

FIRMADO DIGITALMENTE POR:

Nombre IGNACIO MARIA ARRIOLA LOPEZ

PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A lo largo de la historia, la movilidad se ha encontrado indisolublemente ligada a la libertad de las personas y al progreso de las sociedades. Es un hecho constatable que la facilidad para desplazarse de un sitio a otro ha permitido a los seres humanos intercambiar cosas y, sobre todo, experiencias del alma.

Compartir entre distintos los entornos, culturas, mercados y modelos de organización social propios ha contribuido sin duda alguna al enriquecimiento de nuestras sociedades, a su evolución hacia la modernidad y a la conquista de la democracia y de los nuevos derechos y libertades de las personas. En los vagones y en las bodegas de los barcos que transportaban hierro y minerales para alimentar la naciente industria de la revolución industrial también viajaban de manera clandestina las nuevas ideas de la ilustración y la sed de libertad de las personas. En efecto, desde el surgimiento del ferrocarril y de otros medios de locomoción en el siglo XIX, el desarrollo de las sociedades occidentales se ha multiplicado de manera exponencial y ha posibilitado que las antiguas y anquilosadas sociedades feudales, homogéneas, autárquicas e integradas de súbditos condenados a su destino se convirtieran en sociedades más abiertas, más ricas, más democráticas y de ciudadanos libres y más dueños de su destino.

La explosión de cambio que experimentaba Europa de la mano de una mayor movilidad, pasó sin embargo de una manera más atenuada en España y Euskadi. Ello vino motivado precisamente, por la menor movilidad y a la menor intensidad de intercambio con la Europa de vanguardia de entonces, unos intercambios que se encontraban en su paso a la península ibérica frente al muro natural que constituyen los Pirineos, y en el caso de muchas áreas de Euskadi, también a su accidentada orografía. Lo anterior explica los ingentes esfuerzos que las sociedades vasca y española han hecho y siguen haciendo para alcanzar los niveles de desarrollo económico pero también social, cultural y político de las sociedades europeas más avanzadas.

Si bien la movilidad ha constituido y constituye un dinamizador innegable de cambio y de progreso de nuestras sociedades y de nuestra economía, hoy en día sabemos que un crecimiento descontrolado y errático de la misma puede acarrear numerosos problemas que afectan directamente a nuestra calidad de vida y ponen en riesgo el desarrollo futuro. De esta manera, se puede concluir que el impacto creciente que el actual modelo de movilidad de personas y mercancías tiene sobre el consumo energético, la emisión de gases de efecto invernadero (GEIS) y otros compuestos que agudizan la contaminación atmosférica, los siniestros y accidentes, la ocupación de espacio público, las congestiones y la salud, resultan insostenibles.

Por lo tanto, la sociedad de nuestro siglo se enfrenta al desafío de lograr el desacoplamiento entre el crecimiento económico y de la movilidad por un lado y, el aumento exponencial de los costes externos

o daños colaterales que una movilidad insana genera. Dicho de otro modo, el reto que se suscita en materia de transportes se puede resumir en cómo lograr una movilidad que impulse el crecimiento económico y la competitividad de una economía manteniendo e incrementando nuestro bienestar sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus necesidades y aspiraciones.

La sostenibilidad que debe caracterizar el modelo de movilidad futura de Euskadi debe abordarse además desde todas sus dimensiones, es decir desde un enfoque medioambiental pero también económico y social. Asimismo, el desarrollo tecnológico e implantación de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) debe convertirse en un aliado imprescindible de una movilidad ordenada además de constituir una oportunidad para el sector empresarial vasco. Todas estas perspectivas están estrechamente interrelacionadas constituyendo las distintas caras de una misma realidad, lo cual no obsta para que sean identificadas y tratadas de manera individualizada.

Sostenibilidad ambiental en el sentido de que los desplazamientos de personas y mercancías no menoscaben el medioambiente o, lo hagan únicamente en la medida y con el alcance estrictamente necesario. Se calcula que aproximadamente el 25% del total de gases de efecto invernadero tienen su origen en el sector del transporte. Ello implica además en muchas ocasiones, un elevado consumo y coste energético ineficiente. En este sentido, lograr una movilidad más sostenible es uno de los objetivos de las políticas y estrategias multidisciplinares que se están adoptando en la lucha contra el cambio climático en Euskadi. El modelo de movilidad que ha de implantarse si queremos garantizar la sostenibilidad, debe depender en menor medida de los combustibles fósiles y, en la medida de lo posible, de modos de transporte motorizados.

Un modelo de movilidad inapropiado o de espaldas a los costes externos conlleva además de los perjuicios a la atmósfera, otra serie de costes externos o perjuicios a la sociedad como son la contaminación acústica, la ocupación desproporcionada del espacio público, un incremento de la siniestralidad, el menoscabo sobre el paisaje, la congestión de las redes de transporte y los efectos perniciosos sobre la salud entre otros. Todos estos impactos pueden ser minimizados o incluso en algunos casos, erradicados a partir de un modelo de movilidad adecuado que se ajuste y tenga en consideración las afecciones que una movilidad inadecuada puede generar en su entorno.

Sostenibilidad social en cuanto que nuestro modelo de movilidad debe contribuir a la consecución de una mayor cohesión y vertebración social y territorial de Euskadi, de tal manera que se garantice la accesibilidad universal y equitativa de cualquier individuo, sobre todo de aquellas personas pertenecientes a los grupos más vulnerables, desfavorecidos o que merecen una especial protección. Ello va a ser posible a través de servicios públicos de transporte colectivo adecuados y accesibles, accesibilidad tanto física de tal suerte que el transporte no se convierta en un entorno discapacitante, como económica a través de una política tarifaria que lo haga asequible a las rentas más bajas. Y ello, en tanto que la movilidad es, por una parte, la materialización de la libertad de desplazamiento y, por otra, un instrumento para garantizar la igualdad de oportunidades.

Y, por último y no por ello menos importante, sostenibilidad económica. Por movilidad sostenible en su dimensión económica queremos referirnos a dos cuestiones que se encuentran íntimamente vinculadas. Por un lado, lo que se ha venido en denominar la internalización de los costes externos del transporte que implica valorar en la determinación del precio de los desplazamientos, el coste de las afecciones o externalidades que para la sociedad conlleva el transporte. Un coste que además podrá

ser variable a tenor de las variables de espacio y tiempo en que se aplique. Este coste real deberá servir como factor disuasorio para que se elijan los modos y los desplazamientos más sostenibles y, como fuente de ingresos para compensar los daños generados y financiar en su caso, los modos y desplazamientos más sostenibles.

Por otro lado, la sostenibilidad económica exige que las inversiones en infraestructuras y servicios de transporte se rijan por principios de eficiencia y economía. Ello supone que con carácter previo a cualquier decisión inversora, se realice una evaluación que analice objetivamente los costes, incluyendo los costes de oportunidad y, los beneficios sociales de las distintas alternativas así como, su previsible viabilidad económica futura. Asimismo, se deben explorar fórmulas adecuadas de financiación de las infraestructuras y servicios de transporte que, exploren adecuadamente la participación privada. Además, la oferta de transporte público debe ser eficiente en cuanto al servicio prestado, evitando duplicidades y solapamientos que suelen desembocar en un mayor déficit público y en una asignación ineficiente de los recursos. Por último, es importante destacar la corresponsabilidad que, idealmente, debe implantarse para que los beneficiarios de inversiones públicas en infraestructuras y servicios de transporte puedan contribuir en las cargas del coste al erario público.

Una pieza clave para conseguir alcanzar una movilidad sostenible en Euskadi pasa porque el ferrocarril sea un modo de transporte que gane protagonismo, tanto en el desplazamiento de las personas como de las mercancías. Ese reconocimiento no procede de nosotros, sino de la propia Unión Europea cuando, ya en el año 2001, con ocasión de la elaboración del Libro Blanco en materia de transportes, la Comisión Europea reconoció que el transporte ferroviario es, además del modo de transporte más sostenible, estratégico para el éxito del reequilibrio modal. Una opinión que ha revalidado recientemente cuando la propia Comisión ha fijado a los estados miembros la meta de que, en el año 2050, *"el 50 % de todo el transporte de media distancia de pasajeros y mercancías debe transferirse de la carretera al ferrocarril"*.

