

Bases para la Ley General de movilidad sostenible

Grupo de expertos:

Alberto Dorrego de Carlos (coordinador)

Antonio Fortes Martín

Julio López Quiroga

Miguel Marín Cózar

Adolfo Menéndez Menéndez

Francisco Sánchez-Gamborino



BASES PARA LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Grupo de expertos:

Alberto Dorrego de Carlos (coordinador)

Antonio Fortes Martín

Julio López Quiroga

Miguel Marín Cózar

Adolfo Menéndez Menéndez

Francisco Sánchez-Gamborino

ISBN: 978-84-09-28912-7

Depósito Legal: M-7958-2021

Editorial: FUNDACIÓN CORELL

Título: BASES PARA LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Imprime: GRAFIPRESS, S.L.

Aviso legal: Queda prohibida la reproducción total o parcial de este libro por cualquier medio electrónico o mecánico, sin autorización expresa por escrito del autor y editor.

Coordinador



D. Alberto Dorrego de Carlos
adorrego@eversheds-sutherland.es

EVERSHEDS
SUTHERLAND

EVERSHEDS SUTHERLAND NICEA

Socio de la Firma internacional de abogados EVERSLED SUTHERLAND en España, en la cual dirige el área de Derecho Público.

Letrado de las Cortes Generales (exc.)

Presidente de la Sección de Derecho Administrativo del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid (ICAM).

Vocal Permanente de la Comisión General de Codificación (Ministerio de Justicia), Sección de Derecho Público.

Ex Director General para la Modernización de la Administración de Justicia (Ministerio de Justicia).

Ex Secretario General Adjunto en el Congreso de los Diputados.

Académico Correspondiente de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación (RAJL) de España.



D. Antonio Fortes Martín
antonio.fortes@uc3m.es

uc3m | Universidad
Carlos III
de Madrid

UNIVERSIDAD CARLOS III DE MADRID, FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y JURÍDICAS.
DEPARTAMENTO DE DERECHO PÚBLICO DEL ESTADO

Profesor Titular de Derecho Administrativo de la Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas de la **Universidad Carlos III** de Madrid. Es CoDirector del Master Universitario en Derecho de los Sectores Regulados de la misma Universidad.

Es Director Ejecutivo de la Revista General de Derecho de los Sectores Regulados (Iustel) y Editorial Board Member y miembro del Comité científico de diversas Revistas científicas internacionales y nacionales.

Ha desarrollado estancias docentes y de investigación en Universidades de Estados Unidos de Norteamérica, Reino Unido, Chile, Ecuador y Guatemala.

Es miembro asociado de diversas Redes científicas y entidades internacionales en materia de medio ambiente y transporte.

Es autor de 5 monografías como único autor, 3 monografías como coautor, más de 60 trabajos entre capítulos de libro en obras colectivas y artículos en Revistas científicas, así como otras más de 50 publicaciones menores.

Sus principales líneas de investigación son la organización administrativa, los servicios públicos locales, el medio ambiente y la ordenación del territorio, y los transportes y la movilidad urbana.



D. Julio López Quiroga

jlq@avantelegal.com



AVANTE LEGAL ABOGADOS

Licenciado en Derecho. Universidad Pontificia de Comillas, Madrid, 1991

Socio de Avante desde enero de 2016. Destaca en el asesoramiento integral de empresas nacionales e internacional relacionadas con el comercio internacional, el transporte, la distribución y logística, así como del sector marítimo, aéreo y seguros. Julio asesora tanto en aspectos contractuales, precontenciosos, como en complejos litigios ante los distintos órganos jurisdiccionales y cortes de arbitraje tanto nacionales como internacionales.

Con anterioridad trabajó durante más de quince años como abogado en Uría Menéndez con su nombramiento como socio en 2005, y previamente durante ocho años como abogado en Figaredo & Asociados.



D. Miguel Marín Cózar

mmarin@aei-publicaffairs.com



AEI SLNE Madrid, Socio fundador & CEO

ANÁLISIS ECONÓMICO INTEGRAL Consultora especializada en asuntos públicos y análisis económico-financiero.

Profesor de Teoría Económica en la Universidad CEU-San Pablo. Es colaborador habitual en diversos medios de comunicación y *think tanks*. Ha sido director de la asesoría técnico-jurídica del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso de los Diputados, vocal asesor del departamento de Economía del Gabinete del Presidente del Gobierno y director de Economía y Políticas Públicas de la Fundación FAES. Asimismo, ha sido miembro del Consejo Editorial de "El Economista" y analista económico en el programa 24h de RNE.



D. Adolfo Menéndez Menéndez

amenendez@ontier.net



ONTIER

Abogado en ONTIER y profesor del IE Law School, titular de la "Cátedra José María Cervelló"

Licenciado en Derecho por la Universidad Autónoma de Madrid

1984 Abogado del Estado en la Delegación de Hacienda y ante la Audiencia y los Tribunales de Toledo

1986 Asesoría Jurídica del Ministerio de la Presidencia

1987 Abogado del Estado Jefe de la Asesoría Jurídica del entonces Ministerio de Sanidad y Consumo (1987).

1988 se incorporó a la firma Ernst and Whinney que, tras la fusión con Arthur Young, dio lugar a la actual Ernst and Young, de cuyo departamento jurídico y fiscal fue socio hasta 1996.

1996-2000 Subsecretario de Defensa.

2000-2004 Subsecretario de Fomento.

2004-2016 Socio de Uría Menéndez

Ingresó en 1984 en el Cuerpo de Abogados del Estado, en el que se encuentra en excedencia, y es uno de los más reputados iuspublicistas españoles.

Miembro del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid y de la Asociación de Abogados del Estado.

Secretario General de la Fundación Princesa de Asturias y de la Asociación Española de Fundaciones.

Presidente del Foro de la Regulación Administrativa.



D. Francisco Sánchez-Gamborino

abogados@sanchez-gamborino.com



Sánchez-Gamborino
Abogados del Transporte

Doctor en Derecho.

Máster en Asesoría Jurídica de Empresas por la Universidad C. de Madrid.

Abogado en ejercicio desde 1978 con dedicación especial al Derecho de transporte y sus seguros.

Miembro de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación de España.

Vicepresidente de la Comisión internacional de Asuntos Jurídicos, en la Unión Internacional de los Transportes por Carretera (IRU, Ginebra).

Presidente del Grupo de Trabajo "Seguro de Transporte", en la Asociación Internacional de Derecho de Seguros (Sección Española-SEAIDA) y miembro de su Consejo de Dirección

Profesor en Máster en Universidades públicas (Carlos III de Madrid y Jaume I de Castellón).

Ponente en seminarios y cursos de asociaciones del sector del transporte (incl, Máster de ASTIC).

Autor de varios libros, entre los más recientes: *El contrato de transporte internacional CMR* (Ed. Tecnos, 2ª ed., Madrid, 2020), y *El Seguro de Transporte* (F. Corell, 4ª ed., Madrid 2021).

INTRODUCCIÓN

La Fundación Corell y su Think Tank de movilidad (TTM) presentan su trabajo “Bases para la ley general de Movilidad sostenible” que pretende crear un marco de actuación apropiado para regular de forma adecuada el derecho esencial de libre circulación de personas y mercancías en términos de sostenibilidad, universalidad y eficiencia económica poniendo al ciudadano en el centro de los servicios a prestar.

El ecosistema de la movilidad está sufriendo cambios estructurales debido a la evolución en el comportamiento social y el desarrollo tecnológico aplicado a esta actividad bajo normas que no los preveían. Nuevos actores como las plataformas digitales, sustitutas de la autoridad en los mercados desregulados, así como las nuevas posibilidades de movilidad individual y compartida reafirman la necesidad de una actualización de la normativa actual.

Por otro lado, la falta de equidad, claridad y continuidad en la financiación a los operadores de las obligaciones de servicio público no deben de mantenerse más tiempo si se desea que el sector acometa las inversiones precisas para la transición energética y tecnológica.

Ante este escenario, la Fundación Corell ha invitado a un grupo de expertos multidisciplinar a redactar estas sesenta y dos bases que presentamos, con el ánimo de que se facilite el cambio preciso y que los reguladores avancen en el proceso de aprobar una nueva ley que favorezca un escenario donde se avance hacia una mejor movilidad para la ciudadanía.

Para ello, esperamos que el Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) mantenga e impulse su compromiso de lograr una regulación que ayude a desarrollar una movilidad segura, sostenible y conectada.

Como herramienta fundamental para la mejora en la calidad de la movilidad para la ciudadanía y la adaptación a las corrientes tecnológicas y medioambientales, se propone una movilidad de personas basada en el transporte colectivo por ser la mejor herramienta para reducir costes sociales, desequilibrios en la prestación al ciudadano y daños ambientales y en especial en la calidad del aire, aportando propuestas concretas para mejorar y hacer más eficaces las operaciones de las empresas de viajeros y mercancías.

Las Bases proponen una gobernanza adaptada al escenario constitucional y procuran, bajo el principio de responsabilidad compartida, un mayor compromiso de coordinación y planificación entre autoridades, con el Sistema Nacional de Movilidad y los Planes generales de Movilidad como ejes fundamentales de actuación. Se hace especial hincapié en el diseño de nuevos modelos de gestión como las Entidades Titulares de Servicio (ETS), con ámbitos de actuación y responsabilidad compartidos.

Se mantiene el modelo de Colaboración público-privada para la prestación de los servicios esenciales y de interés general del transporte de personas, buscando su dinamización y

flexibilización para dar continuidad a un modelo económico eficaz y bien valorado por el ciudadano.

Las empresas necesitan tener una regulación estable que resuelva también la financiación de las obligaciones de servicio público (OSP), materia sobre la que se proponen soluciones sostenibles. Por ello, esta propuesta impulsa un nuevo escenario en el que las empresas puedan planificar sus inversiones de transición energética y digital, ayudando a rebajar los riesgos de inestabilidad y las dudas acerca de la evolución del modelo de servicio que hay en la actualidad.

Desde la Fundación agradecemos el esfuerzo del equipo redactor y esperamos obtener el interés de los organismos reguladores para dinamizar la construcción de un modelo moderno de movilidad ciudadana.

Miguel Ángel Ochoa
Presidente del Patronato la Fundación Corell

ÍNDICE

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	11
PARTE I. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS JURÍDICOS.....	17
Sección I. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN.....	17
Sección II. PRINCIPIOS JURÍDICOS.....	17
Sección III. CONFIGURACIÓN DEL DERECHO A LA MOVILIDAD.....	20
PARTE II. COOPERACION DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS.....	23
Sección I. COMPETENCIAS RESPONSABILIDADES COMPARTIDAS DE LOS PODERES PÚBLICOS.	23
Sección II. EL SISTEMA NACIONAL DE MOVILIDAD	24
PARTE III. MOVILIDAD DE LAS PERSONAS EN EL ENTORNO URBANO.....	29
Sección I. DISPOSICIONES GENERALES.....	29
Sección II. LA MOVILIDAD URBANA COLECTIVA.....	29
Sección III. LA MOVILIDAD INDIVIDUAL EN EL ENTORNO URBANO.....	33
PARTE IV. MOVILIDAD DE LAS PERSONAS EN EL ENTORNO NO URBANO.....	37
Sección I. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN Y PLANIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS.....	37
Sección II. PRESTACIÓN INDIRECTA DE LOS SERVICIOS DE MOVILIDAD INTERURBANA....	38
PARTE V. INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD.....	43
Sección I. DISPOSICIONES GENERALES.....	43
Sección II. PLANIFICACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS	43
Sección III. DESARROLLO Y FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS	44
Sección IV. COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA	45
PARTE VI. LA MOVILIDAD DE LAS MERCANCÍAS	47
Sección I. PRINCIPIOS GENERALES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.....	47
Sección II. LA PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS.....	47
Sección III. TRANSFORMACIÓN TECNOLÓGICA DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.....	47
Sección IV. ASPECTOS LOGÍSTICOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.....	49

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

La movilidad, que encuentra su proyección más elemental en el transporte, es la forma de ordenar las acciones tendentes al desplazamiento de personas y mercancías con el objetivo esencial de facilitar el acceso de todos los ciudadanos a los bienes y servicios de cualquier naturaleza.

