



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS SANCIONA CON
FUERZA DE
LEY:**

LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

ARTÍCULO 1º.- La presente Ley tiene por objeto establecer los principios y objetivos a los que debe responder una gestión de la movilidad de las personas y del transporte de las mercancías dirigida a la sostenibilidad y la seguridad, y determinar los instrumentos necesarios para que la sociedad alcance dichos objetivos y para garantizar a todos los ciudadanos una accesibilidad con medios sostenibles. La presente Ley es de aplicación a la movilidad que se efectúa con los sistemas de transporte terrestre, en cualquiera de sus medios, en el ámbito territorial de la provincia de Entre Ríos.

ARTÍCULO 2º.- Las políticas de movilidad sostenible se asentarán en los siguientes principios y directrices:

- a) la persona humana como eje fundamental sobre el cual habrá de girar la organización y el desarrollo de políticas de movilidad sostenible, integradas de manera coherente en el marco de la planificación del desarrollo y el ordenamiento territorial.
- b) el derecho de la ciudadanía a la movilidad y a la accesibilidad en condiciones adecuadas y seguras y con el mínimo impacto ambiental negativo posible;
- c) la promoción y priorización de los medios de transporte de mayor eficiencia y menor coste social y ambiental, tanto de personas como mercancías;
- d) la priorización de los desplazamientos no motorizados por sobre los motorizados, a través del logro de ciudades compactas, con densidades adecuadas y mixtura de usos de manera equilibrada y eficiente; y de la dotación de los equipamientos comunitarios y la infraestructura vial que los jerarquice;
- e) la priorización de modos de transporte colectivo por sobre los individuales en todos los casos en que signifique mayor eficiencia y menores costes ambientales y sociales;
- f) el fomento e incentivo del uso eficiente del transporte público;



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

- g) la cooperación entre los distintos organismos competentes del Poder Ejecutivo Provincial, Municipalidades y Comunas, y entre éstos y otros sujetos de carácter público, privado o mixto, a los fines de desarrollar políticas y planes en conjunto;
- h) el incentivo a la participación ciudadana en la toma de decisiones que pudieren producir efectos en torno a la movilidad sustentable;
- i) la generación de instancias público-privadas de participación para la colaboración en la financiación de infraestructuras y servicios que tiendan a la movilidad sostenible;
- j) la coexistencia equilibrada y armoniosa de los diferentes medios de transporte y el favorecimiento de la intermodalidad bajo criterios de sostenibilidad;
- k) el desarrollo de la educación y cultura de la movilidad sostenible;
- l) la consideración de la distribución adecuada de los costes y beneficios de la implantación y gestión del transporte; incluyendo la recuperación y reinversión de las plusvalías inmobiliarias generadas por la construcción de infraestructuras y la prestación de servicios de transporte, así como el eventual reconocimiento de minusvalías.
- m) El fomento del desarrollo urbano sostenible y el uso racional del territorio integrado a las políticas de movilidad.
- n) El Poder Ejecutivo Provincial y las Municipalidades y Comunas deberán integrar en sentido horizontal y vertical las políticas de movilidad sostenible con las demás políticas públicas sectoriales con las cuales se vincula, generando instancias de articulación intersectorial y de planificación multinivel adecuadas a tal fin.

ARTÍCULO 3º.- Los objetivos que deben satisfacer las políticas de movilidad que se apliquen en la provincia de Entre Ríos son los siguientes:

- a) Integrar las políticas de desarrollo y las políticas de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos extensos y motorizados y se garantice plenamente la accesibilidad a los centros de trabajo, residencias y puntos de interés cultural, social, sanitario, formativo o lúdico, con el mínimo impacto ambiental posible y de la forma más segura, económica y eficiente posible.