Si bien en la realidad del transporte en Euskadi el ferrocarril dista mucho, salvo en determinadas comarcas, de ser un modo de transporte clave para la movilidad de personas y mercancías, los poderes públicos vascos han de realizar un esfuerzo para que consiga convertirse en un modo de transporte estratégico dentro de nuestro esquema de movilidad. Ese esfuerzo se ve respaldado desde esta norma, que institucionaliza como uno de los objetivos a alcanzar por la sociedad vasca el reconocimiento a las redes ferroviarias, métricas y tranviarias como eje estructurante de la oferta del transporte público, cuya satisfacción se pretende conseguir obligando a las Administraciones Públicas competentes en materia de movilidad a planificar la movilidad, desde su origen, definiendo las infraestructuras y servicios ferroviarios.

Esta Ley trata por lo tanto, de configurar la hoja de ruta de un largo proceso gradual de implantación de un modelo de movilidad más sostenible. Pretende ser el instrumento que sistematice, desde una perspectiva integral y de fines compartidos, todas las aportaciones e iniciativas que desde distintos ámbitos sociales e institucionales se están haciendo actualmente y se puedan llevar a cabo en el futuro. En este sentido, la Ley confiere a las políticas de movilidad una nítida vocación transversal y parte de la colaboración de los múltiples actores público-privados implicados en este empeño común y de la indispensable concienciación y participación de la ciudadanía.

La Ley se divide en esta exposición de motivos, tres capítulos en los que se encuentran sistematizados dieciséis preceptos, cinco disposiciones adicionales, una disposición transitoria y seis disposiciones finales.

El capítulo I contiene las disposiciones generales, entre las cuales se encuentra, con carácter general, el acervo de principios en materia de movilidad sostenible que han de observarse por todas las Administraciones Públicas vascas a la hora de ejercitar sus competencias con incidencia en la accesibilidad y, con carácter especial, los objetivos generales a alcanzar con las políticas de movilidad sostenible. Muchos de los principios generales y objetivos de la Ley abordan y se refieren a la oferta de la movilidad pero de la misma manera, a la demanda de movilidad, un aspecto el de la demanda que ha ocupado un segundo plano en las políticas de transportes tradicionales y que, esta Ley debe contribuir a superar. Se realizan asimismo una serie de definiciones necesarias para homogeneizar la terminología a emplear por todos los poderes públicos vascos en el ejercicio de sus respectivas competencias en materia de movilidad. Esta definición además tiene una notable intencionalidad pedagógica a la hora de introducir a través de las palabras y de los conceptos nuevas prioridades y categorías mentales.

Este capítulo establece asimismo el régimen competencial en materia de políticas de movilidad sostenible, el cual respeta el reparto de competencias realizado en la Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos, en la Ley estatal 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, y en la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera, adecuándolo a la realidad del fenómeno de la movilidad y preservando en todo caso las competencias tanto de las instituciones comunes de la Comunidad Autónoma, como de los Territorios Históricos y de los Municipios. Asimismo, contempla la posibilidad de que los municipios y los entes locales colaboren y puedan elaborar y ejecutar políticas de movilidad conjuntamente a través de las fórmulas jurídicas vigentes.

Finalmente, el capítulo I establece los órganos de gestión en el establecimiento del nuevo modelo de movilidad sostenible en Euskadi.

El capítulo II configura los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible en los diversos niveles institucionales y empresariales a través de los cuales se articularán las políticas de movilidad sostenible oportunas para alcanzar en Euskadi los objetivos generales institucionalizados en esta Ley. Esta configuración se realiza desde la simplicidad y la integración con otros instrumentos planificadores con los que está íntimamente vinculada. La piedra angular del referido sistema de planes lo configura el Plan de Movilidad Sostenible del País Vasco, que concreta los objetivos a alcanzar en un periodo y que vertebrará la movilidad de todo Euskadi a partir, entre otros elementos, de la red ferroviaria como eje estructurante de la oferta de transporte, por las razones expuestas anteriormente. Partiendo de la base de dicho instrumento, se contemplan los planes de movilidad de cada uno de los Territorios Históricos, los planes de movilidad urbana y, por último, los planes de movilidad de los centros de actividad.

La planificación prevista que afecte a los actores privados y a la sociedad civil se realiza desde la concienciación, la promoción y el estímulo, propiciando inercias positivas para todas las partes y evitando con ello injerencias innecesarias en las esferas de decisión privadas de las personas y empresas y de autoorganización de una sociedad libre.

En este capítulo quedan sentados los fundamentos para que las Administraciones Públicas con competencia en materia de movilidad se doten de los instrumentos de evaluación y seguimiento que consideren oportunos para analizar el éxito y, en su caso, identificar las desviaciones en la aplicación de las políticas de movilidad planificadas y programadas. Y, con base en las conclusiones alcanzadas, adoptar las medidas necesarias para rectificar aquéllas en orden a conseguir alcanzar los objetivos establecidos. Como complemento de dicha fórmula de control, la norma reserva al Gobierno Vasco la competencia de efectuar el seguimiento y evaluación del cumplimiento de los planes de movilidad aprobados por las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El capítulo III de la Ley establece tanto el fundamento de la sostenibilidad económica de las políticas de movilidad como los instrumentos de financiación de éstas, de tal forma que se pone a disposición de las Administraciones Públicas vascas las herramientas necesarias para desarrollar y concretar las políticas de movilidad con ocasión de desarrollar sus competencias en materia de transporte. Asimismo se establece la figura del proyecto de incorporación al sistema de transporte como mecanismo necesario para que las personas promotoras de los nuevos asentamientos (tanto residenciales como económicos o dotacionales) se hagan responsables de los desplazamientos futuros que generen los mismos, internalizando el coste social de éstos para, de ese modo, evitar que sea la comunidad vasca en su conjunto quien tenga que responder de los mismos.

Entre las disposiciones adicionales de la Ley se contienen aquellas necesarias para alinear totalmente el ordenamiento jurídico autonómico en pos del cambio de modelo de movilidad en Euskadi.

Por su parte en la disposición transitoria se establecen unas fórmulas para que no se consoliden prácticas contrarias a la sostenibilidad de la movilidad, y en las disposiciones finales se contempla la posibilidad del Gobierno Vasco de desarrollar en vía reglamentaria las determinaciones contenidas en esta Ley.

En el procedimiento de elaboración de la presente Ley han sido consultados los principales agentes que representan a los sectores afectados por la aplicación de la norma, así como las Administraciones Públicas titulares de competencias concurrentes en materia de movilidad.

Con los objetivos expresados, respetando las determinaciones generales de movilidad sostenible institucionalizadas en la citada Ley estatal 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, y en el ejercicio de las competencias que en materia de planificación del transporte reconoce expresamente a la Administración de la Comunidad Autónoma Vasca el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía del País Vasco y en el artículo 10 de la Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos, en relación con el artículo 148.1.5 de la Constitución, se redacta esta Ley, con el fin de establecer el marco normativo común regulador de la movilidad sostenible en Euskadi.

En su virtud, a propuesta del Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, con el visto bueno de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, previa deliberación y aprobación del Consejo de Gobierno en su sesión celebrada el día de... de 2012

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto de la Ley.

1. La presente Ley tiene por objeto abordar la movilidad de Euskadi desde una perspectiva integral y sistemática, estableciendo para ello un marco normativo regulador de 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, tanto ambiental como económico-social, y la seguridad, así como dotando al ordenamiento jurídico autonómico de los instrumentos necesarios para que las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma alcancen aquéllos.

2. La presente Ley es de aplicación a la movilidad sostenible de personas y mercancías que se efectúa con los sistemas de transporte terrestre, en cualquiera de sus modos, en el ámbito territorial de Euskadi.

Artículo 2. Definiciones.

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

a) Accesibilidad: expresa en qué medida un determinado sistema de transporte permite alcanzar el destino deseado en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad de la forma más autónoma y rápida posible, y por otro, indica la mayor o menor dificultad de acceso a determinados colectivos de personas usuarias, bien por su movilidad reducida, por edad o por cualquier otra condición, al transporte público.

b) Área de influencia de una actividad: espacio geográfico polarizado por dicha actividad delimitado atendiendo a un modelo gravitacional que tome en cuenta los motivos que inducen a las personas a desplazarse hasta el establecimiento de aquélla.

c) Centro de actividad: establecimiento industrial, sanitario, educativo o terciario (comercial, ocio, etc.) explotado por una organización con o sin ánimo de lucro, así como los grandes equipamientos deportivos y los centros de naturaleza administrativa (delegaciones de Administraciones Públicas y de sus organismos, juzgados y tribunales, etc.), que genere el desplazamiento de un grupo significativo de personas (personas empleadas por ser su centro de trabajo y/o clientes/personas usuarias y/o proveedores) y/o mercancías.

d) Coste social del transporte: aquellas externalidades o conjunto de afecciones cuyo coste, el sistema de transporte no integra en sus precios de funcionamiento para sus usuarias y usuarios, 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 y ocupación del espacio público y utilización de la infraestructura, 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, el paisaje y la biodiversidad.

