

INFORME QUE EMITE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD EN CALIDAD DE CENTRO DIRECTIVO RESPONSABLE DE LA TRAMITACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LEY ANDALUZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE VALORACIÓN DE LAS OBSERVACIONES FORMULADAS POR LOS DISTINTOS ORGANISMOS Y ENTIDADES EN LA FASE DE INFORMACIÓN PÚBLICA

A continuación, se procede a realizar un análisis de las distintas observaciones al anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible (en adelante LAMS) aportadas en la fase de información pública, incorporándose al texto la estimadas y procediendo a valorar y justificar las no admitidas o sólo parcialmente admitidas.

1. TUSSAM

Artículo 14.4.e) Concepto, objeto y ámbito de aplicación de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible

Se plantea por Tussam que la integración tarifaria no se establezca de manera obligatoria para los sistemas de bicicletas públicas.

Se estima la alegación y se introduce en el texto, “en la medida de lo posible”.

Artículo 15.4 Formulación, aprobación y revisión de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

Se plantea que el plazo para la efectiva aprobación de los PMUS sea a partir de la aprobación de los Planes Territoriales o del Plan Andaluz.

No se estima. Se entiende necesario que sea la entrada en vigor de la LAMS la fecha de inicio para el cómputo del plazo.

Art. 19. Estudio de viabilidad de las nuevas infraestructuras y servicios.

Entiende Tussam que hay colisión con la normativa municipal, y que en base a ella, se utilice el umbral de rentabilidad se marque por los municipios.

No se estima porque el umbral de rentabilidad es un hecho objetivo que debería considerarse como elemento determinante de la decisión a tomar.

Art. 23.3 Fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta.

Plantea Tussam que obligar a los operadores a contar con espacios para el transporte de bicicletas puede plantear dificultades. El artículo se ha modificado, limitando esta obligación al transporte interurbano y metropolitano.

NUEVA DISPOSICIÓN

Plantea considerar a los empleados de las empresas operadoras de servicios de transporte público regular como agentes de la autoridad. Esta condición, sólo puede entenderse a funcionarios públicos por lo que no procede.

2. AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

| | | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|---|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |  |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 1/35 | |

Con relación a las alegaciones presentadas, se señala lo siguiente:

Con relación a la **adopción de un nuevo Acuerdo del Consejo de Gobierno**, se considera que si se realiza una explicación adecuada en el expediente, y se clarifican las diferencias contenidas en el nuevo texto con el anterior, podría continuarse con la tramitación del expediente, si bien habría de incorporarse todas las actuaciones existentes y que se han generado a lo largo de toda su tramitación.

2.- Se propone: "Aprobar un Reglamento que regule los Estudios Complementarios sobre la Movilidad."

Por el hecho de ser considerados como complementarios sobre la movilidad, no se estima necesario que se aborde la elaboración y aprobación de un reglamento para dichos Estudios Complementarios.

Artículo 1. Objeto

Por tratarse de materias que se corresponden con otras normas que ya abordan la temática propuesta en los vocablos incorporados como propuesta para modificar el artículo 1, no se considera necesaria su inclusión.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

Se propone que se introduzca una modificación con la inclusión de una nueva redacción, con objeto de preservar las competencias vinculadas con la titularidad de la infraestructura, si bien se ha de hacer notar que no hay que preservar ninguna competencia, puesto que cada Administración ostenta las que tiene asignadas. Por tanto, no se invade competencia alguna puesto que están claramente delimitadas para la Administración Local en la normativa dictada al efecto.

Apartado c), del artículo 3. Principios generales de actuación de las Administraciones Públicas Andaluzas en materia de movilidad sostenible

Propone que se incluya, tras movilidad: "privada no sostenible".

Se ha de considerar que no se ha de distinguir entre movilidad pública y movilidad privada, puesto que la reducción es para todos los tipos de movilidad.

Artículo 4. 1 (error en la cita del apartado 1, al no existir). Objetivos en materia de movilidad sostenible

"q) Fomento de la investigación e implantación de vehículos eléctricos o de bajo consumo de energía y baja ocupación de suelo.

r) Incrementar la cuota modal del ferrocarril de viajeros, alta velocidad, media distancia y Cercanías, promoviendo la consolidación de los actuales trazados eficientes y nuevas redes ferroviarias."

Se considera que ambos apartados se abordan a lo largo del texto normativo, al tiempo que se señala de la existencia de una Ley de Servicios Ferroviarios de Andalucía.

Apartado p) artículo 4.

| | | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|---|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |  |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 2/35 | |

Se propone una nueva redacción en la que se incluya “la cohesión social ...así como la apertura de nuevas vías de comunicación u otros espacios públicos en aquellas zonas de la malla urbana cuya estructura actual suponga un obstáculo a la sociabilidad con la ciudad.”

Ha de entenderse incluida en la redacción que tiene el apartado, dado que con la promoción de medidas para la priorización de las actuaciones se ha de entender que se contemplen las indicaciones contenidas en la alegación.

Adicionar un segundo párrafo al apartado 3, del artículo 7, del siguiente tenor:

“Será de aplicación el Art. 4 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía. Los municipios son competentes, con carácter general, para la planificación, ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo íntegramente dentro de sus respectivos términos municipales, sin perjuicio de las competencias de la Comunidad Autónoma. También son competencias municipales las reguladas en la Ley sobre Tráfico y Vehículos a Motor y resto de legislación que sea de aplicación”.

No se considera necesario su inclusión, por ser un mero recordatorio de normativa vigente, que por el hecho de contemplar las competencias de cada Administración no han de ser recordadas.

Artículo 9. Planes de movilidad sostenible. Concepto y tipologías.

Se propone suprimir la referencia a la “moto”, contenida en el artículo 9.

Si se prioriza los desplazamientos en medios no motorizados, no se considera oportuna la supresión de un medio motorizado.

En el mismo apartado 1, del artículo 9, se propone una nueva redacción.

La nueva redacción propuesta, que incluye dos párrafos, el primero: “*con un menor impacto posible al medio ambiente, a la cohesión social, a la salud y a la seguridad vial...*”; y el segundo, “*así como a la integración y cohesión social, promoción de la actividad física y prevención de la accidentabilidad*”.

Han de ser ser obviados, por estar implícitos en el articulado, y no tener que ser reiterados en un artículo que de por sí, se considera que está bien definido; además de no ser objeto de la materia que aborda el presente anteproyecto de ley.

Adicionar al apartado 4, del artículo 9 una expresión.

La propuesta que se realiza para adicionar al apartado 4, en orden a que se incluyan al final del apartado: “**en aquellos contenidos de carácter o interés autonómico.**”, se considera innecesaria puesto que el Plan Andaluz de Movilidad Sostenible es de carácter autonómico.

En igual sentido, se propone adicionar al apartado 5, del artículo 9: “en aquellos contenidos de carácter o interés territorial”.

Se considera redundante por encontrarse en el tenor literal del apartado.

| | | | |
|---------------------|---|--------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 3/35 |



Artículo 10. Concepto, ámbito territorial y contenido.

Añadir al apartado 3, del artículo 10, la expresión: “aquellas actuaciones y servicios de carácter autonómico según apruebe el Consejo de Gobierno conforme a sus competencias.”

Ha de darse por entendido que el Consejo de Gobierno si no tiene competencias, no va a promover ninguna actuación al respecto. Por tanto, se considera innecesaria la propuesta por ser redundante en los cometidos que tiene asignados el Consejo de Gobierno, y que no han de gozar de un reflejo explícito en la norma.

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

Añadir un párrafo segundo, al apartado 2, del artículo 11.

Se propone adicionar, como párrafo segundo: *“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.”*

Por ser una exigencia de la Ley de Economía Sostenible, no se estima pertinente su inclusión.

Como última modificación propuesta al artículo 11.2, es la de incluir el siguiente párrafo:

“Serán vinculantes los informes de las Administraciones Públicas en las materias de su competencia.”

Al no contemplarse ningún informe en el expresado artículo, no se considera necesaria su incorporación.

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

Se propone añadir el concepto de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible.

Se considera que el concepto viene claramente expresado al abordarse su objeto, ámbito territorial y contenido.

Se propone añadir, en el apartado 2, del artículo 12, tanto: “el ámbito definido en los Planes de Transporte Metropolitano, o el ámbito de actuación de los Consorcios de Transportes Metropolitanos”, así como: “La delimitación del ámbito podrá modificarse en función del diagnóstico o propuestas de un Plan de Movilidad”.

Hacer coincidir el ámbito con los Planes de Transporte Metropolitano, o de actuación de los Consorcios de Transportes, no nos parece adecuado dada su posible variabilidad.

Por su parte, excluir de la propuesta la atribución asignada al Consejo de Gobierno, para poder modificar la delimitación en función del diagnóstico o propuestas de un Plan de Movilidad, no nos parece adecuada, por cuanto habrían de ser considerada como propuestas.

En el apartado c) 1º, del artículo 12.3, se propone incluir: *“...e individual, así como para vehículos de alta ocupación,....., constando en el plan la justificación del interés supralocal. En la elección y fijación del itinerario propuesto deberá ser tenido en cuenta el municipio afectado, respetando y ponderando su modelo de ciudad adoptado en el ejercicio de su autonomía local para conseguir el itinerario más adecuado a dichos objetivos y criterios.”*

| | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 4/35 |



No consideramos que el transporte individual se tenga que abordar en los Planes Territoriales, ni que la norma se ocupe de los vehículos de alta ocupación.

Además, no ha de existir duda que debe quedar reflejado el interés supralocal, así como que se ha de tener en cuenta la opinión para la elección y fijación del itinerario propuesto, sin que se invada competencia alguna, puesto que se realizaría con el máximo respeto al municipio y a sus habitantes.

