

# I. Disposiciones generales

## MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA

**19260** *ORDEN de 20 de agosto de 1996 sobre índices de precios de mano de obra y materiales correspondientes a los meses de febrero y marzo de 1996 aplicables a la revisión de precios de contratos de las Administraciones Públicas.*

1. El Comité Superior de Precios de Contratos del Estado ha elaborado los índices de precios de mano de obra nacional y los de materiales, aplicables a la revisión de precios de contratos celebrados por las Administraciones Públicas, correspondientes a los meses de febrero y marzo de 1996, los cuales fueron propuestos para los citados meses.

Aprobados los referidos índices por la Comisión delegada del Gobierno para Asuntos Económicos en su reunión del día 25 de julio de 1996, a tenor de lo dispuesto en el artículo 106.2 de la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer su publicación en la forma siguiente:

### Índice nacional mano de obra

*Base 100. Julio de 1980*

Febrero 1996: 267,78.  
Marzo 1996: 268,69.

### Índices de precios de materiales

Península e Islas Baleares		Islas Canarias	
Febrero 1996	Marzo 1996	Febrero 1996	Marzo 1996

*Base 100. Enero de 1964*

Cemento ...	1.218,3	1.220,7	1.118,2	1.118,2
Cerámica ...	967,4	967,4	1.800,8	1.806,6
Maderas ...	1.359,0	1.358,4	1.135,6	1.146,8
Acero .....	672,8	669,2	1.230,6	1.226,7
Energía .....	1.494,3	1.521,8	1.850,7	1.978,4
Cobre .....	676,5	687,5	676,5	687,5
Aluminio ...	644,7	641,3	644,7	641,3
Ligantes ...	1.030,6	1.030,6	1.176,5	1.176,5

	Península e Islas Baleares		Islas Canarias	
	Febrero 1996	Marzo 1996	Febrero 1996	Marzo 1996
<i>Base 100. Enero de 1995</i>				
Calzado .....	105,0	105,0	105,0	105,0
Textil .....	113,2	112,5	113,2	112,5

Lo que comunico a VV. EE. para su conocimiento y demás efectos.

Madrid, 20 de agosto de 1996.

DE RATO Y FIGAREDO

Excmos. Sres. ...

## COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA

**19261** *LEY 6/1996, de 9 de julio, de coordinación de los servicios de transportes urbanos e interurbanos por carretera de Galicia.*

Los servicios de transporte público de viajeros sirven para comunicar los distintos centros de residencia, trabajo y ocio de los ciudadanos. Son servicios no referibles en exclusiva a un determinado punto territorial, sino a una pluralidad de ellos. Es lógico, entonces, que sobre el transporte de viajeros concurren las competencias de las distintas administraciones públicas de base territorial, lo que ocurre, desde luego, en Galicia en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera.

Por un lado, el artículo 27.8 del Estatuto de autonomía de Galicia atribuye a esta Comunidad Autónoma competencias exclusivas sobre el transporte de viajeros por carretera cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad. Pero, por otro lado, la Ley estatal 7/1985, reguladora de las bases de régimen local, asegura a los municipios, como contenido de la autonomía local, un mínimo de competencias sobre los servicios de transporte público de viajeros. Resulta así que sobre el territorio de cada municipio concurren competencias de la Junta de Galicia y de cada Ayuntamiento,

siendo las primeras ejercidas de acuerdo con el principio de interés público, siempre prevalente (artículos 38 y 128.1 de la CE), que motiva, por un lado, la utilización racional y adecuada de los recursos disponibles, para obtener el máximo rendimiento de los mismos, principio general expresado en el artículo 4.º 2 de la Ley Orgánica de Transportes Terrestres, y, por otro, que se tengan en cuenta las soluciones necesarias y convenientes para una mejor prestación del servicio, por lo que las modificaciones de concesiones preexistentes han de ser previstas como alternativa prevalente al establecimiento de un nuevo servicio, en este caso urbano, ya que el interés público general así lo demanda, por constituir la solución más adecuada para lograr una mayor satisfacción del interés público, que pasa siempre por adoptar la solución más conveniente a las necesidades reales, objetivas y generales de la comunidad.

Al Parlamento de Galicia corresponde delimitar, de acuerdo con el artículo 25.2 y 3 de la Ley estatal 7/1985, de 2 de abril, de bases de régimen local, las competencias sobre servicios municipales de transporte público de viajeros. En este punto, la presente Ley asume implícitamente el principio general contenido en la Ley estatal 16/1987, de ordenación de los transportes terrestres: Principio de competencia local en cuanto a la gestión y ordenación de los servicios urbanos, entendiéndose por tales los que discurren íntegramente por suelo urbano o urbanizable, o los que estén dedicados de forma exclusiva a comunicar entre sí núcleos urbanos distintos dentro de un mismo término municipal.

Al Parlamento de Galicia corresponde también, de conformidad con el artículo 59.1 y 2 de la Ley estatal 7/1985, establecer los instrumentos de coordinación de las amplias competencias locales con las competencias de la Junta sobre servicios de transporte interurbano. Son precisamente estas técnicas de coordinación el objeto central de la presente Ley. Con ésta se da solución cabal a las, cada vez más frecuentes, interferencias y coincidencias entre los servicios públicos de transporte interurbano, que necesariamente penetran en los núcleos urbanos en continua expansión, y los servicios de transporte urbano, que crecen al ritmo de la urbanización de las ciudades.

El sistema de coordinación de los servicios de transporte que establece la Ley es una concreción ponderada de distintos principios, derechos y competencias constitucionales. En primer lugar, armoniza las competencias estatutarias de la Comunidad de Galicia con una amplia concepción de la autonomía municipal. En segundo lugar, la Ley desarrolla el principio de eficacia de la Administración pública (artículo 103 de la Constitución), al servicio, en este caso, de la promoción objetiva de un derecho fundamental, como es el recogido en el artículo 19 de la Constitución: Libre circulación por todo el territorio nacional. Y, en tercer lugar, respeta los derechos de contenido patrimonial de los concesionarios de servicios de transporte y los derechos legítimos de los titulares de autorizaciones o licencias para la prestación de servicios discrecionales.

