

# COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

**14191** LEY 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad.

EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Cataluña ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 33.2 del Estatuto de autonomía de Cataluña, promulgo la siguiente Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad.

## PREÁMBULO

La movilidad emergió como una de las características de las sociedades avanzadas durante los últimos años del siglo pasado y todo apunta a que será uno de los elementos clave en el siglo que acabamos de empezar. Los índices de motorización crecientes, el incremento del tráfico de mercancías y las primeras señales de saturación del espacio aéreo no son más que algunas muestras de cómo la nueva sociedad que se configura basa buena parte de su actividad y dinamismo en el movimiento de personas y mercancías en unos mercados cada vez más globales y en un mundo más abierto donde todo está más cerca.

La libertad de movimiento de personas y bienes es también uno de los fundamentos en que se basa la creación de la Unión Europea y el ejercicio de este derecho es uno de los principales elementos que da sentido a la creación de este ámbito común de intercambio. En esta línea, la Comisión Europea, en el libro blanco sobre la política de transportes de cara al 2010, pone encima de la mesa las oportunidades y, también, las amenazas que este nuevo fenómeno plantea a las administraciones, a todos los niveles, y anuncia que ha llegado el momento de tomar decisiones para afrontar los retos que suscita.

Unos retos llenos de vertientes positivas, como las posibilidades de desarrollo y crecimiento económicos que el nuevo escenario global favorece o los beneficios que representa para las personas la facilidad de acceder a una oferta de movilidad amplísima, tanto en el campo del ocio y el turismo como en el de la movilidad obligada por causas laborales. Unas nuevas ventajas que, al fin y al cabo, hacen posible el derecho a moverse en libertad, con seguridad y con unos costes aceptables, de acuerdo con las necesidades de la sociedad.

Pero esta eclosión de la movilidad, si no es objeto de una cuidadosa planificación, con visión tanto global como local, y si no disfruta del consenso de los diferentes agentes que participan en la misma, puede convertirse en un factor con efectos negativos en varios ámbitos. El impacto sobre el medio natural producido por las emisiones de los vehículos, la contaminación acústica en los núcleos urbanos, la ocupación indiscriminada del territorio y de los espacios ciudadanos, o el impacto de infraestructuras obsoletas pueden afectar al bienestar de los ciudadanos. Tampoco deben olvidarse la relación de la movilidad con el cambio climático ni el impacto indirecto sobre el territorio de las decisiones relativas a las infraestructuras de movilidad.

A estos factores sería preciso sumar los efectos negativos de un consumo energético no sostenible; los riesgos provenientes de los accidentes, tanto en el transporte de personas, que se ha convertido en uno de los principales factores de mortalidad en los países desarrolla-

dos, como en el de mercancías, que puede afectar a medios sensibles, o los problemas provenientes del colapso de infraestructuras y servicios no suficientemente bien dimensionados, que pueden llegar a hacer peligrar los beneficios sociales y económicos que una movilidad muy planificada y muy gestionada podría producir en una sociedad como la nuestra.

En consecuencia, es preciso un cuidadoso proceso de planificación, que debe tener en cuenta todas las variables que afecten de una manera u otra a la movilidad del ámbito territorial que se esté analizando. Esta planificación debe pasar necesariamente por una diagnosis de la movilidad que —tomando en consideración las características demográficas, socioeconómicas y ambientales del ámbito de estudio, el análisis de la movilidad presente y las previsiones demográficas y de actividades— determine las carencias del modelo de movilidad desde los puntos de vista, entre otros, de la insuficiencia de la oferta, la baja participación de los sistemas de transporte público y la adecuación de cada medio de transporte a los intervalos de demanda que lo hacen rentable social y económicamente. En definitiva, esta diagnosis debe prever las modificaciones que es preciso hacer en el modelo de movilidad existente para evolucionar hacia un modelo de movilidad que minimice los costes sociales y ambientales y maximice los beneficios globales para la sociedad.