En este sentido, la movilidad se configura como un derecho esencial de las personas. Se enmarca en el derecho a la libertad de circulación, pero también se presenta como una manifestación del derecho a la vida, a la salud y a disfrutar de un medio ambiente adecuado. En última instancia, el derecho a la movilidad se convierte en garante de la dignidad de la persona y del derecho al libre desarrollo de la personalidad.

Asimismo, la movilidad permite paliar ineficiencias, reducir costes sociales y ambientales, conectar personas y territorios aislados, especialmente en un momento de la historia en el que la demanda de conectividad entre las distintas zonas geográficas no ha dejado de aumentar en las últimas décadas.

Por ello, como bien común y derecho esencial, la movilidad debe ser amparada, protegida, preservada y regulada por las autoridades sobre la base de la equidad, la justicia social y la integración ciudadana. Esta ordenación debe llevarse a cabo siempre desde la coordinación entre las diferentes administraciones públicas y los agentes sociales, puesto que una amplia mayoría de los objetivos vinculados a la movilidad, como lo es la sostenibilidad medioambiental, tiene un carácter predominantemente global.

Por otra parte, en una sociedad cada vez más globalizada, el sector del transporte ha multiplicado su carácter estratégico, generando cerca del 8,5% del valor añadido bruto de la economía española. En cuanto al empleo, las actividades relacionadas con el transporte generaron, en el periodo 1995-2016, una media de 1.303.312 puestos de trabajo, lo que supone un 7,26% del total de ocupados en España durante ese periodo. Dentro del sector, la actividad de transporte en sentido estricto supone el 56% de la ocupación.

Sin embargo, más allá de las cifras de impacto directo en la economía, sin duda, el transporte terrestre se ha convertido en un nuevo elemento de competitividad capaz de aumentar el bienestar de las personas y dinamizar la actividad económica o actuar como una rémora para ambos objetivos. Su valor estratégico se observa tanto a pequeña como a gran escala puesto que tiene una enorme influencia en la práctica totalidad de actividades económicas y, además, es determinante en la evolución de la mayor parte de macromagnitudes. El transporte terrestre colectivo, además, se presenta como uno de los mejores mecanismos para favorecer el acceso a los bienes y servicios de aquellas personas que cuentan con menos ingresos, así como a aquellos lugares geográficamente más apartados.

Visto lo anterior, es indispensable evitar que, mientras el mercado incrementa su oferta y su demanda, las operaciones económicas puedan verse frustradas o ralentizadas a consecuencia de una deficiente cadena de suministros y, de esta manera, los ciudadanos se vean perjudicados. Este es uno de los aspectos donde la movilidad deviene esencial: como una exigencia de la libertad de mercado, que precisa de una gran fluidez en el tráfico de bienes

para no limitar así el desarrollo de las transacciones de todo tipo que tienen como objetivo esencial satisfacer las necesidades de las personas.

Precisamente en estos tiempos de creciente globalización, que con toda certeza sobrevivirán a la pandemia creada por el COVID-19, el transporte adquiere un carácter cada vez más relevante que debe ser satisfecho con infraestructuras adecuadas, así como con empresas españolas que se comprometan con el futuro industrial y logístico del país. De ahí la necesidad de desarrollar una regulación, partiendo de las bases que en este texto se proponen.

A estas necesidades se añaden además una serie de nuevas exigencias derivadas de los retos medioambientales y de la digitalización, que por sí mismas constituirían motivo suficiente para justificar una revisión de la actual regulación del sector. La normativa vigente, que sin duda ha permitido ordenar la movilidad y el transporte durante muchos años, no tiene ya capacidad para responder de manera adecuada a una realidad social, económica y ambiental muy diferente a las existentes años atrás. Por todo ello y con objeto de reconocer el derecho a la movilidad como un derecho esencial de los ciudadanos, se hace necesaria la propuesta de las siguientes bases.

II

La movilidad es una cuestión que preocupa enormemente en la Unión Europea y España no debe sustraerse a esta tendencia, sin olvidar que el modelo de transporte español, aunque mejorable, ha mantenido unas características propias que han multiplicado su eficacia y eficiencia en el tiempo en comparación con los estándares de calidad de nuestros socios europeos.

Las instituciones europeas trabajan intensamente en la implantación de una movilidad sostenible y más respetuosa con los derechos de los ciudadanos. La nueva propuesta de Reglamento de la Comisión Europea, que se encuentra en tramitación actualmente, pretende introducir reformas en este sentido.

El actual paquete de movilidad en Europa tiene como objetivos la lucha contra el cambio climático, el fortalecimiento de la industria europea, la mejora de la calidad de vida y el incremento de las alternativas disponibles para los ciudadanos en sus desplazamientos. A nivel nacional, los poderes públicos se ven obligados a regular la movilidad guiados por criterios de calidad, eficiencia, sostenibilidad financiera y riguroso respeto a la protección del medio ambiente.

Por su parte, el Libro Blanco del Transporte 2050 establece objetivos concretos en relación con el transporte urbano. Para el año 2030 se pretende haber reducido el número de vehículos que consumen combustibles convencionales en un 50%; para 2050 estos deberían haber desaparecido. El fin esencial es lograr una transferencia hacia vehículos y combustibles limpios.

En línea con los objetivos de la Unión Europea, el sector del transporte terrestre español debe reordenarse a fin de poder realizar la transición, ordenada y financieramente sólida, hacia el modelo nuevo, que se caracterizará por su contribución al desarrollo y a la sostenibilidad del sistema económico y social. Estas bases están destinadas a mejorar la sostenibilidad social, económica y ambiental del transporte terrestre, en línea con la normativa europea y las necesidades de la economía española, y a sustentar un posterior desarrollo normativo.

No puede olvidarse, sin embargo, que el sistema de transporte español cuenta especificidades que deben ser atendidas puesto que se encuentran en la base del buen rendimiento demostrado hasta la fecha en términos de calidad y cantidad de servicio. Todos los modos de transporte terrestre presentan retos significativos que deben ser abordados por las políticas públicas.

El transporte interurbano de viajeros, por ejemplo, en numerosas ocasiones es un servicio de interés económico general sobre el cual la Administración debe intervenir, de manera más o menos intensa en función de las circunstancias, que hasta ahora se ha resuelto eficazmente mediante un sistema mayoritariamente concesional, que ha garantizado el funcionamiento sin obstáculos de los desplazamientos a lo largo del territorio haciendo efectivo el derecho a la movilidad de los ciudadanos. Sin embargo, es preciso revisar tanto el modelo de contratación como el mapa concesional y estudiar los criterios de rentabilidad social y comercial que es necesario aplicar en cada uno de los servicios, para garantizar la supervivencia del modelo.

Por lo que respecta al transporte urbano colectivo, cada vez son más necesarios los espacios de integración e intermodalidad, para prevenir las rupturas tradicionales de continuidad en la prestación del servicio. La concentración creciente de población en grandes conurbaciones choca frontalmente con la tendencia de contar con infraestructuras rígidas que terminan por saturarse por exceso de demanda. Entre los efectos de esta saturación están, por ejemplo, el empeoramiento de la calidad del aire y sus implicaciones sanitarias o la contaminación acústica.

En cuanto al transporte ferroviario, en 2018, solo ascendía a un 6%. Su rigidez, especialmente en el ámbito de las mercancías, frente a la flexibilidad, menores costes y dinamismo de la carretera ha dado lugar a una brecha entre ambos. Las nuevas exigencias medioambientales y las oportunidades derivadas de la digitalización deben ser dos palancas aceleradoras del desarrollo del sector del transporte de mercancías en España, aumentando su competitividad.

Las bases para una Ley General de Movilidad, además de dar cumplimiento a la normativa europea e integrar las especificidades propias del sistema español de transporte por carretera, deben garantizar dos valores esenciales: la sostenibilidad social y la sostenibilidad ambiental.

En relación con la sostenibilidad social, el objetivo básico es lograr la equidad social garantizando que los ciudadanos tengan acceso físico a los diferentes bienes y servicios (educación, sanidad, empleo u ocio) en igualdad de oportunidades, con independencia de su situación geográfica y socioeconómica, contribuyendo así a una mayor cohesión social y territorial. En cuanto a la sostenibilidad medioambiental, es esencial hacer compatible transporte y sostenibilidad, para lo cual la intermodalidad adquiere una posición preeminente. Las empresas de transporte, que ya incluyen la sostenibilidad como un elemento definitorio de sus planes operativos, se verán compelidas a profundizar en la línea estratégica de la sostenibilidad de una forma mucho más intensa.

En definitiva, se hace cada vez más necesario un cambio en las pautas que rigen la movilidad, en sentido amplio, y el transporte que nos permita adaptarnos a un contexto cambiante donde afluyen factores demográficos, laborales, de ocio y medioambientales. Los fines esenciales de este nuevo modelo deben ser: (i) mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, (ii) posibilitar desplazamientos marcados por la sostenibilidad, la accesibilidad y la eficiencia, tanto territorial como social, (iii) proveer una financiación estable y sostenible en el tiempo (iv) velar por la seguridad de los movimientos de personas y mercancías y (v) apostar por la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en los medios de transporte.

Por ello, estas bases para una Ley General de Movilidad apuestan fuertemente en favor de estos fines, proponiendo medios más sostenibles de desplazamiento y una racionalización tanto en el uso de los recursos naturales como en la demanda de movilidad y transporte privado. Asimismo, se reconoce y amplía el derecho a la movilidad de los ciudadanos, esencial para lograr la equidad y el equilibrio tanto social como territorial; y realizan también un gran esfuerzo por facilitar el transporte de mercancías como elemento estratégico dentro de nuestro modelo económico.

III

Para adecuar el sistema de transporte terrestre a la realidad cambiante a la que se enfrenta, como queda dicho, y con el objetivo de lograr un modelo social, económico, financiero y ambientalmente sostenible, se presentan las bases para una Ley General de Movilidad, que ofrecen el punto de partida sobre el que asentar un posterior desarrollo normativo a fin de transformar el sector de la movilidad terrestre, tanto de personas como de mercancías.

Este texto se divide en seis partes y contiene 62 bases.

La Parte I recoge el objeto y ámbito de aplicación de la Ley, y establece los principios básicos que inspiran la ordenación del transporte terrestre y constituyen la fuente para las presentes bases, así como los objetivos de la ordenación del transporte terrestre cuyo cumplimiento conlleva una especial atención de los poderes públicos y ha de comenzar con la Ley General de Movilidad.

En concreto, los principios básicos que han de guiar esta nueva forma de ordenación del transporte terrestre son: la universalidad y la accesibilidad, la calidad y la seguridad, la interoperabilidad e intermodalidad, la integración digital y movilidad inteligente, el equilibrio territorial, la sostenibilidad ambiental, financiera, económica y social, y la unidad de mercado.

Esta Parte I finaliza reconociendo el derecho a la movilidad de todo ciudadano y haciendo un esfuerzo por aclarar el concepto, alcance y contenido de este derecho.

La Parte II se refiere a las competencias y responsabilidades de los poderes públicos en materia de movilidad y a la organización administrativa a su servicio. Es decir, a la gobernanza del sistema. Esta regulación resulta particularmente compleja debido la concurrencia en esta materia de títulos competenciales del Estado, de las Comunidades Autónomas y de las Entidades Locales, especialmente en el ámbito del transporte de viajeros en las grandes conurbaciones.

Se define el *Sistema Nacional de Movilidad* como el conjunto recursos y medios existentes en España, públicos y privados, para atender las necesidades de desplazamiento de las personas físicas por el territorio nacional, tanto en entornos urbanos como supraurbanos, así como para el transporte de mercancía y para garantizar su interoperabilidad.

Se crea un órgano de cooperación interadministrativa nuclear para la gestión coordinada del sistema que se denomina *Comisión Interterritorial del Sistema Nacional de Movilidad*, que tendrá la naturaleza y estructura jurídica de una Conferencia Sectorial. Este órgano interadministrativo, en el que participarán el Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, tendrá recursos materiales y humanos adecuados para atender las

funciones de coordinación general del sistema que tiene encomendadas, en particular la planificación.

