I. Principado de Asturias

• Disposiciones Generales

PRESIDENCIA DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

LEY del Principado de Asturias 12/2018, de 23 de noviembre, de Transportes y Movilidad Sostenible.

EL PRESIDENTE DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

Sea notorio que la Junta General del Principado de Asturias ha aprobado, y yo en nombre de Su Majestad el Rey, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 31.2 del Estatuto de Autonomía del Principado de Asturias, vengo a promulgar la siguiente Ley del Principado de Asturias de Transportes y Movilidad Sostenible.

PREÁMBULO

1. La Constitución española, en su artículo 19, establece como uno de los derechos fundamentales de los españoles el de «circular por el territorio nacional», y, en su artículo 45, proclama como uno de los principios rectores de la política social y económica el derecho que todos tienen «a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo», encomendando a los poderes públicos velar «por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de vida y defender y restaurar el medio ambiente». Todo ello conduce a la necesidad de que los poderes públicos promuevan la efectividad del derecho fundamental a circular por el territorio, pero teniendo en cuenta que la movilidad ha de respetar el medio ambiente y debe realizarse de la forma más compatible posible con una utilización racional de los recursos naturales, siempre con el objetivo último de mejorar la calidad de vida de las personas. En este sentido, es preciso tomar en consideración la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido; la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera; la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, así como otros documentos normativos y estratégicos concernidos por el avance hacia una movilidad más sostenible, entre los que destacan las Estrategias de medio ambiente, urbana y de movilidad sostenible.

2. La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, estableció la regulación del transporte terrestre con la pretensión de su máxima extensión aplicativa, partiendo de que el mantenimiento de un sistema común de transporte resultaría imprescindible para la efectividad de una serie de principios constitucionales, tales como la unidad de mercado en todo el territorio del Estado. No obstante, el Tribunal Constitucional, en reiteradas sentencias, ha venido insistiendo en la competencia de las Comunidades Autónomas para la regulación de los transportes que se desarrollen íntegramente dentro de sus respectivos territorios.

3. El artículo 10.1.5 del Estatuto de Autonomía del Principado de Asturias, atribuye la competencia exclusiva del Principado de Asturias en materia de ferrocarriles, carreteras y caminos cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su territorio, y en los mismos términos el transporte terrestre, fluvial, por cable o tubería. El artículo 10.1.6 del Estatuto hace idéntica declaración respecto del transporte marítimo exclusivamente entre puertos o puntos de su territorio sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales; el 10.1.7 sobre los centros de contratación y terminales de carga en materia de transportes, y el 10.1.9 sobre los puertos de refugio, puertos, aeropuertos y helipuertos que no sean de interés general del Estado.

4. El tiempo transcurrido desde la aprobación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, durante el cual se han sucedido acontecimientos tales como la excesiva proliferación del uso del vehículo privado motorizado, con los consiguientes problemas medioambientales, económicos y para la salud generados por la saturación viaria, la accidentalidad, la ineficiencia energética, la emisión de gases de efecto invernadero y otros, aconseja que la regulación del transporte no se realice en un cuerpo normativo ajeno a materias con las que se ve diariamente involucrado, sino en sintonía con las mismas; y es por ello por lo que cobra relevancia señalar la competencia también exclusiva del Principado de Asturias en materia de ordenación del territorio y del litoral, urbanismo y vivienda, y sobre las obras públicas que no tengan la calificación legal de interés general del Estado ni afecten a otra Comunidad Autónoma (artículo 10.1.3 y 4 del Estatuto de Autonomía del Principado de Asturias), así como su competencia para el desarrollo legislativo y la ejecución, en el marco de la legislación básica del Estado, de la protección del medio ambiente y del régimen local (artículo 11.5 y 10 del Estatuto de Autonomía del Principado de Asturias). Por otra parte, la Unión Europea ha venido desarrollando una continuada labor normativa tendente a tratar de disminuir la contaminación y los efectos negativos que origina el transporte y, en los últimos años, ha aprobado diversas directivas en materia de emisiones de gases de efecto invernadero causantes del cambio climático, calidad del aire, evaluación ambiental, ruido, suministro y utilización de la energía, uso de biocarburantes, etiquetado de vehículos, etcétera. Igualmente, la Unión Europea ha definido un marco estratégico formado, entre otros, por el «Libro Verde de la Energía: hacia una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético» (2000), «Desarrollo sostenible en Europa para un mundo mejor: estrategia de la Unión Europea para un desarrollo sostenible» (2001), el Sexto Programa de Acción Comunitario en Materia de Medio Ambiente, denominado «Medio ambiente 2010: el futuro está en nuestras manos» (2001), o el «Libro verde: Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana» (2007). Especial relevancia en materia de transportes públicos de viajeros reviste el Reglamento (CE) n.º 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo, cuya entrada en vigor se produjo el 3 de diciembre de 2009.