Todos estos factores inspiran los principios básicos de la presente Ley. La investigación de un modelo de desarrollo sostenible que permita a los ciudadanos un alto nivel de calidad de vida sin comprometer los recursos de las futuras generaciones; la visión global de la movilidad como un sistema que prioriza los sistemas de transporte más sostenibles, como por ejemplo el transporte público o ir a pie o en bicicleta, sin renunciar a la complementariedad del transporte privado; la intermodalidad como principio para buscar la máxima eficiencia en el aprovechamiento de los recursos de transporte; la seguridad integral de las personas; el respeto al medio y a sus valores; la minimización del consumo de recursos energéticos y del suelo; la incorporación de sistemas de transporte inteligentes, más eficientes y seguros, o la voluntad de aprovechar las oportunidades de generación de actividad económica en todos los rincones del país son algunos de los objetivos básicos de la presente Ley. Para alcanzarlos, articula un sistema de planificación que engloba todos los medios de transporte, públicos y privados, el cual debe establecer mecanismos que garanticen una movilidad ambiental y económicamente sostenible y debe ofrecer a los ciudadanos y a las empresas una calidad de servicio conforme a los estándares del país.

Asimismo, la presente Ley define los mecanismos adecuados de participación y concertación de las administraciones, organismos y, en general, entidades cívicas y sociales que pueden aportar soluciones adecuadas para la formulación de las políticas de movilidad.

Es preciso destacar también que la presente Ley dispone una serie de mecanismos para la evaluación previa y el control de los efectos que la aplicación de los instrumentos que establece pueda provocar en las políticas de movilidad y, en este sentido, introduce como novedades las figuras de la evaluación de la movilidad generada y la evaluación ambiental estratégica, de acuerdo con las directrices comunitarias.

Finalmente, es preciso tener en cuenta que las disposiciones e instrumentos que establece deben enmarcarse en el contexto de la Agenda 21 de Cataluña, plan estratégico que debe permitir alcanzar un desarrollo cada vez más sostenible.

No podemos olvidar que, además, existe la Ley 20/1991, de 25 de noviembre, de promoción de la acce-

sibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, que debe garantizar que las personas con movilidad reducida o con cualquier otra limitación tengan las mismas oportunidades que el resto de ciudadanos para acceder al transporte público y colectivo, y tengan facilidades de movilidad en los desplazamientos a pie, en bicicleta, en silla de ruedas o en otros sistemas.

## CAPÍTULO I

### Aspectos generales

#### Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.

1. La presente Ley tiene por objeto establecer los principios y objetivos a los que debe responder una gestión de la movilidad de las personas y del transporte de las mercancías dirigida a la sostenibilidad y la seguridad, y determinar los instrumentos necesarios para que la sociedad catalana alcance dichos objetivos y para garantizar a todos los ciudadanos una accesibilidad con medios sostenibles.

2. La presente Ley es de aplicación a la movilidad que se efectúa con los sistemas de transporte terrestre, en cualquiera de sus medios, en el ámbito territorial de Cataluña.

#### Artículo 2. Principios.

La presente Ley tiene como principios inspiradores:

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

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

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

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

e) La implicación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas.

f) La distribución adecuada de los costes de implantación y gestión del transporte.

g) La adecuación a las políticas comunitarias sobre esta materia.

h) El impulso de una movilidad sostenible.

i) El fomento del desarrollo urbano sostenible y el uso racional del territorio.

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

#### Artículo 3. Objetivos.

Los objetivos que deben satisfacer las políticas de movilidad que se apliquen en Cataluña son:

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

b) Adecuar progresivamente el sistema de cargas y tarifas directas sobre la movilidad a un esquema que integre las externalidades, que equipare transporte público y privado en lo que concierne a los costes de producción y utilización de los sistemas, y que regule la

accesibilidad ordenada al núcleo urbano y al centro de las ciudades y disuada de hacer un uso poco racional del vehículo privado, especialmente en las localidades con una población de derecho superior a veinte mil habitantes.

c) Planificar la movilidad sobre la base de la prioridad de los sistemas de transporte público y colectivo y demás sistemas de transporte de bajo impacto, como los desplazamientos a pie, en bicicleta y en otros medios que no consuman combustibles fósiles.

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

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

f) Efectuar y llevar a cabo propuestas innovadoras que favorezcan un uso más racional del vehículo privado, como el coche multiusuario o el coche compartido.

g) Estudiar fórmulas de integración tarifaria del transporte público en el conjunto de Cataluña.

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

i) Favorecer los sistemas de transporte a la demanda en los polígonos industriales.

j) Disminuir la congestión de las zonas urbanas por medio de medidas incentivadoras y de fomento del uso del transporte público y por medio de actuaciones disuasivas de la utilización del vehículo privado en los centros de las ciudades.