En el apartado c) 2º, del artículo 12.3, se propone la supresión de la conjunción “o”, entre los vocablos “interés” y “metropolitano”, así como la adición del siguiente párrafo: *“constando en el plan la justificación del interés supralocal. En la elección y fijación del itinerario propuesto deberá ser tenido en cuenta el municipio afectado, respetando y ponderando su modelo de ciudad adoptado en el ejercicio de su autonomía local para conseguir el itinerario más adecuado a dichos objetivos y criterios.”*

No se considera oportuna la supresión propuesta, dado la posibilidad abierta para la declaración, tanto por interés, como por el ámbito metropolitano.

En cuanto al resto de la propuesta, nos remitimos a la respuesta dada en el apartado anterior.

En el apartado c) 5º, del artículo 12.3, se propone incluir al final: “e individual”.

En el glosario se definen el transporte público colectivo o individual, por ello se considera más adecuado el fomento de desplazamientos en transporte público colectivo.

Se propone añadir un nuevo apartado 7º, al artículo 12, del siguiente tenor: *“Promover infraestructuras de transporte (carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos y estaciones intermodales) y otras actuaciones que fomenten la de reducción de las intensidades y mejora de la gestión de tráfico, que disminuyan la congestión y consumo de energía no renovable”.*

Hemos de señalar que al tratarse de actuaciones que están incluidas en el Plan de Infraestructuras para la sostenibilidad del transporte en Andalucía, no se considera necesaria su inclusión en esta norma.

Artículo 13. Formulación y probación de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible.

Adicionar una expresión al final del apartado 2, del artículo 13, cual es: *“Durante la tramitación de los Planes Territoriales de Movilidad sostenible se garantizará la participación y audiencia de la ciudadanía, así como de las Administraciones Pública afectadas”.*

No se considera necesaria su inclusión al venir contempladas en la Ley de Economía Sostenible.

Añadir al artículo 13.2, la siguiente expresión: “Serán vinculantes los informes de las Administraciones Públicas en las materias de su competencia”.

Al no contemplarse ningún informe en el expresado artículo, no se considera necesaria su incorporación.

Artículo 14. Concepto, objeto y ámbito de aplicación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

| | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 5/35 |



Añadir al apartado 1, del artículo 14, la siguiente expresión: *“Estas determinaciones han de circunscribirse únicamente a aquellos contenidos de carácter o interés autonómico o metropolitano”*.

No se estima pertinente su inclusión al quedar claramente definidas las determinaciones a que han de sujetarse los planes de movilidad urbana sostenible.

Proponen se adicione al apartado 3, del artículo 14, el siguiente párrafo:

“Será de aplicación el Art. 4 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía. Los municipios son competentes, con carácter general, para la planificación, ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo íntegramente dentro de sus respectivos términos municipales, sin perjuicio de las competencias de la Comunidad Autónoma. También son competencias municipales las reguladas en la Ley sobre Tráfico y Vehículos a Motor y resto de legislación que sea de aplicación”.

No se admite por el hecho de no tener que repetirse la normativa que regula otras materias, pues su vigencia es plena y no necesita su inclusión en el presente Anteproyecto de Ley.

Se propone la adición de un apartado 9º, al artículo 14.3.c, del siguiente tenor:

“9º Infraestructuras de transporte y otras actuaciones que fomenten la reducción de las intensidades y mejora de la gestión del tráfico, que disminuyan la congestión y consumo de energía no renovable”.

No procede al considerarse implícita en las señaladas en sus apartados anteriores.

Adicionar, en los apartados 1º y 3º, del artículo 14.4.c), “e individual”, tras los vocablos: “público colectivo”.

En el glosario se definen el transporte público colectivo o individual, por ello se considera que las medidas para mejorar la movilidad sostenible en los núcleos de población del municipio, han de contemplar el transporte público colectivo como medidas más acordes con el espíritu de la norma.

Con respecto al apartado k, del artículo 14.4, se solicita una regulación más clara del contenido de este apartado, donde no haya lugar a la interpretación ni a los conceptos jurídicos indeterminados.

El hecho de contemplar como determinaciones que han de contener los Planes de Movilidad Urbana Sostenible, de las medidas de dotación de infraestructuras para la distribución y suministro de combustibles de bajo impacto ambiental, es algo que no debe llevar a ser considerado un concepto jurídico indeterminado, puesto que son dotaciones tan claras que no ha lugar a posibles dudas.

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

Se solicita que se añada en el artículo 16, el concepto de los Planes de Movilidad Sostenible de los Centro Generadores de Movilidad.

| | | | |
|---------------------|---|--------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 6/35 |



Se estima adecuado que en el Glosario se adicione y defina el concepto de Centro Generador de Movilidad, con los posibles parámetros a tener en cuenta para su consideración.

Se propone adicionar en el apartado 1, del artículo 16, lo siguiente: “en los términos y cuantía que se establezca reglamentariamente y”

Si se recoge en el Glosario lo señalado con anterioridad, no tendría que ser desarrollado reglamentariamente.

Añadir un apartado h), al artículo 16.3, del siguiente tenor: “h) *Propuesta de itinerarios a pie y en bicicleta a los centros generadores que fomente los modos blandos de desplazamiento*”.

Ya se encuentra incluido en el apartado b), del artículo 16.3.

Añadir un apartado 4, al artículo 16, con la siguiente redacción:

“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 la movilidad de que se trate y de las circunstancias del entorno que se consideren”.

Si se define claramente tanto el término como los parámetros, no ha lugar a tener que desarrollar reglamentariamente el artículo.

Artículo 18. Estudios de Impacto de la movilidad generada.

Adicionar al apartado 2, del artículo 18: “...cuyo contenido se determinará reglamentariamente,....”.

No parece adecuado, puesto que los apartados que desarrolla el apartado 2, recoge el contenido que deben tener los estudios de impacto de movilidad.

Añadir en el apartado 4, del artículo 18: “...en los términos que se determinen reglamentariamente”.

Al no tener previsto su determinación reglamentaria, no ha de abordarse. No obstante, se ha de tener en cuenta las indicaciones emitidas con relación al artículo 18.4, en el informe del Gabinete Jurídico de fecha 19 de enero de 2015.

Artículo 21. Indicadores de evaluación y seguimiento.

Se propone que el apartado b), del artículo 21.1, sea el recogido en el anterior Anteproyecto. Así como, que la integración tarifaria no se considere un indicador sino como acción o medida a llevar a cabo.

No procede, por considerarse adecuada su redacción en el presente texto, y bien definida la integración tarifaria en el apartado dedicado al glosario.

Suprimir en el apartado c), del artículo 21.1, la expresión: “...o el tiempo de acceso de la población a los servicios urbanos básico...”. Al mismo tiempo, propone que se adicione: “..el grado de congestión y el nivel de servicio de la red viaria principal”.

| | | | |
|---------------------|---|--------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 7/35 |



No se considera adecuada su supresión, por ser un indicador claro. El nivel de servicio de la red, ha de entenderse tanto la principal como todas las demás.

Artículo 24. Fomento del transporte público colectivo sostenible.

Se propone una nueva redacción al apartado 3, del artículo 24.

“Las determinaciones que contemplen los Planes Territoriales de Movilidad sostenible en relación al itinerario de plataformas reservadas de interés regional así como para vías peatonales y ciclistas, tendrán el carácter de Disposiciones, y la definición del itinerario por el que discurre el tramo urbano de estas infraestructuras tendrá el carácter de recomendaciones de conformidad con lo establecido en el artículo 9.3 de la presente Ley. Las determinaciones que contemplen los Planes de Movilidad Urbana Sostenible en relación al itinerario de plataformas reservadas, vías peatonales y ciclistas incluidas las de interés autonómico tendrá el carácter de disposiciones de conformidad con lo establecido en el artículo 9.3 de esta Ley.”

Se realiza la presente alegación para tratar de preservar la autonomía local, en orden a evitar su imposición en los Planes de Movilidad Sostenible para las determinaciones que se contemplen en relación al itinerario de plataformas reservadas, si bien hemos de señalar que las determinaciones que se contengan en los Planes Territoriales de Movilidad sostenible, estarán suficientemente justificados y no deben ser cuestionados de antemano.

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

Se propone adicionar al final del párrafo dedicado al artículo 25.

“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”.

Se considera ya incluido en el articulado de la Ley de Economía Sostenible.

Se propone un apartado 2, al artículo 25, del siguiente tenor:

“Asimismo se garantizará la información sobre la ubicación y disponibilidad de puntos de suministro de combustibles de bajo impacto ambiental”; al tiempo que se indica que ya se encuentra incluido su contenido en el artículo 24, pero su ubicación más acertada es como 25.2.

Es una apreciación meramente formal.

Artículo 26. Limitación de subvenciones y ayudas.

Se propone suprimir el artículo 26, por contener una penalización excesivamente genérica.

No se estima que se penalice excesivamente la concesión de ayudas o subvenciones destinadas a políticas de movilidad, si no se dispone de un plan de movilidad urbana sostenible.

Artículo 28. Áreas logísticas y de transporte de mercancías.

Indica la conveniencia de regular el apartado 2, del artículo 28, en la redacción dada al anterior anteproyecto, por ser su contenido más completo y más definido.

No se comparte, por considerar que está bien definido el contenido del apartado 2.

| | | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|---|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |  |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 8/35 | |

Artículo 29. Fuentes de financiación.

Se propone la corrección del error de remisión, contenido en el artículo 29.1.c), dado que no es al artículo 17.4, sino al actual 18.4.

Se admite.

