

R E C E P C I O N	JUNTA DE ANDALUCÍA CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA	
	04 AGO. 2016 303/18757	
	Registro General Secretaría General Técnica Sevilla	4 Hora

CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA
Dirección General de Movilidad
C/ Pablo Picasso, s/n
41018 Sevilla

S A L I D A	JUNTA DE ANDALUCÍA CONSEJERÍA DE SALUD	
	01 AGO 2016	
	Registro General Sevilla	15

2100/15783

Nº RF: Informe 49/2016
Sº RF: DGM/el

Por indicación de la Presidenta del Consejo de las Personas Consumidoras y Usuarías, adjunto se remite el **INFORME AL ANTEPROYECTO DE LEY ANDALUZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10.1.b) del Decreto 58/2006, de 14 de marzo, por el que se regula el Consejo de los Consumidores y Usuarios de Andalucía.

Sevilla, 29 de julio de 2016

LA SECRETARIA DEL CONSEJO DE LAS
PERSONAS CONSUMIDORAS Y USUARIAS DE ANDALUCÍA

Fdo.: Isabel Rueda Marfil

C	CONSEJO DE LAS PERSONAS CONSUMIDORAS Y USUARIAS DE ANDALUCÍA	
	29 JUL. 2016	
	N.º CONTROL: 5/78	

A LA CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

Sevilla, a 29 de julio de 2016

**INFORME DEL CONSEJO DE LAS PERSONAS CONSUMIDORAS Y
USUARIAS DE ANDALUCÍA AL ANTEPROYECTO DE LEY ANDALUZA DE
MOVILIDAD SOSTENIBLE**

El Consejo de las Personas Consumidoras y Usuaris de Andalucía, en ejercicio de la función que le reconoce el Decreto 58/2006 de 14 de marzo de 2006, ante la Consejería de Fomento y Vivienda, comparece y como mejor proceda,

EXPONE

Que por medio del presente escrito procedemos a evacuar informe respecto del Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible, y ello en base a las siguientes:

ALEGACIONES

PRIMERA.- Consideración General

Desde este Consejo realizamos una valoración positiva del texto que nos ocupa, ya que, los objetivos generales que la ley persigue, buscan paliar en la mayor medida posible los efectos negativos de la movilidad, dejando patente

que, en el momento actual, se hace necesario avanzar en una nueva cultura donde la ciudadanía sea el eje central sobre el que giren las políticas públicas.

Si analizamos estadísticas y estudios en los últimos años, constatamos como la situación comparativa del uso del transporte privado frente al colectivo está en unos niveles de utilización aplastante de las formas de transporte privado frente a las colectivas (podríamos decir sin temor a equivocarnos que podrían estar en torno al 80 – 20%). Esta situación unida a la cada vez mayor necesidad de desplazamientos entre ciudades de un entorno cercano y por consiguiente un mayor número de los mismos, hace que social y medioambientalmente, sea insostenible la actual tendencia.

Por todo ello consideramos fundamental la introducción de mecanismos que busquen corrección a esa tendencia, entre esos mecanismos una Ley de Movilidad Sostenible se antoja adecuada.

SEGUNDA.- Consideración General

Es de señalar la excesiva remisión a desarrollo reglamentario posterior que la norma refiere, sin que tan siquiera se señalen plazos para acometer este proceso, pudiendo dar lugar a que los principios y medidas que la misma propugna queden vacíos de contenido y sin eficacia, si su desarrollo se deja pendiente sine die. A modo de ejemplo citamos los artículos 8, 20, 23, 24 o 31.2

TERCERA.- Al artículo 3. Principios generales de actuación de las Administraciones Públicas Andaluzas en materia de movilidad sostenible

Teniendo en cuenta que el Anteproyecto de Ley va orientado a la recuperación de la ciudad existente, persiguiendo entre otros aspectos, el diseño de estrategias integradas de transporte multimodal que mejoren su eficacia, calidad y movilidad, desde este Consejo consideramos que ello debería tener reflejo en los principios generales de actuación, y en tal sentido se propone ampliar el contenido del apartado f, como sigue:

"f) Seguridad y calidad en la movilidad".

Asimismo, y en cuanto al apartado g, relativo a la participación ciudadana en las decisiones que afectan a la movilidad, entendemos que el texto debería ser complementado incluyendo una mención expresa a la participación ciudadana canalizada a través de las organizaciones más representativas.

CUARTA.- Al art. 4. Objetivos en materia de movilidad sostenible.

En relación a la letra m) de este artículo, relativo a la introducción progresiva de los medios telemáticos y las nuevas tecnologías de la comunicación en la información pública sobre el sistema multimodal de transporte, no concreta como se desarrollará esta introducción, por lo que consideramos necesario su desarrollo para que la medida sea efectiva.

QUINTA.- Al artículo 8. Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística

La participación social constituye para este Consejo un concepto fundamental para que los instrumentos normativos funcionen. En ese sentido y en relación a este proyecto normativo, planteamos la participación desde una doble vertiente: la participación antes de la elaboración, porque si queremos que la ley se ajuste a las necesidades y criterios de la sociedad civil desde la óptica del interés general; y la participación después de la elaboración, pues las organizaciones sociales deben participar en la gestión de la norma y para ello la ley debe prever instrumentos participativos para su pleno y eficaz desarrollo.