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

- f) Indicador de movilidad: índices que permiten la evaluación del estado de la movilidad y, que podrán medir en particular, el grado de sostenibilidad de los diversos modos de transporte y vehículos, políticas, actuaciones e inversiones en materia de transportes e infraestructuras de transporte. Los indicadores, definidos en los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible, estarán relacionados dependiendo del objeto de evaluación, con las siguientes cuestiones: accesibilidad; modos alternativos; impacto ambiental y territorial; emisiones de gases de efecto invernadero; congestión; impacto sonoro; seguridad; costes sociales y eficiencia de los sistemas; capacidad, oferta y demanda; calidad del servicio; consumo energético; intermodalidad; y, en su caso, ratios de rentabilidad social y déficit público de financiación tanto de nuevas infraestructuras de transporte como de los servicios públicos.
- g) Intermodalidad: base que permite realizar los trayectos puerta a puerta con autonomía y comodidad, utilizando diferentes modos de transporte (públicos, privados).
- h) Modo de transporte: cada uno de los diferentes medios de transporte disponibles.
- i) Movilidad: conjunto de procesos y acciones orientados a desplazar personas y mercancías en el territorio para acceder a las actividades y servicios.
- j) Movilidad sostenible: conjunto de procesos y acciones orientados a desplazar personas y mercancías en el territorio para acceder a las actividades y servicios, con un coste económico razonable de una manera eficiente y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas y que propicia la cohesión social.
- k) Sistema tarifario integrado: conjunto de precios que tienen los distintos tipos de títulos de viaje en modos de transporte público configurado de manera integrada para fomentar el uso de estos modos frente a otros menos sostenibles y aún así absorber una parte significativa del coste social de dichos modos de transporte.
- l) Sistemas de transporte inteligente: sistemas en los que se aplican tecnologías de la información y las comunicaciones en el ámbito del transporte, incluidas las infraestructuras, vehículos y personas usuarias y, en la gestión del tráfico y de la movilidad, así como para los interfaces con otros modos de transporte.
- m) Sostenibilidad: conjunto de directrices y pautas 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. En este sentido, la sostenibilidad tiene una dimensión ambiental y una dimensión económica y una dimensión social.
- n) Transporte colectivo: transporte conjunto de varias personas.
- ñ) Transporte público: servicio de transporte de personas y/o mercancías que se lleva a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.

- o) Transporte privado: servicio de transporte de personas y/o mercancías que se lleva a cabo por cuenta propia.
- p) Transporte terrestre: desplazamiento de personas y/o mercancías realizado:
- a pie.
 - en bicicleta, silla de ruedas u otros sistemas análogos que no se encuentren carrozados.
 - en vehículos automóviles que circulen sin camino de rodadura fijo y sin medios fijos de captación de energía por toda clase de vías terrestres, sean éstas tanto de carácter público como de carácter privado;
 - en ferrocarril, considerándose como tal aquellos transportes en los que los vehículos en los que se realizan circulan por un camino de rodadura fijo, que les sirve de sustentación y de guiado;
 - en funicular u otros medios de transporte por cable;

 - en otros medios en los que la tracción se haga por cable, y en los que no exista camino de rodadura fijo.
- q) Transporte vertical: desplazamiento de personas a través de un medio de transporte colectivo mediante elementos elevadores mecánicos.

Artículo 3. Principios generales y objetivos en materia de movilidad sostenible.

1. La actuación de las Administraciones Públicas vascas se ajustará a los siguientes principios generales:

- a) Reconocimiento del carácter esencial de las políticas de movilidad para el desarrollo y cohesión social, económica, medioambiental y territorial de Euskadi.
- b) Permitir el ejercicio efectivo del derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuada y segura, con el mínimo impacto ambiental y coste social posibles.
- c) Coordinación entre todas las Administraciones Públicas vascas con competencias concurrentes en materia de movilidad.
- d) Sensibilización y concienciación de la sociedad y las empresas vascas en sus hábitos de movilidad y en la necesidad de implantar un modelo de movilidad sostenible y, consecuentemente, la participación de la ciudadanía y otros actores públicos y privados en las decisiones que afecten a los aspectos de movilidad.
- e) Coordinación de las políticas de desarrollo urbano y territorial con las políticas de movilidad para que, a través de la proximidad y compacidad de los núcleos de población y centros de actividad, se minimice el número de desplazamientos y se acorte su longitud.
- f) Cumplimiento de los tratados internacionales vigentes relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental en lo que concierne a la movilidad y la adecuación a las políticas comunitarias en esta materia y a los estándares y clasificaciones que sobre los distintos modos, servicios, recursos y prioridades establezca en relación con la sostenibilidad.

2. Las Administraciones Públicas vascas, en el desarrollo de su política de impulso de la movilidad sostenible, persiguen la transformación continua y permanente del modelo de transporte a uno más sostenible en el que se fijan como objetivos que:

a) Se mejore el medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos y la eficiencia de la economía.

b) Se haga realidad, tras un proceso gradual, la internalización de todos los costes sociales sobre el precio del transporte privado, mediante un sistema de cargas y tarifas adecuado, de tal modo que el beneficiario de cada desplazamiento soporte en su integridad el coste del mismo y que, además, permita la transferencia de recursos a la financiación de los medios más sostenibles y con menor coste social.

c) Se garantice la financiación de los sistemas de transporte público.

d) Se fomenten los modos de transporte con menores costes sociales y la intermodalidad, y en particular, aquellos sistemas de transporte de bajo o nulo impacto, como los desplazamientos en bicicleta o a pie y, el transporte público de calidad.

e) Las redes ferroviarias, métricas y tranviarias constituyan el eje estructurante de la oferta del transporte público, siendo el transporte por carretera complementario a aquél y no cubriendo las demandas de transporte colectivo que se encuentren servidas por servicios ferroviarios, métricos o tranviarios.

f) Se racionalicen las inversiones en infraestructuras y servicios de transporte, de tal manera que el establecimiento de nuevos servicios e infraestructuras de transporte se adecue a criterios objetivos de economía y eficiencia, debiendo supeditarse la inversión a su viabilidad a partir de los correspondientes indicadores de movilidad, en particular en aspectos de los indicadores relacionados con el índice de cobertura del coste de los servicios de transporte público y con la existencia de un volumen de demanda acorde con los costes de inversión y mantenimiento, teniendo en cuenta, en todo caso, la existencia de modos alternativos de la debida calidad, precio y seguridad.

Artículo 4. Régimen competencial.

1. Las Administraciones Públicas vascas ejercerán sus competencias en materia de movilidad de conformidad con la siguiente atribución:

a) El Gobierno Vasco, a través del Departamento competente en materia de transporte, tendrá la competencia para la planificación general de la política de movilidad en el ámbito de Euskadi. Dicha competencia se instrumentalizará en el Plan de Movilidad del País Vasco.

Asimismo, le corresponderá a Gobierno Vasco la competencia de controlar y evaluar el cumplimiento de los instrumentos de planificación de la movilidad.

b) Las Diputaciones Forales tendrán la competencia para desarrollar el Plan de Movilidad del País Vasco en el ámbito interurbano de su respectivo territorio, en relación a las materias sobre las que ostenten competencias exclusivas, a través del correspondiente Plan de Movilidad del Territorio Histórico.

Asimismo, las Diputaciones Forales tendrán, dentro de su ámbito territorial de actuación, competencia para fomentar la elaboración de planes de movilidad por aquellos centros de actividad que no vengan obligados a hacerlo y para asistir técnicamente en la elaboración de planes de movilidad urbana a los Municipios que tengan obligación de hacerlo por presentar problemas de movilidad.

c) Los Ayuntamientos tendrán la competencia de planificación de la política de movilidad urbana a través del plan de movilidad urbana, con sujeción al Plan de Movilidad del País Vasco. En aquellos supuestos en los que varios Municipios colindantes entre sí consideren que, por sus circunstancias intrínsecas comparten un esquema de movilidad interdependiente y que, constituyen una unidad a los efectos de la definición de la política de movilidad urbana, podrán ejercitar su competencia de manera coordinada a través de las fórmulas de coordinación intermunicipal vigentes.

2. El desarrollo y concreción de las medidas de política de movilidad en cada uno de los modos será competencia de las Administraciones Públicas competentes en el respectivo modo de transporte.

3. El ejercicio de esas competencias se realizará de conformidad a los principios de coordinación, corresponsabilidad, eficacia y transparencia.

Artículo 5. Órganos de gestión.