Artículo 30. Ingresos tributarios.**Añadir al apartado 2, del artículo 30, lo siguiente:**

“La Junta de Andalucía deberá prever la participación de las entidades locales en los tributos de la Comunidad Autónoma que sirvan de base para la financiación de las actuaciones de movilidad sostenible.

Al contemplarse la participación de las entidades locales en la norma dictada al efecto, cual es la Ley 6/2010, de 11 de junio, reguladora de la participación de las entidades locales en los tributos de la Comunidad Autónoma de Andalucía, no ha de preverse.

Artículo 31. Programa Andaluz para Municipios con áreas libres de automóviles.

Proponen se regule el artículo 31, de igual forma al contenido en el anterior anteproyecto. Así como que consideran conveniente que para optar a la financiación del Programa, como espacios libres de automóviles a las zonas 30, en tanto que fomentan la movilidad peatonal y en bicicleta, y zonas restringidas donde la preferencia sea peatonal.

No se alcanza a comprender el cambio propuesto, dado que el contenido del artículo 31, se considera debidamente fundamentado, y no aborda de manera específica espacios libres de automóviles a las denominadas zonas 30.

Con respecto al Glosario, instan la inclusión de los siguientes conceptos:

Combustible 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 ostensible 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, accidentalidad y afecciones al paisaje y a la biodiversidad.

| | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 9/35 |



Justifican su inclusión por encontrarse recogidos en el anterior texto; sin embargo, por ser materia que se aborda en legislación específica, no estimamos oportuna su inclusión.

Con respecto a las definiciones contenidas en el Anexo, se proponen la inclusión de:

En la definición de Plataforma reservada; al final: "...o individual terrestre u otros tipos de transporte como pueden ser los que circulan por vías de alta ocupación, motos o bici".

Reparto Modal: proponen incluir tras porcentaje de: "desplazamientos", por considerarla más acertada.

Justifica su inclusión por considerar más correcto el empleo de el porcentaje de desplazamientos, no de viajeros o mercancías.

Se considera oportuna su inclusión.

Proponen se incorpore la que figuraba en el anterior anteproyecto, dedicada al 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.

Justifican su inclusión por considerar necesaria para la comprensión del texto normativo.

Vías peatonales. En su definición, proponen se sustituya el vocablo "tráfico", por el de "movilidad", por considerar más amplio y correcto que el de tráfico.

Se admite.

Zonas de calmado de tráfico. En su definición se propone que se incluya como recomendación , el hecho que la calzada sea de sentido único y de un solo carril para los vehículos a motor, por considerar que su contenido se adecua más a las necesidades reales.

No se estima pertinente su inclusión.

Con relación a la Disposición Adicional Tercera se propone su supresión. Se justifica por considerar más correcta la regulación contenida en el artículo 9.6.

No se estima, por el hecho de incorporar y quedar reflejada en los Planes e instrumentos de planificación, aquellas determinaciones relativas a la movilidad sostenible que les afecte.

Como última alegación se propone una modificación del texto que figura en la exposición de motivos, con la inclusión de un párrafo que es el apartado 5, del artículo 56 del Estatuto de Autonomía para Andalucía.

Aun que se justifica su inclusión en el artículo 57.5 sic, es el texto correspondiente al 56.5, y por estar recogido en su normativa específica no se considera oportuna su inclusión.

3.EMPRESA MALAGUEÑA DE TRANSPORTES, SOCIEDAD ANÓNIMA MUNICIPAL.

| | | | |
|---------------------|---|--------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 10/35 |



En primer lugar se resaltan determinados preceptos del Anteproyecto, por considerar que son susceptibles de ser revisados por cuanto merman las competencias municipales en materia de movilidad, cuales son: artículo 7.2, 7.2, 9.5, 14.1, 15.2, 4 y 5, así como la Disposición transitoria primera, por cuanto la competencia para planificar en el ámbito municipal quedaría del todo limitada, condicionada su aprobación, adaptación y modificación de sus planes de movilidad a la resolución vinculante de la Consejería competente en materia de movilidad.

Tras hacer un relato sobre la autonomía local, reseñando los artículos: 140 de la Constitución Española, 91 del Estatuto de Autonomía de Andalucía, relativo al municipio; artículos 4, 7 y 9 de la Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía,; artículo 92 del Estatuto de Autonomía de Andalucía, relativo a las competencias del municipio; artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local; y por último, la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, concluye que es a los municipios a los que corresponde la competencia para la planificación de la movilidad en el ámbito municipal, por lo que la limitación o condicionamiento del ejercicio de dicha competencia en el Anteproyecto, supone una clara vulneración del principio de autonomía del Ayuntamiento de Málaga; por lo que han de suprimirse todos los preceptos del mismo que merman la capacidad de autogestión del municipio en su termino territorial.

Hemos de destacar que la normativa citada se ha dictado para preservar la autonomía local de Andalucía, no sólo en el ámbito de la ordenación de los transportes urbanos y metropolitanos de viajeros, sino también para clarificar las competencias de los municipios, en evitación de posibles colisiones con las que tiene la Comunidad Autónoma, fruto de ello son la Ley 2/2003, de 12 de mayo, así como la Ley 5/2010, de 11 de junio, citadas en el párrafo precedente. Por tanto, no puede haber duda en cuanto a las competencias que ostenta el municipio y las que la Comunidad tiene que quedan suficientemente delimitadas en el Anteproyecto de Ley de Movilidad Andaluza de Movilidad Sostenible.

En segundo lugar, se aborda el fomento del transporte público colectivo que queda relegado a un segundo plano en el texto del Anteproyecto, al darse prioridad al fomento de los usos de transportes no motorizados en detrimento de los motorizados, y por recogerse escasas medidas de fomento del transporte público sostenible.

Nos parece más acertado el fomento del uso de los transportes no motorizados por el beneficio que obtiene la población, tanto a nivel medioambiental, como para la mejora de su salud personal, por tanto se considera que ha de tenderse hacia un uso de los transportes que benefician a todas las personas.

En tercer lugar, se destaca un reciente estudio del INSIA (Instituto Universitario de Investigación del Automóvil), sobre las condiciones de accesibilidad y transporte en autobús de bicicletas, en el que se concluye entre otras cosas, que la bicicleta en caso de transportarse en su interior tendría que ir situada en la zona destinada a los pasajeros que viajan de pie (en la mayoría de los casos invadiendo el espacio reservado a pasajeros en sillas de ruedas y niños en su carrito).

| | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 11/35 |



Además, hacen notar la necesidad de que las Administraciones y las empresas de transportes de viajeros, deban velar por ofrecer un servicio de transporte público seguro y adecuado, que no suponga una merma de los derechos del resto de usuarios/as que utilizan los servicios de transportes, que por el hecho de que la bicicleta sea un vehículo muy inestable (2 ruedas y con una articulación intermedia en la tija de la dirección), haría muy difícil su sujeción al propietario dentro del bus. Dificultad que es agravada por el hecho de que la sujeción tiene que ser realizada con una única mano, dado que la otra tendrá que estar destinada a sujetarse el propio viajero; lo que implicaría riesgos para el resto de viajeros y al propio propietario de la bicicleta, además debido a la falta de espacio en la zona de pasajeros de pie, hace imposible transportar una silla de ruedas y una bicicleta, por lo que una bicicleta no plegable solo podría transportarse en un autobús si no se diera el caso de que coincida con un pasajero de silla de ruedas.

Además de las dificultades para el acceso de la bicicleta al autobús, dadas las medidas de las puertas de acceso, y su incompatibilidad para situarlas en los pasillos, suponen un claro riesgo para los viajeros, así como cuando el vehículo tiene una gran ocupación, la sujeción de la bicicleta, y el posible impacto que produciría en caso de soltarse.

A este respecto hemos de señalar, que al recogerse en el artículo 23.3, del Anteproyecto que los vehículos de transporte público colectivo en Andalucía contarán con espacio reservado para el transporte de bicicletas, hemos de matizar que se debe de prever un desarrollo reglamentario en el que se establezcan las condiciones específicas que se deben dar, tanto en el transporte colectivo de viajeros, como en las que deban de reunir para ser admitidas en el mismo.

Por último, hace mención a las fuentes de financiación de la movilidad sostenible, en cuanto a las aportaciones entre Administraciones que han de ser recíprocas.

Se cita, a modo de ejemplo la Ley 21/2015, de 29 de julio, de financiación del Sistema de Transporte de Cataluña, si bien no se considera aplicable al presente texto normativo, por cuanto lo que se contempla es el sistema de transporte, que en nuestra Comunidad Autónoma está conformado de manera diferente, además de tener contemplada la participación de las entidades locales en la norma dictada al efecto, cual es la Ley 6/2010, de 11 de junio, reguladora de la participación de las entidades locales en los tributos de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

4. COTA CERO

Exposición de Motivos.

Se propone introducir nuevo párrafo con el concepto de accesibilidad universal.

No se estima. El concepto de accesibilidad en la movilidad se recoge por el anteproyecto como principio, por lo que se entiende explícito en todo el texto.

Art. 8.3

Plantean una redacción que no coincide con el texto del anteproyecto sometido a información pública.

| | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 12/35 |



Artículo 14,4ºc) 2º. Concepto, objeto y ámbito de aplicación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

Introducir “accesibles”

El concepto de accesibilidad en la movilidad se recoge por el anteproyecto como principio, por lo que se entiende explícito en todo el texto.

Art. 14,4ºC) 4º

MODIFICACIÓN. Introducir “LIBRE DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS”

No se estima. La legislación sectorial ya recoge esta propuesta, el anteproyecto va dirigido a la ciudadanía en general.