Asimismo se crea, como órgano de participación sectorial, la Comisión General del Sistema Nacional de Movilidad, en el cual se integrarán las organizaciones empresariales más relevantes del sector, los sindicatos más representativos, las Administraciones públicas implicadas y expertos independientes.

Finalmente, bajo la dependencia del Consejo Interterritorial se crea como organismo técnico de apoyo la Agencia Estatal para la Calidad y Planificación del Sistema Nacional de Movilidad, cuyo consejo rector estará compuesto por personas expertas en materia de transportes con una acreditada experiencia profesional en este ámbito.

La Parte III se refiere a la movilidad de las personas en el entorno urbano. Esta movilidad se constituye como un derecho esencial que permite el ejercicio de la libertad de circulación, el derecho al trabajo y el disfrute de sus derechos económicos, sociales y culturales. Asimismo, se incorpora el concepto de servicio público de la movilidad urbana colectiva, definiéndolo como un *“servicio esencial reservado en exclusiva a los poderes públicos”*, y se desarrollan las previsiones sobre su titularidad, organización, planificación y gestión y financiación.

Se regula también la movilidad urbana individual, basada en el equilibrio entre los distintos modos de transporte, colectivos e individuales; previéndose que las ciudades puedan establecer limitaciones o controles de acceso a los vehículos privados.

Se ha atendido a la especial importancia que, por su falta de cobertura normativa, tienen todas aquellas modalidades de movilidad que han surgido, y surgirán en el futuro, de la mano de las nuevas tecnologías y de la evolución del criterio social en cuanto a movilidad se refiere. De entre ellas es paradigmática la movilidad compartida, cuyo exponencial crecimiento reclama especial atención de la regulación y que será abordada y fomentada a través de Planes Integrales de Movilidad Urbana.

La Parte IV regula la movilidad de las personas en el entorno no urbano. En ella se contemplan servicios de transporte público con diferentes rasgos característicos. En aquellos servicios en que las circunstancias lo permiten se fomenta la libre competencia a través de los sistemas de concurrencia existentes en el ordenamiento jurídico. Sin embargo, como sucede en ocasiones en el sector del transporte de viajeros, determinados servicios resultan menos atractivos para los operadores en términos de rentabilidad. Estos últimos constituyen, igual que el resto de los servicios de transporte, una necesidad para los ciudadanos que los demandan cuya satisfacción es una exigencia de interés público para la Administración. Para garantizar la cobertura de este tipo de servicios se contempla en estas bases la ya conocida figura de las obligaciones de servicio público. En los términos expresados, la prestación de estos servicios debe ser atribuida con carácter obligatorio, a través de concesiones de servicios o contratos de servicios, pero siempre compensando los perjuicios que este tipo de servicios puedan causar al operador que los presta.

También en este apartado se regula el régimen del transporte ferroviario de viajeros y se incluye la previsión de que el Gobierno apruebe un Plan General de Movilidad. La figura del Plan General de Movilidad se establece como un mecanismo de ordenación y coordinación de los diferentes servicios de transporte susceptible de desarrollo en función de las diferentes circunscripciones geográficas, atendiendo a las competencias de la autoridad que corresponda en cada caso. Se trata de un instrumento que evitará divergencias sustanciales de criterio en la

gestión de los transportes con el objetivo de garantizar la eficiencia y sostenibilidad de la movilidad. Para ello, ha de comprender tanto los modos de transporte colectivo como los elementos de movilidad individual, apostando así por la interconexión y la intermodalidad. Se proponen, asimismo, soluciones de movilidad interurbana de iniciativa privada, como el vehículo compartido, definiendo determinados extremos de este tipo de desplazamientos que carecen aún de seguridad jurídica.

La Parte V trata sobre las infraestructuras de la movilidad, su ordenación, planificación y financiación. Estas, en tanto que proporcionan el medio para el desenvolvimiento de las actividades del transporte han de ser adecuadas a las exigencias de la movilidad en línea con los principios inspiradores de esta Ley. En este punto se considera esencial la participación de los usuarios, por lo que los modelos de colaboración público-privada se vuelven esenciales como garantía de la necesaria inversión. Asimismo, adquiere gran importancia la transformación tecnológica de las redes de carreteras.

Por último, se dedica un título completo a regular la movilidad de las mercancías, que constituye uno de los pilares fundamentales para el buen funcionamiento de las transacciones en todas las escalas. La calidad de los procesos productivos depende irremediamente de la movilidad de las mercancías, de modo que la evolución de la industria exige de forma natural la evolución acompañada de este tipo de transporte; lo que exige evitar una relegación de las mercancías a un segundo plano en la regulación del transporte. En esa dirección, la Parte VI prevé el desarrollo de dos instrumentos jurídicos ya existentes para mejorar la movilidad de las mercancías: las Juntas Arbitrales del Transporte y la ‘acción directa’, ampliando la legitimación para ejercitar esta última a los intermediarios, denominados operadores de transporte de mercancías. Asimismo, para lograr una adecuada planificación del transporte de mercancías se establece la necesidad de desarrollar un Plan General de Transporte de Mercancías, así como planes autonómicos.

De la misma manera que ocurría con las infraestructuras de la movilidad, también se considera esencial la transformación tecnológica del transporte de mercancías como forma de garantizar una mejor trazabilidad, rapidez, seguridad, ahorro de costes y respeto al medio ambiente. Se incorporan figuras como los vehículos autónomos o los operadores de transporte de mercancías (cualquier intermediario, entre los que se encuentran las empresas que ofrecen bolsas de carga telemáticas); y se regula un régimen de ayudas públicas para la creación de nuevos aparcamientos y áreas de descanso con vigilancia y control de entradas y salidas.

Como último apartado, se presentan los aspectos logísticos del transporte de mercancías, incluyendo medios para facilitar la creación de los almacenes e infraestructuras de logística y requisitos que deben cumplir los vehículos de transporte de mercancías.

PARTE I. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS JURÍDICOS

Sección I. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Base 1. Objeto.

La Ley General de Movilidad tendrá por objeto la regulación integral de los procesos relativos al desplazamiento físico de las personas y mercancías por el conjunto del territorio nacional, tanto en el entorno urbano como el ámbito supraurbano, así como la intervención de los poderes públicos en la ordenación y gestión de dichos procesos y en la suficiencia de su financiación.

Base 2. Ámbito de aplicación.

La Ley General de Movilidad será aplicable a la movilidad de las personas y de las mercancías, realizada de forma colectiva o individual, tanto en entornos urbanos como no urbanos.

La Ley General de Movilidad será de aplicación a la movilidad de personas y de mercancías cuando la misma sea efectuada a través de los sistemas, medios e infraestructuras de transporte terrestre, tanto por carretera como por ferrocarril.

Quedarán fuera del ámbito de aplicación de la Ley General de Movilidad el transporte marítimo y aéreo, que se regirán por su legislación específica. No obstante, los instrumentos de ordenación y planificación de la movilidad regulados en esta Ley tomarán en consideración su naturaleza integral incluyendo la conectividad e interoperabilidad con los medios de transporte marítimo y aéreo.

Base 3. Definición de movilidad y transporte.

A los efectos de estas bases, se entiende por movilidad el conjunto de desplazamientos desarrollados por las personas con independencia de su motivación y del medio empleado con el fin de acceder a los bienes y servicios.

Se entiende por transporte a la actividad económica, desarrollada por el sector público o privado que tiene por objeto el servicio de desplazamiento de personas y mercancías, así como su soporte logístico.

Base 4. Marco competencial y Sistema Nacional de Movilidad.

La Ley General de Movilidad realizará una regulación integral de las actividades económicas y políticas públicas que constituyen su objeto con plena sujeción a la distribución constitucional de competencias entre el Estado y a las Comunidades Autónomas en materia de transportes terrestres y del debido reconocimiento del principio de autonomía de las Entidades Locales.

La coordinación y cooperación de las distintas Administraciones públicas con competencias y responsabilidades compartidas en materia de transportes terrestres se llevará a cabo en el marco de los órganos e instrumentos del Sistema Nacional de Movilidad regulado en esta Ley.

Sección II. PRINCIPIOS JURÍDICOS

Base 5. Principios generales.

Los principios básicos de la regulación de la movilidad serán los siguientes:

a) *Universalidad y Accesibilidad.*

La Ley reconocerá el derecho esencial a la movilidad de las personas y el acceso universal a los medios de transporte en condiciones seguras y con adecuados estándares de continuidad, calidad y precio.

La Ley General de Movilidad garantizará todas las personas, y en especial las que se encuentren en situación de mayor vulnerabilidad, tengan la capacidad de desplazarse y acceder a cualquier punto o destino de residencia, trabajo, asistencia sanitaria, de prestación de servicios, cultural, ocio u otros con independencia de la disponibilidad de vehículo privado.

b) *Calidad y Seguridad.*

Los poderes públicos garantizarán la realización de los desplazamientos de personas y mercancías, el acceso a las infraestructuras y medios de transporte, así como su prestación en condiciones adecuadas de calidad, de salud pública y de seguridad en su sentido más amplio.

La Ley General de Movilidad garantizará, en particular, que todos los vehículos dedicados al transporte público de personas y mercancías, sea cual fuere su ámbito, cuenten con tacógrafos o dispositivos electrónicos análogos de control de seguridad.

c) *Interoperabilidad.*

La Ley General de Movilidad garantizará la interoperabilidad de los distintos medios y modos de transporte y fomentará el desarrollo de la conectividad entre todos ellos.

Los poderes públicos impulsarán una política de movilidad simplificada a favor de los usuarios de cualquier medio de transporte, garantizando que los intercambios y desplazamientos se realicen mediante títulos de transporte únicos e integrados.

d) *Neutralidad modal.*

La Ley General de Movilidad estará sustentada en el principio de neutralidad entre los distintos modos de transporte, priorizando el desarrollo y financiación pública de aquellos que resulten más eficientes en cada caso.

e) *Integración digital y movilidad inteligente.*

Los poderes públicos fomentarán con instrumentos adecuados la incorporación de sistemas inteligentes de transporte y el empleo de nuevas tecnologías al servicio de la movilidad. Se deberá posibilitar la utilización, por parte de los usuarios de los diferentes sistemas de transporte, de dispositivos móviles y tarjetas de transporte inteligentes válidas con carácter general para todos los medios de transporte a su alcance.

La integración digital se concretará tanto en el diseño de las infraestructuras como en los medios telemáticos y nuevas tecnologías de comunicación en la información proporcionada a los ciudadanos sobre el sistema multimodal de transporte.

f) Sostenibilidad ambiental.

Los poderes públicos priorizarán en sus políticas de movilidad la sostenibilidad ambiental, fomentando una utilización racional de los recursos naturales. Impulsarán la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, la eficiencia energética y la ocupación racional del espacio público por los sistemas de transporte y sus infraestructuras, racionalizando la demanda de movilidad y de transporte privado.

En el entorno urbano los poderes públicos impulsarán una política general de fomento del transporte colectivo y la reducción de los vehículos a motor de uso individual que accedan a las ciudades. Asimismo fomentarán, con regulaciones y actuaciones administrativas adecuadas, la utilización por los ciudadanos de vehículos no motorizados.

La Ley General de Movilidad regulará el procedimiento de evaluación de los efectos ambientales de los desplazamientos a través de estudios de movilidad, sobre todo de los centros de producción, de nuevos desarrollos urbanísticos o de grandes centros de prestación de servicios que generen o atraigan grandes flujos de movilidad con consideración, en todo caso, del coste energético y ambiental de los desplazamientos.

La Ley General de Movilidad asumirá plenamente el marco normativo internacional, europeo y nacional de cambio climático, de ahorro y la eficiencia energética, y de reducción de la contaminación acústica y atmosférica, así como de la legislación en materia de salud pública que resulte aplicable a los desplazamientos de personas y mercancías.

g) Sostenibilidad económica y financiera.

La Ley General de Movilidad garantizará una financiación suficiente y estable de los servicios públicos de transporte y de todos aquellos servicios de interés general que incorporen obligaciones de servicio público. Los poderes públicos, con arreglo al principio de responsabilidad compartida, establecerán una regulación adecuada a estos efectos y realizarán las dotaciones presupuestarias precisas a través de los instrumentos institucionales de financiación regulados en la Ley.