Cód. 2018-12023

5. La Ley el Principado de Asturias 1/2002, de 11 de marzo, del Consorcio de Transportes de Asturias, primera disposición legal en la materia, creó un ente público con las competencias, representatividad y capacidad técnica suficientes para ejercer funciones en materia de coordinación y control, planificación de infraestructuras y servicios, establecimiento de un marco tarifario común con sus correspondientes títulos de transporte y compensaciones económicas entre los diferentes operadores que garanticen el equilibrio del sistema: el Consorcio de Transportes de Asturias. La creación de este ente respondió a la necesidad de articular un sistema de transportes más eficiente y, también, de apoyar la ordenación territorial, minimizar los gastos globales del transporte, incluidos los costes externos, y reducir el uso del transporte privado en beneficio de la demanda de transporte colectivo, contribuyendo así a la mejora del medio ambiente y a un uso más racional y eficiente de las infraestructuras viarias de Asturias.

6. El Principado de Asturias está llamado a ejercer sus competencias, dotándose de un cuerpo legislativo propio adaptado a las singularidades territoriales, poblacionales y orográficas que, además de regular la actividad del transporte público, tenga en cuenta que esta ha de formar parte de un modelo de movilidad dirigido a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, comprometido con el medio ambiente, energéticamente más eficiente, más sostenible económicamente y que garantice una mayor accesibilidad, tanto territorial como social, asequible para todos y con especial atención a las personas con discapacidad o movilidad reducida.

7. Este nuevo modelo de movilidad ha de ofrecer alternativas al basado en el uso del vehículo privado motorizado mediante el fomento del uso de modos de transporte más sostenibles, como son la marcha a pie, la bicicleta u otros medios de transporte activo llamados a ganar protagonismo en el futuro y que cuentan con todo un Título encaminado a ordenar las actuaciones públicas de fomento de estos medios de transporte desde las diferentes administraciones públicas con alguna competencia en la materia. El transporte público también debe jugar un papel trascendental en la reducción de los impactos ambientales y sociales asociados a la movilidad, mediante su potenciación a través de la mejora de sus condiciones de prestación, garantizando así un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles. Para ello, en ejercicio de la potestad legislativa del Principado de Asturias, se ha considerado necesario regular las condiciones de prestación de las actividades de transporte propiamente dichas desde un enfoque integral, abordando todos los modos y la interrelación entre otros, así como en sus aspectos de relación con la ordenación del territorio, el urbanismo, el régimen local, la protección medioambiental y el desafío del cambio climático, resaltando muy especialmente la posición del Consorcio de Transportes de Asturias como el ente público encargado de la gestión conjunta del servicio de transporte público de viajeros y del fomento de la movilidad sostenible a través de la cooperación y participación interinstitucional; regulación que se acomete sin perjuicio de la aplicabilidad directa de la normativa de la Unión Europea reguladora de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

TÍTULO PRELIMINAR

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA LEY

Artículo 1.—*Objeto de la Ley.*

La presente Ley tiene por objeto regular los transportes y las actividades auxiliares y complementarias de estos de competencia del Principado de Asturias y de sus concejos, así como promover una movilidad universalmente accesible, segura, asequible y que utilice, preferentemente, modos de transporte sostenibles.

Artículo 2.—*Ámbito de aplicación.*

1. La presente Ley será de aplicación, siempre que discurran íntegramente por el territorio del Principado de Asturias, a los siguientes modos de transporte:

a) Los transportes activos realizados a pie, en bicicleta, patines u otros de similares características.

b) Los transportes por ferrocarril, realizados por vehículos que circulen por un camino de rodadura fijo que les sirva de sustentación y de guiado.

c) Los transportes por cable.

d) Los transportes motorizados por carretera cuando discurran por toda clase de vías públicas, urbanas o interurbanas y, asimismo, por vías privadas cuando el transporte que por ellas se realice sea público, en particular el transporte de mercancías, con tratamiento específico de la última milla.