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

Se propone introducir en el artículo 16.3 apartado h) Condiciones de accesibilidad

No se estima. El concepto de accesibilidad en la movilidad se recoge por el anteproyecto como principio, por lo que se entiende explícito en todo el texto.

Artículo 23. Fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta.

Introducir en el apartado 23.1 en lugar de “garantizar la accesibilidad a pie” cambiar por una nueva redacción que recoja garantizar la accesibilidad para personas y bicicletas o en su caso, para personas con discapacidad afectas de movilidad reducida.

Se estima parcialmente

Art. 23. 3, 6 Y ART. 23,8

Introducir “accesibles”.

No se estima. Ya se recoge en la legislación sectorial.

Artículo 24. Fomento del transporte público colectivo sostenible.

Se propone introducir en el punto 1 “plataformas accesibles”.

No se estima. El concepto de accesibilidad en la movilidad se recoge por el anteproyecto como principio, por lo que se entiende explícito en todo el texto.

Art. 24.4

Introducir “y sus condiciones de accesibilidad”

NO SE CORRESPONDE CON EL ARTICULADO.

Artículo 27. Sensibilización y concienciación.

Art. 27.1

Introducir “garantizando en todo momento las condiciones de accesibilidad”.

No se estima. El concepto de accesibilidad en la movilidad se recoge por el anteproyecto como principio, por lo que se entiende explícito en todo el texto.

| | | | |
|---------------------|---|--------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 13/35 |



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

Apartado 3

Introducir y/ extinción

No se estima. La extinción de las sanciones sólo pueden venir por prescripción.

5. ANESDOR

Artículo 4. Objetivos en materia de movilidad sostenible.

Se propone introducir nuevo párrafo que incentive el transporte en moto.

No se considera adecuado.

Artículo 9. Planes de Movilidad Sostenible. Concepto y tipologías.

Introducir modificaciones en el párrafo 1 que incentiven a la moto como medio de transporte sostenible.

No se considera adecuado.

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

Introducir nuevo párrafo.

No se considera adecuado.

6. ANDALUCÍA POR LA BICI

A la Exposición de motivos.

Sustituir “*La movilidad en el territorio andaluz se encuentra aún muy alejada del modelo deseable y sigue generando una situación altamente insostenible, con una gran mayoría de desplazamientos en coche, un porcentaje significativo de desplazamientos a pie, un uso reducido del transporte público colectivo y casi residual de la bicicleta.*” Por “*La movilidad en el territorio andaluz se encuentra aún muy alejada del modelo deseable y sigue generando una situación altamente insostenible, con una gran mayoría de desplazamientos en coche, un porcentaje significativo de desplazamientos a pie, un uso reducido del transporte público colectivo y casi residual de la bicicleta, excepto en por la reciente experiencia de la ciudad de Sevilla.*”

Se trata de la exposición de motivos, y únicamente se matiza un dato, que es contrastable y correcto. Se admite la modificación.

A la Exposición de Motivos.

En “*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*

| | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 14/35 |



atmosférica". Añadir "... Así como a la mejora de la salud pública, incluyendo la lucha contra la obesidad y el sedentarismo mediante el fomento de la movilidad activa no motorizada".

De nuevo, se trata de una petición acorde con los objetivos de la LAMS; por lo que procede incorporar el texto.

Exposición de motivos: En el párrafo "... se incluyen otros principios específicos de la movilidad sostenible, como la prioridad de la movilidad no motorizada, la reducción de la movilidad, o la imputación" Sustituir "la reducción de la movilidad" por "la reducción de la movilidad motorizada

El párrafo quedaría de la siguiente forma: "El artículo 3 establece los principios generales de actuación de las Administraciones Públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible. 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 no motorizada, la reducción de la **movilidad motorizada**, o la imputación de los costes de la contaminación al agente contaminante, principio de quién contamina paga."

Este cambio sería una alteración del contenido de la propia Ley, puesto que efectivamente uno de los principios de la movilidad sostenible es la reducción de efectiva de la Movilidad, aunque en referencia a la movilidad obligada (al trabajo o de estudios) mediante medidas como la distribución equilibrada de usos en las ciudades.

Por tanto, procedería una modificación en este sentido: "...como la prioridad de la movilidad no motorizada, la reducción de la **movilidad obligada**, o la imputación"

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

Se propone sustituir ""Seguridad en la movilidad"" por "Fomento de la salud pública mediante la mejora de la seguridad vial y la lucha contra el sedentarismo".

Se acepta la propuesta, ya que la seguridad vial forma parte de Salud Pública.

Artículo 4. Objetivos en materia de movilidad sostenible.

Se propone sustituir el objetivo d9 "Incrementar la cuota en el reparto modal de los desplazamientos a pie, en bicicleta y otros modos no motorizados, y en transporte público colectivo.", por lo siguiente "Incrementar la cuota en el reparto modal de personas y mercancías de los desplazamientos a pie, en bicicleta y otros modos no motorizados, y en transporte público colectivo, así como la intermodalidad entre ambos modos".

Es coherente con lo que se propone en la LAMS, en lo que se refiere a la intermodalidad.

Se estima.

| | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 15/35 |



Artículo 9. Planes de movilidad sostenible. Concepto y tipologías

Se propone sustituir la frase: " 1. Los planes de movilidad sostenible son los documentos que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento de personas y de transporte de mercancías con un impacto ambiental positivo o, en todo caso, 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", por lo siguiente "1. Los planes de movilidad sostenible son los documentos que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento de personas y de transporte de mercancías con un impacto ambiental positivo o, en todo caso, con el menor impacto ambiental posible, contribuyendo a la lucha contra el cambio climático, al ahorro y a la eficiencia energética, **a la salud pública** y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica",".

Se estima la alegación.

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

Se propone añadir en la lista de contenidos del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible el siguiente: " Los programas de actuaciones específicas para el fomento de la movilidad no motorizada en Andalucía, que incluyan las vías ciclistas y senderos de largo recorrido a escala autonómica, así como las medidas a desarrollar vía convenio de colaboración con las administraciones locales para el fomento de la movilidad cotidiana a pie y en bicicleta en las ciudades y áreas metropolitanas de Andalucía".

Se estima la alegación.

Artículo 14. Concepto, objeto y ámbito de aplicación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

Sobre los planes de Movilidad Urbana Sostenibles, se propone en el 14.4.c añadir, tras "el trazado de vías ciclistas y peatonales" lo siguiente " El trazado de estas últimas se hará salvo casos excepcionales debidamente justificados, sin merma del acerado o espacio peatonal preexistente"

Se estima.

En el artículo 14, se propone en el 14.4.g, añadir "... mediante el uso de vehículos no motorizados o de bajas emisiones" en referencia a la planificación de la distribución urbana de mercancías.

Esto es algo que ya se está haciendo, especialmente en el centro de las ciudades. **Procede incluir la modificación.**

En el artículo 14, se propone en el 14.4.h, incluir criterios concretos (dotaciones) de aparcamientos para bicicletas (viviendas, centros de trabajo, educativos...)

Los instrumentos de planificación definirán estos criterios. No procede la estimación.

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

| | | | |
|---------------------|---|--------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 16/35 |



Se propone incluir un listado de centros generadores de movilidad, con carácter no excluyente.

Se ha procedido a su especificación en una nueva redacción del artículo.

Artículo 21. Indicadores de evaluación y seguimiento.

Se propone añadir: “Número, ubicación y características de los aparcamientos reservados para bicicletas” y “Accesibilidad a pie y en bicicleta a los centros generadores de movilidad”.

Los indicadores deben ser objetivos, significativos y medibles. El primer indicador procede, el segundo es difícilmente medible, o necesitaría de una metodología específica para su medición.

No se estima la alegación.

Artículo 23. Fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta.

Apartado 3 se propone añadir al texto original “Los vehículos de transporte público colectivo en Andalucía contarán con espacio reservado para el transporte de bicicletas.” El texto “las bicicletas plegables tendrán la consideración de equipaje y no se podrán establecer limitaciones a su transporte distintas de las establecidas para cualquier bulto o equipaje de similar peso o volumen”.

No se estima la alegación.

Apartado 5 se propone añadir al texto original “Los edificios de uso residencial deberán contemplar emplazamientos adecuados, para bicicletas, en una ubicación que permita el acceso cómodo y fácil desde la red viaria, en los términos que se desarrollaran reglamentariamente”, lo siguiente: “En todo caso, el número de plazas y características de los aparcamientos para bicicletas dispuestos cumplirán al menos con los criterios establecidos en 14.4.h”.

Los instrumentos de planificación definirán estos criterios.

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

Sobre el fomento de coches eléctricos y de baja emisión, piden que se incluya que para que se consideren como de baja emisión, las emisiones deben ser al menos un 50% inferiores al de un vehículo medio, considerando toda la vida útil (fabricación, utilización y eliminación”

No se considera necesario incluir este parámetro, que exigiría introducir una metodología clara para comparar diferentes modelos de automóviles en relación a un supuesto “MODELO MEDIO”.

Artículo 29. Fuentes de financiación.

Se propone añadir una referencia a los importes comprometidos en el Plan Andaluz de la Bicicleta. No piden que se indique cuantía, sino que se haga referencia al mismo.

No procede, puesto que esta fuente está ya incluida en a) Aportaciones de las Administraciones Públicas. Si se incluyera específicamente, habría que añadir otros planes, como el PISTA.

| | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 17/35 |



Adiciones. Tras el art 31, propone un artículo adicional, sobre el Plan Andaluz de la Bicicleta, indicando que se elaborará con carácter plurianual.

Esto no procede incluirlo como tal. Debe ser el Plan de Movilidad Sostenible de Andalucía el que determine que programas o planes lo desarrollen, y con qué contenido.