En el marco constitucional expuesto son varios los posibles instrumentos de armonización de competencias contemplados en el artículo 114.2 de la Ley estatal 16/1987. Se descartaron las formas de colaboración meramente convencionales, por las probadas dificultades para la exigibilidad de su cumplimiento. Y también se rechazaron las formas de colaboración que, como los consorcios o las entidades metropolitanas, suponen un aumento de burocracia difícilmente justificable desde el criterio de la eficacia. Se ha preferido, siguiendo lo dispuesto en el artículo 114.2, segundo párrafo, de la Ley estatal 16/1987, la coordinación a través de un único procedimiento administrativo dentro del cual ejer-

cen sus competencias, mediante propuesta, informe o resolución, tanto la Junta como los distintos ayuntamientos, dando cabida en este procedimiento, también, a órganos estatales con competencias concurrentes sobre la misma materia.

A la hora de determinar los instrumentos y alcance de la coordinación se parte de una distinción elemental entre municipios de más o menos de 50.000 habitantes; los primeros están obligados, de acuerdo con el artículo 26.1.d) de la Ley estatal 7/1985, a prestar servicios públicos de transporte colectivo urbano, obligación ésta que no existe para los municipios de menos de 50.000 habitantes. Allí en donde hay obligación legal de prestación de servicios de transporte público se reconoce también un mayor grado de autonomía local, lo que determinará, consecuentemente, que las facultades de coordinación de la Junta sean más limitadas. Más extenso será el poder de coordinación, en cambio, en los supuestos en que la Ley no impuso directamente la obligación de prestación de servicios de transporte.

Las técnicas de coordinación establecidas en la Ley se ponen en marcha cuando un Ayuntamiento o la Junta acuerdan la iniciación de un expediente de nuevo establecimiento o ampliación de servicios de transporte público de viajeros, sean urbanos o interurbanos. Cuando la ampliación o el nuevo establecimiento de servicios se inicia por un municipio de menos de 50.000 habitantes se concede a la Junta la posibilidad de suspender, durante un plazo máximo de seis meses, la tramitación de dicho expediente e iniciar uno propio, en el que se acuerde asumir las necesidades de servicios urbanos mediante una ampliación de los recorridos o expediciones de los interurbanos. Se respeta la autonomía local, en todo caso, atribuyendo al Ayuntamiento competencia para emitir informe vinculante sobre el itinerario en núcleo urbano y las paradas urbanas del servicio interurbano ampliado.

El nuevo establecimiento o la ampliación de servicios colectivos urbanos, en caso de municipios de más de 50.000 habitantes, se condicionan a la previa elaboración y aprobación de un plan de explotación de servicios de transporte público. Y es precisamente en la elaboración de este plan de explotación en donde se coordinan las competencias de la Junta y de cada Ayuntamiento. A través de dos fases elementales: Al Ayuntamiento corresponde la redacción del plan de explotación, abarcando no sólo los servicios urbanos, sino también los interurbanos en el ámbito de influencia del Ayuntamiento; en la redacción del plan de explotación el Ayuntamiento habrá de respetar, además de las distintas normas locales, los planes de transportes, infraestructuras o urbanísticos, así como las normas estatales y autonómicas sobre protección del medio ambiente, el paisaje y el patrimonio histórico-artístico. En una segunda fase corresponde a la Junta la aprobación definitiva del plan de explotación elaborado por el Ayuntamiento.

Aprobación ésta que, para ser compatible con la autonomía local, sólo puede denegarse por causas tasadas: Defectos en la tramitación del plan de explotación, incompatibilidad del plan con las normas locales, autonómicas o estatales mencionadas más arriba, vulneración del equilibrio financiero de las concesiones o sacrificio desproporcionado del interés económico de los titulares de autorizaciones de transporte regular de uso especial. Una vez aprobado el plan de explotación corresponde a cada Administración adoptar las resoluciones necesarias, entre las que se incluyen las concesiones de transporte regular y las autorizaciones de transporte discrecional, para el fiel cumplimiento del plan.

En los procedimientos administrativos de coordinación a que se hace referencia, la Ley incluye modernas

técnicas de administración que pretenden optimizar el mandato de Administración eficaz del artículo 103.1 de la Constitución. Por un lado, la Ley incluye la técnica, inusitada en nuestro derecho, de la «eficacia concentrada» del plan de explotación. Se trata de dotar al plan de explotación de eficacia no sólo normativa u ordenadora, sino también de eficacia ejecutiva directa: El acto de aprobación definitiva del plan contiene en sí el efecto directo novador o modificador de las concesiones en el mismo coordinadas, así como las autorizaciones y licencias, de la Junta y del Ayuntamiento, necesarias para la ejecución de las obras de infraestructura aprobadas con suficientes grado de detalle en el plan. En segundo lugar, en la Ley se incluyen, en el marco del artículo 88 de la Ley estatal 30/1992, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, convenios entre concesionarios y ayuntamientos o Junta que predeterminan el contenido de la resolución de la Junta sobre ampliación de servicios o la resolución aprobatoria de un plan de explotación.

La Ley también establece mecanismos de coordinación cuando sea la Junta quien pretenda la ampliación o el nuevo establecimiento de servicios de transporte, así como cuando se pretenda la mejora del tramo de penetración urbana de un servicio interurbano ya existente. En estos casos, el itinerario y las paradas en el suelo urbano o urbanizable se determinarán necesariamente eligiendo entre tres propuestas alternativas elaboradas por el Ayuntamiento.

En el título segundo de la Ley se regulan algunos problemas peculiares de los servicios de transporte público discrecional interurbano en autotaxi. Se trata de situaciones en que el régimen eminentemente local del transporte en autotaxi necesita ser modulado, a fin de evitar disfunciones en la prestación de servicios interurbanos. Tal es el caso, en primer lugar, de los focos de generación de transporte, tales como aeropuertos, hospitales o estaciones, en donde la oferta local de autotaxis es insuficiente para la cobertura de los servicios interurbanos. En este caso la Ley permite que el órgano competente de la Administración autonómica conceda autorizaciones serie V.T., sin la correlativa licencia municipal, previo correspondiente expediente administrativo iniciado al efecto. En segundo lugar, excepcionalmente, la Ley permite que autotaxis cuya licencia se otorgó en la localidad del destino final del pasajero acudan a distinto municipio, siempre con carácter restrictivo y cumpliendo escrupulosamente una serie de requisitos establecidos en este texto normativo; la contratación de tales servicios tiene que ser, en todo caso, anterior a su prestación y ha de tener lugar en la localidad de destino final del pasajero. Se permite que la contratación se realice a través del mandatario verbal del pasajero, si bien dicho mandato ha de ser confirmado en el momento del inicio del servicio. El contrato de transporte, incluido el formalizado por mandatario verbal, tiene que constar necesariamente en un formulario oficial a disposición de la Inspección de Transportes en cualquier momento durante la prestación del servicio.