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

- b) Adecuar progresivamente el sistema de cargas y tarifas directas sobre la movilidad a un esquema que integre las externalidades, que regule la accesibilidad ordenada a los núcleos urbanos y al centro de las ciudades y disuada de hacer un uso poco racional del vehículo privado, especialmente en las localidades con una población superior a veinte mil habitantes.
- c) Planificar la movilidad sobre la base de la prioridad de los sistemas de transporte público y colectivo y demás sistemas de transporte de bajo impacto, como los desplazamientos no motorizados.
- d) Establecer mecanismos de coordinación para aprovechar al máximo los transportes colectivos, ya sean transportes públicos o transporte escolar o de empresa.
- e) Promover y proteger los medios de transporte menos contaminantes, y desincentivar los medios de transporte más contaminantes y demandantes de espacio público.
- f) Efectuar y llevar a cabo propuestas innovadoras que favorezcan un uso más racional del vehículo privado, incluyendo las políticas de estacionamiento.
- g) Estudiar fórmulas de integración tarifaria del transporte público tanto urbano como interurbano.
- h) Ajustar los sistemas de transporte a la demanda en zonas de baja densidad de población, especialmente en los núcleos rurales y en los alejados de los centros y núcleos urbanos, y garantizar la intercomunicación de éstos con los centros urbanos.
- i) Favorecer los sistemas de transporte a la demanda en los parques industriales y áreas turísticas alejadas de los centros urbanos.
- j) Disminuir la congestión de las zonas urbanas por medio de medidas incentivadoras y de fomento del uso del transporte público y por medio de actuaciones disuasivas de la utilización del vehículo privado en los centros de las ciudades.
- k) Mejorar la calidad, seguridad y eficiencia del servicio de transporte público de pasajeros, tanto urbano como interurbano.
- l) Disciplinar el tráfico y exigir el cumplimiento de las normativas locales, provinciales y nacionales sobre prevención de la contaminación atmosférica y acústica, especialmente en los municipios con una población superior a veinte mil habitantes.
- m) Fomentar propuestas y actuaciones que contribuyan a la mejora de la seguridad vial



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

- n) Analizar las políticas de planificación e implantación de infraestructuras y servicios de transporte con criterios de sostenibilidad y racionalizar el uso del espacio viario, de modo que cada medio de desplazamiento y cada sistema de transporte dispongan de un ámbito adecuado a sus características y a los principios de la presente Ley.
- o) Introducir de forma progresiva los medios teleinformáticos y las nuevas tecnologías en la gestión de la movilidad, con el objetivo de garantizar una movilidad racional, ordenada y adecuada a las necesidades de los ciudadanos.
- p) Promover la construcción de estacionamientos disuasivos para automóviles, motocicletas y bicicletas en las estaciones de tren y terminales de ómnibus con el fin de favorecer el intercambio modal, y en los accesos a las ciudades, con capacidad suficiente, en ambos casos, para atender la demanda de los usuarios y con un precio de estacionamiento, si existe, adecuado a su finalidad.
- q) Avanzar en la definición de políticas que permitan el desarrollo armónico y sostenible del transporte de mercancías, de modo que, sin dejar de atender la demanda del mismo, se minimice su impacto, especialmente mediante el fomento de la intermodalidad con otros medios, como el ferroviario y el fluvial.
- r) Promover la intermodalidad del transporte de mercancías, dotando a las diferentes regiones de las infraestructuras necesarias.
- s) Impulsar el uso eficiente de los recursos energéticos con el fin de disminuir el consumo y las emisiones contaminantes; promoviendo e incentivando el uso de fuentes de energía renovables, alternativas al uso de combustibles derivados de hidrocarburos.
- t) Promover una política intensa de educación ambiental en materia de movilidad sostenible y de seguridad vial.
- u) Relacionar la planificación y regulación de los usos del suelo con la oferta de transporte público colectivo y con la planificación de la movilidad en general.

ARTÍCULO 4º.- El conjunto de actividades propias del servicio público de transporte colectivo urbano e interurbano tiene la consideración de servicio de interés general de carácter universal, como medio para posibilitar la igualdad de oportunidades en el ejercicio de los



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

derechos de la ciudadanía y lograr los objetivos de cohesión social y territorial, con la correlativa obligación de las administraciones públicas competentes en esta materia de garantizar el acceso de todas las personas a este servicio, en todo el territorio y en condiciones de igualdad y equidad. El transporte público de pasajeros deberá asegurar condiciones de eficiencia y accesibilidad y deberá contar con un sistema integrado de tarificación.