Los órganos de gestión de la movilidad serán, en los términos contenidos en la normativa reguladora de los mismos, las diferentes Administraciones Públicas competentes en materia de transporte y movilidad, así como la Autoridad del Transporte de Euskadi a través de su comisión asesora en materia de movilidad y las Autoridades Territoriales del Transporte.

CAPÍTULO II INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

Artículo 6. Marco para la planificación de la movilidad sostenible.

1. Los instrumentos de planificación previstos en esta Ley constituyen la herramienta que posibilita un tratamiento sistemático, coherente e integral de todas las acciones dirigidas a la consecución de un modelo de movilidad sostenible. Los distintos planes deben concretar en un determinado ámbito territorial, la aplicación de los objetivos de movilidad de la presente Ley mediante el establecimiento de las actuaciones que se consideren oportunas para alcanzarlos.

2. Se establecen los instrumentos de planificación siguientes:

- a) El Plan de Movilidad del País Vasco.
- b) Los Planes de Movilidad de los Territorios Históricos.

- c) Los Planes de movilidad urbana.
- d) Los planes de movilidad de centros de actividad.

3. Las determinaciones de los instrumentos de planificación de la movilidad prevalecerán sobre las determinaciones de los instrumentos de ordenación del territorio, de ordenación urbanística, infraestructuras y transporte en todo lo relativo a la movilidad.

4. Las determinaciones del Plan de Movilidad del País Vasco deberán ser respetadas por todos los restantes planes de movilidad. Las contradicciones de los instrumentos de planificación de la movilidad con el Plan de Movilidad del País Vasco serán causa de nulidad de la parte o partes de los instrumentos de rango inferior que las contengan.

Artículo 7. El Plan de Movilidad del País Vasco.

1. El Plan de Movilidad del País Vasco constituye el marco de referencia para la consecución de una movilidad sostenible en la Comunidad Autónoma.

2. El ámbito geográfico de dicho instrumento de planificación de la movilidad es el territorio de Euskadi.

3. El Plan de Movilidad de País Vasco debe establecer el marco de la movilidad sostenible a partir de las determinaciones que sobre la ocupación de espacios y distribución de actividades y asentamiento humano contemplen las Directrices de Ordenación del Territorio y de las determinaciones que sobre los espacios aptos para servir de soporte a las grandes infraestructuras y la ubicación de los equipamientos de interés común contengan los Planes Territoriales Parciales.

4. Este instrumento de planificación incluirá las siguientes determinaciones:

- a. El diagnóstico de la situación actual y la proyección previsible de las variables de movilidad.
- b. Los objetivos concretos a lograr en materia de movilidad: en particular, se contemplarán objetivos en relación a emisiones de GEIS, índices de eficiencia energética, cobertura de explotación del transporte público, implantación de planes de movilidad por parte de los centros de actividad, grado de accesibilidad a las infraestructuras y transporte público, cuotas de movilidad de los distintos modos de transporte e implantación de los Sistemas de Transporte Inteligente.
- c. Las medidas generales a adoptar para la consecución de los objetivos establecidos en materia de movilidad. Y, en todo caso, las conducentes a la integración tarifaria, a la optimización de la oferta de transporte público y a las necesidades de intermodalidad e integración física de los distintos servicios públicos y modos de transporte.
- d. Los indicadores de movilidad.
- e. Los instrumentos de financiación de las medidas generales en materia de movilidad.

- f. Las directrices para la internalización gradual de los costes externos del transporte y para el reparto en su caso, del coste y cargas de las infraestructuras y servicios de transporte entre los beneficiarios de la revalorización que supone la conexión de espacios a las redes de transporte.
- g. Un plan de infraestructuras y servicios ferroviarios, con su correspondiente programa de inversiones y gasto. Dicho plan deberá contemplar además la gestión y mantenimiento de las actuales infraestructuras, medidas de fomento del ferrocarril tanto para el transporte de viajeros y mercancías como para su multimodalidad con otros modos de transporte, en particular con los puertos y las plataformas intermodales en el caso del transporte de mercancías. Asimismo establecerá las premisas para garantizar que efectivamente los servicios de transporte colectivos por carretera sean complementarios a los servicios y redes ferroviarias existentes o previstas, no cubriendo las demandas de transporte colectivo que se encuentren servidas por servicios ferroviarios, métricos o tranviarios.
- h. Las directrices y un código de buenas prácticas para la mejora del transporte colectivo, señalando, entre otras, las actuaciones prioritarias en plataformas reservadas para el transporte colectivo así como la definición de los carriles de alta ocupación.
- i. Una definición de centros de actividad a los efectos de delimitar el alcance del concepto para la aplicación de las políticas de movilidad, así como la descripción de los desarrollos urbanísticos y productivos con mayor potencial de afectar el sistema de movilidad a los efectos de la aplicación del artículo 15.
- j. Medidas de concienciación de nuevos hábitos de movilidad de la sociedad. Estas medidas deberán ser consensuadas con el resto de actores institucionales y representativos de sectores de la sociedad en el seno de la Autoridad de Transporte de Euskadi.
- k. Los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión.
- l. Un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales.
- m. Las siguientes recomendaciones, no vinculantes para el resto de Administraciones Públicas con competencias en materia de planificación de la movilidad, sobre:
1. El contenido de los planes de las vías ciclistas y peatonales interurbanas.
 2. Las pautas y los modelos tendentes a la uniformización de las normativas municipales en relación a la distribución urbana de mercancías; carga y descarga, tonelaje de camiones, horarios, pesos, tiempos etc. en función de la naturaleza y el tamaño de los municipios.
 5. El plazo de vigencia del Plan de Movilidad del País Vasco será de 10 años. Con carácter bienal, o previamente si así lo estableciera el Plan de Movilidad del País Vasco, se realizará un seguimiento de la consecución de los objetivos y la correspondiente revisión de sus determinaciones.
 6. La formulación y aprobación del Plan de Movilidad del País Vasco se ajustarán al siguiente procedimiento:

a. Corresponde al Gobierno Vasco, a través del Departamento titular de la competencia en materia de transporte, la iniciativa para la elaboración del Plan de Movilidad del País Vasco, así como, en su caso, para su revisión. A tal efecto, se encargará de dirigir y preparar el proyecto de Plan de Movilidad del País Vasco.

Durante el proceso de elaboración del proyecto de Plan de Movilidad del País Vasco se garantizará la coordinación de Gobierno Vasco con las Diputaciones Forales.

b. El Departamento titular de la competencia en materia de transporte aprobará inicialmente, mediante Orden, el proyecto de Plan de Movilidad del País Vasco y de las normas para aplicación de las determinaciones contenidas en aquél.

c. El acuerdo de aprobación inicial del Plan de Movilidad del País Vasco será publicado en el Boletín Oficial del País Vasco, y el texto íntegro de la misma, será remitido a la Delegación del Gobierno del Estado en la Comunidad Autónoma, a las Diputaciones Forales y a los Ayuntamientos a través de las Asociaciones de Municipios.

d. Desde el momento de la publicación del acuerdo de aprobación inicial en el Boletín Oficial del País Vasco quedará abierto un plazo común de audiencia y exposición pública de dos meses, dentro del cual las distintas Administraciones y Entidades Públicas y Privadas, además de los ciudadanos, podrán exponer cuantas observaciones y sugerencias estimen convenientes, quedando expuesta la documentación del Plan de Movilidad del País Vasco y de las normas para la aplicación de las determinaciones contenidas en aquél en el lugar que, al efecto, se señale en cada uno de los Territorios Históricos.

e. Concluido el plazo a que hace referencia el apartado anterior y a la vista del resultado del trámite de audiencia, se realizarán, en su caso, las modificaciones que procedieren, tras lo cual el Departamento del Gobierno Vasco competente en materia de transporte, previo informe de la Autoridad del Transporte de Euskadi, la Comisión del Ordenación del Territorio del País Vasco y de la Oficina Vasca de Cambio Climático, procederá a otorgar la aprobación provisional del Plan de Movilidad del País Vasco y de las normas para la aplicación de sus determinaciones, que elevará al Consejo de Gobierno para su aprobación definitiva.

f. La aprobación definitiva revestirá la forma de Decreto y será publicada en el Boletín Oficial del País Vasco, juntamente con las normas para aplicación de las determinaciones del Plan de Movilidad del País Vasco.

g. Las modificaciones del Plan de Movilidad del País Vasco que no supongan revisión general o sustancial de tal instrumento tendrá lugar mediante el procedimiento que al efecto establezca el Gobierno Vasco.

7. Las determinaciones del Plan de Movilidad del País Vasco correspondientes a los objetivos generales del grado de accesibilidad a las infraestructuras y transporte público, así como las medidas para la integración física de los distintos servicios públicos y modos de transporte y las que integren el plan de infraestructuras y servicios ferroviarios deben ser incorporadas por los instrumentos de planeamiento urbanístico y por aquellos instrumentos de ordenación sectorial que tuvieran incidencia en la movilidad.