Los poderes públicos garantizarán una movilidad que impulse el crecimiento económico y la competitividad. La rentabilidad económica, además de la ambiental y social, será un principio rector esencial del gasto en movilidad.

El establecimiento de nuevos servicios de transporte deberá supeditarse a la existencia de un volumen de demanda acorde con los costes de inversión y mantenimiento del sistema, teniendo en cuenta, en todo caso, la potencial existencia de modos alternativos de la debida calidad, precio, seguridad, así como los resultados de su evaluación ambiental.

El establecimiento de tributos y exacciones públicas de cualquier clase estará basado en el principio de neutralidad entre los distintos modos de transporte.

h) Sostenibilidad social.

Los poderes públicos garantizarán el derecho de los ciudadanos a la movilidad en condiciones de igualdad con independencia de sus condiciones socio-económicas y de su

posibilidad de acceder al vehículo privado, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad.

La Ley General de Movilidad regulará a estos efectos las obligaciones de servicio público que resulten pertinentes para los operadores de servicios de transporte.

La Ley General de Movilidad garantizará que todas las personas que trabajan en el sector del transporte, tanto de personas como de mercancías, cualquiera que sea su ámbito, incluida la distribución final a los consumidores, cuenten un régimen laboral y nivel de protección social adecuado.

La Ley General de Movilidad contemplará los mecanismos y canales adecuados para garantizar la participación ciudadana en la toma de decisiones que afectan a la movilidad.

i) Equilibrio territorial.

Los poderes públicos garantizarán una movilidad equilibrada y equitativa en todo el territorio nacional tanto en lo relativo a los servicios de transporte como a las infraestructuras que los soportan. En particular garantizarán, mediante el establecimiento de obligaciones de servicio público, adecuadamente financiadas, el derecho a la movilidad de los ciudadanos en el ámbito rural y en los territorios menos poblados.

Los poderes públicos establecerán unos niveles mínimos de servicio y cobertura de obligado cumplimiento para todas las áreas geográficas que, además de garantizar el derecho a la movilidad en condiciones equitativas, contribuirán al desarrollo socioeconómico y la revitalización de las distintas regiones.

j) Unidad de mercado

Los poderes públicos garantizarán el principio de unidad de mercado en el marco de un sistema de transporte único, eficiente, y competitivo al servicio de la economía de todos al amparo del artículo 139.2 CE y de conformidad con la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado.

La Ley garantizará la igualdad de condiciones en el ejercicio del derecho de la movilidad de las personas y unas mismas condiciones de competencia en el ejercicio de la libertad de empresa por parte de todos los operadores de las infraestructuras y de los diferentes medios de transporte terrestre.

Sección III. CONFIGURACIÓN DEL DERECHO A LA MOVILIDAD.

Base 6. *Derecho esencial a la movilidad.*

Se reconoce el derecho esencial a la movilidad de las personas, como libertad de movimiento y de desplazamiento por todo el territorio nacional, en el marco del más amplio derecho fundamental a la libertad de circulación garantizado en el artículo 19 de la Constitución.

El derecho a la movilidad de las personas quedará también reconocido y garantizado como una manifestación del derecho a la vida y a la integridad física, del derecho a la salud y del derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado, desde la centralidad que proyecta, en última

instancia, la dignidad de la persona y el libre desarrollo de la personalidad que reconoce el artículo 10 de la Constitución.

Base 7. Limitaciones del derecho a la movilidad.

El derecho esencial a la movilidad de las personas podrá ser limitado de conformidad con lo establecido en la Ley.

Este derecho podrá ser restringido o suspendido en los casos dispuestos por la autoridad competente para hacer frente a situaciones extraordinarias de seguridad nacional o salud pública o de otra índole y en el marco legal del Derecho de excepción que resulte en su caso aplicable.

Base 8. Contenido del derecho a la movilidad.

Se reconoce a toda persona:

- (i) el derecho a disponer de suficientes alternativas seguras, cómodas y accesibles para sus desplazamientos.
- (ii) el derecho de opción por el modo de transporte más adecuado a sus propias necesidades, de entre todos los disponibles, así como a la intermodalidad en sus preferencias de desplazamiento, incluso a través de medios de transporte no motorizados.
- (iii) el derecho a disponer de la información necesaria para elegir en cada momento el modo de transporte más conveniente a sus concretas necesidades.
- (iv) el derecho a disponer de un servicio básico de transporte público de calidad, con independencia de su lugar de residencia, y el acceso al mismo con garantía de su proximidad y cercanía desde su punto de origen.
- (v) el derecho a utilizar títulos de transporte únicos e integrados con independencia del medio de transporte empleado, dando prioridad al empleo de medios telemáticos, inteligentes o mediante dispositivos móviles.

PARTE II. COOPERACION DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

Sección I. COMPETENCIAS RESPONSABILIDADES COMPARTIDAS DE LOS PODERES PÚBLICOS.

Base 9. *Principio de responsabilidad compartida de los poderes públicos.*

El Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, con arreglo a las competencias que tienen atribuidas en la Constitución, en los Estatutos de Autonomía y en las Leyes, tienen la responsabilidad compartida de garantizar el derecho esencial a la movilidad de los ciudadanos.

El principio de responsabilidad compartida implica el deber de planificar de forma integrada, gestionar racionalmente y financiar adecuadamente un sistema de transporte de personas y mercancías eficiente, accesible, equilibrado territorialmente, ambientalmente sostenible, interoperable, seguro, tecnológicamente avanzado y dotado de los más elevados estándares de calidad al servicio de los ciudadanos y del desarrollo económico nacional.

Base 10. *Títulos competenciales.*

La Ley General de Movilidad tendrá por objeto el desarrollo del derecho esencial de los ciudadanos a la movilidad como expresión del derecho fundamental a la libre circulación establecido en el artículo 19 de la Constitución.

La Ley General de Movilidad se sustentará en los títulos competenciales contenidos en la Constitución y en los Estatutos de Autonomía en materia de (i) transportes terrestres, (ii) tráfico y circulación de vehículos a motor; (iii) protección del medio ambiente, (iv) unidad de mercado y (v) ordenación general de la actividad económica, si bien todos ellos enmarcados en el principio de responsabilidad compartida sobre las políticas de movilidad.

Base 11. *Responsabilidad compartida en la financiación del sistema de transporte*

El Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales serán corresponsables de que el sistema general de transportes terrestres, tanto en el entorno urbano como fuera del mismo, tengan garantizada con una financiación suficiente y estable.

En el ámbito urbano se establecerán los mecanismos institucionalizados regulados en esta Ley para asegurar la participación de la Administración General del Estado y de las CC.AA. en las Entidades Titulares del Servicio y en la financiación estable del conjunto del servicio público.

En el entorno no urbano la Administración General del Estado y las CC.AA. constituirán un Fondo u otro mecanismo institucional organizado para la financiación estable y finalista de los servicios prestados en régimen de obligación de servicio público y para garantizar una transición ordenada al nuevo modelo de movilidad en este entorno.

Sección II. EL SISTEMA NACIONAL DE MOVILIDAD

Base 12. *Sistema Nacional de Movilidad.*

El Sistema Nacional de Movilidad es el conjunto recursos y medios existentes en España, públicos y privados, para atender las necesidades de desplazamiento de las personas físicas por el territorio nacional, tanto en entornos urbanos como supraurbanos, así como para el transporte de mercancías, así como para garantizar su interoperabilidad.

Base 13. *Fines del Sistema Nacional de Movilidad.*

Todos los recursos y medios del Sistema Nacional de Movilidad tienen como finalidad última garantizar el derecho esencial de los ciudadanos a la movilidad en condiciones de accesibilidad, universalidad, calidad y seguridad, así como asegurar el funcionamiento eficiente del sistema de transporte de mercancías.

Los poderes públicos, en los términos establecidos en esta Ley, podrán intervenir en estas actividades económicas para garantizar la misión de interés general del sistema.

Base 14. *Organización del Sistema Nacional de Movilidad.*

Los recursos y medios del Sistema Nacional de Movilidad se coordinarán a través de los órganos e instrumentos de cooperación interadministrativa regulados en esta Ley.

La actuación de los órganos de cooperación interadministrativa regulados en esta Ley estará basada en el principio de responsabilidad compartida. En ningún caso implicará un menoscabo o limitación de las competencias legislativas y ejecutivas atribuidas en la Constitución y en los Estatutos de Autonomía a las Comunidades Autónomas.

Los órganos de ámbito estatal del Sistema Nacional de Movilidad serán los siguientes:

- a. El Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Movilidad.
- b. La Comisión General del Sistema Nacional de Movilidad.
- c. La Agencia Estatal de Calidad y Planificación del Sistema Nacional de Movilidad.

Las Comunidades Autónomas, en el marco de sus competencias, podrán constituir los órganos de coordinación y cooperación interadministrativa que estimen necesarios en sus respectivos ámbitos territoriales.

Base 15. *Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Movilidad.*

El Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Movilidad es el órgano permanente de cooperación en materia de transportes terrestres entre la Administración General del Estado y las Administraciones de las Comunidades Autónomas.

El Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Movilidad es una Conferencia Sectorial de las reguladas en los artículos 147 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

El Consejo Interterritorial estará integrado por el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que lo presidirá, y los miembros de los Consejos de Gobierno de las CC.AA. y de las Comunidades Autónomas y de las Ciudades de Ceuta y Melilla responsables en su respectivo ámbito territorial de la política de transportes terrestres. Asimismo, formarán parte del Consejo Interterritorial dos representantes de las Entidades Locales designados por la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) así como un representante de cada una de las Entidades Titulares del Servicio cuyo ámbito territorial comprenda municipios cuya población agregada sea superior a un millón de personas.

El Secretario del Consejo Interterritorial será el Director General de Transporte Terrestre u otro alto cargo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con rango de Director General.

El Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Movilidad aprobará un Reglamento General de Organización y Funcionamiento.

El Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Movilidad, de acuerdo con su reglamento interno, constituirá en su seno las Comisiones Permanentes que considere oportunas.

Las Comisiones Permanentes tendrán por objeto la preparación de las decisiones del Consejo Interterritorial en relación con las distintas actividades y subsectores dentro del transporte terrestre, en particular, el transporte regular de viajeros por carretera, el transporte colectivo urbano, el transporte de mercancías y el transporte ferroviario, tanto de pasajeros como de mercancías. Estarán presididas por un alto cargo de la Administración General del Estado con rango, al menos, de Director General y los altos cargos de las Administraciones de las Comunidades Autónomas con competencias en la materia. Se regirán en su organización y funcionamiento por lo que establezca el Reglamento General del Consejo Interterritorial y el artículo 152 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público

El Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Movilidad contará, bajo la dependencia del Secretario del órgano, con una estructura administrativa profesional estable a su servicio, altamente cualificada, integrada por funcionarios de carrera expertos en materia de transportes terrestres.

La convocatoria de las reuniones del Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Movilidad, así como el régimen jurídico de sus decisiones y acuerdos se regirán por lo dispuesto en los artículos 149 y 151 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Base 16. Funciones de la Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Movilidad.

El Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Movilidad tendrá como función definir las estrategias, objetivos y directrices de las políticas de movilidad, así como de su regulación normativa e instrumentos básicos de planificación.

El Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Movilidad, en los términos establecidos en la legislación vigente, podrá adoptar Acuerdos vinculantes para la Administración General del Estado y las CC.AA. para la coordinación de las políticas de movilidad en el conjunto del territorio nacional.

El Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Movilidad ejercerá, con carácter general, todas las funciones establecidas en el artículo 148.2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

En particular, el Consejo Interterritorial asumirá las siguientes funciones:

- a. Informar el Plan General de Movilidad y el Plan General de Transporte de Mercancías antes de su aprobación.
- b. Informar, los Planes Integrales de Movilidad Urbana (PIMU) relativos a todas las conurbaciones de población superior a 100.000 habitantes con carácter previo a su aprobación.
- c. Informar sobre todos los anteproyectos de Ley y proyectos de disposiciones generales del Estado relativos a la movilidad de personas y mercancías y de la organización y financiación de los servicios de transporte terrestre.