Glosario.

Incluir en la definición de medio no motorizado, que se refiere a modos que utilizan como fuente de energía la muscular humana. Es una puntualización pertinente, si se quiere excluir modos particulares como los coches de caballo o desplazamientos a caballo. **Se estima.**

Nueva disposición adicional. Sobre la validez del PAB 14-20 como primer plan de una serie.

Tal como se ha indicado, debe ser el Plan de Movilidad Sostenible de Andalucía el que determine qué programas o planes lo desarrollen, y con qué contenido. No procede.

7. BICIESCUELA

Artículo 4. Objetivos de movilidad sostenible.

Se propone la modificación del apartado m (en realidad el n), “n) Desarrollar una política de educación ambiental en materia de movilidad”, adicionando “así como de educación vial para la conducción segura y autónoma de la bicicleta por la calzada”

La mejora de la educación vial es en efecto un objetivo que debe ser asumido por la LAMS, pero en sentido general, no referido solo a la bicicleta o a la circulación de esta por la calzada. Por lo tanto se admite solo parcialmente, y quedaría:

“n) Desarrollar una política de educación vial y ambiental en materia de movilidad”

Artículo 10.4, apartado g, sobre el contenido del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.

Se pide la modificación del apartado g, para adicionar en el texto sobre determinaciones orientadas a la integración de la educación en movilidad sostenible, mención expresa a que esta se oriente hacia la conducción autónoma de bicicletas por la calzada.

No se acepta la alegación. Se trata de impartir en las enseñanzas regladas conceptos sobre movilidad sostenible, sin predeterminar opciones concretas como la bicicleta en la calzada. En este sentido, hay que indicar que en el Plan de la Bicicleta, con respecto a las redes ciclistas, se opta por compatibilizar el tránsito de bicicletas y vehículos motorizados en los centros de las ciudades, mediante medidas de calmado de tráfico. Para el resto de las zonas urbanizadas, se opta por vías ciclistas seguras,

| | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 18/35 |



especialmente para los niños, separando ambos tráficos. No sería por tanto coherente que en esta Ley se incluyan preceptos tendentes a incorporar usuarios infantiles de la bicicleta por la calzada.

Artículo 12.3. Objeto, ámbito territorial y contenido de los Planes Territoriales de Movilidad

De nuevo solicitan que se incluyan determinaciones relativas a la educación vial orientadas a la conducción autónoma y segura de la bicicleta por la calzada.

Por la razón antes alegada, no puede aceptarse esta alegación.

Artículo 14. Concepto, objeto y ámbito de aplicación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

De nuevo se pide una modificación en el sentido de que la bicicleta circule por la calzada.

Por las razones alegadas, no se acepta y se mantiene el texto actual, donde se incluyen “Actividades de educación vial” en sentido general.

Artículo 16. Planes de Movilidad Sostenible de los centros generadores de movilidad.

De nuevo se pide una modificación en el sentido de educar para que la bicicleta circule por la calzada.

No se acepta por las razones ya alegadas.

Artículo 2 instrumentos de evaluación y seguimiento.

Pide incluir un indicador, referente al número de personas formadas para la conducción segura por la calzada en bicicleta.

No puede incluirse este indicador, dado que no se han considerado las anteriores alegaciones.

Artículo 23. Sobre desplazamientos al trabajo a pie y en bicicleta.

Para el apartado 1, que tiene la siguiente redacción “1. Las Administraciones Públicas 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.”, proponen añadir al final de la frase: “espacios de aparcamientos de bicicletas, contra el robo, el vandalismo y la interperie, en número acorde a la demanda”.

La propuesta es pertinente, y se acepta. Quedaría:

“1. Las Administraciones Públicas 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

| | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 19/35 |



actividad, así como a dotar estos espacios de aparcamientos de bicicletas en número acorde a la demanda. Estos aparcamientos deberán ser seguros, contra el robo, el vandalismo y la intemperie”.

También se pide en esta alegación que se añada un apartado 9 a este artículo, en el sentido de que las Administraciones Públicas garantizarán la formación de las personas en la circulación segura de la bicicleta por la calzada. Por las razones expuestas, no se admite.

8. UNESA/ENDESA

Artículo 14.4 k) Concepto, objeto y ámbito de aplicación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

El texto actual engloba la propuesta realizada y deberá ser el propio Plan de Movilidad el que desarrolle el contenido que expresa el anteproyecto de ley en el artículo 14.4k) incorporando en su caso, si fuera oportuno y procedente, el diseño y selección de emplazamientos para la eventual localización de estacionamientos y puntos de recarga de vehículos de tracción eléctrica.

Artículo 16.3. Objeto y contenido de los Planes de Movilidad Sostenible de los Centros Generadores de Movilidad.

En relación a la incorporación de un apartado e) bis con el contenido propuesto, no procede porque las medidas que el anteproyecto recoge tratan de atender a aspectos relacionados con la promoción de una movilidad sostenible a los centros generadores de movilidad apostando por la movilidad no motorizada y el transporte público y evitando, en la medida de lo posible, la utilización del coche privado.

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

Se acepta parcialmente la alegación.

Artículo 28. Áreas logísticas y de transporte de mercancías.

Se propone modificar el punto tercero, no estimándose la alegación ya que no procede incorporar en una plataforma logística por ley la dotación de infraestructura para el establecimiento de energía.

9. CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE ANDALUCIA.

Observaciones de carácter general.

Se acoge la observación de sustituir las alusiones al término coche por la de automóvil o vehículo privado, a lo largo del texto.

| | | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|---|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |  |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 20/35 | |

Exposición de motivos.

No se comparte que una Ley Andaluza de Movilidad Sostenible deba incluir entre sus objetivos el de asegurar la competitividad de las empresas, sin perjuicio de que deba velarse porque el texto de la norma no afecte a la misma.

Tampoco se está en la línea de reducir el número de vehículos que circulan por las ciudades mediante el uso de vehículos de mercancía más grandes.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

No se admite la modificación del término “movilidad” por el de “desplazamiento”, por considerar más amplio el primero de ellos.

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

No coincidimos con CEA en que no sea concebible como principio general la reducción de la movilidad, sino tan sólo su impacto ambiental. Deben perseguirse desarrollos urbanísticos más sensatos que nos hagan volver al modelo de ciudad mediterránea compacta, de proximidad, que no genere necesidades de desplazamiento abusivos.

Artículo 4. Objetivos.

Se admite la alegación realizada a la letra c) suprimiéndose la alusión al transporte no motorizado, pues es cierto que existen más vías para conseguir la mejora del medio ambiente urbano y rural.

Artículo 9. Planes de movilidad sostenible. Concepto y tipologías

Referente al apartado primero, se entiende que la redacción actual no choca con la realidad de la existencia de avances importantes en el transporte de mercancías en el ámbito urbano, es más, ese se expresa como uno de los objetivos de los Planes.

Por lo que respecta al apartado 2º, los Planes aparecen perfectamente jerarquizados en los apartados 4º y 5º de este artículo, debiendo los de rango inferior respetar lo dispuesto por su superior, por lo que no se aprecia el riesgo advertido por CEA de que existan normas heterogéneas entre Planes.

Al respecto del apartado 3º de este artículo, se asume el cambio del concepto Disposiciones por el de Normas, para coordinación con la Ley 1/1994, de Ordenación del Territorio de Andalucía.

En cuanto a la supresión de los apartados 4 y 5 que fijan la prevalencia del Plan Andaluz sobre el resto, y de los Planes territoriales sobre los PMUS, se considera que es acertado su mantenimiento en este artículo sobre concepto y tipología de los Planes, más que en los artículos concretos que regulan cada Plan.

Se acepta el cambio de redacción propuesto para el apartado 6º.

Finalmente, no se admite la supresión del apartado 7º, por no compartir que sea redundante respecto al apartado 6º.

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

| | | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|---|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |  |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 21/35 | |

Se admite el cambio de la expresión "Directrices" por "Determinaciones" en la letra j) del número 3. En cambio, no se ve necesario hacer mención a que las mismas deban cumplir con la Directiva concreta 1999/62 que cita la CEA, por obvio, pues deberán cumplir toda la normativa vigente, comunitaria y nacional.

Respecto a la letra k), no se observa que la redacción propuesta aporte mayor valor que la actual.

Referente a la inclusión como nuevo contenido del Plan Andaluz de la delimitación de los ámbitos territoriales que deban ser objeto de un Plan Territorial, ya se definen en el artículo 12.2.

Por último, se acoge la inclusión de una nueva letra con el siguiente tenor literal: Una programación que contenga las previsiones para el desarrollo y ejecución de las distintas determinaciones del Plan.

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

No se comparte la mejora de redacción propuesta respecto al apartado 2º.

Respecto a la solicitud de que se reduzca de 6 a 4 años el plazo de revisión obligatoria del Plan andaluz, indicar que la fijación de un plazo máximo constituye una novedad respecto del anteproyecto aprobado por Consejo de Gobierno, que se limitaba a decir que el Plan se revisaría con la periodicidad que éste fijara. Se estima por tanto que ya se ha hecho un avance en la línea de lo requerido por CEA, no debiendo ir más allá, dada la envergadura y complejidad de un Plan de este calado, que requiere de una proyección temporal amplia para realizar su revisión.

Tampoco se acepta el cambio de la mención a "revisión" por "evaluación", puesto que la evaluación ha de ser constante, no así la revisión.

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

No se aceptan las modificaciones de los apartados 2º y 3º, vinculadas a la propuesta de cambio en el artículo 10 de la delimitación de los ámbitos territoriales que deban ser objeto de un Plan Territorial, que ya fue rechazada.