2. También será de aplicación a:

a) Los transportes marítimos cuando se realicen entre puertos o puntos del Principado de Asturias sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

b) Los helipuertos y aeródromos que no sean de interés general del Estado.

c) Las siguientes actividades auxiliares y complementarias del transporte ubicadas dentro del territorio del Principado de Asturias y en el ámbito de sus competencias:

1.º Las estaciones de transporte de viajeros por carretera.

2.º Los centros de transporte y las plataformas logísticas de mercancías.

d) Los aparcamientos disuasorios.

e) Aquellos aspectos relacionados con la movilidad, propios de otras políticas, como la ordenación del territorio, el urbanismo, la ordenación del tráfico de vehículos y personas en vías urbanas o la protección del medio ambiente, cuando resulte necesaria su interacción para asegurar objetivos de movilidad sostenible de interés general.

3. A los transportes y actividades auxiliares y complementarias no regulados en la presente Ley que se realicen en el Principado de Asturias les será de aplicación la normativa estatal.

Cód. 2018-12023

CAPÍTULO II

DEFINICIONES, PRINCIPIOS BÁSICOS Y OBJETIVOS

Artículo 3.—*Definiciones.*

Al objeto de lo previsto en la presente Ley, se entenderá por:

a) Movilidad: conjunto de desplazamientos que hacen las personas por cualquier motivo (laborales, formativos, sanitarios, sociales, culturales, lúdicos u otros), y en cualquier modo.

b) Sostenibilidad: cualidad de un sistema que le permite satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer las suyas.

c) Movilidad sostenible: la que se satisface en un tiempo y coste razonables, minimizando el impacto negativo sobre el entorno y mejorando la calidad de vida de las personas.

d) Transporte Sostenible: actividad que tiene por objeto el traslado de personas y/o bienes, sujeta o no a autorización administrativa, la cual debe garantizar la accesibilidad universal mediante la utilización equilibrada de los diferentes modos de transporte en condiciones de seguridad, calidad y eficiencia, que debe garantizar, también, la capacidad de las generaciones futuras en la resolución de sus necesidades.

e) Costes externos o externalidades negativas 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 y ocupación del espacio público y las infraestructuras, 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.

f) Accesibilidad: la capacidad de llegar en condiciones adecuadas de seguridad y tiempo al realizar un desplazamiento de un lugar a otro en cualquier modo de transporte, haciendo posible el acceso y utilización universal de manera autónoma, normalizada, comprensible, segura y eficiente.

g) Bulto de Mano: todo objeto que un viajero lleve consigo durante el viaje a bordo del habitáculo del vehículo que, plegado o no, no tenga unas dimensiones superiores a 85x70x35, siempre que exista plaza disponible para el viajero, sentada o de pie.

h) Encargo: cualquier objeto que la empresa transportista se obliga a transportar por cuenta ajena a bordo del vehículo que realice el transporte, cuando dicho objeto no guarde relación directa con ninguno de los viajeros que ocupan plaza en el mismo vehículo, aplicándoseles, en los transportes públicos regulares de viajeros de uso general, las tarifas que estuvieran aprobadas en el contrato de gestión de servicio público.

i) Indicador de movilidad: índices que permiten la evaluación del estado de la movilidad y que podrán medir, en particular, el grado de sostenibilidad de los diversos modos de transporte y vehículos, políticas, actuaciones e inversiones en materia de transportes e infraestructuras de transporte.

j) Accesibilidad universal: condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad, comodidad y de la forma más autónoma y natural posible.

k) Barreras de comunicación: dificultades en materia comunicativa que entorpecen o impiden el normal desenvolvimiento y la autonomía de las Personas para el uso de los bienes y servicios.

l) Personas con movilidad reducida: personas que tienen permanente o temporalmente limitada la capacidad de moverse sin ayuda externa, bien por su condición de personas con discapacidad, incluidas aquellas con deficiencias psíquicas y sensoriales, bien por ser personas mayores, bien porque se trate de personas de baja estatura o personas que porten un equipaje pesado o mujeres embarazadas o personas que portan niños pequeños o personas que empujan carritos o cochecitos.

m) Trabajo del cuidado: aquél no remunerado, realizado por personas adultas para los niños, niñas u otras personas dependientes, incluido el trabajo para asegurar el funcionamiento general del hogar.

n) Movilidad del cuidado: desplazamientos realizados por personas adultas para el cuidado de otras y el funcionamiento y mantenimiento del hogar.