Un tercer problema, relacionado con el transporte en autotaxi, es el que se presenta cuando, delimitada una área territorial de prestación conjunta según lo dispuesto en el artículo 116.2 de la Ley 16/1987, los autotaxis que actúen en la misma se rigen por diferentes tarifas, aprobadas por cada Ayuntamiento. En tales casos la diferenciación tarifaria es puramente artificial y por ello la Ley obliga a su unificación en el seno de cada área territorial.

La cuarta cuestión relativa al transporte en autotaxis que aborda la Ley se refiere a la prestación de servicios nocturnos. En municipios pequeños se constata la esca-

sez de autotaxis para servicios interurbanos nocturnos en el área, con grave perjuicio y riesgo para los usuarios. Es criterio de la Ley que la suficiencia de los servicios nocturnos provenga de la organización de los servicios por cada Ayuntamiento. Sólo en caso de que un Ayuntamiento desatienda a los requerimientos de la Junta, se concederá a ésta la facultad de otorgar autorizaciones de transporte interurbano a autotaxis cuya licencia no fue otorgada por el Ayuntamiento en donde se inicia el transporte.

Por todo lo expuesto, el Parlamento de Galicia aprobó y yo, de conformidad con el artículo 13.2.º del Estatuto de Galicia y con el artículo 24 de la Ley 1/1983, de 23 de febrero, reguladora de la Junta y de su presidente, promulgo en nombre del Rey, la Ley de coordinación de los servicios de transportes urbanos e interurbanos por carretera de Galicia.

## TÍTULO PRELIMINAR

### Artículo 1. *Objeto de la Ley.*

1. Es objeto de la presente Ley la coordinación de los servicios de transporte público urbano de viajeros con los servicios de transporte interurbanos, en los supuestos en que el establecimiento o ampliación de los primeros afectan a los servicios interurbanos previamente establecidos, siempre que se presten íntegramente en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Galicia. Se comprenden en el ámbito de aplicación de la Ley tanto los servicios permanentes como los temporales y tanto los de uso general como especial.

2. La coordinación a que se refiere esta Ley se extenderá también a los servicios cuya ordenación o gestión, total o parcial, delegue el Estado a la Comunidad Autónoma de Galicia.

3. Asimismo es objeto de la presente Ley la regulación de situaciones peculiares en la prestación de los servicios de transporte público discrecional interurbano en autotaxi, en los cuales el régimen eminentemente local del transporte necesita ser modulado, a fin de evitar disfunciones en la prestación de dicho transporte mediante autotaxi.

### Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de esta Ley se entenderá por:

a) Transporte público: Aquél que se lleva a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.

b) Transporte de viajeros: Aquél que está dedicado a realizar los desplazamientos de las personas y sus equipajes en vehículos construidos y acondicionados a tal fin.

c) Transporte regular: El que se efectúa dentro de itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendarios y horarios prefijados.

d) Transporte regular de uso general: Aquél que va dirigido a satisfacer una demanda general, siendo utilizable por cualquier interesado.

e) Transporte regular de uso especial: Aquél que está destinado a servir, regular y exclusivamente, a un grupo específico de usuarios, tales como escolares, trabajadores, militares o grupos homogéneos similares.

f) Transporte discrecional: Aquél que se lleva a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

g) Transporte permanente: El que se realiza de forma continuada, para atender a necesidades de carácter estable.

h) Transporte temporal: El destinado a atender a tráfico de carácter excepcional o coyuntural y de duración temporalmente limitada, si bien puede darse en los mismos una repetición periódica, tales como los de ferias, mercados, vacaciones u otros similares.

i) Transporte urbano: Aquél que discurre íntegramente por suelo urbano o urbanizable, definido de conformidad con la legislación urbanística de Galicia, o esté dedicado de forma exclusiva a comunicar entre sí núcleos urbanos distintos dentro de un mismo término municipal.

j) Áreas territoriales de prestación conjunta: Son aquellas zonas en que existe interacción o influencia recíproca entre los servicios de transporte.

### Artículo 3. Fines y principios.

1. La coordinación de los servicios de transporte público de viajeros servirá para los siguientes fines:

a) Integración en una sola red de los siguientes servicios de transporte público: Urbano, de titularidad municipal, e interurbano, de titularidad de la Comunidad Autónoma de Galicia o gestionado por delegación del Estado.

b) Satisfacción de las necesidades de la comunidad.

c) Establecimiento de los instrumentos de conexión necesarios entre el planeamiento sectorial de transportes y la ordenación territorial, así como, en su caso, de los mecanismos para la fijación de las infraestructuras de transporte.

2. La coordinación de los servicios de transporte público se ajustará a los siguientes principios:

a) Eficacia en la gestión con el mínimo coste económico y social.

b) Autonomía de los ayuntamientos en la gestión de sus servicios de transporte.

c) Respeto a los derechos de los concesionarios de líneas o zonas de transporte público, de acuerdo con las determinaciones de cada título concesional.

d) Protección de los intereses legítimos de los titulares de autorizaciones de transporte público discrecional.

## TÍTULO I

### De la coordinación de competencias ante el establecimiento o ampliación de servicios urbanos o interurbanos de transporte regular de viajeros

#### CAPÍTULO I

### De la coordinación ante el establecimiento o ampliación de servicios urbanos colectivos

#### SECCIÓN 1ª Municipios de hasta 50.000 habitantes

### Artículo 4. Ampliación y establecimiento de servicios municipales.

1. En los municipios de hasta 50.000 habitantes, la ampliación o establecimiento de servicios de transporte colectivo urbano, cuando afecten a servicios interurbanos previamente establecidos, se ajustarán a las siguientes reglas:

a) Iniciado el expediente municipal para el establecimiento o ampliación de servicios de transporte colectivo, cuando éste pudiera coincidir con servicios interurbanos ya implantados, y una vez que el proyecto municipal esté suficientemente definido, el Ayuntamiento lo

remitirá a la Consejería competente por razón de la materia. El proyecto municipal habrá de detallar en todo caso:

El itinerario del nuevo servicio.

