

LA LEY DE LA MOVILIDAD EN CATALUÑA

Zaragoza, 07/05/2008

Manel Ferri Tomàs
Vicepresidente de PTP

Impactos de la movilidad

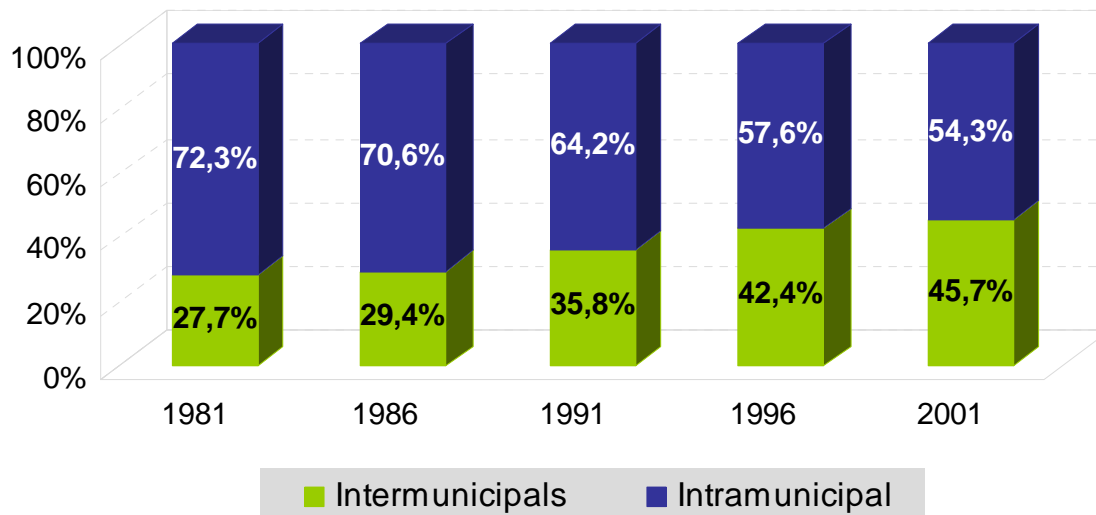


- **Salud pública**
- **Medio Ambiente**
- **Bienestar social**
- **Economía**

Motivo de viaje por: trabajo (EMO)

	1981	1986	1991	1996	2001
Població total	5.956.413	5.978.638	6.059.494	6.090.040	6.343.110
Persones que es desplacen (mobilitat obl	1.775.258	1.819.524	2.255.430	2.204.652	2.815.126
Ràtio de mobilitat	29,8%	30,4%	37,2%	36,2%	44,4%
Ràtio de mobilitat entre municipis	8,3%	8,9%	13,3%	15,3%	20,3%
Nombre de persones que es desplacen					
Total	1.775.258	1.819.524	2.255.430	2.204.652	2.815.126
% variació		2,5%	24,0%	-2,3%	27,7%
Viatges intramunicipals	1.283.226	1.285.124	1.447.017	1.270.043	1.529.739
% viatges intramunicipals	72,3%	70,6%	64,2%	57,6%	54,3%
Viatges intermunicipals	492.032	534.400	808.413	934.609	1.285.387
% viatges intermunicipals	27,7%	29,4%	35,8%	42,4%	45,7%

Mobilitat obligada - treball



Ley de Movilidad de Catalunya

9/2003, de 13 de junio, de la movilidad.

- Esta ley, que es pionera a todo Europa, supera la tradición actual basada en legislar, actuar y planificar en función de los medios y vías de transporte y pasa a legislar en función de la movilidad.
- La ley permitirá establecer unos objetivos y unas directrices para la movilidad del conjunto de Catalunya y analizar las necesidades de presente y futuro de cada territorio por tal de actuar de forma global e integrada.
- Además, esta legislación permitirá definir criterios de sostenibilidad, de seguridad y de la calidad del servicio para el transporte terrestre.

Los objetivos básicos de la ley son:

- Integrar las políticas de desarrollo urbano y económico con las de movilidad, por minimizar los desplazamientos habituales
- Establecer mecanismos de coordinación para aprovechar al máximo los transportes colectivos
- Disminuir la congestión de las zonas urbanas a través de medidas incentivadoras y de fomento del uso del transporte público y de actuaciones disuasivas de la utilización del vehículo privado

- Priorizar y hacer más atractivo el transporte público y la movilidad sostenible
- Establecer fórmulas de integración tarifaria del transporte público en áreas metropolitanas
- Ajustar los sistemas de transporte a la demanda en zonas de baja densidad de población
- Aumentar la seguridad y luchar contra la congestión y la contaminación.
- Primar la intermodalidad.
- Introducir nuevas tecnologías por tener un transporte más eficiente y seguro e informar mejor los ciudadanos
- Favorecer los sistemas de transporte a la demanda a los polígonos industriales o concentraciones de gran actividad laboral (centros de servicios, hospitales aeropuertos etc..)