ñ) Doble carga de trabajo: combinación de trabajo remunerado y del cuidado.

o) Vehículo sostenible: el individual o colectivo que permite a las personas desplazarse de forma eficiente, saludable y no contaminante capaz de satisfacer la necesidad de desplazamiento, acceso, comunicación, comercialización o establecimiento de relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos.

Artículo 4.—*Principios básicos.*

Son principios básicos de la movilidad del Principado de Asturias los siguientes:

a) Seguridad.

b) Minimización del impacto ambiental.

c) Minimización de los costes sociales.

d) Intermodalidad.

e) Sostenibilidad y uso racional del territorio.

f) Valoración de costes y gestión.

g) Prioridad de la accesibilidad universal en la asignación de recursos públicos.

h) Coordinación entre administraciones públicas.

Cód. 2018-12023

i) Participación ciudadana.

j) Incorporación de la perspectiva de género a la planificación y gestión del transporte.

Artículo 5.—*Objetivos.*

1. La política de transporte y movilidad del Principado de Asturias, en el marco de los principios generales establecidos en la normativa básica y en la presente Ley, deberá orientarse a la consecución de los siguientes objetivos:

a) Garantizar el derecho del ciudadano a la accesibilidad universal, con atención específica a las necesidades de las mujeres, las personas con discapacidad, las personas mayores, la infancia y especialmente quienes habitan en el medio rural, de modo que garantice la intercomunicación sostenible de éstos con las zonas urbanas.

b) Mejorar la calidad ambiental y la salud de la población reduciendo la contaminación ambiental, incluyendo la acústica, asociada al transporte.

c) Desarrollar y poner en práctica políticas en materia de educación ambiental desde el punto de vista de la movilidad sostenible y de la eficiencia.

d) Mitigar el cambio climático por medio de la disminución del volumen de gases de efecto invernadero emitidos por vehículos motorizados.

e) Contribuir a la viabilidad del sistema territorial en su conjunto reduciendo la huella ecológica del transporte con una visión integrada basada en la cooperación entre administraciones.

f) Integrar las políticas de desarrollo urbano y económico y las políticas de movilidad, de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y se garantice la accesibilidad a los centros de trabajo, residencias y puntos interés cultural, social, sanitario, formativo o lúdico, o que tengan como origen o destino los centros de las ciudades u otros grandes polos de movilidad, con el mínimo impacto ambiental y la mayor seguridad posible.

g) Promover y adoptar medidas de protección de los medios de transporte más ecológicos y de racionalización del uso del vehículo privado, como el coche compartido o el coche multiusuario.

h) Incrementar el uso del transporte público de viajeros mediante la promoción e impulso de la intermodalidad tanto en el transporte de pasajeros como de mercancías, y el mejor aprovechamiento de los medios de transportes públicos disponibles, con independencia de la Administración pública competente de los mismos, a través de la adecuada coordinación de modos y sistemas tarifarios integrados. De igual modo potenciar la mejora de las condiciones de prestación del servicio y la introducción de nuevas tecnologías, que lo haga atractivo y competitivo respecto al vehículo privado.

i) Fortalecer la cohesión social mediante un acceso equitativo de los medios de transporte.

j) Derribar las barreras en los medios de transporte aplicando el principio de diseño universal.

k) Disminuir la siniestralidad y el riesgo de accidentes y daños a las personas y los bienes vinculados al sistema de transporte.

l) Mejorar la eficiencia del sistema de transporte de mercancías y en especial la distribución urbana o «última milla».

m) Asunción de propuestas y actuaciones que contribuyan a la mejora de la seguridad y al descenso de la siniestralidad, tanto en las infraestructuras y espacios públicos como la prestación de los servicios de transporte, y en general en todo tipo de desplazamientos.

n) Promover la movilidad del cuidado, asegurando que los desplazamientos se puedan llevar a cabo en condiciones de eficiencia, en las franjas horarias adecuadas y con costes asumibles, planificando la movilidad sobre la base de la prioridad de los sistemas de transporte público y colectivo, y demás sistemas de bajo impacto, como los desplazamientos a pie, en bicicleta y otros medios que no consuman combustibles fósiles.