La ubicación de las paradas en suelo urbano y urbanizable o núcleo rural, de acuerdo con las previsiones de la legislación urbanística de Galicia.

El número de expediciones del servicio proyectado.

Los tráficos de los servicios regulares permanentes de transporte interurbano que pudieran resultar afectados.

Un estudio de la oferta y demanda de viajeros en el corredor en que se pretenda implantar, prolongar o incrementar el servicio urbano.

b) Con el envío del proyecto municipal se suspenderá la tramitación del expediente de establecimiento o ampliación de servicios de transporte urbano, así como el plazo para su resolución.

c) La Dirección General competente de la Junta de Galicia ordenará la iniciación de un expediente de ampliación de servicios de transporte público interurbano regular de viajeros al objeto de que la misma satisfaga las necesidades demandadas por el Ayuntamiento.

d) En un mismo acto, la Dirección General competente ordenará la práctica de los siguientes trámites: Solicitud de informe a los demás ayuntamientos de la misma área, notificación de la iniciación del expediente a los concesionarios de transporte interurbano en el área de influencia del ayuntamiento que pretende el establecimiento o ampliación de sus servicios de transporte urbano, publicación de la resolución por la que se ordena la iniciación del expediente en el «Diario Oficial de Galicia» y exposición pública del proyecto municipal.

e) En las notificaciones y publicación se determinará el lugar y horario de exhibición al público del proyecto municipal de ampliación de servicios. La exhibición se prolongará por plazo de treinta días naturales. Durante este tiempo podrán formularse las alegaciones oportunas.

f) Los concesionarios de servicios interurbanos coincidentes podrán acordar con la Dirección General competente la asunción, como servicios de transporte interurbano, del proyecto de establecimiento o ampliación de servicios urbanos formulado por el Ayuntamiento con las modificaciones no sustanciales a que hubiese lugar, de acuerdo con el estudio de la oferta y demanda a que se refiere el párrafo siguiente. El contenido del convenio formará parte de la resolución definitiva aprobatoria de la ampliación de servicios interurbanos. Sólo por razones sobrevenidas, debidamente motivadas, podrá desatenderse el contenido del convenio o introducirse modificaciones parciales, para un mejor servicio, que en ningún caso entrañen modificaciones sustanciales del proyecto municipal.

g) La resolución definitiva sobre la ampliación de servicios interurbanos corresponderá a la Consejería competente. En la resolución favorable a la ampliación se incluirán necesariamente las propuestas municipales sobre itinerarios en núcleo urbano y paradas urbanas, si bien el número de expediciones propuesto por el Ayuntamiento podrá ser corregido por la Consejería, atendiendo a un estudio previo de oferta y demanda reales de transporte. La resolución del consejero también incluirá necesariamente el contenido del convenio previsto en la letra f). Su inclusión conllevará la modificación o novación de las concesiones incluidas en el mismo. A falta de acuerdo, la Consejería competente decidirá también sobre la forma de gestión del servicio de transporte que se amplía.

h) No obstante, cuando a pesar del estudio previo de la oferta y demanda reales del transporte el Ayuntamiento mantenga el número de expediciones de su

proyecto, su implantación quedará condicionada a que el Ayuntamiento garantice el equilibrio económico de las expediciones adicionales que se impongan al concesionario del servicio interurbano.

En ningún caso la Consejería aprobará expediciones que sean incompatibles con los principios de organización y funcionamiento del sistema de transportes que se postulan en el artículo 1 de esta Ley.

i) Comunicada la resolución de ampliación del servicio interurbano, el Ayuntamiento pondrá fin al expediente municipal de ampliación. No acordada la ampliación del servicio interurbano, el Ayuntamiento podrá proseguir la tramitación del expediente de establecimiento o ampliación de servicios de transporte urbano.

2. Transcurridos seis meses desde la recepción del proyecto municipal en la Consejería competente por razón de la materia sin que hubiese recaído resolución de la misma, cesará la suspensión a que se refiere el párrafo 1.b) de este artículo.

## SECCIÓN 2ª Municipios de más de 50.000 habitantes

### Artículo 5. Planes de explotación.

1. El establecimiento o ampliación de servicios urbanos, cuando afecten a servicios interurbanos previamente establecidos, en áreas de influencia en municipios de más de 50.000 habitantes, se coordinarán a través de los planes de explotación regulados en este capítulo.

2. Cuando existan razones de interés público que así lo aconsejen, y por orden de la Consejería competente, podrán incluirse otros municipios en el régimen propio de este capítulo.

### Artículo 6. Iniciativa municipal.

1. Los ayuntamientos, previamente al establecimiento o ampliación de los servicios urbanos de transporte público regular de uso general de viajeros, habrán de redactar un plan de explotación de servicios de transporte público, en adelante plan de explotación.

2. Las asociaciones de transportistas y demás agentes del sector del transporte que solicitaran el establecimiento o ampliación de servicios podrán redactar y proponer al Ayuntamiento, una vez admitido el plan de explotación. El Ayuntamiento, una vez admitido el plan de iniciativa particular, proseguirá su tramitación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 11 de esta Ley.

3. El Ayuntamiento redactor del plan de explotación podrá recabar de los ayuntamientos de su área de influencia la información necesaria relativa al transporte público.

4. De la iniciativa municipal respecto a la elaboración del plan de explotación deberá darse cuenta, en el plazo de diez días, a la Dirección General competente.

### Artículo 7. Documentación del plan de explotación.

Al plan de explotación habrá de acompañar, en todo caso, la siguiente documentación:

a) Estudio de la oferta y demanda del transporte público de viajeros, tanto regular como discrecional, en el término municipal y su área de influencia, a fin de justificar la insuficiencia del servicio existente para atender adecuadamente a las necesidades de los usuarios.

b) Relación de concesionarios lineales o zonales existentes de servicios regulares, así como de titulares de autorizaciones de transporte regular de uso especial.

c) Estudios de infraestructuras, obras públicas o privadas vinculadas a la prestación de los servicios de transporte público previstas en el plan de explotación.

d) Instrumentos de planeamiento urbanístico del espacio sobre el que va a desarrollarse el servicio de transporte.

e) Memoria sobre la financiación de los distintos servicios de transporte integrados en el plan de explotación.