Artículo 8. Los Planes de Movilidad de los Territorios Históricos.

1. Los Planes de Movilidad de los Territorios Históricos tienen por objeto el desarrollo territorializado del Plan de Movilidad del País Vasco.
2. El ámbito territorial de cada Plan de Movilidad coincidirá con el de cada uno de los Territorios Históricos.
3. Los Planes de Movilidad de los Territorios Históricos deben establecer el marco de la movilidad sostenible interurbana adecuándose a las determinaciones del Plan de Movilidad del País Vasco.
4. Los Planes de Movilidad de los Territorios Históricos tendrán las siguientes determinaciones:
 - a. El diagnóstico de la situación actual y la proyección previsible de las variables de movilidad en aquellos casos en que la autoridad competente en su redacción considerara que no quede suficientemente detallado en el Plan de Movilidad del País Vasco. En particular, se identificarán los patrones de movilidad de las distintas comarcas, su reparto modal y las carencias, en su caso, de servicios de transporte colectivo.
 - b. Los objetivos concretos a lograr en materia de movilidad partiendo de los objetivos generales fijados en el Plan de Movilidad del País Vasco.
 - c. Desarrollo de los indicadores de movilidad previstos en el Plan de Movilidad del País Vasco en las materias de su competencia exclusiva.
 - d. Identificación de las poblaciones rurales y/o de baja intensidad poblacional con problemas de accesibilidad a las redes de transporte y servicios de transporte colectivo y medidas de mejora de la accesibilidad.
 - e. Identificación de los términos municipales que presenten problemas de movilidad.
 - f. Los instrumentos de financiación de las medidas generales en materia de movilidad.
 - g. Las medidas de promoción de carriles de alta ocupación, internalización gradual de los costes externos del transporte aplicados en los peajes y/o otros gravámenes que se puedan aplicar por parte de las Diputaciones Forales y que podrán variar en función del tipo de vehículo, ocupación del mismo, grado de congestión y contaminación del aire.
 - h. Un programa de infraestructuras de titularidad de la Diputación Foral competente, su gestión y mantenimiento, todo ello, con su correspondiente programa de inversiones y gasto.
 - i. Establecimiento de nuevos servicios de transporte colectivo por carretera en aquellas áreas y/o comarcas y/o aeropuertos o estaciones de viajeros donde exista un déficit de transporte colectivo y un uso mayoritario del vehículo privado.

j. Planes de las vías ciclistas y peatonales interurbanas, con su correspondiente programa de inversiones y gasto así como medidas de fomento de los desplazamientos peatonales y en bicicleta.

k. Los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión.

l. Un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales.

5. La formulación y aprobación de los Planes de Movilidad de los Territorios Históricos se ajustará al procedimiento de aprobación que determine la institución competente en cada uno de los Territorios Históricos. En cualquier caso, en dicho procedimiento deberá garantizarse tanto la coordinación con Gobierno Vasco durante la fase de elaboración del proyecto como la participación pública durante la tramitación del procedimiento conducente a su aprobación.

En cualquier caso con carácter previo a la aprobación definitiva de un Plan de Movilidad de Territorio Histórico, la Autoridad de Transportes de Euskadi deberá emitir un informe preceptivo y vinculante sobre la adecuación de aquél al Plan de Movilidad del País Vasco en un plazo de 30 días.

6. El plazo de vigencia de los Planes de Movilidad de los Territorios Históricos será de 10 años, sin perjuicio de que procederá su revisión en el momento en el que sea aprobado o modificado el Plan de Movilidad del País Vasco.

Con carácter bienal, o previamente si así lo estableciera el propio plan de movilidad, se realizará un seguimiento de la consecución de los objetivos y la correspondiente revisión de sus determinaciones.

7. Las determinaciones de los Planes de Movilidad de los Territorios Históricos correspondientes a los objetivos generales del grado de accesibilidad a las infraestructuras y transporte público, a las medidas de mejora de la accesibilidad en poblaciones con problemas de accesibilidad, a las redes de transporte y servicios de transporte colectivo, al programa de infraestructuras y a los planes de las vías ciclistas y peatonales interurbanas deben ser incorporadas por los instrumentos de planeamiento urbanístico y por aquellos instrumentos de ordenación sectorial que tuvieran incidencia en la movilidad.

Artículo 9. Los Planes de movilidad urbana.

1. Los planes de movilidad urbana son el instrumento de planificación de la movilidad sostenible de los Municipios de Euskadi.

2. El ámbito territorial de los planes de movilidad urbana es el del municipio, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 4.1.3, y en particular, los desplazamientos dentro de cascos urbanos y de cascos urbanos conectados dentro de un mismo término municipal. Los planes de movilidad urbana podrán además pertenecer a municipios de distintos Territorios Históricos cuando los referidos municipios sean colindantes.

3. Los Municipios con una población superior a 20.000 habitantes, los que presenten problemas de movilidad según el Plan de Movilidad del Territorio Histórico y los que presten voluntariamente servicios públicos de transporte urbano colectivo tendrán la obligación de aprobar un plan de movilidad urbana.

4. Las determinaciones de los planes de movilidad urbana deben adecuarse al Plan de Movilidad del País Vasco.

5. Los planes de movilidad urbana tendrán las siguientes determinaciones:

- a. El diagnóstico de la situación de partida y la proyección previsible de las variables de movilidad.
- b. Los objetivos a lograr. En particular, se contemplarán objetivos relacionados con la eliminación de entornos discapacitantes, accesibilidad de todos barrios a las redes de transporte colectivo, peatonalización de sus cascos urbanos y creación de espacios seguros para el esparcimiento de colectivos vulnerables al tráfico (niños y mayores), y objetivos relacionados con el mayor uso de transportes colectivos sobre vehículos privados.
- c. El establecimiento de los indicadores de movilidad.
- d. Las medidas a adoptar, que incluirán necesariamente un plan de acceso a los sectores industriales, existentes o previstos, dentro de su ámbito territorial, y aquéllas conducentes a la integración tarifaria de los modos de transporte urbano en el ámbito del Municipio.
- e. Un plan de infraestructuras de transporte de las que sea competente el Municipio, con su correspondiente programa de inversiones y gasto que incluirá la previsión del coste de su gestión y mantenimiento. En particular, se contemplarán la necesidad de estaciones intermodales.
- f. Establecimiento de servicios de transporte colectivo y su integración con otros sistemas de transporte; impacto en la ordenación y explotación de las redes viarias principales de la zona; restricciones o limitaciones en determinadas zonas que respondan a razones de interés público, lo cual se podrá aplicar a determinados vehículos en función de su mayor o menor menoscabo ecológico; organización del aparcamiento intrazonal y promoción de aparcamientos disuasorios en las estaciones de viajeros de transporte colectivo, asegurando su adecuada señalización y capacidad.
- g. Los mecanismos de financiación oportunos de las políticas de movilidad sostenible establecidas, las medidas de transferencia de recursos de los modos de transporte menos sostenibles a los modos de transporte público y las medidas de internalización de los costes del transporte urbano.
- h. Un plan de distribución de mercancías y, una normativa sencilla y homogénea con otros municipios del entorno en relación a la distribución urbana de mercancías, establecimiento de plataformas reservadas para el transporte colectivo así como la definición de los carriles de alta ocupación.
- i. Los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión.
- j. Un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales.

6. La formulación y aprobación de los Planes de Movilidad urbana se ajustará al procedimiento de aprobación que sea institucionalizado previamente por el respectivo Ayuntamiento. En cualquier caso, en dicho procedimiento deberá garantizarse la participación pública y, con carácter previo a la aprobación definitiva, la Autoridad de Transportes de Euskadi deberá emitir un informe preceptivo y

vinculante sobre la adecuación del Plan de Movilidad urbana al Plan de Movilidad del País Vasco en un plazo de 30 días.

7. El periodo de vigencia de los planes de movilidad urbana será de, al menos, 10 años, sin perjuicio de que sea necesaria su revisión tanto en el momento en el que sobrevenga una modificación de los instrumentos de ordenación de la movilidad como en el momento en el que se produzca bien una modificación sustancial de la ordenación urbanística del municipio, bien una modificación urbanística con la suficiente entidad como para alterar el modelo de movilidad institucionalizado. A estos efectos, el plan municipal habrá de establecer los indicadores oportunos para identificar el supuesto de necesidad de revisión anticipada del mismo.

Con carácter bienal, o previamente si así lo estableciera el propio plan municipal de movilidad, se realizará un seguimiento de la consecución de los objetivos y la correspondiente revisión de sus determinaciones.