ARTÍCULO 5º.- En ejercicio de la acción pública en materia de servicio público de transporte, todas las personas pueden exigir a los órganos administrativos y a la jurisdicción correspondiente el cumplimiento de la normativa dictada para garantizar la movilidad en transporte público y, en particular, la relativa a la integración tarifaria, la tarificación social y la intermodalidad; en los casos que corresponda.

ARTÍCULO 6º.- A los efectos de lo regulado por la presente Ley y de los instrumentos que se establecen en la misma se definen los siguientes conceptos:

- a) Accesibilidad: Capacidad de llegar en condiciones adecuadas a los lugares de residencia, trabajo, formación, asistencia sanitaria, interés social, prestación de servicios u ocio, desde el punto de vista de la calidad y disponibilidad de las infraestructuras, redes de movilidad y servicios de transporte.
- b) Coste social del transporte: Efectos externos o conjunto de costes que el sistema de transporte no integra en sus precios de funcionamiento, compuestos por los costes de la congestión y de la contaminación atmosférica y acústica, y por los derivados de los siniestros y sus consecuencias, del uso del espacio público, del uso de la energía, de los recursos consumidos para la fabricación y disposición de un modo mecanizado de transporte y del impacto indirecto sobre el territorio y la biodiversidad.
- c) Desplazamiento: Itinerario, con origen y destino definidos, en el que se utilizan uno o varios medios de transporte y que se puede dividir en una o varias etapas.
- d) Medio de transporte: Conjunto de técnicas, instrumentos y dispositivos de características homogéneas en cuanto a la tecnología que se utilizan para el transporte de personas o mercancías.



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

- e) Movilidad: Conjunto de desplazamientos que las personas y los bienes deben hacer por motivo laboral, formativo, sanitario, social, cultural o de ocio, o por cualquier otro.
- f) Movilidad sostenible: Movilidad que se satisface en un tiempo y con un coste razonables y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas.
- g) Sostenibilidad: Conjunto de directrices aplicadas a las políticas de desarrollo y orientadas a garantizar la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes sin poner en riesgo la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las suyas.
- h) Transporte colectivo: Transporte conjunto de varias personas.
- i) Transporte público: Servicio público de transporte de personas regulado por la administración competente.

ARTÍCULO 7º.- Los instrumentos de planificación deben concretar, para el ámbito territorial que en cada caso les corresponda, la aplicación de los objetivos de movilidad de la presente Ley mediante el establecimiento de directrices, objetivos temporales, propuestas operativas e indicadores de control. Se establecen los instrumentos de planificación siguientes:

- a) Las directrices provinciales de movilidad.
- b) El plan estratégico provincial de movilidad sostenible.
- c) Los planes específicos.
- d) Los planes locales movilidad sostenible.

En las determinaciones de los diversos instrumentos de planificación, debe tenerse presente el transporte adaptado a personas con movilidad reducida y la supresión de barreras arquitectónicas, con criterios de accesibilidad universal. Deberán tener una consideración especial y específica los instrumentos de planificación que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo y los servicios complementarios, como los equipamientos educativos, sanitarios o culturales, que evitan y/o reduzcan los costes sociales vinculados a la movilidad obligatoria



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

ARTÍCULO 8º.- Las directrices provinciales de movilidad constituyen el marco orientador para la aplicación de los objetivos de movilidad de la presente Ley mediante el establecimiento de orientaciones, criterios, objetivos temporales, propuestas operativas e indicadores de control. Estas Directrices deben establecer la relación entre la movilidad terrestre y el resto de medios, y los servicios necesarios para que funcionen. Deben establecer también la relación entre el uso del suelo y la oferta de transporte público y colectivo. Las directrices provinciales de movilidad se aplican a todo el territorio de la provincia de Entre Ríos y tienen la naturaleza de plan territorial sectorial. Las directrices provinciales de movilidad deben adecuarse a las directrices establecidas por los planes generales de desarrollo y ordenamiento territorial. La Autoridad de Aplicación debe elaborar las directrices provinciales de movilidad, con la colaboración de los demás organismos provinciales cuyas competencias puedan quedar afectadas y de los municipios y comunas, conforme a lo que se determine por la reglamentación. Corresponde al Poder Ejecutivo dar cuenta al Poder Legislativo de la aprobación de las directrices. Las directrices provinciales de movilidad deben revisarse, como mínimo, cada cinco años.