Dicho lo anterior valoramos positivamente la creación del Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística como órgano de participación administrativa y social.

No obstante, consideramos que se debería haber profundizado más en la configuración de este importante órgano colegiado de participación administrativa y social en materia de movilidad sostenible y logística, sin perjuicio de la remisión a desarrollo reglamentario que se realiza en lo que respecta a sus órganos y composición, así como a su régimen de funcionamiento.

En ese sentido traemos a colación, el Decreto 132/2014, de 16 de septiembre, por el que se crea el Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística, que aborda lo anteriormente expuesto, y que en su composición únicamente contempla una vocalía a propuesta de las personas consumidoras y usuarias de Andalucía, entendiendo que dicho número es del todo insuficiente, y que debiera ser incrementado, atendiendo a la importancia de este colectivo en la materia que se trata.

En cuanto a las funciones atribuidas, echamos en falta que no se haya previsto su participación en la elaboración de los planes, así como en su evaluación, funciones ambas que sí suponen participación social efectiva en el sentido que desde este Consejo planteamos, máxime cuando no existe ningún otro órgano de participación previsto.

SEXTA.- Al artículo 9. Planes de movilidad sostenible. Concepto y tipologías.

En cuanto al apartado 7, consideramos que el informe de la Consejería competente en materia de movilidad además de ser preceptivo habría de ser vinculante, y en caso de no emitirse de forma expresa en el plazo establecido, que sería lo deseable, el sentido del silencio administrativo debería ser negativo, para una mayor seguridad jurídica. En ese sentido, se interesa ampliar el contenido del apartado, en los términos señalados.

SÉPTIMA.- Al artículo 9. Planes de movilidad sostenible. Concepto y tipologías.

En el apartado 8 se dispone que en la elaboración de los planes se garantizará la participación pública y la de los organismos, entidades, colectivos y sectores vinculados a la movilidad y al transporte, consideramos necesario desarrollar y concretar cómo se garantizará la participación pública, ya que el único órgano de participación que la norma recoge es el Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística y entre su funciones no se recoge ninguna relacionada con la participación en la elaboración de los planes. A mayor abundamiento lo entendemos necesario porque dicha participación debe ir más allá del trámite de audiencia pública.

OCTAVA.- Al artículo 11. Formulación y aprobación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.

En cuanto al apartado 2 relativo a las modificaciones del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible ya sean sustanciales o no, entendemos que es necesario que se dé mayor contenido al precepto, estableciendo criterios generales que se prevean en la propia ley y no en cada plan concreto, dotando de mayor uniformidad y homogeneidad a las medidas que propugnan.

NOVENA.- Al artículo 11. Formulación y aprobación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.

En cuanto al apartado 3 relativo a la revisión del Plan, se solicita una reducción del período de revisión del mismo, considerando excesivo el plazo máximo de seis años, sobre todo teniendo en cuenta su vigencia indefinida .

DECIMA.- Al artículo 11. Formulación y aprobación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.

No se hace mención a la participación social en la formulación del Plan tal y como se recoge en el art. 9.8 relativo a Planes de la Movilidad Sostenible. Concepto y tipología.

UNDÉCIMA.- Al artículo 12. Objeto, ámbito territorial y contenido de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible

La movilidad sostenible de una ciudad no se puede entender sin el desarrollo de las redes ferroviarias incluidas dentro del sistema general de comunicaciones. Por ello, en el apartado 3 c), relativo a las medidas para la mejora de la movilidad sostenible en los núcleos de población de la aglomeración urbana, se debería incorporar una referencia expresa a las líneas de cercanías que discurren por los distintos territorios.

DUODÉCIMA.- Al artículo 13. Formulación y aprobación de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible.

Con respecto a los apartados 2 y 3 del artículo de referencia, se reproduce el contenido de la Alegación Octava, Novena y Décima.

DECIMOTERCERA.- Al artículo 14. Concepto, objeto y ámbito de aplicación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

En el apartado 3.d) del citado artículo se contempla que cualquier municipio andaluz, aun sin estar obligado según el criterio establecido en la norma, pueda elaborar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, porque exista un problema de movilidad y siempre que sus órganos de gobierno y administración lo determinen. Consideramos que se debería concretar su contenido, pues el mismo queda excesivamente abierto, pudiendo llevar a situaciones arbitrarias.

Debería definirse o establecerse criterios para determinar cuándo se está ante un problema de movilidad, y que para ello se tenga en cuenta no sólo la movilidad en el interior del municipio, sino también que se tengan en cuenta situaciones que pueden darse para acceder a servicios que no se ubican en el propio municipio y que son necesarios para la población, como puede ser los desplazamientos a centros hospitalarios, de diagnósticos o educativos.

DECIMOCUARTA.- Al artículo 14. Concepto, objeto y ámbito de aplicación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible

En cuanto al apartado 4.e) que hace referencia a la integración tarifaria, y atendiendo a su importancia, se deberían tomar iniciativas más activas en este sentido, en lugar simplemente de "tomar en consideración", concepto que resulta excesivamente vago e impreciso.