8. Las determinaciones del plan de movilidad urbana sobre acceso a sectores industriales, el plan de infraestructuras de titularidad municipal y las relativas a las plataformas reservadas para el transporte colectivo deben ser incorporadas por los instrumentos de planeamiento urbanístico.

Artículo 10. Los planes de movilidad de los centros de actividad.

1. Los centros de actividad que señale el Plan de Movilidad del País Vasco, en particular centros de trabajo, parques empresariales y centros educativos, sanitarios o comerciales, contarán con sus propios planes de movilidad. Los poderes públicos fomentarán que todos los centros de actividad y generadores de movilidad, con independencia de que generen o no un desplazamiento de un grupo significativo de personas y/o mercancías, elaboren un plan de movilidad.

2. El contenido mínimo del plan de movilidad de los centros de actividad será: un diagnóstico de la movilidad de sus usuarias y usuarios, y sus necesidades logísticas, atendiendo especialmente a los servicios públicos disponibles para realizar el desplazamiento hasta el establecimiento, los objetivos establecidos y las medidas para que la movilidad del colectivo sea sostenible, entre las que se contemplarán medidas de teletrabajo, compartición de vehículos, transportes colectivos de empresa. Sin perjuicio de que el promotor del plan lo pueda ampliar voluntariamente para responder de manera más satisfactoria a los objetivos y medidas de la política de movilidad sostenible institucionalizados en los correspondientes planes institucionales de movilidad. Asimismo, estos contenidos mínimos podrán ser ampliados y especificados en el Plan de Movilidad del País Vasco.

3. Cuando dos o más centros de actividad obligados individualmente a aprobar su propio plan de movilidad se concentren en un mismo ámbito separado de un casco urbano (polígono industrial, parque tecnológico, parque comercial, etc.) podrá realizarse, en lugar de un plan de movilidad por cada centro de actividad, un plan de movilidad del colectivo de centros de actividad.

4. Los planes serán aprobados por las personas titulares de los propios centros de actividad tras la tramitación de un procedimiento en el que participen las personas empleadas y, en su caso, de las asociaciones de consumidores y personas usuarias más representativas en el ámbito territorial.

5. Los centros de actividad nuevos que, según el Plan de Movilidad del País Vasco deban contar con sus propios planes de movilidad, elaborarán su plan de movilidad como una parte de su proyecto de instalación que sirva de soporte para los trámites administrativos que resulten precisos para la legalidad de la actividad del centro.

Por otra parte, los centros de actividad preexistentes que, según el Plan de Movilidad del País Vasco deban contar con sus propios planes de movilidad, elaborarán su plan de movilidad con ocasión de la reforma sustancial de los mismos. En ese caso, los titulares de los centros presentarán su plan de movilidad como una parte de su proyecto de reforma sustancial que sirva de soporte para los trámites administrativos que resulten precisos para la legalidad de la actividad del centro.

En ambos supuestos, los titulares de los centros de actividad deberán remitir en el plazo máximo seis meses a contar desde la fecha de obtención de la autorización o licencia para la implantación o modificación del centro, respectivamente, un ejemplar del plan de movilidad al Gobierno Vasco, a la Diputación del Territorio Histórico en el que se encuentren implantados y al Ayuntamiento correspondiente.

En el supuesto de proyectos inmobiliarios y productivos que se consideren sujetos a la tramitación de proyecto de incorporación al sistema de transporte, en virtud de lo dispuesto en el artículo 15, será suficiente la tramitación del mismo sin ser preciso disponer de un plan de movilidad de centro de actividad.

6. Cada plan de movilidad de centro de actividad será dado a conocer entre todas las personas a las que afecta y, en todo caso, se procurará por la entidad que lo promovió que se encuentre publicado para todas aquellas personas que estén interesadas en conocerlo.

7. Las entidades que, estando obligadas a la elaboración de un plan de movilidad de centro de actividad, incumplieran su obligación no podrán ser beneficiarias, en cuanto que persistan en dicha situación, de subvenciones relacionadas con el fomento de la movilidad sostenible, con la lucha contra el cambio climático, ni con la eficiencia energética.

Antes de otorgar cualquier subvención de dicha naturaleza, la Administración Pública que la conceda deberá requerir a las entidades interesadas en su percepción que acrediten el cumplimiento de la referida obligación de haber elaborado su plan de movilidad de centro de actividad.

8. Las Administraciones Públicas colaborarán con los centros de actividad en la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad y, fomentarán la implantación efectiva de las medidas contempladas en los planes de movilidad de centros de actividad que persigan la reducción del uso del automóvil particular y promuevan modos menos contaminantes en los desplazamientos de sus empleadas y empleados, clientes/personas usuarias, proveedores y mercancías.

Dicha colaboración entre las Administraciones Públicas y las personas promotoras de las actividades se podrá articular, entre otras fórmulas, en convenios de cofinanciación de servicios de transporte público.

Artículo 11. Instrumentos de evaluación y seguimiento.

1. Cada instrumento de planificación de la movilidad establecerá, con base en los indicadores de movilidad establecidos, las fórmulas de evaluación y seguimiento de la ejecución de aquéllos más oportunos y adecuados.
2. La finalidad de tales instrumentos de evaluación y seguimiento será el análisis de los efectos que los instrumentos de planificación de la movilidad pueden producir cuando se apliquen.
3. Las Administraciones Públicas vascas que hayan aprobado un plan de movilidad deberán realizar, con una periodicidad de dos años desde la aprobación definitiva del mismo, un informe de seguimiento de aquél que será remitido a la Autoridad del Transporte de Euskadi.
4. Sin perjuicio de la obligación de cada Administración Pública de realizar un seguimiento del cumplimiento de su correspondiente plan de movilidad, el Gobierno Vasco efectuará un control y evaluación del mismo.

Las Administraciones Públicas tienen la obligación de colaborar con el Gobierno Vasco para facilitarle el ejercicio de dicha función, poniéndole a su disposición toda la información y medios necesarios para llevarla a cabo de manera satisfactoria.

Una vez efectuada la evaluación, Gobierno Vasco presentará a la Administración pública objeto de la misma tanto el resultado de la misma, como, en su caso, las recomendaciones para optimizar la consecución de los objetivos establecidos. Dicha evaluación será asimismo remitida a la Autoridad del Transporte de Euskadi para que la tome en consideración en el momento de emitir su informe de seguimiento del periodo correspondiente.

5. El Departamento de Gobierno Vasco competente en materia de transporte designará en el Plan de Movilidad del País Vasco el órgano que centralice los resultados arrojados por los instrumentos de evaluación y seguimiento de la movilidad.

CAPÍTULO III FINANCIACIÓN DE LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD

Artículo 12. Financiación de las políticas de movilidad. Sostenibilidad económica.

1. Las Administraciones Públicas vascas elaborarán sus políticas de movilidad partiendo de la necesidad de su sostenibilidad económica, lo cual supondrá que hayan de partir de la necesidad de realizar un uso de los recursos públicos desde criterios de economía y eficiencia.

La sostenibilidad de la movilidad sólo se podrá alcanzar a través de la conveniente planificación de las inversiones en nuevas infraestructuras de transporte y en nuevos servicios, así como con la gestión eficiente de servicios públicos. Todo ello, de modo que el déficit de cobertura de explotación de los servicios públicos de transporte se contenga y reduzca gracias a la intensidad en su uso, la internalización de los costes externos de cada modo de transporte y su transferencia a la financiación de aquéllos.

2. Para la aplicación de los planes de movilidad en lo que concierne a la financiación de las infraestructuras, incluyendo su gestión y mantenimiento, de la implantación de los servicios necesarios y de las actuaciones administrativas precisas para alcanzar los objetivos de sostenibilidad en el transporte de personas y mercancías se establecen los siguientes instrumentos:

- a) Los programas de inversiones.
- b) Los planes de servicios.
- c) Los proyectos de incorporación al sistema de transporte.
- d) Los estudios de viabilidad.

3. Las Administraciones Públicas vascas aprobarán, en el ámbito de sus respectivas competencias, los instrumentos de financiación oportunos para soportar sus políticas de movilidad en los términos generales establecidos.

En cualquier caso, todas las Administraciones Públicas vascas colaborarán activamente para que las políticas de movilidad dispongan de los recursos económicos precisos para garantizar la consecución de los objetivos generales institucionalizados en el Plan de Movilidad del País Vasco.

La Autoridad de Transporte de Euskadi promoverá la articulación de dichos instrumentos de financiación de la política de movilidad sostenible, así como la coordinación de tales instrumentos, a través de la evacuación del informe preceptivo de los Planes, en los cuales analizará las consecuencias directas de los mismos para la movilidad y su encaje con otras medidas e instrumentos de financiación.