ARTÍCULO 9º.- El plan estratégico provincial de movilidad sostenible tiene por objeto el desarrollo territorializado de las directrices provinciales de movilidad. El contenido mínimo es el siguiente:

- a) Seguimiento, evaluación, diagnóstico y propuestas de gestión de la movilidad en términos generales en todo el territorio provincial.
- b) Orientación general y objetivos de la movilidad en el ámbito de la provincia de Entre Ríos.
- c) Ordenación del tráfico interurbano de automóviles.
- c) Promoción de los transportes públicos colectivos.
- d) Fomento del uso de la bicicleta y de los desplazamientos a pie a escala local.
- e) Ordenación y explotación de la red viaria principal.
- g) Transporte y distribución de mercancías.
- h) Desarrollo de infraestructura vial provincial que posibilite la movilidad sostenible y en condiciones de seguridad adecuadas;



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

- i) establecimiento de indicadores de seguimiento y control;
- j) revisión y propuesta de reforma de la normativa vigente a nivel provincial y local, vinculada a la movilidad urbana e interurbana.

El proceso de elaboración debe establecerse por reglamento, el cual debe garantizar la participación de los entes locales afectados, de los organismos y entidades representativos en el ámbito de la movilidad, y de las dependencias provinciales cuyas competencias pueden quedar afectadas. La iniciativa corresponde a la autoridad de aplicación. El plan estratégico provincial de movilidad sostenible debe ser revisado siempre que se modifiquen las directrices provinciales nacionales de movilidad y, en todo caso, cada cinco años. Las determinaciones del plan deben ser incorporadas por los instrumentos y los documentos de planificación de rango inferior y, en general, por los instrumentos de planeamiento del desarrollo territorial o sectorial.

ARTÍCULO 10°.- Los planes específicos tienen por objeto el desarrollo sectorializado de las directrices provinciales de movilidad, para los diferentes medios o infraestructuras de movilidad, tanto en el caso de transporte de personas como en el caso de transporte de mercancías. Los planes específicos y sus modificaciones y revisiones se deben elaborar y aprobar de conformidad con lo que se establezca por reglamento, sin perjuicio de la necesaria aplicación de la normativa sectorial que los establezca. En este proceso deben participar los entes locales afectados y los organismos y entidades representativos en el ámbito de la movilidad. Los organismos competentes en materia de infraestructuras de movilidad y servicios de transporte deben velar por la coherencia de las determinaciones que el plan estratégico de movilidad sostenible y los planes específicos establezcan.

ARTÍCULO 11°.- Los planes locales movilidad sostenible son el documento básico para configurar las estrategias de movilidad sostenible de los municipios y comunas de la Provincia de Entre Ríos. El ámbito territorial de los planes de movilidad urbana es el del municipio o comuna; o el de varios municipios y/o comunas con un esquema de movilidad interdependiente, con el acuerdo correspondiente de las administraciones locales



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

involucradas. El contenido de los planes locales de movilidad sostenible debe adecuarse en lo que corresponda a los criterios y orientaciones establecidos por el plan estratégico provincial de movilidad sostenible y por los planes locales y/o regionales de planificación del desarrollo y ordenamiento territorial. La iniciativa para elaborar los planes locales de movilidad sostenible corresponde a los departamentos ejecutivos locales y deberán contar con la aprobación legislativa de los concejos deliberantes o comunales. En el proceso de elaboración de los planes locales de movilidad sostenible debe quedar garantizada la participación ciudadana. Los planes locales de movilidad sostenible deben revisarse al menos cada cinco años. Podrán contener los siguientes ítems:

- a) diagnóstico de la situación en materia de movilidad a nivel local y/o departamental y/o a nivel de la asociación de municipios y/o comunas;
- b) medidas de control y ordenación del tráfico;
- c) medidas de gestión del estacionamiento para el vehículo privado;
- e) medidas de potenciación del transporte público colectivo;
- f) medidas de recuperación de la calidad urbana;
- g) medidas específicas de gestión de la movilidad;
- h) incorporación de criterios que garanticen adecuadas condiciones de accesibilidad para todos los habitantes, incluidas las personas con movilidad reducida;
- i) medidas para la mejora de la movilidad de mercancías, incluyendo carga y descarga;

ARTÍCULO 12°.- Para la aplicación del plan estratégico provincial de movilidad en lo que concierne a la financiación de las infraestructuras y la determinación de los servicios necesarios se establecen los siguientes instrumentos de programación:

- a) El programa de inversiones.
- b) Los planes de servicios.

