

1. Las referencias a los “Consortios de Transporte Metropolitanos” contenidas en Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía se sustituirán por “Consortio para la Movilidad Sostenible de la aglomeración urbana”.

2. Las alusiones a los ámbitos metropolitanos contenidas en Ley 2/2003, de 12 de mayo, se entenderán referidas a los ámbitos de las aglomeraciones urbanas de Andalucía.

**Disposición final tercera. *Desarrollo reglamentario.***

El desarrollo reglamentario de esta Ley se llevará a efecto de acuerdo con lo dispuesto e los artículos 112 y 119.3 del Estatuto de Autonomía para Andalucía.

**Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.***

La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

**ANEXO**

## Glosario

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

**Accesibilidad universal:** Es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Presupone la estrategia de “diseño universal o diseño para todas las personas”, y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse.

**Aglomeración urbana:** Es el ámbito territorial formado por varios municipios donde se establecen estrechas relaciones cotidianas de actividad productiva, de educación, sanidad, transporte, etc, manteniendo cada núcleo urbano su identidad y administración municipal.

**Combustibles de bajo impacto ambiental:** Aquellos combustibles que individualmente considerados, o mezclados con otros, generen el menor daño en el medio ambiente, considerando tanto su naturaleza y obtención como el proceso de transformación para su uso en el transporte.

**Consortio para la Movilidad Sostenible:** Administración Pública responsable de la planificación, coordinación y gestión de la movilidad sostenible en el ámbito territorial de una aglomeración urbana.

**Contaminación acústica:** Es el ruido o sonido excesivo y molesto que afecta negativamente a la salud física y mental de las personas provocando enfermedades cardiovasculares, pérdida de oído, estrés, irritabilidad, tensión nerviosa, fatiga, insomnio y dificultades de comunicación y de relación social.

**Costes externos del transporte:** Es la cuantificación del daño que provoca a la sociedad el desplazamiento de personas y mercancías y que no es asumido de forma directa ni por el transportista ni por las personas usuarias. Estos daños pueden ser contaminación atmosférica, contaminación acústica, cambio climático, congestión, accidentalidad y afecciones al paisaje y a la biodiversidad.

**Desplazamiento:** Itinerario con origen y destino definidos, cuyo recorrido se hace a pie, en bicicleta o en otros medios de transporte, y que se puede dividir en varias etapas.

**Eficiencia energética:** Capacidad de obtener más movilidad con menos consumo energético. Al incrementar la eficiencia energética se disminuye la intensidad energética.

**Espacio público:** Lugar donde cualquier persona tiene el derecho de estar o desplazarse.

**Gestor de movilidad:** Persona o entidad responsable en cada centro generador de movilidad de la implantación y gestión de las medidas contenidas en el Plan de Movilidad Sostenible.

**Indicadores de movilidad:** Conjunto de índices que permiten la evaluación del estado de la movilidad y del grado de sostenibilidad de la misma, así como de las políticas, actuaciones e inversiones en materia de movilidad.

**Infraestructuras para la movilidad sostenible:** Son las infraestructuras de cualquier naturaleza cuyo diseño y funcionalidad procuran y facilitan los desplazamientos de personas y el transporte de mercancías de forma sostenible.

**Intermodalidad:** Es la relación combinada entre dos o más modos de transporte en el desplazamiento de personas o de mercancías.

**Integración tarifaria:** Se aplica en los servicios del transporte público colectivo urbano y metropolitano para facilitar los desplazamientos con un billete único que integra los diferentes títulos de viaje logrando un precio más asequible y un mayor uso de los medios más sostenibles.

**Medio de transporte:** Vehículo con el que se efectúa el desplazamiento de personas o mercancías.

**Medio de transporte no motorizado:** Usa exclusivamente la fuerza muscular como propulsora de su desplazamiento. A los efectos de esta Ley se consideran también medios no motorizados las bicicletas y los ciclos eléctricos de pedaleo asistido.