Artículo 13. Los programas de inversiones.

1. El programa de inversiones es el instrumento que define las prioridades y los mecanismos de financiación de las infraestructuras, los servicios para la movilidad y las actuaciones administrativas que establecen los instrumentos de planificación de la movilidad.

2. Cada programa de inversiones establece la programación de las actuaciones en las infraestructuras y los modos de transporte y los recursos de los que disponen las Administraciones Públicas con competencia en materia de transporte para financiarlas dentro del periodo de vigencia del respectivo plan de movilidad.

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 elabore el correspondiente instrumento de planificación de la movilidad.

La aprobación de la financiación de las actuaciones programadas corresponde a la Administración Pública competente en cada caso, de acuerdo con el procedimiento aplicable.

Artículo 14. Los planes de servicios.

1. Los servicios de un determinado modo o modos de transporte se programarán mediante la formulación de un plan de servicios que regule el grado de participación de los operadores en su gestión, la coordinación con otros modos de transporte, el modelo de gestión y explotación económica y las tarifas a satisfacer por las personas usuarias.

En el supuesto de que la normativa sectorial reguladora de un modo de transporte contemplase un instrumento de planificación análogo a los planes de servicios, será aquél el que pase a integrar el contenido fijado desde esta Ley para éstos últimos.

2. La Administración Pública competente sobre el modo de transporte de que se trate o, en su caso, los consorcios o autoridades de transporte con capacidades de gestión sobre operadores de servicios de transporte, elaboran y aprueban el plan de servicios, visto el informe de la Autoridad de Transporte de Euskadi, con la participación del resto de Administraciones Públicas, organismos y entidades vinculados.

La tramitación de estos planes se realizará, en su caso, respetando la normativa sectorial que pudiera resultar de aplicación al modo de transporte correspondiente.

3. Las actuaciones de las Administraciones Públicas con competencias sobre el modo de transporte de que se trate deben coordinarse mediante los convenios de colaboración correspondientes.

4. Los planes de servicios deben analizar y proponer las medidas adecuadas para que todas las personas usuarias de los mismos puedan acceder a pie y en bicicleta a todas las paradas y estaciones. Asimismo, se deberá garantizar la supresión de entornos discapacitantes de personas con movilidad reducida.

5. Para la consecución de los objetivos del plan de servicios, las Administraciones Públicas y los entes competentes sobre los modos y servicios de transporte pueden promover la formalización de contratos con las empresas que prestan el servicio, en los términos establecidos por la legislación de contratos del sector público.

Artículo 15. Proyecto de incorporación al sistema de transporte.

1. La ejecución de proyectos inmobiliarios y productivos con un mayor potencial de afectar el sistema de movilidad establecido, que serán definidos en el Plan de Movilidad del País Vasco, habrá de estar precedida de un proyecto de incorporación de los mismos a dicho sistema con el objeto de neutralizar sus externalidades para la movilidad.

2. El proyecto de incorporación al sistema de transporte:

a) evalúa el incremento potencial de desplazamientos provocado por una nueva planificación urbanística o una nueva implantación de centros de actividad de especial entidad;

- b) determina 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;
- c) establece las medidas para gestionar de modo sostenible los nuevos desplazamientos generados por los centros de actividad de especial entidad; y,
- d) concreta las fórmulas de participación del promotor o promotora de la actuación para colaborar en la solución de los problemas derivados de la nueva necesidad de movilidad.

3. El obligado a la elaboración del proyecto de incorporación al sistema de transporte deberá ser el promotor del proyecto inmobiliario o productivo con potencial de afectar el sistema de movilidad establecido.

4. El proyecto de incorporación al sistema de transporte debe someterse a información pública, conjuntamente con el plan o proyecto de que se trate, y debe ser sometido a informe –en los términos que sea concretado en el reglamento de desarrollo de esta Ley- del área de movilidad y transportes del municipio en el que se encuentre y, si se contemplase en el proyecto la necesidad de ampliar o modificar una infraestructura o servicio de naturaleza interurbana, la Autoridad Territorial de Transporte correspondiente.

Dicho informe habrá de ser emitido en el plazo de 1 mes, transcurrido el cual, si no se ha evacuado, se pueden continuar las actuaciones.

5. Para la aprobación definitiva de los planes o proyectos que han motivado la elaboración del proyecto de incorporación al sistema de transporte, deben tomarse en consideración y valorarse las conclusiones del informe señalado en el apartado anterior.

Si los planes o proyectos no siguen las determinaciones del informe evacuado por las Administraciones Públicas competentes en materia de movilidad deben justificarlo y, en su caso, contemplar medidas análogas que garanticen mantener la movilidad en los términos de sostenibilidad informados.

6. Cuando con arreglo a los criterios del Plan de Movilidad del País Vasco deba elaborarse con carácter previo un proyecto de incorporación al sistema de transporte, las personas promotoras de los desarrollos urbanísticos a participar vendrán obligadas a financiar, como un gasto de urbanización derivado de su implantación, el incremento de los servicios de transporte público que resulten pertinentes en la cuantía que determine el Ayuntamiento en cuyo término municipal se ubique el desarrollo urbanístico atendiendo al volumen de desplazamientos que generará, a los modos de transporte colectivo más sostenibles para soportar dicha movilidad generada y al coste de la infraestructura de tales modos de transporte. Los recursos así obtenidos serán exclusivamente destinados a financiar la inversión que tenga que hacer la Administración Pública competente para la conexión de las parcelas con el sistema de transporte.

Artículo 16. Estudio de viabilidad.

1. El estudio de viabilidad tiene por objeto evaluar el coste de oportunidad e impacto concreto que comporta la creación, modificación sustancial 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-financieras presentes y futuras, ambiental, de seguridad y funcional.

La evaluación de cada estudio debe tener presente la realidad poblacional, social y laboral de los diferentes municipios, comarcas o Territorios Históricos, y sus proyecciones futuras.

2. Los planes de servicios y los proyectos de infraestructuras 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.

3. No se podrán aprobar tales planes y proyectos hasta que no se haya analizado la viabilidad de la ejecución.

4. Únicamente podrán ejecutarse aquellos planes y proyectos cuyo estudio de viabilidad arroje que los ingresos tarifarios o de otro tipo previstos sean superiores al correspondiente ratio mínimo vinculante de rentabilidad social y viabilidad económica para la implantación de nuevas infraestructuras de transporte y el establecimiento de nuevos servicios públicos de transporte con arreglo a los indicadores de movilidad.

No obstante lo anterior, se podrá autorizar excepcionalmente la ejecución de una infraestructura o la implantación de un servicio que no sea viable de conformidad a dicho ratio cuando previamente se haya justificado por la Administración Pública competente la conveniencia para el interés general, por la reducción de las externalidades derivada de la absorción de desplazamientos que de otra manera se realizarían con modos de transporte menos sostenibles, y para la consecución de otros objetivos de movilidad sostenible, y dicha justificación haya sido informada favorablemente por la Autoridad del Transporte de Euskadi. Dicho informe tendrá la naturaleza de preceptivo y vinculante y deberá ser evacuado en el plazo de 30 días.

DISPOSICIONES ADICIONALES.

Primera.- Las determinaciones relativas a la ordenación de la movilidad contenidas en los instrumentos de ordenación del territorio se entenderán sustituidas por las determinaciones de los instrumentos de planificación de la movilidad correspondientes al ámbito geográfico de ordenación equivalente al de aquellos cuando éstos últimos entren en vigor.

En este sentido, las determinaciones de ordenación de la movilidad contenidas en los planes territoriales parciales se entenderán reemplazadas por las determinaciones correspondientes de los correspondientes planes de movilidad de los Territorios Históricos.

Segunda.- Los planes de movilidad urbana aprobados, en el marco de los planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire previstos en el artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de calidad del aire y protección de la atmósfera, a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley mantendrán provisionalmente en vigor sus determinaciones propias, según lo establecido en el apartado 5 del artículo 9, de los planes de movilidad urbana hasta el desarrollo del Plan de Movilidad del País Vasco Euskadi a través del correspondiente plan de movilidad urbana.

Tercera.- El Plan Director de Movilidad Sostenible de la CAPV que sea aprobado por el Consejo de Gobierno Vasco para sustituir el Plan Director del Transporte Sostenible de Euskadi 2002-2012 así como todos los planes de movilidad aprobados en el ámbito urbano y municipal y/o supramunicipal se mantendrán en vigor hasta la entrada en vigor del primer Plan de Movilidad del País Vasco y para los de ámbito urbano y supramunicipal, hasta la entrada en vigor de los Planes de Movilidad de los Territorios históricos y los Planes de Movilidad Urbana.