ARTÍCULO 13°.- El programa de inversiones es el instrumento que define las prioridades y los mecanismos de financiación de las infraestructuras y servicios para la movilidad que establece el plan estratégico provincial de movilidad. El programa de inversiones establece la



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

programación de las actuaciones en los medios de transporte y los recursos de que se dispone para financiarlas en un período mínimo de cuatro años, y sus previsiones anuales deberán formar parte del proyecto de ley de presupuesto que el Poder Ejecutivo remita a la Legislatura. Las prioridades de inversión deben fijarse según una evaluación multicriterio de las alternativas, que debe tener en cuenta parámetros económicos, sociales y ambientales.

ARTÍCULO 14°.- Los servicios de un determinado medio de transporte pueden programarse mediante la formulación de un plan de servicios. El ámbito del plan de servicios debe coincidir con el del plan estratégico provincial de movilidad y su contenido debe adecuarse al mismo. Los planes de servicios deben analizar y proponer las medidas adecuadas para que pueda accederse a pie y en bicicleta a todas las paradas y estaciones. Para la consecución de los objetivos del plan de servicios, las administraciones y los entes competentes sobre los medios y servicios de transporte pueden promover la formalización de contratos con las empresas que prestan el servicio.

ARTÍCULO 15°.- Para la evaluación y monitoreo de los instrumentos de planificación y gestión y para el análisis de los efectos que éstos pueden producir cuando se apliquen, se establecen los siguientes instrumentos de evaluación y seguimiento:

- a) El Observatorio Provincial de la Movilidad.
- b) Los indicadores establecidos por los propios instrumentos de planificación.
- c) El estudio de viabilidad.
- d) El estudio de evaluación ambiental estratégica.
- e) El estudio de evaluación de la movilidad generada y de las condiciones de seguridad.

La Autoridad de Aplicación debe elaborar, con los datos facilitados por el Observatorio Provincial de la Movilidad y los indicadores respectivos, un informe, que debe presentarse cada dos años al Poder Ejecutivo y al Poder Legislativo.



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

ARTÍCULO 16°.- El Observatorio Provincial de la Movilidad, en el ámbito de actuación de la Autoridad de Aplicación, se configura como un instrumento de obtención, procesamiento, análisis y difusión de la información más relevante en materia de movilidad, de su grado de sostenibilidad, y de su articulación coherente con las demás políticas sectoriales de promoción del desarrollo. Los datos que recoge el Observatorio Provincial de la Movilidad son públicos y deben figurar agregados para la provincia en su conjunto y territorializados por los ámbitos definidos en el plan estratégico provincial de movilidad, sin perjuicio de que se concreten, progresivamente, en la medida de lo posible, para el ámbito de los municipios y las comunas. Los datos recogidos por el Observatorio Provincial de la Movilidad deben referirse, como mínimo, a los objetivos cuantitativos y cualitativos, los indicadores de movilidad, los servicios públicos de transporte, las cuentas del transporte y las informaciones ya disponibles en otros observatorios u organismos integrantes del sistema estadístico nacional y/o provincial.

ARTÍCULO 17°.- Los instrumentos de planificación deben establecer los indicadores de movilidad, los cuales deben cubrir, como mínimo las siguientes categorías:

- a) Accesibilidad.
- b) Impacto ambiental y territorial.
- c) Emisiones de gases contaminantes.
- d) Impacto sonoro.
- e) Seguridad.
- f) Costes sociales y eficiencia de los sistemas.
- g) Capacidad, oferta y demanda.
- h) Calidad del servicio.
- i) Consumo energético.
- j) Intermodalidad.

Los indicadores de movilidad deben adaptarse a los estándares nacionales e internacionales acordados por la Nación.