### Artículo 8. Determinaciones vinculantes en la redacción del plan de explotación.

El órgano municipal competente ajustará la redacción del plan de explotación a lo dispuesto:

a) En la red de transportes de la Comunidad Autónoma.

b) En los instrumentos de ordenación urbana y territorial.

c) En los planes de infraestructuras.

d) En las normas locales de ordenación del tráfico.

e) En las normas estatales, autonómicas y locales sobre protección del medio ambiente, el paisaje y el patrimonio histórico-artístico.

### Artículo 9. Contenido del plan.

El plan de explotación habrá de contener:

a) Nuevos itinerarios, calendarios, horarios y expediciones de transporte colectivo urbano o, en su caso, ampliación de los existentes.

b) Determinación de los recorridos coincidentes, total o parcialmente, con los de concesionarios de transporte interurbano.

c) Medidas de coordinación de los servicios urbanos con los interurbanos coincidentes.

d) En su caso, medidas de compensación económica en favor de los concesionarios de transporte interurbano coincidente, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10. Se entenderá por servicio coincidente aquél que, desarrollándose o no sobre un mismo itinerario, se destine a cubrir los mismos tráficos.

e) Medidas de financiación de los servicios coordinados.

f) Medidas de integración o coordinación de los servicios urbanos e interurbanos.

g) En su caso, módulos objetivos para la distribución de los ingresos por tarifas entre los distintos sujetos prestadores de los servicios de transporte.

h) Programa de ejecución del plan de explotación con arreglo a los instrumentos de planeamiento urbanístico de aplicación.

i) Programa de inspección coordinada de servicios.

j) Infraestructuras necesarias para la coordinación de servicios, tales como intercambiadores de transporte o aparcamientos disuasorios.

### Artículo 10. Compensación a los concesionarios.

1. Las medidas de compensación económica a que se refiere la letra d) del artículo 9 podrán consistir, entre otras, en las siguientes:

Participación en contratos de gestión interesada de los concesionarios de servicios interurbanos afectados por el establecimiento o ampliación de servicios urbanos.

Gestión de los nuevos servicios de transporte urbano, previstos en el plan de explotación, mediante concierto con el concesionario del servicio interurbano coincidente.

Participación del concesionario interurbano en sociedad municipal para la gestión de los servicios de transporte público municipal.

Integración de concesionarios interurbanos en cooperativas y posteriormente adjudicación directa de concesiones zonales programadas en el plan de explotación.

Preferencia del concesionario interurbano coincidente en el otorgamiento de las concesiones de servicio municipal incluidas en el plan de explotación.

Cualesquiera otras que garanticen el cumplimiento de los fines y principios del artículo 3 de esta Ley.

2. Las medidas de compensación podrán ser objeto de convenio entre el Ayuntamiento y los concesionarios de servicios interurbanos. El Ayuntamiento incluirá el contenido del convenio en la redacción definitiva del plan, teniendo efectos vinculantes para los signatarios.

3. En aquellos supuestos en los cuales no se acuerde el establecimiento de las medidas de compensación reguladas en el punto primero de este artículo podrá procederse al rescate de la concesión interurbana, o de la parte de la misma afectada que sea susceptible de segregación, por parte de la Comunidad Autónoma en beneficio y a cargo de los servicios municipales. Se entenderá que es posible el rescate parcial cuando éste no afecte sustancialmente al equilibrio económico del resto de la concesión.

#### Artículo 11. *Tramitación.*

1. Cuando el plan de explotación hubiese alcanzado el suficiente grado de detalle, el Ayuntamiento acordará, en un solo acto de impulso:

a) El anuncio en el «Diario Oficial de Galicia», así como en uno de los periódicos de mayor circulación en la provincia, de la exposición al público del proyecto del plan de explotación. La exposición pública se prolongará durante treinta días, en el horario que se fije en el anuncio público.

b) La notificación de la exposición pública del proyecto de plan, tanto a las asociaciones de empresarios de transporte de la provincia afectada como a los titulares de concesiones y autorizaciones de transporte regular de uso especial incluidos en su ámbito espacial.

c) La solicitud de informe a otros órganos u organizaciones jurídico-públicas que ejerzan competencias concurrentes con las del transporte público. En todo caso, el Ayuntamiento recabará informe de la Diputación o diputaciones provinciales afectadas, de la Consejería o consejerías competentes en materia de transportes, urbanismo, obras públicas y medio ambiente y del Consejo Gallego de Transportes.

El informe a que se refiere el presente párrafo será vinculante, salvo el del Consejo Gallego de Transportes, y habrá de emitirse en el plazo de dos meses, a contar desde la recepción de la solicitud, y transcurrido el mismo sin su emisión se entenderá que éste es favorable.

2. Los informes de los órganos administrativos mencionados se limitarán al ámbito competencial que tienen atribuido y propondrán con detalle las modificaciones necesarias en el plan, a fin de que éste sea compatible con el ejercicio de las competencias que tengan atribuidas.

3. El Ayuntamiento considerará la compatibilidad entre las propuestas de modificación recibidas y la redacción originaria del plan de explotación. Si las propuestas de modificación de otros órganos administrativos fueran incompatibles con el texto del plan, el Ayuntamiento iniciará la redacción de un nuevo plan, que necesariamente incluirá las propuestas de los mencionados infor-

mes. Cuando la disconformidad entre los informes de otros órganos administrativos y el texto inicial del plan no sea esencial, el Ayuntamiento modificará directamente el plan de explotación en lo que sea necesario.

4. Aprobado inicialmente el plan de explotación por el Pleno del Ayuntamiento, se elevará a la Consejería competente por razón de la materia, para su aprobación definitiva.