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

Se reproducen las alegaciones efectuadas para el Plan andaluz, que se dan por contestadas en los mismos términos.

Respecto a la solicitud de que se reduzca de 6 a 4 años el plazo de revisión obligatoria de los Planes Territoriales, indicar que la fijación de un plazo máximo constituye una novedad respecto del anteproyecto aprobado por Consejo de Gobierno, que se limitaba a decir que los Planes territoriales se revisarían con la periodicidad que éste fijara. Se estima por tanto que ya se ha hecho un avance en la línea de lo requerido por CEA, no debiendo ir más allá, dada la envergadura y complejidad de un Plan de este calado, que requiere de una proyección temporal amplia para realizar su revisión.

Tampoco se acepta el cambio de la mención a "revisión" por "evaluación", puesto que la evaluación ha de ser constante, no así la revisión.

Artículo 14. Concepto, objeto y ámbito de aplicación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

Se propone una redacción alternativa del apartado 1º por cuestiones de corrección técnica, que se acepta parcialmente, modificando el término "les corresponda" por "les afecte".

| | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 22/35 |



Entendemos que no procede la supresión solicitada del apartado 2º que no es redundante, pues recoge como novedad la posibilidad de coordinación entre municipios colindantes para redactar el Plan.

Respecto a los apartados 3º y 4º, en sus letras f), g), i) y l) no se observa que la redacción propuesta aporte mayor valor que la actual. Especialmente en relación con las microplataformas logísticas para distribución de mercancías en el entorno urbano, en ningún caso la redacción actual contempla la obligatoriedad de todo agente de transporte de entrar en las mismas, sino que el propio PMUS definirá sus condiciones, siendo conscientes de que tienen un determinado escenario óptimo. Por otro lado, respecto a las medidas de asunción de los costes externos del transporte, tampoco se imponen ni particularizan, por lo que es infundado hablar de gravámenes excesivos que penalizarán a los consumidores.

Sí se admite la modificación de la letra d) del apartado 4º incluyendo la posibilidad de reforzamiento de las líneas existentes, y distinguiendo entre áreas con gran números de desplazamientos y áreas con déficit de transporte público colectivo.

Referente a la propuesta de una nueva letra en el apartado 4º sobre distribución urbana, se entiende que el contenido propuesto ya tiene encaje en la letra g) actual.

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

En el apartado 2º, se acepta la inclusión del término meses, omitido por errata, pues efectivamente el plazo previsto en este artículo se pretendía fuera de tres meses. No se comparte el resto de cambios planteados, porque los trámites del apartado 1º no son sólo el de información pública, así como no es igual considerar un trámite cumplido por no emisión de informe en plazo, que considerar ese informe como favorable.

Respecto a la solicitud de que se reduzca de 6 a 4 años el plazo de revisión obligatoria de los PMUS, indicar que la fijación de un plazo máximo constituye una novedad respecto del anteproyecto aprobado por Consejo de Gobierno, que se limitaba a decir que los PMUS se revisarían con la periodicidad que éste fijara. Se estima por tanto que ya se ha hecho un avance en la línea de lo requerido por CEA, no debiendo ir más allá, dada la envergadura y complejidad de un Plan de este calado, que requiere de una proyección temporal amplia para realizar su revisión.

Tampoco se acepta el cambio de la mención a “revisión” por “evaluación”, puesto que la evaluación ha de ser constante, no así la revisión.

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.

No se comparte la petición de supresión de estos artículos por parte de CEA, en la convicción de que la mejor accesibilidad de sus trabajadores y sus clientes al centro no es una cuestión ajena a las empresas privadas.

Tampoco se acepta eximir a los centros ya existentes de la obligación de elaborar su Plan, considerando que el plazo de un año para ello desde la entrada en vigor de la Ley, previsto en la D.T. 2ª, es razonable.

En cambio, respecto a la propuesta subsidiaria de redacción alternativa, se acepta introducir una mayor concreción de que centros generadores de movilidad deberán redactar un Plan.

| | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 23/35 |



Referente al apartado 3º, en ningún caso estimamos que las materias que se enumeran como contenido mínimo de los Planes, en la mayoría de los casos en términos potestativos, de valoración, supongan una intromisión empresarial clara y una discriminación a los empleados contraria al Estatuto de los trabajadores, pues muchas de ellas ya han sido recogidas en los Planes de movilidad de entidades públicas, como nuestra Agencia Pública de Puertos o la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, superando toda la tramitación legal oportuna, debiendo subrayarse que se trata de medidas de promoción y estímulo que beneficiarán a aquellos que se desplacen en transporte público, o en medios no motorizados, no suponiendo perjuicio o merma alguna de derechos para aquellos que sigan optando por el vehículo privado.

Tampoco puede estarse de acuerdo con la afirmación de CEA de que el procedimiento de aprobación de los Planes previsto en el artículo 17 supone una alta carga administrativa, pues de la simple lectura del precepto puede observarse que no existe tal procedimiento, dejando en manos de cada centro la aprobación de su Plan por las vías internas que estime oportunas.

Respecto a la solicitud de que se reduzca de 6 a 4 años el plazo de revisión obligatoria de los Planes de los centros generadores de movilidad, no se entiende muy bien como CEA, solicitando su supresión por improcedentes, y por acarrear cargas burocráticas a las empresas, a renglón seguido solicita una reducción del plazo de revisión. En cualquier caso, indicar que la fijación de un plazo máximo constituye una novedad respecto del anteproyecto aprobado por Consejo de Gobierno, que no contemplaba la revisión de este tipo de Planes. Se estima por tanto que ya se ha hecho un avance fijando un plazo de 6 años, no debiendo ir más allá. Tampoco se acepta el cambio de la mención a “revisión” por “evaluación”, puesto que la evaluación ha de ser constante, no así la revisión.

Artículo 18. Estudios de Impacto de la movilidad generada.

Respecto a los apartados 1º y 3º, no se observa que la redacción propuesta aporte mayor valor que la actual, amén de que los cambios planteados como meras correcciones de la técnica, encierran realmente variaciones de fondo tendentes a limitar el ámbito de estos Estudios, medida que no compartimos.

No se acepta la supresión del apartado 4º, puesto que si bien es cierto que es competencia de la Administración dotar de infraestructuras a los territorios, también lo es dotarlas de los elementos necesarios de urbanización, pero ello no obsta a que los beneficiarios de tales servicios deban contribuir al coste de los mismos.

Artículo 21. Indicadores de evaluación y seguimiento.

No pueden dejarse sin indicadores de evaluación a los Planes de los centros generadores de movilidad, como propone CEA.

Tampoco se estima adecuado elevar de dos a cuatro años el plazo obligado para que las Administraciones y centros generadores de movilidad elaboren un informe de evaluación y seguimiento del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible. Como se viene diciendo, la evaluación ha de ser constante, y un plazo de dos años es más que amplio para documentarla, y poder extraer conclusiones y adoptar medidas de mejora.

Artículo 23. Fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta.

Respecto a la supresión de los apartados 2º y 3º, relativo a medidas de índole fiscal y laboral, las de carácter fiscal ya tienen esa naturaleza que solicita la CEA de recomendación diferida que, obviamente

| | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 24/35 |



necesitará de su oportuno tratamiento legal posterior. Y referente a las medidas laborales del apartado 3º, advertir que ya se ha omitido en el nuevo texto de la LAMS sometido a información pública.

En lo que atañe a la petición de CEA de suprimir el apartado 4º relativo a que las entidades y personas empleadoras fomentarán medidas de teletrabajo, jornada continua, jornada concentrada y similares, de forma que se reduzcan las necesidades de desplazamiento, insistir en que no compartimos que implicar a las empresas en tal tarea suponga atentar contra el principio básico de libertad de gestión y organización de las empresas.

Artículo 28. Áreas logísticas y de transporte de mercancías.

Se reproduce la alegación hecha al artículo 14.3 g), ya contestada.

Artículo 29. Fuentes de financiación.

Efectivamente existe una errata en el apartado 1c), debiendo la mención que se hace al artículo 17.4, corregirse por el 18.4.

Artículo 30. Ingresos tributarios.

Pide CEA la supresión de este artículo, realizando una visión de la aplicación del mismo que entiende que hará a las empresas menos eficientes, aumentará los precios para los consumidores y, en definitiva, tendrá efectos perniciosos en la competitividad de toda la economía andaluza. En realidad, este artículo no viene a añadir nada que su supresión cambiaría, pues el ejercicio de la potestad tributaria está ya contemplada en el artículo 176 del Estatuto de Autonomía para Andalucía. Todo dependerá del uso que de la misma se haga, y no de la eliminación o mantenimiento del artículo en cuestión.

Artículo 31. Programa Andaluz para Municipios con áreas libres de automóviles.

No se entiende que la redacción actual del artículo sea incompatible con las necesidades de abastecimiento de los comercios y residentes de las zonas que se conviertan en peatonales.

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

Se acoge mayoritariamente la observación realizada, y se procede a realizar nuevo análisis y redacción del régimen sancionador, repasando infracciones y sanciones (artículos 34 y 36).

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

Aunque se alude por error por CEA a la Disposición adicional tercera y a la Disposición transitoria segunda, se trata en realidad de la D.T. 1ª donde se admiten parcialmente los cambios propuestos, mejorando la redacción y omitiendo la alusión errónea al artículo 15.

10. CONFEDERACIÓN ANDALUZA DE EMPRESARIOS DE ALIMENTACIÓN Y DROGUERÍA

Comentarios generales:

La CAEA apoya la movilidad no motorizada ya que ellos defienden el modelo de comercio ciudad y de

| | | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|---|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |  |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 25/35 | |

proximidad.