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

ARTÍCULO 18°.- El estudio de viabilidad tiene por objeto evaluar el impacto que comporta la creación, modificación o adaptación de una infraestructura o un servicio de transporte, tanto desde el punto de vista de la oferta y la demanda como desde las perspectivas económico-financiera, ambiental, de seguridad y funcional. La evaluación de cada estudio debe tener presente la realidad poblacional, social y laboral de las diferentes regiones y debe aplicar los criterios correspondientes a estas diferencias. El plan estratégico provincial de movilidad y los planes locales de movilidad sostenible deben disponer de un estudio de viabilidad que contenga, para cada nueva infraestructura de transporte prevista, la evaluación de la demanda; el análisis de los costes de implantación y amortización, y de los costes e ingresos de operación y mantenimiento; la valoración de las posibles afectaciones ambientales y de los costes sociales, y un análisis de funcionalidad que garantice la eficacia, eficiencia y seguridad del sistema.

ARTÍCULO 19°.- Los instrumentos de planificación establecidos por la presente Ley deben someterse a una evaluación ambiental estratégica, de acuerdo con lo establecido por la legislación aplicable y por las disposiciones del ente creado en el artículo 84 de la Constitución de la Provincia de Entre Ríos.

ARTÍCULO 20°.- El estudio de evaluación de la movilidad generada evalúa el incremento potencial de desplazamientos provocado por una nueva planificación o una nueva implantación de actividades y la capacidad de absorción de los servicios viarios y sistemas de transporte, incluidos los sistemas de transporte de bajo o nulo impacto, como los desplazamientos en bicicleta o a pie. El estudio de evaluación de la movilidad generada debe someterse a información pública, conjuntamente con el plan o proyecto de que se trate. Para la aprobación definitiva de los planes o proyectos que han motivado la elaboración del estudio de evaluación de la movilidad generada, deben tomarse en consideración y valorarse las conclusiones del mismo. Si los planes o proyectos no siguen las determinaciones del estudio



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

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

ARTÍCULO 21°.- La Autoridad de Aplicación de la presente ley será designada por el Poder Ejecutivo Provincial.

ARTÍCULO 22°.- Se crea el Consejo Provincial de la Movilidad, en el ámbito de la Autoridad de Aplicación, como órgano consultivo, asesor y de concertación y participación de las administraciones, organismos, municipios, comunas, entidades y sectores sociales vinculados a la movilidad. La composición, estructura y régimen de funcionamiento del Consejo Provincial de la Movilidad deben establecerse por reglamento. En su composición debe garantizarse la participación de todas las administraciones con competencias vinculadas a la movilidad, de los municipios y comunas que adhieran a la presente ley, de las organizaciones empresariales y sindicales, de las organizaciones representativas de los consumidores y usuarios y, en general, de las entidades cívicas y sociales.

ARTÍCULO 23°.- El Consejo Provincial de la Movilidad tiene las siguientes funciones:

- a) Proponer acciones para el estudio de la movilidad y de la demanda de servicios de transporte por parte de los ciudadanos y los sectores económicos.
- b) Evaluar las acciones emprendidas en materia de organización de la movilidad de personas y mercancías, prestando una especial atención a las cuestiones vinculadas a la intermodalidad, y hacer el seguimiento de las mismas.
- c) Informar sobre los instrumentos de planificación en los casos que la presente Ley establece y sobre cualquier asunto que pueda serle sometido por Autoridad de Aplicación.
- d) Informar sobre los proyectos de disposiciones normativas que afecten a las materias vinculadas a la movilidad.
- e) Formular las recomendaciones que estime adecuadas a partir del informe bienal sobre la movilidad.



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

- f) Recibir información, con la periodicidad que se determine, con respecto a las políticas de ordenación viaria, de transporte público colectivo y de los demás sistemas de transporte de bajo impacto, como el desplazamiento a pie o en bicicleta, que sean establecidas por las administraciones competentes en la materia.
- g) Impulsar estudios sobre la modelización para la planificación de la movilidad.
- h) Impulsar la obtención y mantener el seguimiento de la información necesaria sobre movilidad y servicios de transporte con el fin de poder tomar decisiones de planificación y gestión.
- i) Resolver, en términos de arbitraje, las controversias que le sean planteadas en materias de su competencia.
- j) Cualquier otra que le sea encomendada por las disposiciones legales o reglamentarias que regulen aspectos vinculados a la movilidad, ordenación viaria y transportes, o por los poderes públicos.