#### Artículo 12. *Aprobación definitiva.*

1. La Consejería competente sólo podrá denegar la aprobación definitiva del plan de explotación en los siguientes casos:

a) Defectos en la tramitación del plan. Cuando los defectos sean subsanables, la Consejería competente devolverá el plan al Ayuntamiento, detallando los trámites que deben ser cumplidos. Si concurriera junto a un defecto subsanable de procedimiento alguna otra causa de desaprobación mencionada en este artículo, la Consejería ordenará la devolución del plan al Ayuntamiento para nueva redacción. Si sólo concurrieran defectos subsanables de tramitación, la Consejería competente, una vez subsanados los defectos por el Ayuntamiento, aprobará preceptivamente el plan, al no ser que, como consecuencia directa de la subsanación de trámite, resulte que el plan presenta otra causa de desaprobación. Cuando los defectos de tramitación no fueran subsanables, la Consejería competente denegará la aprobación del plan.

b) Incompatibilidad del plan de explotación con los planes o normas a que se refiere el artículo 8, o con los informes vinculantes enumerados en el artículo 11.1, letra c).

c) Vulneración del equilibrio financiero de las concesiones de servicios interurbanos incluidas en el plan de explotación o sacrificio desproporcionado del interés económico de los titulares de autorizaciones de transporte regular de uso especial, en el ámbito especial coordinado por el plan de explotación.

2. Los proyectos municipales de infraestructuras de transporte incluidas en el plan de explotación sólo vincularán a la Consejería competente, en los términos del artículo anterior, en cuanto a su ubicación. La vinculación de la Consejería competente comprenderá también el proyecto concreto de infraestructuras cuando en el propio plan de explotación se contemple la financiación municipal de las obras. Aprobado el plan de explotación, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística habrán de calificar el espacio ocupado por las obras de infraestructura como sistema general de transportes y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de la Junta sobre ordenación de los transportes interurbanos y coordinación con los transportes urbanos.

#### Artículo 13. *Actos de ejecución.*

Aprobado el plan de explotación, cada Administración dictará las resoluciones necesarias para su ejecución, en el ámbito de su competencia, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14.2 de esta Ley.

#### Artículo 14. *Eficacia concentrada.*

1. Cuando el plan de explotación incluyera un convenio entre Ayuntamiento y concesionarios, según lo previsto en el artículo 10.2 de esta Ley, la resolución

favorable de la Consejería competente conllevará la modificación o novación de las concesiones de servicios interurbanos incluidas en el convenio.

2. Las obras de infraestructuras incluidas en el plan de explotación tienen el carácter de obras públicas de interés general. Su ejecución no estará sometida a previa autorización de la Junta o licencia municipal, siempre que el proyecto de obras quede suficientemente definido en el plan de explotación aprobado.

#### Artículo 15. *Silencio administrativo.*

1. La Consejería resolverá sobre la aprobación del plan de explotación en el plazo de siete meses desde la entrada del mismo en el Registro de la Consejería. Transcurrido este plazo, el Ayuntamiento podrá iniciar el procedimiento para el establecimiento o ampliación de servicios urbanos de transporte colectivo, sin necesidad de seguir el procedimiento establecido en el artículo 6 de la presente Ley.

2. La resolución favorable o desfavorable, una vez transcurrido el plazo del párrafo anterior e iniciado el procedimiento municipal de creación o ampliación del servicio, suspenderá éste, pero serán a cargo de la Consejería todos los gastos originados al Ayuntamiento o concesionarios como consecuencia del procedimiento iniciado.

La aprobación o denegación tardía de la Consejería no paralizará el procedimiento de otorgamiento de concesiones de transporte, una vez publicada la convocatoria.

#### Artículo 16. *Medidas provisionales.*

1. Encontrándose en elaboración el plan de explotación, la Consejería competente por razón de la materia podrá adoptar, previa audiencia por el plazo de cinco días a los ayuntamientos y concesionarios afectados, las medidas provisionales necesarias para el cumplimiento de los fines del artículo 3 de esta Ley.

2. Las medidas provisionales podrán consistir en la ampliación de las concesiones de servicios interurbanos. Dicha ampliación estará condicionada resolutoriamente a la aprobación del plan de explotación.

### CAPÍTULO II

#### Iniciativa de la Junta

#### Artículo 17. *Modificación de servicios interurbanos.*

1. La Consejería competente por razón de la materia, previo trámite de audiencia al Ayuntamiento, podrá acordar la modificación de las condiciones de prestación de los servicios de transporte interurbano para atender a las necesidades de desplazamiento entre núcleos de población de un mismo término municipal, siempre que éstos no estuvieran atendidos por los servicios urbanos prestados por el Ayuntamiento, todo ello de conformidad con los principios y fines del artículo 3 de la presente Ley.

2. De acuerdo con lo establecido en el número anterior, e iniciado el expediente de modificación de servicios interurbanos, los municipios o mancomunidades de los mismos a que se refiere el servicio proyectado no podrán iniciar expedientes de ampliación o establecimiento de servicios urbanos colectivos para atender a los mismos tráficos durante el plazo de siete meses establecido en

el punto 5 de este artículo, salvo que en el trámite de audiencia establecido en el punto anterior el Ayuntamiento no acuerde hacerse cargo del servicio.

3. Una vez que el proyecto de servicio interurbano esté suficientemente definido, el Director general competente acordará, en un solo acto de impulso:

a) Recabar informe de los ayuntamientos a que se refiera el nuevo servicio interurbano. En el informe de los ayuntamientos se contendrán un mínimo de tres propuestas alternativas de itinerarios y paradas en el tramo de penetración del servicio interurbano sobre suelo urbano y urbanizable. Las propuestas municipales se redactarán de acuerdo con los fines y principios del artículo 3 de esta Ley. Transcurridos tres meses sin que se hubiesen formulado dichas propuestas, se continuará la tramitación del expediente.

b) Recabar informe, en todo caso, de la Diputación o diputaciones provinciales afectadas, de la Dirección General de Urbanismo y Calidad Medioambiental, de la Dirección General de Obras Públicas y del Consejo Gallego de Transportes, que habrá de ser emitido en el plazo de dos meses.

c) Publicar el proyecto de modificación de servicios de transporte en el «Diario Oficial de Galicia», así como en uno de los periódicos de mayor circulación en la provincia. A partir de la publicación se abrirá un plazo de treinta días naturales de exposición pública y alegaciones al proyecto de la Junta.

d) Notificar el proyecto de modificación de servicios tanto a las federaciones y asociaciones de empresarios del transporte como a los titulares de concesiones de transporte interurbano o urbano de la misma área que el servicio proyectado, así como a los titulares de autorizaciones de transporte regular de uso especial.