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

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

m) Fomentar propuestas y actuaciones que contribuyan a la mejora de la seguridad viaria.

n) Fomentar la reducción de la accidentalidad.

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

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

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

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

s) Promover la intermodalidad del transporte de mercancías, dotando las diferentes regiones y los ejes

básicos de conectividad de las infraestructuras necesarias.

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

u) Promover una política intensa de educación ambiental en materia de movilidad sostenible en coordinación con el Departamento de Medio Ambiente.

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

x) Relacionar la planificación del uso del suelo con la oferta de transporte público.

#### Artículo 4. *Definiciones.*

A los efectos de lo regulado por la presente Ley y de los instrumentos que se establecen en la misma se definen los siguientes conceptos:

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

b) **Coste social del transporte:** Efectos externos o conjunto de costes que el sistema de transporte no integra en sus precios de funcionamiento, compuestos por los costes de la congestión y de la contaminación atmosférica y acústica, y por los derivados de los siniestros y sus consecuencias, del uso del espacio público, del uso de la energía, de los recursos consumidos para la fabricación y disposición de un modo mecanizado de transporte y del impacto indirecto sobre el territorio y la biodiversidad.

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

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

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

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

g) **Sostenibilidad:** Conjunto de directrices aplicadas a las políticas de desarrollo y orientadas a garantizar la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes sin poner en riesgo la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las suyas.

h) **Transporte colectivo:** Transporte conjunto de varias personas.

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

## CAPÍTULO II

### Instrumentos de planificación

#### Artículo 5. *Instrumentos de planificación.*

1. Los instrumentos de planificación deben concretar, para el ámbito territorial que en cada caso les corresponda, la aplicación de los objetivos de movilidad de

la presente Ley mediante el establecimiento de directrices, objetivos temporales, propuestas operativas e indicadores de control.

2. Se establecen los instrumentos de planificación siguientes:

- a) Las directrices nacionales de movilidad.
- b) Los planes directores de movilidad.
- c) Los planes específicos.
- d) Los planes de movilidad urbana.

3. En las determinaciones de los diversos instrumentos de planificación, debe tenerse presente el transporte adaptado a personas con movilidad reducida y, en concreto, se debe velar por el cumplimiento de la Ley 20/1991, de 25 de noviembre, de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas.

4. Tienen una consideración especial y específica los instrumentos de planificación que permiten la aproximación entre la vivienda, el trabajo y los servicios complementarios, como los equipamientos educativos, sanitarios o culturales, y que evitan y reducen los costes sociales vinculados a la movilidad obligatoria.

#### Artículo 6. *Las Directrices nacionales de movilidad (DNM).*

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

2. Las Directrices nacionales de movilidad se aplican a todo el territorio de Cataluña y tienen la naturaleza de plan territorial sectorial.

3. Las Directrices nacionales de movilidad deben adecuarse a las directrices establecidas por el Plan territorial general.

4. El departamento competente en materia de infraestructuras de movilidad y servicios de transporte debe elaborar las Directrices nacionales de movilidad, con la colaboración de los demás departamentos de la Generalidad cuyas competencias puedan quedar afectadas y de las organizaciones asociativas de entes locales, conforme a lo que se determine por reglamento. Corresponde al Gobierno, una vez vistos los informes del Consejo Catalán de la Movilidad, del Consejo Asesor para el Desarrollo Sostenible y de la Comisión Catalana de Seguridad Viaria, dar cuenta al Parlamento de la aprobación de las Directrices.

5. Las Directrices nacionales de movilidad deben revisarse, como mínimo, cada seis años.

#### Artículo 7. *Los planes directores de movilidad (PDM).*

1. Los planes directores de movilidad tienen por objeto el desarrollo territorializado de las Directrices nacionales de movilidad.

2. El ámbito territorial de los planes directores de movilidad es el determinado por las Directrices nacionales de movilidad.

3. El contenido mínimo de los planes directores de movilidad es el siguiente:

- a) Seguimiento y gestión de la movilidad de la zona.
- b) Ordenación del tráfico interurbano de automóviles.