ARTÍCULO 24°.- Los municipios, y comunas y sus asociaciones o entes surgidos de acuerdos intermunicipales, intercomunales o interjurisdiccionales pueden constituir, en el ámbito del territorio de sus planes de locales movilidad sostenible, consejos locales o territoriales de movilidad, como órganos de consulta y participación de los diferentes agentes representativos de los organismos y entidades vinculados a esta materia y de los ciudadanos. La composición y el régimen orgánico y funcional de los consejos locales o territoriales de movilidad deben ser determinados por el ente promotor correspondiente de manera que el nivel de participación ciudadana y social que les sea propio quede garantizado.

ARTÍCULO 25°.- Invítase a los municipios y comunas a adherir a la presente ley.

ARTÍCULO 26°.- De forma.



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

FUNDAMENTOS

Honorable Cámara:

A través del presente proyecto de ley proponemos establecer los principios y objetivos a los que debe responder una gestión de la movilidad de las personas y del transporte de las mercancías dirigida a la sostenibilidad y la seguridad, y determinar los instrumentos necesarios para que la sociedad alcance dichos objetivos y para garantizar a todos los ciudadanos una accesibilidad con medios sostenibles.

Si bien son muchas las definiciones y conceptualizaciones que podemos encontrar, una que resulta bastante completa es la que plantea el Centro de Transporte Sustentable de Winnipeg:

«Un sistema de transporte sostenible es aquel que permite a individuos y sociedades satisfacer sus necesidades de acceso a áreas de actividad con total seguridad de manera compatible con la salud de los seres humanos y los ecosistemas.» A su vez, según la definición del World Business Council for Sustainable Development (WBCSD), la movilidad sostenible es aquella “capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o del futuro. Esto supone más que el conseguir reducir la contaminación que sale de los tubos de escape de los automóviles. La movilidad sostenible también busca proteger a los colectivos más vulnerables –peatones, ciclistas o personas con movilidad reducida–, dar valor al tiempo empleado en los desplazamientos, internalizar los costes socioeconómicos de cada medio de locomoción o garantizar el acceso universal de todos los ciudadanos a los lugares públicos y equipamientos en transporte público colectivo o en medios no motorizados”.

Hemos tenido en cuenta como antecedentes en la redacción del presente proyecto a la Ley n° 9 de la movilidad de Cataluña, y la ley provincial n° 13857 de política de movilidad sustentable de la hermana Provincia de Santa Fe.

En el Preámbulo de la primera puede leerse, entre otras consideraciones: “esta eclosión de la movilidad, si no es objeto de una cuidadosa planificación, con visión tanto global como local, y si no disfruta del consenso de los diferentes agentes que participan en la misma, puede



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

convertirse en un factor con efectos negativos en varios ámbitos. El impacto sobre el medio natural producido por las emisiones de los vehículos, la contaminación acústica en los núcleos urbanos, la ocupación indiscriminada del territorio y de los espacios ciudadanos, o el impacto de infraestructuras obsoletas pueden afectar al bienestar de los ciudadanos. Tampoco deben olvidarse la relación de la movilidad con el cambio climático ni el impacto indirecto sobre el territorio de las decisiones relativas a las infraestructuras de movilidad. A estos factores sería preciso sumar los efectos negativos de un consumo energético no sostenible; los riesgos provenientes de los accidentes, tanto en el transporte de personas, que se ha convertido en uno de los principales factores de mortalidad en los países desarrollados, como en el de mercancías, que puede afectar a medios sensibles, o los problemas provenientes del colapso de infraestructuras y servicios no suficientemente bien dimensionados, que pueden llegar a hacer peligrar los beneficios sociales y económicos que una movilidad muy planificada y muy gestionada podría producir en una sociedad como la nuestra. En consecuencia, es preciso un cuidadoso proceso de planificación, que debe tener en cuenta todas las variables que afecten de una manera u otra a la movilidad del ámbito territorial que se esté analizando. Esta planificación debe pasar necesariamente por una diagnosis de la movilidad que –tomando en consideración las características demográficas, socioeconómicas y ambientales del ámbito de estudio, el análisis de la movilidad presente y las previsiones demográficas y de actividades– determine las carencias del modelo de movilidad desde los puntos de vista, entre otros, de la insuficiencia de la oferta, la baja participación de los sistemas de transporte público y la adecuación de cada medio de transporte a los intervalos de demanda que lo hacen rentable social y económicamente. En definitiva, esta diagnosis debe prever las modificaciones que es preciso hacer en el modelo de movilidad existente para evolucionar hacia un modelo de movilidad que minimice los costes sociales y ambientales y maximice los beneficios globales para la sociedad”. Más allá de las obvias diferencias que podrían encontrarse entre diferentes territorios, tales aseveraciones parecen tener sin embargo un valor de alcance general.