Otros objetivos especialmente interesantes por su aplicación en polígonos industriales son:

- f) Efectuar llevar a cabo propuestas innovadoras que favorezcan un uso más racional del vehículo privado, como el coche multiusuario o el coche compartido.*
- i) Favorecer los sistemas de transporte a la demanda en los polígonos industriales.*

Los ejes básicos sobre los que se articula la nueva ley de movilidad son:

- Planificación
- Gestión
- Evaluación y seguimiento
- Participación
- Planificación

- La ley aprobada por el Parlamento establece tres niveles de planificación: Nacional, Regional y Local.
- Con respecto al ámbito Nacional, la ley marca que el Gobierno de la Generalitat tendrá que redactar las Directrices Nacionales de Movilidad con carácter de Plan Territorial Sectorial.
- A nivel Regional, se establecerán diferentes áreas en todo el territorio catalán. Cada una de estas áreas tendrá que tener un Plan Director de Movilidad que siga las directrices nacionales.
- Finalmente, a nivel Local, se crearán los Planes de Movilidad Urbana.

Projecte de llei

18 de novembre de 2002

- Acord del Govern de la Generalitat
- Aprobació avançprojecte de Llei de Mobilitat
- Autorització al Conseller perquè es presenti al parlament



Ple del Parlament (Debat)

28 de maig de 2003:

Debat i votació del Dictamen de la Comissió de política Territorial i Projecte de llei



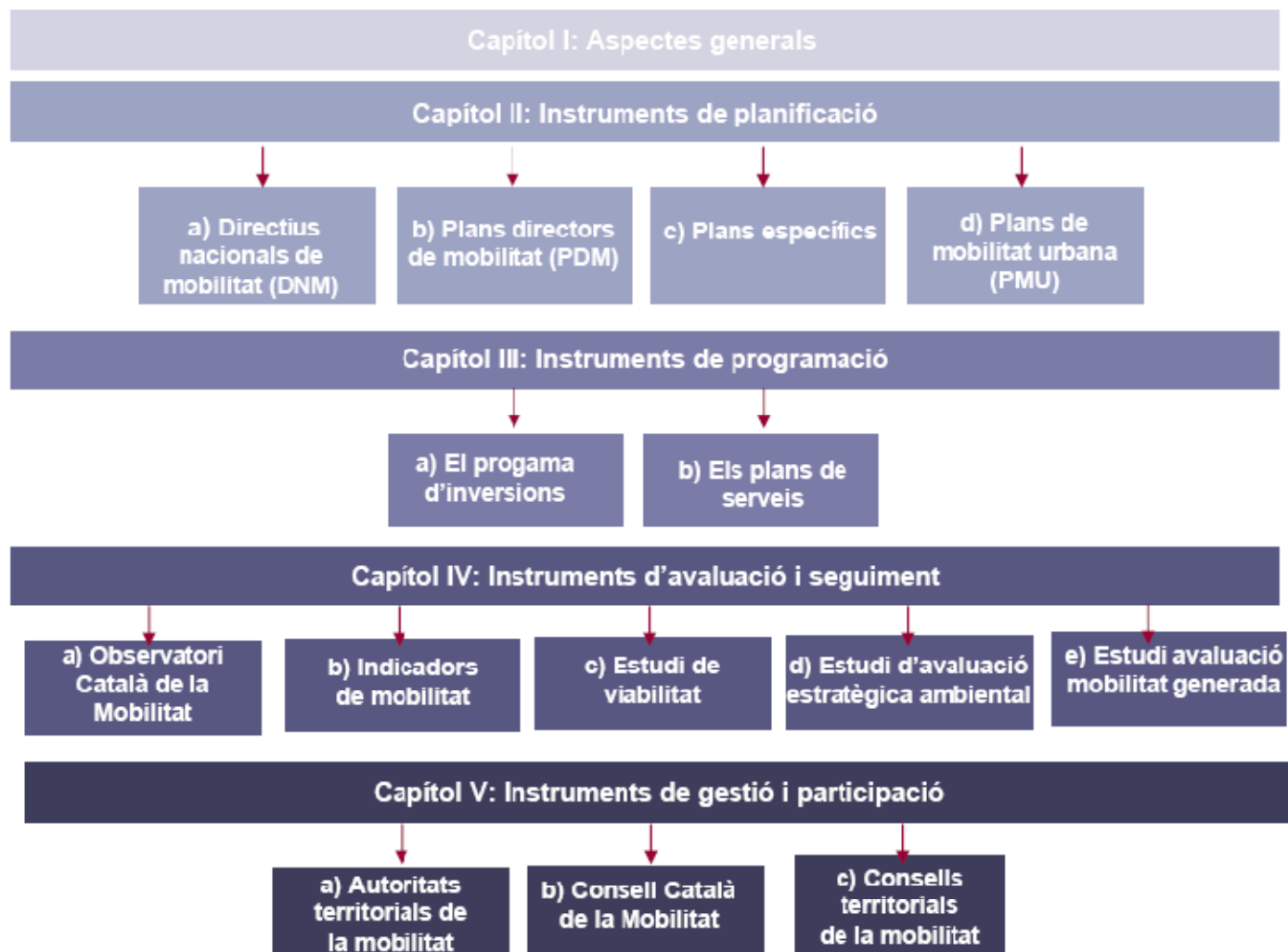
Llei aprovada

28 de maig de 2003:

Aprovació de la Llei 9/2003 de 13 de Juny de la Mobilitat



Publicació de la nova llei al BOPC 13/06/03
Publicació de la nova llei al DOGC 27/06/03



Gestión

- La ley da carácter legal a los programas de inversión y los planes de servicios que actualmente ya están elaborados.
- Creación de Autoridades Territoriales de Movilidad en cada una de las áreas designadas. Estas autoridades tendrán carácter de consorcio y estarán formadas por la Generalitat de Catalunya y por los ayuntamientos de estas áreas.
- Las Autoridades tienen por objeto mejorar la coordinación de los servicios de transporte público, planificar nuevos servicios y coordinar las integraciones tarifàries entre los operadores.

Evolución y seguimiento

- Con la finalidad de evaluar y seguir el desarrollo de la movilidad en general y los diferentes Planes que establece la ley, la nueva normativa contempla diferentes instrumentos.
- De una parte, se creará un Observatorio de Movilidad que tendrá que presentar informes con carácter bianual al parlamento sobre seguridad, costes y calidad del servicio entre otras.

- Asimismo, el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas tendrá que realizar varios tipos de estudios por evaluar la viabilidad económica, social y ambiental de las nuevas infraestructuras y tendrá que someter los Planes Directores y las Directrices Nacionales a evaluación ambiental estratégica

- La ley de la movilidad también identifica en las Disposiciones Adicionales cuales son las temáticas de ámbito más reducido que requieren una respuesta inmediata. Destaca, en relación a los centros de gran concentración de actividad laboral:
- **Octava)** *En el plazo de un año (Julio 2004) el Gobierno debe presentar un proyecto de ley de financiación del transporte público, de la movilidad sostenible y de promoción del uso de los combustibles alternativos.*

Especialmente el siguiente punto, recogido como la Tercera disposición adicional a la ley:

- **Tercera)** *En el plazo de tres años (Julio 2006) el Gobierno, en colaboración con los ayuntamientos afectados, debe elaborar un plan de movilidad específico para los polígonos industriales y las zonas de actividades económicas que cumplan las condiciones, en cuanto a superficie y número de empresas y trabajadores, que se determinen por reglamento. Este plan debe crear la figura del gestor o gestora de la movilidad en cada una de estas áreas y debe establecer su régimen de implantación y su financiación con cargo a las empresas que operan en dichas áreas*

Esta última disposición enlaza con el **artículo 18**, sobre el estudio de evaluación de la movilidad generada:

- **Artículo 18** ... *evalúa el incremento potencial de desplazamientos provocado por una nueva planificación o una nueva implantación de actividades y la capacidad de absorción de los servicios viarios y sistemas de transporte...” Asimismo, valora la viabilidad de las medidas propuestas para gestionar de modo sostenible la nueva movilidad y, especialmente, las fórmulas de participación del promotor o promotora para colaborar en la solución de los problemas derivados de esta nueva movilidad generada.*

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

- Alguna de estas disposiciones no será aprobada hasta tres años después de la entrada en vigor de la Ley, por lo que las disposiciones transitorias sirven para preparar el terreno incorporando los criterios básicos en los que se sustenta la Ley. Por su relación directa con los polígonos industriales destaca la segunda disposición:
- **Segunda)** *Mientras no se aprueben los planes de movilidad urbana a los que se refiere esta Ley no se puede aprobar ningún proyecto urbanístico nuevo que comporte una inversión superior a 25 millones de euros, excepto aquellos que estén avalados por un estudio de evaluación previo.*

Para velar por una movilidad sostenible y para que se vayan cumpliendo las disposiciones, se han creado

- **Observatorio Catalán de la Movilidad**, como un instrumento de recogida y difusión de la información más relevante en materia de movilidad y sostenibilidad
- **Consejo Catalán de la Movilidad**, que será el organismo consultivo, asesor y de concertación y participación de las administraciones, los organismos, las corporaciones, las entidades y los sectores sociales vinculados a la movilidad. El Consejo Catalán de la Movilidad participa en el Observatorio proponiendo acciones para el estudio de la movilidad, dando orientaciones y aprobando los informes bienales sobre la movilidad que se envían, también, al

Gracias por la vuestra atención!

Más información de la asociación en su página web

www.transportpublic.org