- c) Promoción de los transportes públicos colectivos.
- d) Fomento del uso de la bicicleta y de los desplazamientos a pie.
- e) Ordenación y explotación de la red viaria principal de la zona.
- f) Organización del aparcamiento intrazonal.
- g) Transporte y distribución de mercancías.

4. El proceso de elaboración y tramitación de los planes directores de movilidad debe establecerse por reglamento, el cual debe garantizar la participación de los entes locales afectados, de los organismos y entidades representativos en el ámbito de la movilidad, y de los departamentos de la Generalidad cuyas competencias pueden quedar afectadas. La iniciativa corresponde a la autoridad territorial de la movilidad del ámbito correspondiente o, en caso de que este ente no haya sido constituido, al consejo comarcal, si el ámbito coincide con el de la comarca, o al departamento de la Generalidad competente en materia de infraestructuras de movilidad y transportes en los demás casos.

5. La aprobación definitiva de los planes directores de movilidad corresponde al Gobierno, a propuesta del departamento competente en materia de infraestructuras de movilidad, una vez vistos los informes del Consejo Catalán de la Movilidad, el Consejo Asesor para el Desarrollo Sostenible y la Comisión Catalana de Seguridad Viaria.

6. Los planes directores de movilidad deben ser revisados siempre que se modifiquen las Directrices nacionales de movilidad y, en todo caso, cada seis años.

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

#### Artículo 8. *Los planes específicos.*

1. Los planes específicos tienen por objeto el desarrollo sectorializado de las Directrices nacionales de movilidad, para los diferentes medios o infraestructuras de movilidad, tanto en el caso de transporte de personas como en el caso de transporte de mercancías.

2. Los planes específicos y sus modificaciones y revisiones se deben elaborar y aprobar de conformidad con lo que se establezca por reglamento, sin perjuicio de la necesaria aplicación de la normativa sectorial que los establezca. En este proceso deben participar los entes locales afectados y los organismos y entidades representativos en el ámbito de la movilidad.

3. El departamento de la Generalidad competente en materia de infraestructuras de movilidad y servicios de transporte debe velar por la coherencia de las determinaciones que los planes directores de movilidad y los planes específicos establezcan.

4. Los planes específicos que comprenden el conjunto de Cataluña tienen la consideración de planes territoriales sectoriales.

#### Artículo 9. *Los planes de movilidad urbana (PMU).*

1. Los planes de movilidad urbana son el documento básico para configurar las estrategias de movilidad sostenible de los municipios de Cataluña.

2. El ámbito territorial de los planes de movilidad urbana es el del municipio o, con el acuerdo correspondiente de los ayuntamientos afectados, el de varios municipios con un esquema de movilidad interdependiente, tanto si integran un área urbana continua como si no integran ninguna.

3. El contenido de los planes de movilidad urbana debe adecuarse a los criterios y orientaciones estable-

cidos por los planes directores de movilidad de su ámbito y, si procede, a los planes específicos, y debe incluir un plan de acceso a los sectores industriales de su ámbito territorial.

4. La iniciativa para elaborar y aprobar los planes de movilidad urbana corresponde a los ayuntamientos.

5. En el proceso de elaboración de los planes de movilidad urbana debe quedar garantizada la participación del consejo territorial de la movilidad o bien, en caso de que este ente no haya sido constituido, la consulta al consejo comarcal correspondiente y a los organismos, entidades y sectores sociales vinculados a la movilidad. Antes de aprobarlos, es preciso el informe de la autoridad territorial de la movilidad de su ámbito territorial o, en caso de que este ente no haya sido constituido, del departamento de la Generalidad competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte. En este informe, el ente correspondiente debe pronunciarse sobre la coherencia del plan con los criterios y orientaciones establecidos por el correspondiente plan director de movilidad y debe velar por la misma.

6. La elaboración y aprobación de los planes de movilidad urbana son obligatorias para los municipios que, de acuerdo con la normativa de régimen local o el correspondiente plan director de movilidad, deban prestar el servicio de transporte colectivo urbano de viajeros.

7. Los planes de movilidad urbana deben revisarse cada seis años.

## CAPÍTULO III

### Instrumentos de programación

#### Artículo 10. *Instrumentos de programación.*

Para la aplicación de los planes directores de movilidad en lo que concierne a la financiación de las infraestructuras y la determinación de los servicios necesarios se establecen los siguientes instrumentos de programación:

- a) El programa de inversiones.
- b) Los planes de servicios.