Base 17. Comisión General del Sistema Nacional de Movilidad

El Sistema Nacional de Movilidad tendrá como órgano superior consultivo y de participación sectorial la Comisión General del Sistema Nacional de Movilidad, adscrita orgánicamente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

La Comisión General tendrá la composición que establezca la Ley General de Movilidad y su Reglamento orgánico de desarrollo.

En todo caso, formarán parte de la Comisión General, junto a los representantes de las Administraciones públicas integradas en el Consejo Interterritorial:

- a. Las organizaciones empresariales de ámbito estatal más representativas, tanto en el ámbito del transporte de viajeros como de mercancías, así como las organizaciones empresariales de ámbito territorial inferior que ostenten tal carácter conforme a la legislación aplicable.
- b. Las organizaciones sindicales y las representativas de los trabajadores autónomos de ámbito estatal más representativas, tanto en el ámbito del transporte de viajeros como de mercancías, así como las organizaciones de ámbito territorial inferior que ostenten tal carácter conforme a la legislación aplicable.
- c. El Director y los miembros del Consejo Rector de la Agencia Estatal de Calidad y Planificación del Sistema Nacional de Movilidad.
- d. La Comisión General tendrá como funciones:
 - (i) Formular recomendaciones a los poderes públicos sobre las estrategias y objetivos de las políticas de movilidad, así como sobre su regulación e instrumentos de planificación.
 - (ii) Informar, con carácter previo a su examen por el Consejo Interterritorial, los proyectos normativos y los instrumentos de planificación general que deban ser examinados por aquel.

La Comisión General se organizará internamente mediante Subcomisiones para los diferentes modos de transporte en las cuales participarán las organizaciones empresariales y organizaciones sindicales correspondientes, así como expertos independientes en los términos que establezca la Ley General de Movilidad y el Reglamento de desarrollo de la misma.

Base 18. Agencia Estatal de Calidad y Planificación del Sistema Nacional de Movilidad.

El Sistema Nacional de Movilidad contará como estructura técnica de apoyo con la Agencia Estatal de Calidad y Planificación. La Agencia estará adscrita orgánicamente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Consejo Rector de la Agencia estará integrado por siete expertos independientes, todos ellos profesionales de reconocido prestigio en el sector de los transportes y de las políticas de movilidad con más de quince años ejercicio efectivo en actividades directamente relacionadas con este sector. Serán designados por el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana previo acuerdo favorable del Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Movilidad conforme al procedimiento establecido en su Reglamento interno.

El Director de la Agencia, que la presidirá el Consejo Rector, será designado por el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana previo acuerdo favorable del Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Movilidad conforme al procedimiento establecido en su Reglamento interno.

Las funciones de la Agencia Estatal de Calidad y Planificación del SNM serán las siguientes:

- a. La evaluación continua de las políticas públicas de movilidad y la calidad general del Sistema Nacional de Movilidad.
- b. El diseño y preparación de los instrumentos de planificación de la movilidad de competencia estatal.
- c. La formulación de propuestas de regulación estatal en materia de transportes terrestres.
- d. La propuesta de acciones de coordinación al Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Movilidad.

La Ley General de Movilidad regulará el estatuto jurídico de la Agencia Estatal de Calidad y Planificación del SNM.

PARTE III. MOVILIDAD DE LAS PERSONAS EN EL ENTORNO URBANO

Sección I. DISPOSICIONES GENERALES

Base 19. Principios generales.

La movilidad eficiente en el entorno urbano constituye un derecho esencial y primario de los ciudadanos que sustenta el ejercicio de su libertad de circulación, el derecho al trabajo y el pleno disfrute de sus derechos económicos, sociales y culturales.

Los poderes públicos tienen el deber jurídico de garantizar el pleno desenvolvimiento del derecho a la movilidad urbana, en condiciones de calidad, eficiencia, seguridad, accesibilidad y respeto a la protección física del medio ambiente.

La eficiencia de la movilidad urbana debe sustentarse en la planificación conjunta, la interoperabilidad y la gestión administrativa integrada de los diferentes modos de transporte colectivo.

La movilidad urbana estará basada en la convivencia del transporte colectivo con las distintas formas de movilidad individual especialmente en el último tramo.

Base 20. Delimitación jurídica de la movilidad urbana.

La movilidad urbana comprende el desplazamiento de las personas, por cualquier medio de transporte terrestre, colectivo o individual, dentro del perímetro de las ciudades y de los ámbitos metropolitanos vinculados funcionalmente a aquellas.

La planificación, gestión administrativa y financiación de la movilidad urbana estará necesariamente organizada en torno a las conurbaciones.

Sección II. LA MOVILIDAD URBANA COLECTIVA

Base 21. Declaración del servicio público de la movilidad urbana colectiva.

La movilidad urbana colectiva es un servicio esencial reservado en exclusiva a los poderes públicos conforme al artículo 128.2 CE.

El servicio de movilidad urbana colectiva comprende todos los modos de transporte terrestre, en particular:

- (i) La totalidad de los servicios de transporte colectivo regular de viajeros en autobús tanto los que discurren por vías urbanas como los que tienen lugar por vías interurbanas dentro del ámbito de la conurbación,
- (ii) La totalidad de los servicios de transporte de viajeros en metro, metro ligero, tranvías, cable u otros modos de transporte análogos,
- (iii) los servicios ferroviarios de cercanías, y

- (iv) Los servicios de transporte marítimo o fluvial que se desarrollen en el ámbito de la conurbación.

Los servicios públicos de movilidad urbana colectiva podrán gestionarse directamente por las Entidades Titulares del Servicio o bien indirectamente mediante concesiones de servicio o cualesquiera otras formas de gestión admitidas en nuestro ordenamiento jurídico.

Base 22. Titularidad del servicio público de movilidad urbana.

En las conurbaciones con una población agregada superior a 100.000 habitantes la titularidad del servicio público de movilidad urbana colectiva corresponderá a una Entidad Titular del Servicio (ETS) que estará necesariamente integrada por la totalidad de los municipios de la conurbación.

La determinación del perímetro de las conurbaciones y de los municipios que la integran corresponderá a la Comunidad Autónoma correspondiente.

La inclusión de los municipios en el ámbito de la conurbación será obligatoria para aquellos y se realizará con arreglo a criterios objetivos, comunes y transparentes fijados por el Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Movilidad.

En las áreas urbanas cuya población agregada sea inferior a 100.000 y, por tanto, no exista una Entidad Titular del Servicio, la titularidad del servicio público de movilidad urbana corresponderá a los municipios, en los términos establecidos en la legislación de régimen local aplicable.

Base 23. Organización y funcionamiento de las Entidades Titulares del Servicio.

Las Entidades Titulares del Servicio (ETS) serán personas jurídico-públicas independientes. Tendrán capacidad jurídica, patrimonio propio y autonomía económico-presupuestaria. Su actuación se desarrollará con plena autonomía funcional respecto a las Administraciones públicas con las que se relacionan o que integran sus órganos de gobierno.

Las Entidades Titulares del Servicio (ETS) podrán adoptar cualquiera de las formas jurídico-públicas admisibles en nuestro ordenamiento jurídico.

La organización y funcionamiento de las Entidades Titulares del Servicio se regulará por Ley de la Comunidad Autónoma correspondiente. En todo caso se observarán en su regulación las siguientes normas:

- (i) en el máximo órgano de gobierno de la Entidad Titular del Servicio estarán en todo caso representados los municipios integrados en la conurbación, la Comunidad Autónoma correspondiente y, en el caso de conurbaciones con una población superior a 300.000 habitantes, la Administración General del Estado,
- (ii) los derechos de voto de los municipios en el máximo órgano de la entidad no podrán ser inferiores globalmente al 50% del total y se distribuirán entre ellos con arreglo a un criterio de población.

La designación de las personas responsables de la dirección y gestión de la Entidad exigirá una mayoría de derechos de voto de los municipios y el voto favorable de la Comunidad Autónoma y, en su caso, del representante de la Administración General del Estado.

Base 24. *Planificación de la movilidad urbana colectiva.*

La planificación de la movilidad urbana integrará la totalidad de los modos de transporte colectivo y los diferentes elementos de movilidad individual.

Los Planes Integrales de Movilidad Urbana (PIMU) se aprobarán, a propuesta de la Entidad Titular del Servicio, por la Comunidad Autónoma correspondiente.

Los Planes Integrales de Movilidad Urbana (PIMU) contendrán los siguientes elementos:

- (i) los objetivos estratégicos de movilidad urbana en su ámbito territorial de aplicación en los aspectos técnicos, socioeconómicos y ambientales, que deberán estar alineados con la planificación general de la movilidad,
- (ii) las redes de los diferentes modos de transporte colectivo urbano y la interoperabilidad de aquellas,
- (iii) la conexión e interoperabilidad de las redes de transporte urbano con las redes terrestres externas a la conurbación y con otros modos de transporte,
- (iv) la planificación de las infraestructuras de movilidad urbana y
- (v) la planificación económico-financiera del conjunto del PIMU.

Los Planes Integrales de Movilidad Urbana (PIMU) tendrán una vigencia no inferior a 7 años desde su aprobación.

El contenido, estructura y procedimiento de aprobación de Planes Integrales de Movilidad Urbana (PIMU) se regularán por las leyes de las CC.AA. en el marco de la Ley General de Movilidad del Estado.

Base 25. *Gestión integrada de la movilidad urbana colectiva.*

La gestión de todos los modos de transporte urbano colectivo se realizará de forma integrada.

En las conurbaciones cuya población sea superior a 100.000 habitantes la gestión integrada de todos los modos de transporte urbano colectivo corresponderá, en exclusiva, a la Entidad Titular del Servicio.

Las Entidades Titulares del Servicio desarrollarán su gestión con arreglo a los principios de eficiencia, calidad y sostenibilidad ambiental y con criterios transparentes y profesionales.

La gestión por las Entidades Titulares del Servicio se realizará con sujeción al Plan Integral de Movilidad Urbana en vigor en dicho ámbito territorial. La gestión de las Entidades Titulares del Servicio comprenderá la política de tarifas.

Las decisiones sobre la gestión directa o indirecta del servicio público o sobre los diferentes elementos que lo integran se adoptarán por las Entidades Titulares del Servicio con arreglo a

criterios neutrales y objetivos, basados exclusivamente en la eficiencia y sostenibilidad del servicio.

La gestión directa del servicio público procederá en aquellos supuestos en los que las especiales características del mismo o sus singulares circunstancias económicas hagan inviables las fórmulas de colaboración público-privada para la prestación de aquel. El Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Movilidad establecerá criterios generales y formulará recomendaciones a los poderes públicos a estos efectos.

Los contratos para la operación de los servicios de transporte urbano colectivo se registrarán por su legislación específica, española y de la Unión Europea, y en cuanto sea aplicable las disposiciones legales relativas a los contratos de concesión de servicios. Estos contratos podrán integrar, cuando ello esté justificado por motivos de eficiencia y calidad, la gestión integral de los modos de transporte colectivo urbano con la operación de infraestructuras de movilidad y de intermodalidad, así como el desarrollo y operación de sistemas de comunicaciones y soluciones tecnológicas. Asimismo, podrán integrar servicios de movilidad individual.

Base 26. *La financiación del transporte urbano colectivo.*

El transporte urbano colectivo, como servicio público esencial para garantizar la movilidad de las personas y el ejercicio de sus derechos fundamentales, contará con una financiación suficiente para garantizar su sostenibilidad y el adecuado cumplimiento de sus objetivos.

La responsabilidad sobre la financiación del transporte urbano colectivo corresponde a la Administración General del Estado, a las Comunidades Autónomas y a las entidades locales en cuyo ámbito territorial se presta el servicio.