- Promueven una distribución urbana de mercancías basada en la sostenibilidad medioambiental, económica y social.
- Apoyan los avances en esta materia como son las descargas nocturnas silenciosas.
- Consideran que la regulación de la movilidad sostenible puede suponer mayores costes al sector.
- Hay que encontrar el equilibrio entre la sostenibilidad ambiental y la accesibilidad de bienes/servicios al menor coste posible.
- Texto muy ambicioso y desproporcionado que puede perjudicar a las empresas andaluzas
- Consideran que los planes pueden suponer un exceso de burocratización.
- Consideran que el texto tiene un alto grado de indeterminación, especialmente en los centro generadores de movilidad sostenible.
- Problema con regulaciones normativas de otras Comunidades Autónomas. Hay que respetar los principios de unidad de mercado, libre circulación de capitales, personas y mercancías.
- La implantación de mayores cargas a las empresas o un fiscalizad diferente al resto de las CCAA estaría limitando la capacidad competitiva de empresa andaluzas.

Exposición de motivos:

Proponen incluir en el expositivo los siguientes aspectos:

- *Tener como objetivo de la Ley la competitividad de las empresas y las administraciones.*
- *Utilizar otras fórmulas para la mejora de la movilidad sostenible como vehículos mayor capacidad.*
- *Falta de mención como recurso para la mejora de la movilidad los avances tecnológicos como las energías limpias.*
- *Se priorizan modos de transportes solo por sus beneficios ambientales.*

No procede porque aunque las propuestas hechas por la CAEA no sean exactamente iguales a las recogidas en la Ley el espíritu de las mismas si lo esta.

Artículo 4. Objetivos en materia de movilidad sostenible.

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**.

Solo se menciona el transporte no motorizado como solución obviando otra opciones como vehículos con otros combustibles o promover otras acciones como vehículos de mayor masa autorizada.

Se propone eliminar la mención o bien ampliar con otras opciones

No procede. En otros objetivos se recogen otros tipos de transporte.

Artículo 9. Planes de movilidad sostenible. Concepto y tipologías.

1. Los planes de movilidad sostenible son los documentos que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento de personas y de transporte de mercancías con un impacto ambiental positivo

| | | | |
|---------------------|---|--------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 26/35 |



o, en todo caso, 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 en medios no motorizados o propulsados por energías limpias alternativas y en sistemas de transporte público colectivo y, **por otro lado, procuran el trasvase de mercancías utilizando los medios más sostenibles, particularmente cuando se trate de distribución de mercancías en entornos urbanos.**

Defienden otro tipo de medidas para la descarga de mercancías como las descargas nocturnas silenciosa No procede. La norma que regula esta materia es la LEY 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.

Alegan que la existencia de varios tipos de planes para diferentes ámbitos puede generar la existencia de normas heterogéneas, lo que dificulta la actividad empresarial y proponen expresar explícitamente que los planes de movilidad procuraran seguir los mismos criterios generales en aras de garantizar una unidad de mercado.

No procede. No es objeto de esta Ley velar por la unidad de mercado.

Artículo 10. Concepto, ámbito territorial y contenido. (Plan Andaluz de Movilidad Sostenible)

Manifiestan que Las directrices no deben suponer una pérdida de competitividad y rentabilidad para las empresas andaluzas y proponen explicitar que las directrices no serán en detrimento de la competitividad y la rentabilidad de las empresas y que debieran seguir las establecidas por las directivas Europeas en particular la 1999/62/CE.

No procede. La implantación de la Ley se realiza dentro del marco legal vigente incluidas las normas europeas.

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

3. Los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible de las Aglomeraciones Urbanas de Andalucía deberán contener, al menos, las siguientes determinaciones:

h) Los centros generadores de movilidad existentes y de nueva creación que deban contar con un Plan de Movilidad Sostenible.

Solicitan mayor concreción en la definición de los centros para que sean lo mismo en cada aglomeración urbana sin crear agravios comparativos y proponen acotar la definición de centro generador de movilidad y que sean iguales. Debe de incluir parámetros como el número de personas/año que acceden.

Se acepta

Artículo 14. Concepto, objeto y ámbito de aplicación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

| | | | |
|---------------------|---|--------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 27/35 |



4. Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible deberán contener al menos, las siguientes determinaciones:

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.

Comentan que aunque es una buena opción no es posible para empresas que transportan grandes volúmenes. Sería necesario definir el volumen máximo de mercancías para la utilización de las micro plataformas y del tipo de mercancías que lo podrían utilizar.

Opinan que no se justifica que se promuevan las microplataformas frente a otras medidas que pueden ser mas efectivas: aumento de la masa máxima de los vehículos, ampliar y mejorar la gestión de las zonas y horarios de descarga y carga, distribución nocturna, ...

Proponen una nueva redacción que excluya las microplataformas logísticas

No procede. La norma que regula esta materia es la LEY 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.

Alegación 8. i) Las medidas de asunción gradual de los costes externos del transporte.

La implantación de nuevas cargas en el transportes supondría la repercusión en el precio final de la actividad afectando al precio final del consumidor. No se trata de en base a la sostenibilidad ambiental mermar la sostenibilidad social y económica del sector. En vez de proponer gravámenes se podrían proponer incentivos.

En todo caso los gravámenes deben de ser solo una opción de los planes de movilidad urbana. Solo las Sevilla y Málaga justifican alguna actuación de estas.

Propuestas:

Eliminar el apartado i. **Añadir:** Los planes de movilidad urbana sostenible podrán contener, en su caso, medidas para la asunción gradual de los coste externos del transporte.

- No procede.

Alegación 9. Nuevo apartado relativo a la que se promuevan actuaciones en materias de buenas practicas en la distribución urbana de mercancías .

Propuesta:

Texto: la puesta en marcha de acciones para la introducción o mejora e las siguientes buenas practicas para la mejora de la distribución urbana de mercancías: distribución nocturna, permisos para aumentar la masa máxima autorizada, dimensionamiento y gestión de las zonas de carga y descarga, ventaja para los vehículos menos contaminantes , etc,...Procede. Se va recoger con un carácter más extensivo a todos los planes.

| | | | |
|---------------------|---|--------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 28/35 |



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.

Se propone:

Opción 1: eliminar los artículos 16 y 17 y cambiarlo por un modelo de colaboración voluntaria con la administración.

Se pide la no retroactividad de la obligación de tener que elaborar un Plan.

Opción 2. : - Eliminar el punto 1 del art.16;
- Modificar el punto 2 para definir los centros con los mismos criterios para todos los ámbitos, basándose en numero de personas/año afectadas, de manera que afecte a todos los comercios.
-Modificar punto 3 dejando solo las medidas que sean consensuadas

No se acepta.

Artículo 18. Estudios de Impacto de la movilidad generada.

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 y servicios para la nueva movilidad generada. La cuantía de la contribución se determinará en el estudio de impacto de la movilidad generada.

Se traslada a los promotores obligaciones de la administración de dotar de infraestructuras los territorios
Se propone suprimir el apartado.

No procede. Esta materia esta regulada por la Ley 6/2016, de 1 de agosto, por la que se modifica la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía para incorporar medidas urgentes en relación con las edificaciones construidas sobre parcelaciones urbanísticas en suelo no urbanizable.

Artículo 21. Indicadores de evaluación y seguimiento.

d) Indicadores específicos para los centros generadores de movilidad, tales como el reparto modal de los desplazamientos al centro y desde el centro, tanto de las personas trabajadoras como de las personas asistentes, aparcamientos disponibles por medio de transportes, uso compartido de vehículos, y rutas de autobús de empresa implantadas.

No distingue de quien son competencia los indicadores y algunos no son factibles de obtener.

Se propone eliminar el apartado.

No procede

| | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 29/35 |



Artículo 23. Fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta.

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

Alegan que regula aspectos que son competencia de las empresas, de los convenio con los empleados y sindicato y de la legislación laboral, por lo que proponen su supresión.

No procede. La Ley solo fomenta, no regula esta materia.

Artículo 28. Áreas logísticas y de transporte de mercancías.

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.

Se remite a lo dicho en el art.14,3

Propuesta: nueva redacción del punto 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 promoverán las siguientes medidas:

- a) la implantación de áreas en la que ubicar micro plataformas logísticas, en la que se reciba la mercancía y se realice la distribución mediante bicicleta, vehículo eléctrico o vehículos propulsados con combustible de bajos impacto ambiental. Estas plataformas deberán ser voluntaria y gratuitas para las empresa, previo pacto de mutuo acuerdo con la empresa su viabilidad y uso.
- b) La distribución nocturna, el aumento de la masa máxima autorizada, el dimensionamiento del numero y longitud de las zonas de carga y descarga, así como la gestión de su ocupación, las ventajas para los vehículos menos contaminantes.

No procede. La norma que regula esta materia es la LEY 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.

Artículo 29. Fuentes de financiación.

c) La financiación proveniente de las entidades promotoras recogida en el artículo 17.4

Error se refiere al articulo 18,4

Se propone la eliminación del art. 29,1.c.

No procede.

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

| | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 30/35 |



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.

Deja abierta la posibilidad de nuevos impuesto que supondría un mayor coste al transporte de mercancías y una invasión de competencia por la CCAA sobre la movilidad en infraestructuras que no son de su competencia.

En relación al punto 2 se considera una invasión de las competencia locales.

Se propone eliminar el artículo.

No procede. Esta materia queda regulada en la Ley 6/2010, de 11 de junio, reguladora de la participación de las entidades locales en los tributos de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Artículo 31. Programa Andaluz para Municipios con áreas libres de automóviles.