ñ) Desarrollar políticas legislativas de coordinación, tramitación en paralelo, e interrelación de los instrumentos de planificación urbanística y/o territorial, con los instrumentos de movilidad.

o) Impulsar el cambio hacia una economía basada en el conocimiento mediante el desarrollo y aplicación de avances tecnológicos a la prestación y gestión del transporte y favorecer la creación de actividad económica y empleo a través del fomento del transporte público, tanto de pasajeros como de mercancías

p) Introducir los medios tecnológicos en la gestión del transporte y la movilidad, en lo relativo a la gestión e información, con especial relevancia en materia de acceso a la accesibilidad universal.

q) Integrar el sistema asturiano de transporte en las redes europeas y en particular en la Red Transeuropea del Transportes.

2. El transporte y la movilidad en el ámbito del Principado de Asturias han de satisfacer los siguientes objetivos en el ámbito del planeamiento urbanístico, la ordenación del territorio, la sostenibilidad ambiental y la mitigación del cambio climático:

a) Incorporar el transporte público de viajeros y las necesidades para el desplazamiento seguro a pie o en bicicleta en la planificación del uso del suelo, garantizando su integración en el planeamiento territorial y urbanístico.

b) Disminuir la congestión de vehículos introduciendo en el planeamiento urbanístico unas condiciones mínimas de accesibilidad a los núcleos urbanos y al centro de las ciudades que disuadan del uso poco racional del vehículo privado motorizado, de tal forma que los transportes sostenibles dispongan de infraestructuras viarias, peatonales y equipamientos adaptados a sus necesidades.

c) Disponer de aparcamientos disuasorios para vehículos privados motorizados en los accesos a las ciudades y en la proximidad de estaciones de transporte, a fin de evitar su uso indiscriminado hasta el centro.

d) Impulsar el uso de aquellos combustibles alternativos que resulten más eficientes para reducir emisiones de gases de efecto invernadero y sean más seguros para la salud de las personas.

Cód. 2018-12023

e) Promover la intermodalidad del transporte de mercancías, dotando a los ejes económicos básicos de las infraestructuras necesarias a tal fin.

f) Desarrollar y poner en práctica de políticas en materia de educación ambiental desde el punto de vista de la movilidad sostenible.

g) Desarrollar políticas legislativas de coordinación, tramitación en paralelo e interrelación de los instrumentos de ordenación urbanística y/o territorial con los instrumentos de movilidad, conducente a una total interdependencia entre unos y otros cuerpos normativos.

3. El transporte y la movilidad en el ámbito del Principado de Asturias han de satisfacer los siguientes objetivos en el ámbito de la innovación, la seguridad y la educación:

a) Introducir los medios informáticos, telemáticos, y las nuevas tecnologías en general, en la gestión del transporte y de la movilidad, tanto en lo relativo al pago como a la información a los viajeros.

b) Fomentar propuestas y actuaciones que contribuyan a la mejora de la seguridad vial y al descenso de la siniestralidad, tanto en las infraestructuras como en la prestación de servicios de transporte y, en general, en todo tipo de desplazamientos.

c) Integrar en los nuevos vehículos que vayan a estar adscritos a los servicios de transporte público de viajeros todas las medidas de seguridad pasiva posibles, conforme vayan estando técnicamente disponibles.

d) Diseñar y aplicar, en el marco de la educación ambiental, programas formativos en todos los niveles educativos, acerca del uso del transporte público, la movilidad peatonal y para la conducción autónoma y segura de la bicicleta y sus ventajas comparativas con el transporte privado motorizado.

e) Promover un uso más racional del vehículo privado motorizado, con medidas tales como el coche compartido.

f) Aplicar políticas que fomenten el desarrollo armónico y sostenible del transporte de mercancías, especialmente mediante el fomento de la intermodalidad con otros modos, como el ferroviario y el marítimo.

g) Definir políticas, inspiradas en los principios determinados en esta Ley, que permitan un desarrollo del transporte de mercancías que minimice su impacto y favorezca su desarrollo, especialmente mediante el fomento de la intermodalidad.

h) Impulsar la formación en todos los niveles educativos para promover el uso de aquellos vehículos que resulten más eficientes.