Se creará mediante Ley un Fondo Estatal para la Movilidad Urbana Sostenible destinado a canalizar los recursos presupuestarios del Estado con las siguientes finalidades:

- a. La cobertura, dentro de los límites establecidos en esta Ley, de los gastos operativos derivados del funcionamiento de los servicios de transporte urbano colectivo en todos aquellos municipios en los que se encuentran establecidos, y
- b. La financiación de las inversiones en los servicios de transporte urbano colectivo destinadas al cumplimiento de los compromisos internacionales contraídos por el Estado sobre la reducción de emisiones atmosféricas contaminantes y, en general, a la mejora en la eficiencia ambiental de las infraestructuras y vehículos, así como al incremento de la interoperabilidad de los modos de transporte.

El Fondo Estatal para la Movilidad Urbana Sostenible se dotará anualmente por los Presupuestos Generales del Estado.

La dotación inicial se fijará tras una evaluación objetiva de las necesidades de financiación del sistema realizada por el Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Movilidad.

La dotación del Fondo estatal se incrementará anualmente en los Presupuestos Generales del Estado en cuantía suficiente para atender las responsabilidades del Estado en materia de financiación del servicio público del transporte urbano colectivo, y en atención a los siguientes criterios:

- a. El crecimiento del Producto Interior Bruto a medio plazo estimado por el Ministerio competente para la determinación de la regla de gasto,
- b. El aumento global de la población destinataria del servicio público de transporte urbano colectivo.

Los recursos del Fondo Estatal de Movilidad Urbana Sostenible destinados a la cobertura de los gastos operativos de esta Ley se distribuirán de forma objetiva, automática y transparente mediante aportaciones a las Entidades Titulares del Servicio Público.

Como criterio general las aportaciones estatales se otorgarán en proporción directa al número real de viajes realizados en el periodo temporal inmediatamente anterior por cada Entidad Titular del Servicio Público.

La aportación del Fondo Estatal de Movilidad Urbana Sostenible a cada Entidad Titular del Servicio y la aportación procedente de las Comunidades Autónomas se formalizará mediante un Contrato-Programa.

Las Comunidades Autónomas habrán de aportar a la Entidad Titular del Servicio para la financiación del transporte urbano colectivo una cifra al menos equivalente a la aportación estatal.

El Contrato-Programa establecerá condiciones a la aportación estatal y de la Comunidad Autónoma que serán de obligado cumplimiento para las Entidades Titulares del Servicio Público.

Las condiciones impuestas a las Entidades Titulares del Servicio conforme a lo establecido en este apartado versarán sobre materias y políticas públicas de competencia del Estado y de las Comunidades Autónomas.

Sección III. LA MOVILIDAD INDIVIDUAL EN EL ENTORNO URBANO.

Base 27. Principios generales.

En el ámbito urbano los poderes públicos promoverán una relación equilibrada entre la movilidad colectiva e individual primando como criterios la eficiencia de los desplazamientos, la sostenibilidad ambiental y la calidad de vida general de los ciudadanos.

En todo caso, las Administraciones desarrollarán una política general orientada al fomento del transporte urbano colectivo, a cuya financiación estable contribuirán conforme al principio de responsabilidad compartida regulado en esta Ley.

Las ciudades establecerán limitaciones o controles de acceso de los vehículos privados a los entornos urbanos de mayor densidad y riesgos ambientales. Las limitaciones podrán establecerse mediante sistemas de restricción de acceso o de pago por acceso.

Las limitaciones de acceso de los vehículos privados habrán de establecerse obligatoriamente en los Planes Integrales de Movilidad Urbana (PIMU), al objeto de garantizar que las necesidades de movilidad de los ciudadanos se encuentran adecuadamente atendidas por los diferentes modos de transporte colectivo.

Las limitaciones de acceso de los vehículos privados, generales o zonales coordinarán soluciones de movilidad, contemplando aparcamientos perimetrales, conexiones a redes de transporte, intercambiadores, u otras alternativas de movilidad compartida.

Los sistemas de limitación basados en el pago por acceso podrán ser objeto de gestión indirecta mediante concesión administrativa u otras formas de colaboración público-privada. A la gestión indirecta de los servicios de transporte colectivo urbano, podrán incorporarse servicios de aparcamiento, gestión de centros, sistemas de control de tráfico u otros elementos de infraestructura, tecnológicos y servicios de movilidad urbana.

Base 28. Movilidad compartida.

La movilidad individual urbana se organizará preferentemente en los entornos urbanos mediante vehículos de uso compartido (VUC).

Los Planes Integrales de Movilidad Urbana (PIMU) regularán la estrategia de despliegue de los vehículos de uso compartido y los criterios de accesibilidad de los mismos.

Los poderes públicos deberán garantizar la accesibilidad universal de los vehículos de uso compartido en las ciudades, su despliegue territorial homogéneo y equitativo, así como su uso racional y equilibrado respecto de otros modos de transporte, colectivos e individuales.

Los vehículos de uso compartido (VUC) en todo caso deberán contar para operar en los espacios urbanos con el correspondiente título habilitante otorgado por la Administración competente.

En las conurbaciones con población superior a 100.000 habitantes los servicios de movilidad compartida tendrán la condición de servicios públicos reservados a favor de las Entidades Titulares del Servicio (ETS).

Las Entidades Titulares del Servicio (ETS) podrán prestar los servicios públicos de movilidad compartida directamente, total o parcialmente, o indirectamente a través de concesiones de servicios otorgadas a empresas privadas u otras fórmulas de Colaboración Público-Privada admitidas en nuestro ordenamiento jurídico.

Las ETS, atendiendo a criterios de eficiencia en los desplazamientos de último tramo y de sostenibilidad ambiental, podrán otorgar una o varias concesiones de servicios para un mismo tipo de vehículo compartido o integrar distintos tipos de vehículos o modos de transporte en una misma estructura de gestión indirecta.

Base 29. Taxis y servicios de movilidad bajo demanda.

El servicio público de Taxi y los servicios complementarios de movilidad bajo demanda se ordenarán en los Planes Integrales de Movilidad Urbana (PIMU), con arreglo a los criterios generales y limitaciones establecidos en las leyes.

Los Planes Integrales de Movilidad Urbana (PIMU) determinarán:

- a. las necesidades numéricas de Taxis y de vehículos de movilidad bajo demanda,
- b. las características de los vehículos y del servicio,

- c. las restricciones y limitaciones de los servicios conforme a los criterios generales establecidos en las leyes.
- d. el sistema de tarifas de Taxi y su revisión.

La gestión integral del servicio público de Taxi y de los servicios complementarios de vehículos bajo demanda en las conurbaciones de más de 100.000 habitantes corresponderá a las Entidades Titulares del Servicio.

PARTE IV. MOVILIDAD DE LAS PERSONAS EN EL ENTORNO NO URBANO

Sección I. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN Y PLANIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS.

Base 30. Prestación del servicio de transporte regular de personas en entorno no urbano.

El transporte regular de personas por carretera fuera del entorno urbano es un servicio de interés económico general. Los poderes públicos, dentro de su respectivo ámbito de competencia, garantizarán, mediante el establecimiento de obligaciones de servicio público, el acceso universal a este servicio en todo el territorio nacional en condiciones adecuadas de continuidad, frecuencia, calidad, precio y seguridad.

El servicio de interés económico general de transporte regular de personas por carretera fuera del entorno urbano será prestado mediante contratos de concesión de servicios en régimen de exclusividad o, excepcionalmente, cuando las circunstancias así lo exijan, mediante un contrato de servicios con la Administración competente.

Los contratos de concesión de servicios se regirán por la legislación de la Unión Europea en materia de transportes terrestres y por la normativa aplicable sobre contratos del sector público, con las especialidades establecidas en la Ley General de Movilidad.

A efectos de este Título se entenderá por servicios prestados fuera del entorno urbano los que no se encuentran incluidos en el Título III de esta Ley.

Base 31. Autorización de servicios en régimen de libre competencia.

Las Administraciones públicas competentes, de acuerdo con lo establecido en la legislación de la Unión Europea y en el marco de los instrumentos de planificación regulados en esta ley, podrán autorizar excepcionalmente en el entorno no urbano servicios concretos de transporte regular de viajeros por carretera para ser prestados en régimen de libre competencia.

Solo podrá autorizarse un servicio concreto de transporte regular de viajeros por carretera en régimen de libre competencia cuando ello no impacte sobre otros servicios en los que se encuentren establecidas obligaciones de servicios público, y quede plenamente garantizado el acceso universal de los ciudadanos al servicio en condiciones adecuadas de continuidad, frecuencia, calidad, precio y seguridad.

Los servicios de transporte de viajeros de carácter turístico en entorno no urbano se prestarán en régimen de libre competencia.

Base 32. Servicio de transporte ferroviario de viajeros.

La prestación de los servicios de transporte público de pasajeros por ferrocarril se sujetará a lo dispuesto en su normativa específica.

Las Administraciones competentes promoverán las medidas necesarias para impulsar la interoperabilidad y la intermodalidad en el entorno no urbano, así como para garantizar la competencia efectiva entre los distintos modos de transporte terrestre con arreglo al principio de neutralidad.

Base 33. *Plan General de Movilidad.*

El Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Movilidad, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, aprobará un Plan General de Movilidad (PGM) de ámbito nacional contemplando la totalidad de los modos de transporte terrestre.

El Plan General de Movilidad integrará bajo los principios de esta Ley los planes de movilidad aprobados por las Comunidades Autónomas conforme a sus competencias y, especialmente, los Planes Integrales de Movilidad Urbana (PIMU) garantizando la coordinación y coherencia de dichos instrumentos de planificación.

En la tramitación del Plan General de Movilidad, serán oídas las entidades, asociaciones u organismos representativos de los transportistas, operadores, agentes y usuarios que intervengan en la prestación de servicios relacionados con la movilidad.

El Plan General de Movilidad organizará las distintas Áreas de Prestación del Servicio en las que se divide el territorio nacional y definirá en ellas los servicios de transporte regular de viajeros por carretera de carácter supraautonómico sujetos a obligaciones de servicio público.

El Plan General de Movilidad deberá considerar la totalidad de los modos de transporte terrestre a fin de garantizar la prestación de los servicios de transporte sujetos a obligaciones de servicio público con la máxima eficiencia económica, social y medioambiental.

El PGM estará sustentado en el principio de neutralidad modal, esto es, en la preferencia en cada caso concreto del modo de transporte más eficiente, económica, social y ambientalmente.

El PGM no contendrá medidas que, con carácter general, supediten, condicionen, favorezcan o prioricen el desarrollo de un determinado modo de transporte terrestre respecto de los otros modos. En particular, la existencia o establecimiento de redes de transporte ferroviario no podrá condicionar el establecimiento de nuevos servicios, itinerarios o rutas de transporte público por carretera.

Sección II. PRESTACIÓN INDIRECTA DE LOS SERVICIOS DE MOVILIDAD INTERURBANA

Base 34. *Establecimiento de obligaciones de servicio público.*

Las obligaciones de servicio público son aquellas exigencias establecidas por la Administración competente con el fin de garantizar la prestación de los servicios de transporte de interés general que un operador o transportista que considerase su propio interés comercial no asumiría o no asumiría en iguales condiciones o medida sin retribución.

Las concretas obligaciones de servicio público deberán estar expresa y específicamente delimitadas y definidas por la Administración competente en el pliego regulador que sirva de base para la licitación del contrato de concesión de servicios, pudiendo consistir, entre otras, en la exigibilidad, para cada tráfico en particular, de la cobertura universal respecto de los itinerarios o rutas consideradas, en la exigencia de una cierta regularidad y continuidad en las frecuencias, la integración de servicios transporte de uso general y especial, en el sometimiento a las tarifas máximas o en la colaboración con la Administración competente en aquellos supuestos en los que proceda su intervención.

Base 35. Financiación de los servicios sujetos a obligaciones de servicio público.

El contrato de concesión de servicios otorgará en todo caso al operador el derecho a la explotación exclusiva de los tráficos a los que se refiera.

Además de los ingresos derivados de la explotación del derecho exclusivo, la Administración concedente estará obligada a compensar económicamente al operador por la incidencia financiera que implique la prestación del servicio de transporte público con sujeción a obligaciones de servicio público.

La compensación por las obligaciones de servicio público deberá determinarse en el pliego regulador que sirva de base para la licitación del contrato de concesión de servicios y recogerse en el contrato.