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

Lograr sistemas de movilidad sostenibles es un área prioritaria de acción en la lucha contra el cambio climático y el desarrollo urbano sostenible e inclusivo, coincidieron el año pasado autoridades reunidas en la Segunda Conferencia de las Ciudades, que se celebró en la sede central de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en Santiago, Chile. La reunión, coorganizada por la CEPAL, la Asamblea de Ministros y Máximas Autoridades de Vivienda y Urbanismo de América Latina y el Caribe (MINURVI) y ONU Habitat, fue inaugurada por Cristián Monckeberg, Ministro de Vivienda y Urbanismo de Chile, y Mario Cimoli, Secretario Ejecutivo Adjunto de la comisión regional de las Naciones Unidas. Durante su intervención, el Ministro Cristian Monckeberg afirmó que “la movilidad urbana sostenible es clave para que las personas sean más felices y tengan mejor calidad de vida en sus ciudades”. Añadió que “el desarrollo de la ciudad no solamente depende de la buena movilidad y las buenas viviendas, también depende de que haya buen equipamiento en materia de salud, o buena prestación de servicios en materia de educación”. Mario Cimoli, por su parte, afirmó que, para la CEPAL, el tema de las ciudades “debe ir más allá de la denuncia, el hecho y el dato y debe transformarse en un asunto de política pública, debe ser un tema que permita a los gobiernos ver el nuevo paradigma que tiene que ver no solo con la movilidad, la ciudad, los individuos, sino también la tecnología, la actividad productiva y todo aquello que se requiere para un crecimiento sostenible en el largo plazo. Sin cambio estructural, esto no se logrará”, señaló. Añadió que, en un mundo prevalentemente urbano, el futuro del planeta depende de la forma en que se desarrollan nuestras ciudades, y en esta transformación, los sistemas de movilidad urbana juegan un rol decisivo y fundamental. El alto funcionario de la CEPAL precisó que, según las proyecciones, en el año 2030 el 60% de la población mundial será urbana y el número de autos se duplicará. Recordó que América Latina y el Caribe es una de las regiones más urbanizadas del mundo, donde casi el 80% de la población vive en ciudades y el 56% de los viajes diarios se hacen vía transporte público, cifra que crece a cerca del 75% en los quintiles más bajos. Por ello, señaló, el tema del debate de la movilidad urbana y el transporte público debe seguir estando al centro de la agenda política de la región. “Mejorar la movilidad urbana en la región y garantizar servicios de transporte accesibles y seguros, es una tarea fundamental para reducir las desigualdades y mejorar el uso del tiempo y la calidad de vida de todos los ciudadanos”, concluyó.



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

Hemos procurado diseñar una norma que tenga en cuenta estas preocupaciones, tratando de introducir los criterios de articulación intersectorial que consideramos imprescindibles, ya que la movilidad no puede pensarse ni planificarse de manera aislada, sino integrada de manera coherente y sinérgica en el marco del conjunto de las políticas públicas que apuntan al logro del desarrollo sostenible. Hemos buscado por otra parte, sin dejar de respetar las autonomías locales, generar el esbozo de una norma que puede integrar y articular las acciones que se llevan adelante en tal sentido por parte de la administración provincial y de los niveles municipales y comunales, propendiendo a la cooperación interjurisdiccional.

Por todo ello solicitamos el pronto y favorable tratamiento del presente proyecto de ley.