4. La resolución favorable del consejero competente a la modificación del servicio incluirá, en todo caso, itinerario y paradas en el suelo urbano y urbanizable y de núcleos rurales regulados en la legislación del suelo de Galicia, de acuerdo con una de las tres propuestas detalladas en los distintos informes municipales, siempre que éstas se hubiesen formulado en el plazo previsto en el apartado 3.a) de este artículo, así como medidas de garantía del equilibrio económico de los servicios concesionales directamente afectados y del contenido patrimonial de las autorizaciones de transporte regular de uso especial.

5. Transcurridos siete meses desde la fecha de iniciación del expediente de modificación de servicios interurbanos sin que hubiese recaído resolución expresa, el Ayuntamiento podrá proceder a la iniciación de expedientes de establecimiento o ampliación de servicios municipales para atender a los mismos tráficos. A los efectos de este plazo no se computará el tiempo que utilice el Ayuntamiento en la emisión de las propuestas a que se refiere el párrafo 3.a) de este artículo.

#### Artículo 18. *Mejora de la penetración urbana.*

La Consejería competente podrá acordar la mejora de la penetración de los servicios interurbanos en suelo urbano o urbanizable, de acuerdo con el siguiente procedimiento:

a) El Director general competente requerirá del Ayuntamiento una propuesta de mejora de la penetración del servicio interurbano, con al menos tres soluciones alternativas. Emitida la propuesta municipal, y siempre que ésta sea adecuada a los fines del artículo 3 de esta Ley, el Director general competente propondrá al Consejero la modificación de las concesiones

interurbanas de acuerdo con una de las tres soluciones de mejora de penetración propuestas por el Ayuntamiento.

b) Transcurridos tres meses desde el requerimiento de la Dirección General competente sin que se hubiese emitido la propuesta municipal, ésta podrá proponer al Ayuntamiento un proyecto de mejora de la penetración urbana, con al menos tres posibilidades alternativas, todas ellas redactadas con arreglo a los fines y principios del artículo 3 de esta Ley. El Ayuntamiento podrá optar por cualquiera de las tres posibilidades alternativas. Realizada la elección, la Consejería competente podrá acordar la modificación de las concesiones interurbanas, de acuerdo con la opción escogida por el Ayuntamiento.

c) Transcurridos veinte días desde la fecha de registro municipal de la propuesta de la Consejería competente sin que el Ayuntamiento se hubiese pronunciado por alguna de las alternativas, ésta podrá acordar la mejora de la penetración urbana de los servicios interurbanos de acuerdo con cualquiera de las soluciones alternativas previamente sometidas a la elección del Ayuntamiento.

## TÍTULO II

### De la coordinación de los servicios de transporte discrecional en autotaxi

#### CAPÍTULO ÚNICO

#### Disposiciones generales

##### Artículo 19. *Autorizaciones interurbanas.*

1. Cuando la demanda de transporte interurbano desde puntos o infraestructuras tales como hospitales, estaciones, puertos, aeropuertos, ferias o mercados no esté suficientemente cubierta con las licencias de autotaxi del municipio en donde se localizan los focos de generación del transporte, el ajuste de la oferta a la demanda se regirá por las siguientes reglas:

a) Constatada en un municipio la insuficiente oferta del transporte interurbano en autotaxi, la Consejería competente requerirá al Ayuntamiento para que incremente el número de licencias municipales de autotaxi. La constatación a que se refiere este párrafo resultará de expediente administrativo iniciado de oficio e instruido por la Dirección General competente, con informe del Ayuntamiento afectado y audiencia de las asociaciones locales de autotaxi. La Consejería comunicará al Ayuntamiento el número preciso de licencias que serían necesarias para atender a la insuficiente oferta de transporte interurbano en autotaxi que resulte del expediente.

b) Transcurridos tres meses desde el requerimiento de la Consejería competente, o rechazado expresamente el mismo por el Ayuntamiento, la Consejería podrá acordar el otorgamiento de autorizaciones de transporte interurbano en autotaxi, con inicio del servicio en los puntos de generación de transporte.

c) Las autorizaciones de transporte interurbano en autotaxi, a que se refiere el párrafo anterior, se otorgarán bajo condición resolutoria supedita a que se produzca un reequilibrio entre la oferta y la demanda de transporte desde los puntos e infraestructuras a que hace referencia este número. La constatación de la adecuación entre oferta y demanda resultará de expediente administrativo, no antes de transcurridos dos años desde la resolución del expediente regulado en la letra a) de este número. Las mismas autorizaciones de transporte interurbano podrán otorgarse sometidas a reserva de revocación.

2. En los supuestos en que los servicios se originen en alguno de los centros a que se refiere el número anterior, y siempre que se encuentren situados en más de un término municipal, la regulación del servicio de autotaxis, en lo que afecta exclusivamente a este supuesto, corresponderá a la Dirección General competente, aplicándose en todo caso el régimen tarifario de los servicios interurbanos.

##### Artículo 20. *Servicios interurbanos excepcionales.*

1. Excepcionalmente, los titulares de autorizaciones interurbanas de autotaxi podrán iniciar un servicio de transporte en municipio distinto del propio cuando concurren las siguientes circunstancias: Que el contrato para la prestación del servicio tenga lugar en el ayuntamiento que otorgó la licencia y que el servicio de transporte tenga destino final en el ayuntamiento que otorgó la licencia.

2. Se entenderá por lugar del contrato aquél en donde el transportista reciba la oferta.

3. El contrato de transporte se convendrá con el usuario del servicio o con mandatario verbal del mismo.

4. La escritura es requisito de forma esencial del contrato. La Consejería competente aprobará el modelo oficial del contrato, en donde constarán necesariamente las partes contratantes, precisando si el usuario contrata en nombre propio o por medio de mandatario; el lugar, fecha y hora de la contratación; la hora previsible para el inicio del servicio contratado; y los puntos de inicio y destino del servicio.

5. Cuando el contrato se formalice por mandatario verbal, el usuario dejará constancia escrita de la existencia del mandato antes del inicio del servicio de transporte.

6. El contrato de transporte, que habrá de llevarse en lugar visible del vehículo durante el servicio, estará a disposición de la Inspección de Transportes en cualquier momento de la prestación del citado servicio.

7. Terminado el servicio, el titular de la licencia de autotaxi remitirá copia del contrato al Servicio Provincial de Transportes competente.