#### Artículo 11. *El programa de inversiones.*

1. El programa de inversiones es el instrumento que define las prioridades y los mecanismos de financiación de las infraestructuras y servicios para la movilidad que establecen los planes directores de movilidad.

2. El programa de inversiones establece la programación de las actuaciones en los medios de transporte y los recursos de que se dispone para financiarlas en un período mínimo de cuatro años.

3. Las prioridades de inversión deben fijarse según una evaluación multicriterio de las alternativas, que debe tener en cuenta parámetros económicos, sociales y ambientales.

4. La elaboración del programa de inversiones corresponde al órgano que, de acuerdo con el artículo 7.3, elabore el plan director de movilidad correspondiente. La aprobación de la financiación de las actuaciones programadas corresponde a la administración competente en cada caso, de acuerdo con el procedimiento aplicable.

5. La elaboración del programa de inversiones debe ser comunicada al Consejo Catalán de la Movilidad y a las administraciones con competencias sobre los medios de transporte y las infraestructuras por las que circulan.

### Artículo 12. *Los planes de servicios.*

1. Los servicios de un determinado medio de transporte pueden programarse mediante la formulación de un plan de servicios que regule el grado de participación de los operadores en su gestión. En el caso del transporte de viajeros por carretera, debe tomarse en consideración la posible complementariedad del transporte escolar.

2. El ámbito del plan de servicios debe coincidir con el de los planes directores de movilidad y su contenido debe adecuarse a los mismos.

3. Las administraciones competentes sobre el medio de transporte de que se trate elaboran y aprueban el plan de servicios, visto el informe de la autoridad territorial de la movilidad, con la participación del resto de administraciones, organismos y entidades vinculados.

4. Las actuaciones de las administraciones con competencias sobre el medio de transporte de que se trate deben coordinarse mediante los convenios de colaboración correspondientes.

5. Los planes de servicios deben analizar y proponer las medidas adecuadas para que pueda accederse a pie y en bicicleta a todas las paradas y estaciones.

6. Para la consecución de los objetivos del plan de servicios, las administraciones y los entes competentes sobre los medios y servicios de transporte pueden promover la formalización de contratos programa con las empresas que prestan el servicio.

## CAPÍTULO IV

### Instrumentos de evaluación y seguimiento

#### Artículo 13. *Instrumentos de evaluación y seguimiento.*

1. Para la evaluación de los instrumentos de planificación y para el análisis de los efectos que éstos pueden producir cuando se apliquen, se establecen los siguientes instrumentos de evaluación y seguimiento:

- El Observatorio Catalán de la Movilidad.
- Los indicadores establecidos por los propios instrumentos de planificación.
- El estudio de viabilidad.
- El estudio de evaluación estratégica ambiental.
- El estudio de evaluación de la movilidad generada y de las condiciones de seguridad.

2. El departamento competente en materia de transportes y movilidad debe elaborar, con los datos facilitados por el Observatorio Catalán de la Movilidad y los indicadores establecidos por el artículo 15, un informe, que debe presentarse cada dos años al Parlamento y al Consejo Catalán de la Movilidad.

#### Artículo 14. *El Observatorio Catalán de la Movilidad.*

1. El Observatorio Catalán de la Movilidad, inscrito en el ámbito de actuación del departamento competente en materia de transportes y movilidad, se configura como un instrumento de recogida y difusión de la información más relevante en materia de movilidad y de su grado de sostenibilidad.

2. Los datos que recoge el Observatorio Catalán de la Movilidad son públicos y deben figurar agregados para Cataluña y territorializados por los ámbitos definidos en las Directrices nacionales de movilidad, sin perjuicio de que se concreten, progresivamente, en la medida de lo posible, para el ámbito del municipio.

3. Los datos recogidos por el Observatorio Catalán de la Movilidad deben referirse, como mínimo, a los obje-

tivos cuantitativos y cualitativos, los indicadores de movilidad, los servicios públicos de transporte, las cuentas del transporte y las informaciones ya disponibles en otros observatorios u organismos integrantes del Sistema Estadístico de Cataluña.