Consideramos imprescindible apostar por un billete único que propicie la intermodalidad en el uso del transporte público, y que tenga en cuenta también aspectos sociales a la hora de la fijación de los precios y del establecimiento de los diferentes tipos de billete o bono.

En este aspecto echamos en falta que no se haya tenido en cuenta en la elaboración de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible, instrumentos de ordenación, gestión disciplina y promoción de la movilidad en los municipios, la participación de las organizaciones sociales en la definición y determinación de los modelos tarifarios.

DECIMOQUINTA.- Al artículo 15, Formulación, aprobación y revisión de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible

En cuanto al apartado 1. se debe de articular el procedimiento que garantice la participación y audiencia a la ciudadanía.

DECIMOSEXTA.- Al artículo 15. Formulación, aprobación y revisión de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible

Se considera excesivo el plazo de 2 años para la aprobación inicial del plan, considerando la conveniencia de reducir el mismo.

DECIMOSÉPTIMA.- Al artículo 15. Formulación, aprobación y revisión de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible

Sobre los apartados cinco y seis se reproduce lo expuesto en las alegaciones octava, novena y décima.

DECIMOCTAVA.- Al artículo 17, Elaboración de los Planes de Movilidad Sostenible de los Centros Generadores de Movilidad

En relación a lo dispuesto en el apartado 3, se reitera el contenido de la Alegación Novena respecto del plazo máximo de revisión que se establece.

DECIMONOVENA.- Al artículo 21. Indicadores de evaluación y seguimiento.

En el apartado 1, bien como un nuevo epígrafe o complementando a alguno de los ya previstos, se interesa la inclusión de un indicador referente a las condiciones de accesibilidad y calidad en el transporte público colectivo, como parámetro de evaluación y análisis de los efectos que produce la aplicación del Plan.

VIGÉSIMA.- Al artículo 21. Indicadores de evaluación y seguimiento.

Sobre el apartado 2, debería contarse con las organizaciones representativas de las personas consumidoras y usuarias como participantes en el seguimiento del Plan, proponiendo la incorporación de este aspecto en el texto que nos ocupa.

VIGESIMOPRIMERA.- Al artículo 22. Evaluación legislativa.

Se valora la necesidad de elaborar una memoria anual de actuaciones, para dar a conocer y difundir el grado de ejecución de cumplimiento de los objetivos de esta ley.

VIGESIMOSEGUNDA.- Al artículo 24. Fomento del transporte público colectivo sostenible.

En relación a los apartados 4 y 5, se estima conveniente señalar los mecanismos y procedimientos a través de los cuales se va a garantizar la información sobre rutas y horarios, adquisición de títulos de viajes, así como ubicación y disponibilidad de puntos de suministro, que resulta básica para las personas usuarias del transporte público colectivo.

VIGESIMOTERCERA.- Al artículo 27. Sensibilización y concienciación.

Desde este Consejo se valora positivamente que desde las Administraciones Públicas se promueva la realización de campañas informativas acerca de los beneficios que reporta para la salud individual realizar los desplazamientos habituales a pie y en bicicleta, y el uso del transporte público colectivo. En ese sentido, debería la norma de prever mecanismos de colaboración con las organizaciones representativas de las personas usuarias finales, a fin de potenciar e incrementar la difusión y alcance de dichas campañas entre la ciudadanía.

VIGESIMOCUARTA.- Al artículo 29. Fuentes de financiación.

Entre los recursos que se mencionan en el apartado 1.c se indica *“La financiación proveniente de las entidades promotoras recogidas en el art. 17.4”* Pues bien este apartado no existe en dicho artículo, por tanto es necesaria la aclaración del apartado.

VIGESIMOQUINTA.- A la Disposición Transitoria Tercera. Información sobre rutas y horarios y adquisición de títulos de viaje de transporte público colectivo por carretera a través de Internet.

En opinión de este Consejo, el plazo de 1 año desde la entrada en vigor de la Ley para hacer efectiva la obligación contenida en el artículo 24.4, resulta excesivo, proponiendo al respecto su reducción.

VIGESIMOSEXTA.- A la Disposición Final Tercera. Desarrollo reglamentario.

En la misma línea de lo expuesto en la consideración general segunda, es necesario establecer un plazo dentro del cual haya de estar efectuado el desarrollo reglamentario establecido en la norma, con el fin de lograr los objetivos establecidos en la misma.

Por lo expuesto, procede y

SOLICITAMOS A LA CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA, Que habiendo presentado este escrito, se digne admitirlo, y tenga por emitido informe sobre el Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible y si así lo tiene a bien, proceder a incorporar las modificaciones resultantes de las

Consejo de las Personas Consumidoras y Usuarias de Andalucía
Plaza Nueva nº4 1ª planta. 41071 SEVILLA. Tfños: 671563285-671563914
www.consejoconsumidoresandalucia.es ccu.calri@juntadeandalucia.es

alegaciones expuestas en el presente informe. Por ser todo ello de Justicia que se pide en lugar y fecha arriba indicados.