La compensación por las obligaciones de servicio público deberá ser suficiente y adecuada durante toda la vida de la concesión para atender a la misión de interés general que constituye su objeto.

Cualquier alteración en las condiciones de prestación del servicio o en la extensión, alcance o características de las obligaciones de servicio público que afecte al equilibrio económico-financiero del contrato concesional implicará el reajuste automático de la compensación económica por dichas obligaciones. Asimismo, la compensación por las obligaciones de servicio público habrá de ser reajustada por la Administración concedente cuando se produzca, durante la vida del contrato, una variación relevante de las circunstancias sociales o económicas existentes en el momento de su licitación que afecten a la sostenibilidad financiera de aquel.

Base 36. Objeto del contrato de concesión de servicios: Áreas de Prestación del Servicio.

El contrato de concesión de servicios tendrá por objeto la encomienda a uno o varios operadores de la gestión integral y la coordinación de todos los servicios de transporte regular de viajeros por carretera, de uso general o especial, que se desarrollen en el Área de Prestación del Servicio (APS).

La delimitación de las Áreas de prestación del Servicio (APS) se realizará en el Plan General de Movilidad y en los planes de movilidad que elaboren las Comunidades Autónomas con arreglo a sus respectivos ámbitos competenciales.

Los criterios generales para la delimitación de las Áreas de Prestación del Servicio y la estructura de los servicios y equipamientos que habrán de integrar se fijarán por el Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Movilidad.

El contrato de concesión de servicios podrá integrar, junto a los servicios de transporte regular de viajeros el mantenimiento y gestión de aquellas infraestructuras de transportes localizadas en las APS necesarias para la adecuada prestación de aquellos servicios. Las infraestructuras cuya operación y gestión podrá integrarse en el contrato de concesión de servicios serán las estaciones, intercambiadores, nodos intermodales, centros de mantenimiento, redes de comunicaciones, sistemas tecnológicos, centros de gestión de operaciones, aparcamientos y cualesquiera otros vinculadas directamente a la prestación del servicio.

Los pliegos reguladores que sirva de base para la licitación del contrato de concesión de servicios definirán la demanda de movilidad correspondiente al APS cuya gestión es objeto del contrato de concesión de servicios y establecerán las condiciones esenciales de los tráficos y

servicios que deben ser prestados, las obligaciones de servicio público y la compensación económica por su exigibilidad, siendo responsabilidad del operador adjudicatario garantizar la prestación de todos estos servicios en los términos establecidos en el correspondiente contrato.

El operador podrá establecer, por razones de una mayor eficiencia en la gestión de la movilidad, que todos o alguno de los servicios de transporte público colectivos destinados al uso general y al uso particular se presten de forma integrada o compartida.

Asimismo, cuando la demanda de transporte así lo justifique, el operador encargado de la gestión podrá establecer que los transportes que atiendan a un determinado tráfico, ruta o itinerario sean prestados a la demanda, previa solicitud del usuario manifestado por cualquiera de los medios que, a tal efecto, se establezcan por el operador o por la Administración.

Base 37. Duración de los contratos de concesión de servicios.

La duración máxima de los contratos de concesión será la establecida en la legislación de la Unión Europea.

Para la determinación la duración de los contratos de concesión se ponderará equilibradamente por las Administraciones concedentes el periodo de recuperación de las inversiones proyectadas, en condiciones razonables de mercado, la estabilidad de los prestadores del servicio en beneficio del usuario y los costes asociados a la extinción de los contratos concesionales. A estos efectos no será de aplicación lo dispuesto en el artículo 29.9 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público ni la legislación de desindexación de la economía española.

Los pliegos reguladores de la licitación podrán contener fórmulas matemáticas para la determinación de la duración de los contratos de concesión, la cual se ajustará definitivamente en el momento de la adjudicación función de la oferta realizada por el adjudicatario.

Base 38. Valoración de las ofertas.

Los criterios de adjudicación del contrato valorarán especialmente la viabilidad y sostenibilidad de las ofertas presentadas y la garantía de la prestación del servicio con continuidad durante todo el periodo de vigencia de la concesión.

Los pliegos reguladores de la licitación fijarán unas condiciones objetivas de demanda del servicio a la que se ajustarán necesariamente todas las ofertas que se presenten.

Los criterios de adjudicación valorarán los planes propuestos por los licitadores para la prestación del servicio en el área concesional correspondiente, así como para la operación de las infraestructuras integradas en la concesión. Valorarán particularmente la capacidad económico-financiera para abordar los planes de inversiones ofertados en vehículos, sistemas tecnológicos y elementos de calidad y seguridad del servicio, así como la capacidad técnica de los equipos gestores.

El contrato de concesión de servicios podrá ser adjudicado a un único operador o a varios operadores que presenten una oferta conjunta.

Base 39. Realización de los servicios de transporte.

El operador o los operadores adjudicatarios del contrato de concesión de servicios se obligan:

- a. A la prestación, gestión y explotación integrada de todos los servicios de transporte público regular de viajeros, de uso general o especial, objeto del mismo dentro del área concesional.
- b. A la gestión y explotación de las infraestructuras, redes y sistemas de movilidad integradas en el contrato de concesión de servicios.

La prestación efectiva de los servicios de transporte podrá ser realizada bien con los medios propios del operador, bien mediante la colaboración con otros operadores de transportes debidamente autorizados.

La selección de los operadores colaboradores por el concesionario del área se realizará con plena sujeción a criterios de transparencia, publicidad, neutralidad y objetividad. Los procedimientos de selección de los operadores colaboradores en la gestión del servicio serán los establecidos en el Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, así como los que se determinen en la Ley General de Movilidad y en la normativa de desarrollo.

El concesionario garantizará que dentro del área concesional exista un título de transporte único e integrado.

Base 40. Modificaciones en las condiciones de prestación.

A los efectos de adecuar los servicios de transporte público a la demanda de movilidad que, en cada momento pudiese existir, durante la vigencia del contrato de servicio público el operador podrá instar las modificaciones que, sin implicar una alteración sustancial de los tráficos establecidos en el contrato, resulten precisas para adecuarlo a las modificaciones que se produzcan en dicha demanda respecto de aquellas establecidas en el pliego regulador que sirvió de base para la licitación del contrato.

Cuando fuesen impuestas obligaciones de servicio público a alguno de los servicios que, hasta entonces, se hubiese venido prestando en régimen de libre competencia dicho servicio quedará integrado en el contrato de servicio público del área concesional donde aquél discurriese mayoritariamente, correspondiendo su gestión al operador titular del contrato.

Base 41. Garantía de la continuidad del servicio.

La Administración competente garantizará la prestación de aquellos servicios de transporte regular de viajeros por carretera, de uso general o especial, sometidos a obligaciones de servicio público.

Cuando se produzca la expiración del plazo de duración de un contrato de concesión de servicios antes de haya producido la nueva adjudicación, el operador del contrato de concesión terminado vendrá obligado a continuar prestando el servicio hasta que el nuevo contrato sea adjudicado. En este supuesto el operador del contrato expirado tendrá derecho, desde que se produzca la extinción, a optar entre:

- (i) el mantenimiento de las mismas condiciones económico-financieras del contrato extinguido y
- (ii) el establecimiento de un modelo de pago cierto por kilómetro recorrido que compense la totalidad de los gastos de explotación del servicio más un beneficio industrial razonable en términos de mercado.

En los supuestos de continuidad en la prestación del servicio de contratos extinguidos el operador no estará obligado a soportar el desequilibrio económico-financiero existente en el contrato finalizado ni a realizar inversiones adicionales de ningún tipo, excepto aquellas que vengan impuestas por la normativa vigente por motivos de seguridad vial.

Base 42. *Contratos de servicios.*

Cuando en atención a las circunstancias concurrentes la Administración considere que las obligaciones de servicio público no pueden ser adecuadamente atendidas, temporal o indefinidamente, mediante un contrato de concesión de servicios podrá optar por gestionar aquellas mediante un contrato de servicios que será adjudicado, mediante el correspondiente proceso de licitación, a una o varias empresas operadoras. Los contratos de servicios implicarán una retribución fija por kilometraje.

Los contratos de servicios podrán venir referidos al conjunto del área, a una parte de la misma o a tráficos concretos y tener carácter temporal, cuando concurren causas excepcionales que así lo aconsejen, o indefinido.

En todo caso cuando el procedimiento de licitación para la adjudicación del contrato de concesión de servicios hubiese resultado desierto o cuando, por cualquier circunstancia, el operador adjudicatario cesase en la prestación de todos o parte de los servicios, la Administración competente podrá adoptar las medidas necesarias para asegurar su prestación, pudiendo, para ello y con carácter temporal, asumir la prestación del servicio con sus propios medios o imponer su prestación, como obligación de servicio público, a operadores o transportistas que cuenten con los medios suficientes para llevar a cabo la gestión y realización de tales servicios, habiendo de resarcir suficientemente a dichos operadores o transportistas.

Los servicios de transporte de uso especial se prestarán conforme a lo establecido en su normativa específica y se adjudicarán con un modelo de licitación que recoja condiciones técnicas y económicas adecuadas a la necesaria seguridad y sostenibilidad de los mismos.

PARTE V. INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD

Sección I. DISPOSICIONES GENERALES

Base 43. *Concepto y clases.*

Las infraestructuras de movilidad son todos los elementos o conjuntos de elementos, dotaciones o servicios, principales o accesorios, que hacen posible la movilidad de las personas y el transporte de las mercancías por todo el territorio nacional o cualquier parte de él.

Se considerarán también infraestructuras de movilidad todos los elementos o conjuntos de elementos, dotaciones o servicios, principales o accesorios que sirvan para conectar las infraestructuras de movilidad españolas con las europeas o las internacionales.

Las infraestructuras de movilidad pueden ser terrestres, marítimas, fluviales, aéreas, espaciales o de cualquier otro tipo que la innovación científica y tecnológica permita.

Las infraestructuras de movilidad terrestre pueden ser urbanas e interurbanas. Las interurbanas podrán trascurrir dentro del territorio de una misma Comunidad Autónoma o ser intercomunitarias.

Sección II. PLANIFICACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS

Base 44. *Planificación de las infraestructuras de movilidad: Principios generales.*

La Ley General de Movilidad impulsará el desarrollo de las infraestructuras necesarias para garantizar el derecho a la movilidad de las personas de conformidad con los principios inspiradores de esta Ley.

La Ley General de Movilidad establecerá instrumentos adecuados para la planificación coordinada de todas las infraestructuras de movilidad, estatales, regionales y locales, que garanticen:

- (i) la igualdad de todos los españoles en el ejercicio del derecho esencial a la movilidad,
- (ii) un sistema de transporte único eficiente, interoperable, y altamente competitivo al servicio del desarrollo económico general y de los sectores estratégicos,
- (iii) el cumplimiento de los criterios de sostenibilidad, seguridad, calidad, accesibilidad y regularidad que exija la legislación española, europea o internacional.

Los instrumentos de planificación garantizarán que las infraestructuras de movilidad españolas estén interconectadas entre sí y con las infraestructuras europeas para facilitar la intermodalidad nacional, europea e internacional efectiva, permitiendo a las personas disfrutar de una igualdad de derechos real y a las empresas competir en efectiva igualdad de condiciones.

Los instrumentos de planificación de las infraestructuras de movilidad estarán basados en la sostenibilidad ambiental de todos los modos de transporte, impulsando la electrificación de las redes terrestres de transporte, viarias y ferroviarias.

Los instrumentos de planificación promoverán la incorporación de estándares tecnológicos avanzados en las infraestructuras ya existentes y en las de nuevo desarrollo, así como su renovación y actualización continua. Se fomentará en ellos la digitalización de las infraestructuras de movilidad, los sistemas para el despliegue eficiente del vehículo autónomo y la gestión digital del control del tráfico y la seguridad vial.

Los usuarios del sistema, y en particular los más directamente afectados por razón de su actividad económica, tendrán derecho a participar en el diseño y aprobación de los instrumentos de planificación de las infraestructuras en los términos establecidos en la Ley General de Movilidad.

Base 45. Planes coordinados de Infraestructuras de movilidad: Plan General de Movilidad.