1. Se desarrollara un Programa 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. La Consejería competente en materia de movilidad determinará las características mínimas que deban reunir los espacios libres de automóviles, para poder optar a la financiación del referido Programa, así como el procedimiento para la selección de proyectos y la financiación de los mismos.

Consideran que los espacios peatonales tienen que ser abastecidos y hay que permitir la distribución a los ciudadanos.

Se propone añadir que se tendrán en cuenta las necesidades de abastecimiento de las actividades comerciales a la hora de diseñar los centros peatonales.

No procede. La ley no lo impide y establece mecanismo de participación de todos los afectados.

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

- *Según se definan los centros generadores de trabajo las cuantías pueden ser abusivas en relación al tamaño de la empresa que las reciba.*
- *No quedan claros los criterios para la graduación de las sanciones*

| | | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|---|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |  |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 31/35 | |

- *La vigencia voluntaria de los planes CGM no tienen sentido, establecida por el propio centro, y que se sancione el retraso de su actualización.*
- *Tampoco tiene sentido que para la graduación de las sanciones se tengan en cuenta elementos relacionados con el objetivo perseguido.*

Se propone lo siguiente:

- Fijar el régimen sancionador una vez se definan exactamente los centros generadores de movilidad.
- Diminuir significativamente las cuantías de las sanciones.
- Vincular el retraso del plazo de 6 años y con advertencia de la administración
- eliminar el retraso como causa muy grave.

No procede.

11. Plataforma Ciudadana Marbella por sus árboles.

En las observaciones planteadas por la Plataforma, no se hacen observaciones específicas sobre el texto del anteproyecto, salvo en el apartado decimonoveno en el que se expresa la necesidad de que los Planes tengan plazos específicos para su entrada en vigor, atendiendo a otras observaciones hechas por otras organizaciones, se han introducido plazos para la entrada en vigor de los distintos Planes.

12. ENMIENDAS PRESENTADAS POR D. IGNACIO CARABALLO ROMERO COMO VICEPRESIDENTE DE LA FAMP

Planteadas estas observaciones como Anexo al Informe emitido por el Consejo de Gobiernos Locales, se analizan en el presente informe.

Con relación a las alegaciones presentadas, se señala lo siguiente:

1.- En primer lugar efectúa cuatro enmiendas, dedicadas al texto de la Exposición de motivos, con objeto de que se incorpore:

- “la reducción de la contaminación acústica y atmosférica, y a la relación con la salud, la seguridad vial y la seguridad energética”.
- “los incentivos o bonificaciones al uso del transporte sostenible”.
- “otros documentos de planificación de la movilidad sostenible como los recogidos a nivel estatal en la Ley de Economía Sostenible”.
- “a la relación con la salud, la seguridad vial y la seguridad energética”.

Se podría introducir en algún párrafo de la exposición de motivos lo señalado en los dos primeros apartados, así como en el último, si bien a lo largo del texto se hace mención a los beneficios que se generan con una movilidad sostenible.

| | | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|---|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |  |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 32/35 | |

En cuanto a la última aportación, se estima que con los planes de movilidad sostenible de los centros generadores de movilidad, estamos recogiendo otros documentos de planificación de la movilidad sostenible.

2.- Adicionar al artículo 3, dos apartados:

“j) Principio de quien contamina paga”.

“k) Incentivación económica o bonificaciones al uso del transporte sostenible”.

No se estiman al estar en el articulado del Anteproyecto de ley.

3.- Se propone introducir en el apartado d), del artículo 4, al final lo siguiente: “de turismo y empresarial”.

Al ser uno de los objetivos, si se trata de municipios turísticos en sus planes de movilidad, se ha de contemplar las medidas a adoptar. Por su parte en el ámbito empresarial, creemos que con la nueva figura de de los planes de movilidad sostenible de los centros generadores de movilidad han de ser abordadas tales circunstancias.

4.- Se propone que en el apartado 1, del artículo 8, se incluya: “...personas con diversidad funcional por limitaciones de movilidad,.....así como patronatos de turismo, red de espacios naturales protegidos, consejos reguladores, autoridades portuarias, aeroportuarias, ferroviarias, etc...”.

Justifican la sustitución de la expresión “personas con discapacidad”, por tratarse de una nueva denominación, si bien cuando se produzca el cambio, o se fije como nueva denominación, no encontramos obstáculo para que se contemple. En la actualidad existe una Dirección General de Personas con Discapacidad en la Consejería de Igualdad y Políticas Sociales.

El resto de la movilidad sostenible señalada, se ha de comprender en cada uno de los planes que se aprueben por las Administraciones facultadas para ello.

5.- Se propone la inclusión de un nuevo subapartado e), en el apartado 2, del artículo 9, de: “los Planes de Movilidad Sostenible Sectoriales”.

No se estima pertinente su inclusión, puesto que se pueden abordar tanto en el Plan Municipal, como en los Planes de Movilidad sostenible de un Centro Generador de Movilidad.

6.- En el apartado g), del artículo 10, se propone la inclusión al final del mismo, del siguiente texto: “Especial consideración debe tener la coordinación con los Planes de Calidad del Aire, el Plan de Infraestructuras para la sostenibilidad del Transporte en Andalucía, y los Planes de Acción frente al ruido ambiental, entre otros.

No consideramos necesario que se tenga que efectuar una especial consideración.

| | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 33/35 |



7.- Adicionar al final del apartado 1, del artículo 14, el siguiente texto:

“Estos planes deberán coordinarse con otros planes y programas de acción frente al cambio climático”.

No ha lugar a dudas que deben estar coordinados, sin necesidad de hacer una mención explícita en esta Ley.

8.- Propone adicionar al apartado b), del artículo 14.3, lo siguiente:

-b) “..presente problemas de movilidad o problemas vinculados a la misma, tales como los relacionados con la contaminación atmosférica o acústica.....”

Al propio tiempo, propone que se adicione un nuevo apartado d), con la siguiente redacción:

“d) Los municipios turísticos o con estacionalidad muy marcada y los municipios que se encuentren incluidos en la Red de Espacios Protegidos de Andalucía”.

Se estima pertinente introducir los municipios con movilidad estacional, si bien en el plan municipal de movilidad han de ser tenidos en cuenta.

9.- En el apartado 6º, del artículo 14.4.c), propone que se extienda a otros centros (de mayores, hospitales, centros de salud, etc.) que tengan en cuenta la accesibilidad y la eliminación de barreras a la movilidad.

Estimamos pertinente lo alegado, puesto que muchos centros pueden presentar problemas de movilidad.

10.- Adicionar un nuevo apartado 7, al artículo 15, del siguiente tenor:

“7. Los planes de movilidad elaborados con anterioridad a la aprobación de esta Ley dispondrán de un plazo de (XXX) año/s para adecuarse al Plan Andaluz de Movilidad sostenible, y ser aprobados por acuerdo del Ayuntamiento”.

Ya se encuentra contemplado en la Disposición transitoria primera del Anteproyecto.

11.- Se propone añadir una expresión al final del segundo párrafo del apartado 1, del artículo 17, del siguiente tenor literal:

“Reglamentariamente deberán regularse las actividades de las sometidas a los instrumentos de prevención ambiental previstos en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental que son susceptibles de contar con un Plan de Movilidad Sostenible”.

No se estima, al no ser objeto del presente Anteproyecto de ley.

| | | | | |
|----------------------------|---|---------------|------------|---|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |  |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 34/35 | |

12.- Al final del apartado 4, del artículo 18, se propone adicionar lo siguiente: “Reglamentariamente se establecerán las reglas para el cálculo de dicha contribución”.

Al tener que determinarse en el estudio de impacto de la movilidad generada, como se indica en el apartado 4, no se estima necesario su desarrollo reglamentario.

13.- Se propone añadir en el artículo 21, lo siguiente:

- al final del apartado a): “% del tipo de combustible o fuente de energía utilizada”.
- al final del apartado b): “ evolución del precio de las tarifas, evolución de los costes del transporte público colectivo”.
- añadir un nuevo apartado e), del siguiente tenor: “c) Indicadores económicos (incentivos fiscales, bonificaciones, cuantía de las ayudas o subvenciones concedidas, etc.).”

No se estiman por ser objeto de estudios y estadísticas.

14.- Añadir un nuevo apartado 2, al artículo 25, del siguiente tenor:

“2. Asimismo se garantizará la información a la población en general sobre la ubicación y disponibilidad de puntos de suministro de combustible de bajo impacto ambiental y de puntos de recarga para vehículos eléctricos.”

No se estima por encontrarse ya recogido en el artículo 14.4.k) del Anteproyecto de ley.

15.- En el mismo artículo 25, se propone adicionar al final del párrafo primero lo siguiente:

“Asimismo, las Entidades Locales andaluzas, en el plazo máximo de dos años desde la entrada en vigor de esta Ley, aprobará un Plan de renovación del parque móvil de vehículos oficiales, que contemplará medidas de sustitución progresiva de los vehículos existentes por vehículos de bajas emisiones y energéticamente eficientes.”

No se puede obligar, cada Administración debe adoptar las medidas que estime pertinentes para renovar su parque móvil de vehículos oficiales.

16.- Propone que se incluya en la Disposición transitoria primera, al final de la primera línea, detrás de se hayan “elaborado,”.

No se estima pertinente, puesto que los aprobados han debido ser elaborados previamente.

Sevilla a la fecha de la firma digital
El Director General de Movilidad
Fdo: Rafael Chacón Sánchez

| | | | |
|---------------------|---|--------|------------|
| Código: | BY574706A1HRTC3Z80TbKZMd9rZrC- | Fecha | 09/10/2018 |
| Firmado Por | RAFAEL CHACON SANCHEZ | | |
| Url De Verificación | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/ | Página | 35/35 |