#### Artículo 15. *Indicadores de movilidad.*

1. Los instrumentos de planificación deben establecer los indicadores de movilidad, los cuales deben cubrir las siguientes categorías:

- Accesibilidad.
- Impacto ambiental y territorial.
- Emisiones de gases de efecto invernadero.
- Impacto sonoro.
- Seguridad.
- Costes sociales y eficiencia de los sistemas.
- Capacidad, oferta y demanda.
- Calidad del servicio.
- Consumo energético.
- Intermodalidad.

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

#### Artículo 16. *Estudio de viabilidad.*

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

2. Los planes directores de movilidad y los planes de movilidad urbana deben disponer de un estudio de viabilidad que contenga, para cada nueva infraestructura de transporte prevista, la evaluación de la demanda; el análisis de los costes de implantación y amortización, y de los costes e ingresos de operación y mantenimiento; la valoración de las posibles afectaciones medioambientales y de los costes sociales, y un análisis de funcionalidad que garantice la eficacia, ergonomía y seguridad del sistema.

#### Artículo 17. *Estudio de evaluación estratégica ambiental.*

Los instrumentos de planificación establecidos por la presente Ley deben someterse a una evaluación estratégica ambiental, de acuerdo con el Departamento de Medio Ambiente y con lo establecido por la legislación comunitaria.

#### Artículo 18. *Estudio de evaluación de la movilidad generada.*

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

para colaborar en la solución de los problemas derivados de esta nueva movilidad generada.

2. El estudio de evaluación de la movilidad generada debe incluirse, como mínimo, en los planes territoriales de equipamientos o servicios, planes directores, planes de ordenación municipal o instrumentos equivalentes y proyectos de nuevas instalaciones que se determinen por reglamento.

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

4. Para la aprobación definitiva de los planes o proyectos que han motivado la elaboración del estudio de evaluación de la movilidad generada, deben tomarse en consideración y valorarse las conclusiones del mismo. Si los planes o proyectos no siguen las determinaciones del estudio deben justificarlo.

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

## CAPÍTULO V

### Órganos de gestión y participación

#### Artículo 19. *Órganos de gestión y participación.*

Se establecen los siguientes órganos de gestión y de participación:

- a) Las autoridades territoriales de la movilidad.
- b) El Consejo Catalán de la Movilidad.
- c) Los consejos territoriales de la movilidad.

#### Artículo 20. *Las autoridades territoriales de la movilidad.*

1. Para elaborar y gestionar los planes directores de movilidad, el departamento competente en materia de infraestructuras de movilidad y transporte y los entes locales del ámbito territorial correspondiente pueden promover la constitución de consorcios, con la denominación de autoridades territoriales de la movilidad. Estos consorcios deben sujetarse a lo dispuesto por el artículo 55 de la Ley 13/1989, de 14 de diciembre, de organización, procedimiento y régimen jurídico de la Administración de la Generalidad de Cataluña, y sus modificaciones.

2. Pueden incorporarse a los consorcios que se constituyan las administraciones con competencias en materia de movilidad y las administraciones comprometidas financieramente por infraestructuras o servicios de movilidad en el ámbito territorial correspondiente.

3. Las autoridades territoriales de la movilidad deben constituirse en los ámbitos coincidentes con los de los planes directores de movilidad.

4. La composición y el régimen jurídico, orgánico y funcional de las autoridades territoriales de la movilidad deben determinarse por reglamento, el cual debe procurar que exista una representación paritaria entre la Generalidad y las demás administraciones. Es presidente o presidenta de dichas autoridades el consejero o consejera competente en materia de transportes y movilidad o la persona que éste designe.

5. Corresponden a las autoridades territoriales de la movilidad las siguientes funciones:

- a) La elaboración, tramitación y evaluación de los planes directores de movilidad.

- b) La emisión de informes con respecto a los planes de movilidad urbana, planes de servicios y estudios de evaluación de la movilidad generada.

- c) La aplicación y financiación de medidas para el uso racional del vehículo privado.

- d) La elaboración y financiación de propuestas para el uso racional de las vías y del espacio público, en aspectos como el aparcamiento, las áreas de peatones o la implantación de carriles reservados para el transporte público o las bicicletas.

- e) El fomento de la cultura de la movilidad sostenible entre los ciudadanos.

- f) La elaboración de propuestas de mejora de la seguridad en el transporte.