La planificación de las infraestructuras de movilidad se realizará conforme a lo previsto en la legislación general o sectorial aplicable. En caso de conflicto entre diferentes instrumentos de planificación prevalecerá la planificación europea y la planificación estatal a través del Plan General de Movilidad.

El Plan General de Movilidad aprobado por el Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Movilidad establecerá los objetivos estratégicos para el desarrollo de las infraestructuras de los distintos modos de transporte terrestre, así como su proyección temporal, las Administraciones públicas responsables, las fuentes de financiación y la forma de gestión de las infraestructuras.

El Plan General de Movilidad contemplará tanto en desarrollo de nuevas infraestructuras estratégicas como la política de modernización y transformación de las infraestructuras existentes, particularmente en los aspectos relativos a la sostenibilidad ambiental y la digitalización.

El Plan General de Movilidad estará sustentado en los principios enunciados en la Base anterior. En la definición de las infraestructuras planificación de las infraestructuras de movilidad se tendrán en cuenta necesariamente, de forma expresa y acabada, la estimación de su coste, la demanda real que las justifique y el interés general a satisfacer en cada caso concreto.

Sección III. DESARROLLO Y FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

Base 47. Principio de responsabilidad compartida en la financiación de las infraestructuras.

Los poderes públicos, dentro de su respectivo ámbito competencial, son responsables de la existencia de unas infraestructuras adecuadas, sostenibles ambiental y tecnológicamente avanzadas para garantizar el derecho esencial a la movilidad de los ciudadanos y la competitividad de la economía española.

La responsabilidad de los poderes públicos en el desarrollo y financiación de las infraestructuras de movilidad se ejercerá de forma compartida, en el entendimiento de que se

trata de una política pública integral sobre la que concurren títulos competenciales diversos de todas las Administraciones territoriales.

Base 48. Financiación de las infraestructuras de movilidad.

La financiación de las infraestructuras de movilidad podrá realizarse:

- a. Mediante recursos presupuestarios de las Administraciones públicas,
- b. Mediante el pago por la utilización de las infraestructuras por los usuarios, a través de tarifas, peajes u otras fórmulas jurídicas.
- c. Mediante fórmulas mixtas en las que se combinen ambas fuentes de financiación.

La financiación de las infraestructuras de movilidad deberá contemplar todas las externalidades que correspondan, así como su mantenimiento en perfecto estado de uso durante el tiempo previsto hasta su amortización.

Cuando las infraestructuras se financien con recursos presupuestarios estos podrán tener su origen en la fiscalidad general o tributos específicos y finalistas.

En todo caso, en la financiación de las infraestructuras de la movilidad los poderes públicos garantizarán la neutralidad entre los distintos modos de transporte.

Sección IV. COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA

Base 49. Colaboración público-privada para el desarrollo de las infraestructuras públicas.

Con independencia de su fuente de financiación, el desarrollo, explotación y gestión de las infraestructuras de movilidad de titularidad pública se realizará directamente por las Administraciones o mediante las fórmulas de colaboración público-privada, contractuales o institucionales, admitidas en nuestro ordenamiento jurídico.

La Colaboración Público-Privada implica una relación jurídica estable y de largo plazo entre la Administración y el operador privado, en la cual este último asume, además de la financiación, la gestión de determinados riesgos relacionados con la construcción, disponibilidad y utilización de infraestructura.

La Colaboración Público-Privada tendrá siempre como fundamento nuclear la mayor eficiencia en el desarrollo y gestión de la infraestructura.

Base 50. Fomento de la Colaboración Público-Privada.

La Ley fomentará el desarrollo, explotación y gestión de las infraestructuras de movilidad de titularidad pública mediante fórmulas jurídicas de Colaboración Público-Privada y, particularmente, mediante concesiones de obras o servicios, garantizando la seguridad jurídica de los operadores privados y los financiadores y la estabilidad regulatoria.

La Ley fomentará el desarrollo de la iniciativa privada de proyectos de infraestructuras de movilidad mediante proyectos de Colaboración Público-Privada estableciendo incentivos

adecuados para los operadores privados y los financiadores tanto en el proceso de adjudicación como en la compensación de los costes incurridos.

En particular, la ley General de Movilidad garantizará en los proyectos de Colaboración Público-Privada:

- a. La rentabilidad razonable de los proyectos en términos de mercado según la tipología de la infraestructura y de los riesgos asumidos por el operador privado y el financiador, fijándose la duración de los mismos en función de estos principios.
- b. Mecanismos jurídicos adecuados para facilitar la permanente adaptación de los proyectos a las nuevas exigencias tecnológicas y ambientales y a las necesidades de los usuarios, evitando su obsolescencia.

PARTE VI. LA MOVILIDAD DE LAS MERCANCÍAS

Sección I. PRINCIPIOS GENERALES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Base 51. *Garantía de movilidad de las mercancías.*

La Ley General de Movilidad garantizará la máxima movilidad de las mercancías.

La Ley General de Movilidad promoverá que las actividades de traslado de mercancías se lleven a cabo siempre a través de la perspectiva de su globalidad. Para ello garantizará la facilidad de movimiento en beneficio de fabricantes y comercializadores, transportistas y consumidores.

Base 52. *Instrumentos jurídicos básicos en materia de transporte de mercancías.*

La Ley General de Movilidad regulará dos instrumentos jurídicos básicos en materia de transporte de mercancías:

- (i) las Juntas Arbitrales del Transporte que intervienen en los conflictos relativos al transporte de mercancías,
- (ii) la *acción directa* que faculta a al transportista efectivo reclamar los portes del transporte al cargador.

La Ley General de Movilidad extenderá la legitimación activa para ejercer la acción directa a operadores de transporte de mercancías (OTM).

Sección II. LA PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Base 53. *Planificación del Transporte de Mercancías.*

El Consejo Interterritorial del SNM aprobará un Plan Nacional de Transporte de Mercancías en el que se ordenarán de forma integral los diferentes modos, elementos, factores y agentes que intervienen en esta actividad económica.

El Plan Nacional de Transporte de Mercancías estará coordinado con el Plan Nacional de Movilidad regulado en esta Ley y con los Planes de Transportes de Mercancías adoptados por las CC.AA. y con los planes de distribución de mercancías DUM de las entidades locales en ejercicio de sus competencias.

Sección III. TRANSFORMACIÓN TECNOLÓGICA DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Base 54. *Aspectos documentales, digitalización y trazabilidad de las mercancías.*

La Ley General de Movilidad promoverá el desarrollo de las tecnologías de la información y las comunicaciones en todas las fases y manifestaciones digitales del transporte de mercancías, tanto de carácter público como privado.

La Ley General de Movilidad establecerá la implantación generalizada de la *carta de porte* electrónica en los términos establecidos Protocolo Adicional al Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), relativo a la carta de porte electrónica, hecho en Ginebra el 20 de febrero de 2008 y en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Base 55. *Vehículos autónomos.*

La Ley General de Movilidad impulsará el desarrollo del vehículo autónomo para el transporte de mercancías en sus diferentes modalidades, ya sea movidos mediante control remoto, bajo total automatismo, o circulando en *platooning* guiados sólo por el primero de ellos.

La Ley General de Movilidad regulará el vehículo autónomo para el transporte de mercancías al objeto de proporcionar seguridad jurídica a las Administraciones públicas responsables del sector del transporte, de las infraestructuras públicas y de la seguridad vial, así como las empresas, operadores y agentes que intervienen en esta actividad económica.

La Ley en particular regulará:

- (i) Los Requisitos de los vehículos, para obtener, y mantener, el título habilitante de transporte,
- (ii) El régimen de responsabilidad administrativa en que puede incurrir su titular, en su caso conjuntamente con la del titular de la infraestructura por la que circulen.

Base 56. *Aparcamientos y áreas de descanso vigiladas.*

La Ley General de Movilidad promoverá seguridad de los transportistas mediante la dotación de subvenciones y ayudas públicas orientadas a la construcción, mantenimiento y operación de aparcamientos y áreas de descanso profesionales seguras en todo el territorio nacional.

Base 57. *Operadores de Transporte de Mercancías (OTM).*

La Ley General de Movilidad regulará la figura del *operador de transporte de mercancías* (OTM), que tendrá su propio título habilitante.

Tendrán la condición de OTM todas aquellas empresas y profesionales que desarrollan actividades económicas en este ámbito distintas a la prestación efectiva del servicio de transporte.

Las empresas que ofrezcan bolsas de carga telemáticas habrán de contar con el título habilitante de OTM y cumplir toda la normativa aplicable a éstos.

Base 58. *Infracciones.*

La Ley General de Movilidad incluirá en el catálogo de infracciones las establecidas en la legislación la Unión Europea y recogidas en la vigente legislación de transportes terrestres. En este catálogo de infracciones administrativas se incluirá la mala estiba por el cargador con riesgo de accidente y de daños a terceros y a la vía pública.

Sección IV. ASPECTOS LOGÍSTICOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Base 59. *Movilidad urbana de las mercancías en último tramo.*

La movilidad urbana de mercancías en el último tramo se realizará en régimen plenamente liberalizado.

Base 60. *Almacenes e infraestructuras logísticas.*

La Ley General de Movilidad facilitará la creación y el mantenimiento de almacenes y otras infraestructuras dedicadas a la logística, desarrollando la actividad en mejores ubicaciones, de manera más segura, con fácil enlace intermodal con vías y terminales, donde transportistas y demás actores de la red encuentren las facilidades que necesitan.

La Ley General de Movilidad garantizará la accesibilidad general de los usuarios del sistema a las infraestructuras logísticas a costes razonables, estableciendo a tal efecto mecanismos institucionales de subvenciones y ayudas públicas. Asimismo, posibilitará el desarrollo de centros logísticos de titularidad pública en aquellos supuestos y ámbitos territoriales donde la iniciativa privada resulte insuficiente o inadecuada para el funcionamiento del sistema.

Base 61. *Vehículos de transporte de mercancías.*

La Ley General de Movilidad regulará los requisitos generales de los vehículos para el transporte de mercancías.

La Ley regulará, en particular, la exigencia de una antigüedad máxima en los mismos, tanto para obtención inicial de la autorización de transporte, como para su mantenimiento. En todo caso, los requisitos de antigüedad exigidos a los vehículos estarán orientados a mejorar la seguridad vial y la eficiencia ambiental.

La Ley General de Movilidad regulará un Fondo Estatal de apoyo a la modernización de la flota de vehículos de transporte de mercancías.

Base 62. Normas transitorias; ***Financiación de la transición hacia el nuevo modelo de movilidad en el entorno suprabano.***

La Ley General de Movilidad constituirá un Fondo Estatal para la Transición al nuevo modelo de movilidad en el entorno suprabano destinado a la compensación de los costes adicionales de las empresas derivados de la apertura de determinados servicios, conforme a lo establecido en el Plan General de Movilidad, a la gestión en régimen de libre competencia.

El Fondo estatal tendrá una dotación anual consignada en los Presupuestos Generales del estado y tendrá por objeto garantizar que los sobrecostes de las empresas concesionarias, principalmente en el ámbito laboral, en servicios abiertos a un régimen de libre competencia al objeto de que todas las empresas puedan concurrir en el mercado en condiciones de igualdad y de forma estrictamente neutral.

Con la colaboración de:

alsa

RU

 **REPSOL**
Fundación

 enagas



 meep

GRUPO
DISFRIMUR

 Global
Spedition

 GTO

 MARCOTRAN



H. no. Laredo 

 **FAE**
Confederación de Asociaciones
Empresariales de Burgos



Fundación Corell
Movilidad, Medio Ambiente y Seguridad

**THINK
TANK**
MOVILIDAD

C/ Orense 36, 1º G 28020 Madrid

www.fundacioncorell.es



Con la colaboración de:

alsa

RU

REPSOL
Fundación

enagas



meep

GRUPO
DIFRIMUR

Global
S
Spedition

GTO

MARCO TRAN



Yves Laredo

FAE
Confederación de Asociaciones
Empresariales de Burgos



Fundación Corell
Movilidad, Medio Ambiente y Seguridad

THINK
TANK
MOVILIDAD

C/ Orense 36, 1º G 28020 Madrid

www.fundacioncorell.es