Cuarta.- Los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible se coordinarán con los instrumentos de desarrollo de la Ley Vasca de Cambio Climático.

En el supuesto de que los instrumentos de desarrollo de la Ley Vasca de Cambio Climático fuesen aprobados con posterioridad a los de planificación de la movilidad sostenible y los instrumentos de dichas naturalezas no fuesen compatibles, las Administraciones Públicas competentes procederán a modificar inmediatamente los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible para adecuarlos a la consecución de los objetivos de lucha contra el cambio climático, no pudiéndose aprobar los instrumentos de desarrollo de aquéllos hasta que no se resuelva la discrepancia.

Quinta.- Las determinaciones del Plan General de Transporte de Viajeros por Carretera de Euskadi, del Plan General de Carreteras de Euskadi y del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal Logística se integrarán a todos los efectos en el Plan de Movilidad del País Vasco, reconociéndosele en nuestro ordenamiento jurídico los mismos efectos que a este último. En cualquier caso, si alguna de las determinaciones bien del Plan General de Transporte de Viajeros por Carretera de Euskadi, bien del Plan General de Carreteras de Euskadi sobreviniese contraria a las determinaciones del Plan de Movilidad del País Vasco, prevalecerán las determinaciones de este último.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA.

Los centros de actividad que careciesen de licencia de actividad cuando tendrían la obligación de tenerla y no la hubieran solicitado antes del momento de entrada en vigor del Plan de Movilidad del País Vasco deberán presentar su plan de movilidad ante el Gobierno Vasco, a la Diputación del Territorio Histórico en el que se encuentren implantados y al Ayuntamiento correspondiente en el plazo máximo de seis meses a contar desde la aprobación del Plan de Movilidad del País Vasco.

DISPOSICIONES FINALES.

Primera.- Se introducen en la Ley 2/2006, del Suelo y de Urbanismo, las modificaciones siguientes:

1. Adición al artículo 147.1 de una nueva letra con la siguiente redacción: "*j) inversiones y gastos a resultas de la incorporación de los terrenos al sistema de transporte público en aquellos en que sea*

preceptivo de conformidad con el Plan de Movilidad del País Vasco, en los términos del artículo 15.6 de la Ley de Movilidad Sostenible del País Vasco”.

2. Adición al artículo 147 de un nuevo apartado con la siguiente redacción: *“5. Las cargas de urbanización correspondientes a la incorporación de los terrenos al sistema de transporte público deberán ser satisfechas por los propietarios de los terrenos a las Administraciones Públicas competentes para ejecutar la conexión, de conformidad a la valoración efectuada por aquéllas atendiendo a los elementos indicados en el apartado 6 del artículo 15 de la Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi, antes de la recepción de las obras de urbanización por el Ayuntamiento correspondiente. El Ayuntamiento no podrá considerar satisfechas las obligaciones de los propietarios hasta la presentación por éstos de un certificado expedido por las Administraciones Públicas competentes del abono de la cantidad correspondiente a la incorporación de los terrenos al sistema de transporte público”.*

Segunda.- Se introducen en la Ley 5/2003, de la Autoridad de Transporte de Euskadi, las modificaciones siguientes:

1. Adición en el artículo 4 de una nueva letra con la siguiente redacción: *“g) Velar porque los instrumentos de ordenación de la movilidad establecidos en la Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi se adecuen a las determinaciones contenidas en los instrumentos de rango superior”.*

2. Adición en el artículo 5, apartado 1.2, de una nueva letra con la siguiente redacción: *“c) Informar la justificación sobre la conveniencia para el interés general y para la consecución de otros objetivos de movilidad sostenible en los supuestos de ejecución de proyectos de inversión en infraestructura de transporte o en nuevos servicios de transporte cuyos estudios de viabilidad arrojen resultados inferiores al correspondiente ratio mínimos vinculantes de rentabilidad social y viabilidad económica”.*

3. Adición en el artículo 5, apartado 1.3, de una nueva letra con la siguiente redacción: *“g) Proponer la cooperación mediante acuerdos y convenios entre las Administraciones Públicas de Euskadi para la financiación de las políticas de movilidad sostenible”.*

4. Modificación del artículo 5, apartado 1.5, cuya letra g) pasará a tener la siguiente redacción: *“g) Emitir los informes que sean preceptivos conforme a la legislación vigente, y, particularmente, ejercer las funciones que la Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi le atribuye, así como las que la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo atribuyen al Consejo Nacional de Transportes Terrestres, respecto a aquellas competencias cuyo ejercicio corresponda a la Comunidad Autónoma del País Vasco”.*

5. Adición en el artículo 5, apartado 1.5, de una nueva letra con la siguiente redacción: *“h) Informar sobre los instrumentos de financiación de la movilidad sostenible que articulen las Administraciones Públicas de Euskadi y, en particular, sobre su incidencia en la movilidad”.*

6. Nueva redacción del artículo 6, que pasará a tener la siguiente redacción: *“1. La Autoridad del Transporte deberá emitir, en el plazo máximo de tres meses contados desde la recepción de la solicitud, los informes que le corresponde de conformidad con la presente Ley, salvo los informes previstos en los artículos 7.6.e), 8.5, 9.6, 14.2 y 16.4 de la Ley de Movilidad Sostenible del País Vasco,*

que deberán ser emitidos en el plazo de treinta días. 2. Los informes establecidos en el apartado 1.5 del artículo anterior tendrán carácter preceptivo, salvo los informes previstos en los artículos 7.6.e), 8.5, 9.6, 14.2 y 16.4 de la Ley de Movilidad Sostenible del País Vasco, que tendrán carácter preceptivo y vinculante. 3. Los informes que hayan de ser evacuados por la Autoridad del Transporte de Euskadi de conformidad a lo ordenado por la Ley de Movilidad Sostenible del País Vasco habrán de ser previamente tratados por la comisión asesora en materia de movilidad".

7. Modificación del artículo 7, apartado 1, que pasará a tener la siguiente redacción: "1. *La Autoridad del Transporte de Euskadi podrá actuar en pleno, en secciones, en ponencias y en comisión asesora en materia de movilidad*".

8. Adición de un nuevo artículo 13.bis con la siguiente redacción: "Artículo 13bis. *Comisión asesora en materia de movilidad.*

1. El Pleno de la Autoridad del Transporte de Euskadi designará los miembros del mismo que integren la Comisión Asesora en materia de movilidad y determinará su régimen de funcionamiento.

2. La Presidencia de la Comisión asesora en materia de movilidad corresponderá al Consejero o Consejera del Departamento competente en materia de transportes del Gobierno Vasco y la Secretaría al Director o Directora de Transportes del Gobierno Vasco.

3. En las sesiones de la Comisión Asesora en materia de movilidad podrán participar, con voz pero sin voto, representantes de los Departamentos competentes en materia de Hacienda, Medio Ambiente e Industria de Gobierno Vasco, representantes de los Departamentos en materia de Hacienda de cada una de las Diputaciones Forales, representantes de las organizaciones empresariales más representativas del sector del transporte, representantes de las centrales sindicales más representativas en el ámbito de Euskadi y representantes de las asociaciones de los usuarios y usuarios de servicios de transporte.

4. Corresponderá a la Comisión Asesora en materia de movilidad tratar e informar en aquellos asuntos que determine el acuerdo de creación."

9. Adición de una disposición transitoria con la siguiente redacción: "Disposición Transitoria. *En tanto que la Autoridad Territorial del Transporte no sea creada en alguno de los Territorios Históricos o, en su caso, no le sea atribuida por las Administraciones Públicas que la integren la correspondiente función, las Diputaciones Forales desempeñarán en su respectivo ámbito de competencia territorial las funciones atribuidas a aquélla por la Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi*".

Tercera.- Se modifica el artículo 8.1 de la Ley 2/1989, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, cuyo apartado segundo pasa a tener la siguiente redacción: "*El Plan General de Carreteras deberá ser revisado tras la aprobación de un nuevo Plan de Movilidad del País Vasco*".

Cuarta.- Se faculta al Gobierno Vasco para adoptar las disposiciones necesarias para desarrollar reglamentariamente la presente Ley.

Quinta.- El Plan de Movilidad del País Vasco deberá elaborarse en el plazo de 5 meses a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

Los Planes de Movilidad de Territorios Históricos, Plan de Movilidad Urbana y Plan de Centro de Actividad deberán ser elaborados en el plazo de 6 meses desde la aprobación del Plan de Movilidad del País Vasco.

Sexta.- La presente Ley entra en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial del País Vasco.