6. Corresponden a las autoridades territoriales de la movilidad las funciones que las administraciones constituyentes acuerden de la forma que se determine por reglamento con relación a las siguientes materias:

- a) La planificación y coordinación de los servicios de transporte público y colectivo con origen y destino en su ámbito territorial, así como del transporte de mercancías.

- b) La política de tarifas de los servicios de transporte público adheridos.

#### Artículo 21. *El Consejo Catalán de la Movilidad.*

1. Se crea el Consejo Catalán de la Movilidad, adscrito al departamento competente en materia de infraestructuras de movilidad y servicios de transporte, como órgano consultivo, asesor y de concertación y participación de las administraciones, organismos, corporaciones, entidades y sectores sociales vinculados a la movilidad.

2. La composición, estructura y régimen de funcionamiento del Consejo Catalán de la Movilidad deben establecerse por reglamento. En su composición debe garantizarse la participación de todas las administraciones con competencias en materia de movilidad, de las organizaciones empresariales y sindicales, de las organizaciones representativas de los consumidores y usuarios y, en general, de las entidades cívicas y sociales.

#### Artículo 22. *Funciones del Consejo Catalán de la Movilidad.*

El Consejo Catalán de la Movilidad tiene las siguientes funciones:

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

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

- c) Informar sobre los instrumentos de planificación en los casos que la presente Ley establece y sobre cualquier asunto que pueda serle sometido por la Generalidad o las demás administraciones competentes en materia de movilidad.

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

- e) Formular las recomendaciones que estime adecuadas a partir del informe bienal sobre la movilidad.

- f) Recibir información, con la periodicidad que se determine, con respecto a las políticas de ordenación viaria, de transporte público colectivo y de los demás sistemas de transporte de bajo impacto, como el des-

plazamiento a pie o en bicicleta, que sean establecidas por las administraciones competentes en la materia.

g) Impulsar estudios sobre la modelización para la planificación de la movilidad.

h) Impulsar la obtención y mantener el seguimiento de la información necesaria sobre movilidad y servicios de transporte con el fin de poder tomar decisiones de planificación y gestión.

i) Resolver, en términos de arbitraje, las controversias que le sean planteadas en materias de su competencia.

j) Cualquier otra que le sea encomendada por las disposiciones legales o reglamentarias que regulen aspectos vinculados a la movilidad, ordenación viaria y transportes, o por los poderes públicos.

### Artículo 23. *Los consejos territoriales de la movilidad.*

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

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

#### Disposición adicional primera.

El Plan de transportes de viajeros que establece la Ley 12/1987, de 28 de mayo, de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor, y el Plan de carreteras de Cataluña que establece la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de carreteras, tienen el carácter de plan específico establecido por el artículo 8.

#### Disposición adicional segunda.

1. Corresponde al consorcio para la coordinación del sistema metropolitano de transporte público del área de Barcelona, Autoridad del Transporte Metropolitano, creado por el Decreto 48/1997, de 18 de febrero, el ejercicio de las funciones encomendadas por la presente Ley a las autoridades territoriales de la movilidad en su ámbito territorial.

2. Las administraciones que integran la Autoridad del Transporte Metropolitano deben adecuar, si procede, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente Ley, los estatutos de dicha Autoridad del Transporte Metropolitano a lo establecido por la presente Ley.

#### Disposición adicional tercera.

En el plazo de tres años a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, el Gobierno, en colaboración con los ayuntamientos afectados, debe elaborar un plan de movilidad específico para los polígonos industriales y las zonas de actividades económicas que cumplan las condiciones, en cuanto a superficie y número de empresas y trabajadores, que se determinen por reglamento. Este plan debe crear la figura del gestor o gestora de la movilidad en cada una de estas áreas y debe establecer su régimen de implantación y su financiación con cargo a las empresas que operan en dichas áreas.

#### Disposición adicional cuarta.

Cuando revise el Plan catalán de seguridad viaria, el Gobierno debe tener en cuenta el objetivo de fomentar propuestas y actuaciones que contribuyan a la mejora de la seguridad viaria a que se refiere el artículo 3.

#### Disposición adicional quinta.

El Gobierno debe aprobar un programa específico para introducir progresivamente los medios teleinformáticos y las nuevas tecnologías en la gestión de la movilidad, con el objetivo de cumplir lo establecido por el artículo 3.p).