**Microplataformas logísticas:** Son plataformas logísticas para la distribución de mercancías en el ámbito urbano.

**Movilidad:** Es el conjunto de procesos y acciones orientados al desplazamiento de personas y mercancías que facilitan el acceso a los bienes, servicios y relaciones. La gestión de la movilidad comprende la planificación, ordenación y gestión del transporte público de viajeros, la coordinación de los servicios e infraestructuras de transporte y la planificación y promoción de los desplazamientos no motorizados.

**Multimodalidad:** Cualidad de un sistema de transporte que permite realizar los desplazamientos puerta a puerta sirviéndose de dos o más modos de transporte.

**Obligación de Servicio Público:** Establecimiento e imposición de la prestación de servicios de transporte público colectivo, viario, ferroviario, marítimo o aéreo, con determinación, en su caso, de las correspondientes compensaciones del déficit de explotación establecidas en el contrato de gestión del correspondiente servicio.

**Plataforma logística:** Nodo de la red logística en el transporte de mercancías donde se produce el trasbordo entre diferentes medios de transporte y donde se concentran actividades y funciones de intercambio modal, carga y descarga, almacenamiento, distribución, colocación de la mercancía sobre bases de madera o paletas que permiten facilitar el almacenaje y transporte, etiquetado, retractilado, además de equipamientos colectivos necesarios para el buen funcionamiento del conjunto de actividades que en ellas se desenvuelven incluyendo servicios comunes para las personas y los vehículos.

**Plataforma reservada:** Infraestructura que está reservada para el uso exclusivo por un determinado medio de transporte público colectivo. En otro tipo de uso de este término se trata de una parte de la sección transversal de una calle o carretera que, mediante los instrumentos técnicos y normativos adecuados queda, de forma permanente o temporal, reservada para el uso exclusivo de las categorías de vehículos autorizados a circular por ella.

**Reparto modal:** Indica los porcentajes de desplazamientos que se realizan en los diferentes medios de transporte incluyendo tanto el modo peatonal como el ciclista.

**Seguridad vial:** Resultado del conjunto de intervenciones en los ámbitos normativos, educativos, formativos, técnicos y de investigación que incide sobre la propia sociedad, sobre las personas usuarias de las vías y sobre los medios de transporte, con la finalidad de prevenir la siniestralidad y conseguir la reducción del número de accidentes.

**Sistema multimodal de transporte:** Conjunto que integra todos los modos de transporte sumando a los desplazamientos a pie y en bicicleta los efectuados en vehículos a motor, o modos ferroviario, viario, fluvial, marítimo, aéreo y por cable.

**Sostenibilidad:** Conjunto de directrices y medidas orientadas a garantizar la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes sin poner en riesgo la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas. La sostenibilidad tiene tanto dimensión ambiental, como social y económica.

**Transporte público colectivo o individual:** Conjunto de medios de transporte de personas de titularidad o concesión pública, gestionado por empresas públicas, privadas o mixtas, y destinado a garantizar el derecho de accesibilidad universal a los bienes, servicios y relaciones con las demás personas.

**Vías ciclistas:** Infraestructuras para el transporte en bicicleta y ciclos, si tienen suficiente amplitud en este último caso. Sus características deben ser adecuadas para permitir la circulación segura de bicicletas sin interferencias significativas del tráfico motorizado pesado o de velocidad superior a los 30 km/h.

**Zonas de calmado de tráfico:** Zonas en área urbana donde los vehículos tienen limitada la velocidad máxima. Hay “Zona 30”, “Zona 20” y “Zona 10” con velocidades máximas de 30, 20 y 10 km/h respectivamente. En todos los casos, la acera y la calzada están situadas a distinto nivel para mayor protección de las personas, dado que no se trata de una “zona peatonal”. La limitación de la velocidad está debidamente señalada, la calzada es de carril único, los cruces son adecuados para facilitar el calmado del tráfico y el ancho de las aceras suele ser generoso.