8. La recogida de viajeros fuera del ámbito espacial de la licencia de autotaxi, con incumplimiento de lo dispuesto en este artículo, constituirá infracción administrativa muy grave, que será sancionada de acuerdo con la legislación vigente en materia de transportes. Cuando la denuncia de infracción por particulares esté acompañada de solicitud de iniciación de expediente sancionador deberá comunicarse al denunciante la iniciación o no del procedimiento. De la imposición de la sanción se dará cuenta al Ayuntamiento que otorgó la licencia. En todo lo no previsto en este artículo, la imposición de la sanción se regirá por los principios y reglas del procedimiento administrativo sancionador establecido en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, y en su Reglamento de ejecución aprobado por el Real Decreto 1211/1990, así como en lo establecido en el Título IX de la Ley estatal común 30/1992, de 26 de noviembre.

9. La acumulación de tres o más infracciones en el período de doce meses determinará la caducidad de la autorización de transporte interurbano, siempre que las sanciones sean definitivas en vía administrativa, y previa declaración expresa de la Dirección General competente. En el procedimiento de declaración de caducidad de la autorización de transporte interurbano se respetarán, en todo caso, las garantías procedimentales del titular de la autorización de transporte interurbano contempladas en el título VI de la Ley estatal común 30/1992, de 26 de noviembre.

10. La Dirección General competente, para garantizar la armónica coordinación de los servicios de autotaxis, podrá establecer limitaciones a la posibilidad de la contratación previa para iniciar el servicio fuera del término municipal en donde esté residenciada la tarjeta del vehículo.

Dichas limitaciones se determinarán con carácter general, para toda Galicia, previo informe de la Sección de Transporte Público de Viajeros en vehículos de menos de nueve plazas, incluido el conductor, del Comité Gallego de Transportes.

#### Artículo 21. *Unificación de tarifas.*

1. Toda resolución o convenio para la creación de un área territorial de prestación conjunta incluirá necesariamente la unificación de tarifas para los servicios que se inicien en los puntos de generación de transporte a que se refiere el artículo 19 de esta Ley.

2. Los órganos que, con anterioridad a la aprobación de esta Ley, establecieron o convinieron la creación de una área territorial de prestación conjunta unificarán las tarifas a que se refiere el párrafo primero en el plazo de tres meses desde la publicación de la presente Ley. Transcurrido este plazo, y mientras no tenga lugar la decisión o el convenio de unificación tarifaria, se entenderá por tarifa unificada la más baja de entre las existentes para cada clase de servicio en los distintos municipios de la misma área.

#### Artículo 22. *Servicio nocturno.*

1. Corresponde a cada Ayuntamiento asegurar la prestación de servicios de transporte nocturno interurbano en autotaxi.

2. Constatada la insuficiencia de servicios nocturnos interurbanos en un determinado municipio, la Consejería competente, mediante el correspondiente expediente administrativo, requerirá al Ayuntamiento para el cumplimiento de la obligación enunciada en el párrafo primero.

3. Transcurridos tres meses desde la recepción del requerimiento, la Consejería competente podrá acordar que los servicios nocturnos sean prestados por los autotaxis de los municipios limítrofes o más próximos, cuando los primeros no permitieran garantizar su prestación. Estas autorizaciones podrán otorgarse bajo condición resolutoria o sometidas a reserva de revocación.

#### Disposición adicional.

Lo dispuesto en el título primero de la presente Ley, en lo referente al establecimiento o ampliación de servicios urbanos colectivos, será de aplicación además de a los municipios a cualquier entidad local, con competencias en materia de transportes, constituida con anterioridad o posterioridad a la aprobación de esta Ley.

#### Disposición transitoria.

Lo dispuesto en la presente Ley será inmediatamente de aplicación a todos los procedimientos de ampliación o establecimiento de servicios urbanos que se encuentren en tramitación a la entrada en vigor de la presente Ley.

#### Disposición final primera.

Se faculta al Consejo de la Junta para que dicte cuantas normas sean precisas para el desarrollo de la presente Ley.

#### Disposición final segunda.

La presente Ley entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el «Diario Oficial de Galicia».

Santiago de Compostela, 9 de julio de 1996.

MANUEL FRAGA IRIBARNE,  
Presidente

(Publicada en el «Diario Oficial de Galicia», número 141, de 18 de julio de 1996)

### 19262 LEY 7/1996, de 10 de julio, de desarrollo comarcal.

I

La actividad desarrollada por la Junta de Galicia en el ámbito de la planificación comarcal durante los últimos años se ha plasmado en el diseño y aplicación de un modelo experimental de desarrollo local, denominado Plan de desarrollo comarcal, que tuvo su origen en el acuerdo del Consejo de la Junta de 19 de diciembre de 1990, en el cual se regulaban de una forma inicial los instrumentos y procedimientos necesarios para articular dicho modelo y se designaban cuatro comarcas piloto.

La aplicación del plan a estas primeras comarcas piloto ha permitido avanzar de forma gradual en el diseño del modelo. Así, a esta fase inicial han ido sumándose otras, en las que se incrementaron las comarcas piloto hasta veinte y en las que fueron introducidas diversas innovaciones, como el diseño de nuevos mecanismos y procedimientos, los sistemas de participación ciudadana y social o la creación de las fundaciones para el desarrollo de las comarcas.

Llegados a este punto, y una vez que el plan está consolidado, tanto en su estructura como en su inserción social, se hace necesaria una ley que regule definitivamente lo que hasta ahora era un modelo experimental de planificación e intervención en el territorio.

## II

La corrección de los desequilibrios territoriales constituye, de hecho, una preocupación común, siendo numerosos los textos normativos que recogen este principio como uno de los objetivos prioritarios.

Como es sabido, muchas comarcas se caracterizan por su bajo nivel de renta, escasa dotación infraestructural, baja cualificación de mano de obra, baja productividad sectorial y, en muchos casos, una fuerte dependencia de un único sector productivo, y su alejamiento de los principales mercados, que incide en un escaso aprovechamiento de sus recursos endógenos. Por el contrario, las áreas más desarrolladas concentran el poder decisorio, la información y la capacidad de innovación tecnológica, a la vez que presentan la máxima accesibilidad.

En consecuencia, la dinámica interna del sistema territorial no asegura por sí misma la corrección de los desequilibrios espaciales y demanda la necesidad de adoptar un modelo de intervención en el territorio que, desde los centros activos, genere los impulsos necesarios para dinamizar el potencial endógeno de dichas áreas. La