#### Disposición adicional sexta.

El consejero o consejera del departamento competente en materia de transportes y movilidad debe adoptar, en el plazo de tres meses, las medidas necesarias para poner en funcionamiento el Observatorio Catalán de la Movilidad a que se refiere el artículo 14.

#### Disposición adicional séptima.

El Gobierno, en el desarrollo reglamentario de la presente Ley, debe determinar los parámetros de la oferta de servicios de transporte público que ha de cubrir las necesidades de cada municipio en función de las características de la demanda.

#### Disposición adicional octava.

En el plazo de un año a partir de la aprobación de la presente Ley, el Gobierno debe presentar un proyecto de ley de financiación del transporte público, de la movilidad sostenible y de promoción del uso de los combustibles alternativos que regule su marco organizativo.

#### Disposición adicional novena.

Las agrupaciones, asociaciones y entidades de usuarios del transporte público legalmente constituidas tienen la consideración de interlocutores ante los órganos competentes de las diferentes administraciones públicas de Cataluña y las empresas concesionarias y deben ser oídos en lo que concierne a las cuestiones que afecten a la prestación de los servicios públicos de transporte y su financiación.

#### Disposición adicional décima.

En el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, el Gobierno debe presentar un plan de medidas de fomento de la movilidad sostenible del transporte de mercancías para alcanzar en Cataluña los objetivos de la política común de transportes de la Unión Europea.

#### Disposición adicional undécima.

En el plazo de un año a partir de la aprobación de la presente Ley, el Gobierno, previa consulta al Consejo Catalán de la Movilidad, debe presentar un plan de ordenación del sistema de peajes en las infraestructuras viarias, a fin de que éstos se conviertan, progresivamente, en instrumentos reguladores y de gestión de la movilidad, especialmente en las áreas de congestión, y complementarios del transporte público. Este plan debe establecer los mecanismos necesarios para que el transporte público colectivo de superficie, tanto si es de gestión pública como de gestión privada, esté exento de peajes.

**Disposición transitoria primera.**

Mientras no se aprueben las Directrices nacionales de movilidad, corresponde al Gobierno determinar los ámbitos territoriales para los que es preciso elaborar un plan director de movilidad, previo acuerdo de las administraciones locales afectadas.

**Disposición transitoria segunda.**

Mientras no se aprueben los planes de movilidad urbana a que se refiere la presente Ley, no puede aprobarse ningún nuevo proyecto urbanístico que suponga una inversión superior a 25 millones de euros, salvo los proyectos que tengan un estudio de evaluación de la movilidad generada que los avale.

**Disposición final primera.**

Se faculta al Gobierno y al consejero o consejera del departamento competente en la materia para adoptar las disposiciones necesarias para desarrollar y aplicar la presente Ley, lo cual deben hacer en el plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

**Disposición final segunda.**

Las Directrices nacionales de movilidad deben ser aprobadas inicialmente en el plazo de dieciocho meses a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

**Disposición final tercera.**

El Gobierno debe promover la creación de agrupaciones de usuarios de transporte público en los ámbitos que se establezcan por reglamento. Las agrupaciones de usuarios de transporte actúan como interlocutoras ante las administraciones y las empresas operadoras.

**Disposición final cuarta.**

En el plazo de un año a contar desde la entrada en vigor de la presente Ley, el Gobierno debe presentar el estudio de los costes sociales del transporte en el ámbito de Cataluña, desagregando las magnitudes por los ámbitos territoriales inferiores.

**Disposición final quinta.**

El Gobierno debe presentar al Parlamento un estudio —y, si procede, el proyecto correspondiente— sobre el establecimiento de un tributo que grave el impacto sobre la movilidad de los actos y espectáculos de masas, periódicos o puntuales, del modo que resulte más adecuado en función de los costes de las externalidades generadas y del objetivo de promoción de una movilidad sostenible.

**Disposición final sexta.**

La presente Ley entra en vigor al mes de su publicación en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya.

Por tanto, ordeno que todos los ciudadanos a los que sea de aplicación esta Ley cooperen en su cumplimiento y que los tribunales y autoridades a los que corresponda la hagan cumplir.

Palacio de la Generalidad, 13 de junio de 2003.

FELIP PUIG I GODES,  
Consejero de Política Territorial y Obras  
Públicas

JORDI PUJOL,  
Presidente

*(Publicada en el «Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña» número 3913, de 27 de junio de 2003)*