4. Los medios de transporte deberán cumplir las condiciones de accesibilidad que se establezcan reglamentariamente; entre ellas las que regulen las condiciones de suelos, sistemas de fijación, disponibilidad de plazas reservadas, accesos, megafonía, señalización, pulsadores, ayudas técnicas, anclajes, páginas electrónicas y aplicaciones móviles.

CAPÍTULO III

CLASIFICACIÓN DE LOS TRANSPORTES

Artículo 6.—*Clasificación de los transportes por carretera motorizados.*

1. Los transportes por carretera, por su naturaleza, pueden ser:

a) Públicos, cuando se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.

b) Privados, cuando se llevan a cabo por cuenta propia, bien:

1.º Privados particulares, para satisfacer necesidades de desplazamiento de carácter personal o doméstico del titular del vehículo y sus allegados.

2.º Privados complementarios, como complemento necesario o adecuado para el correcto desarrollo de la actividad principal de empresas u otras entidades cuyo objeto no es transportar.

Se consideran privados complementarios los transportes oficiales que realicen los órganos de la Administración, como actividades integradas dentro de las de su propio funcionamiento interno, dirigidos a solucionar las necesidades de desplazamiento de personas o mercancías que la actividad administrativa de dichos órganos ocasione.

2. Los transportes por carretera, por su objeto, pueden ser:

a) De viajeros, cuando estén dedicados al desplazamiento de personas y sus equipajes, bultos de mano y encargos, en vehículos construidos y acondicionados para tal fin.

b) De mercancías, cuando estén dedicados a realizar desplazamientos de mercancías en vehículos construidos y acondicionados para tal fin.

3. Los transportes públicos de viajeros pueden ser:

a) Regulares, cuando se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendarios y horarios prefijados.

b) Discrecionales, cuando se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

4. Los transportes públicos de mercancías se consideran siempre discrecionales.

5. Los transportes públicos regulares de viajeros, por su utilización, pueden ser:

a) De uso general, los que van dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado.

b) De uso especial, los que están destinados a servir, exclusivamente, a un grupo específico de usuarios tales como escolares, trabajadores, militares o grupos homogéneos similares.

Cód. 2018-12023

6. Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general, por su ámbito territorial, pueden ser:

a) Urbanos, cuando su itinerario discurra íntegramente por un único término municipal.
b) Interurbanos, cuando su itinerario discurra por el territorio de más de un término municipal.

7. Los transportes de viajeros pueden ser realizados en:

a) Autobuses o autocares, con una capacidad superior a nueve plazas incluida la del conductor.
b) Vehículos de turismo o turismos, con una capacidad igual o inferior a nueve plazas incluida la del conductor y distintos de la motocicleta.

Artículo 7.—*Clasificación de otros modos de transporte y de infraestructuras.*

1. Los transportes ferroviarios pueden ser:

a) Públicos o privados.
b) De viajeros o mercancías.

2. Los transportes por cable pueden ser:

a) Públicos o privados.
b) De viajeros o mercancías.

3. Los transportes marítimos pueden ser:

a) Líneas regulares.
b) Servicios ocasionales.

4. Los transportes autónomos o no motorizados, o motorizados especiales, pueden ser:

a) A pie.
b) En bicicleta con o sin motor y similares, o sillas de ruedas.

5. Los helipuertos pueden ser:

a) De titularidad pública o de titularidad privada.
b) Permanentes o eventuales.

6. Los aeródromos pueden ser:

a) De titularidad pública o de titularidad privada.
b) De uso público o de uso restringido
c) Permanentes o eventuales

7. Se consideran transportes sostenibles los realizados a pie, en bicicleta con o sin motor y similares o sillas de ruedas, y los transportes públicos.

CAPÍTULO IV

DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL Y COORDINACIÓN

Artículo 8.—*Expresión territorial y coordinación.*

A los efectos de la aplicación en el territorio del Principado de Asturias de los principios, objetivos y previsiones de la presente Ley, se distinguen los siguientes ámbitos de actuación:

a) El Área Metropolitana Central de Asturias, donde la satisfacción del interés metropolitano exige, según las Administraciones públicas competentes, la coordinación y cooperación integradas del transporte público, bien entre la fase urbana e interurbana de los viajes bien entre los diferentes modos de transporte entre sí. La colaboración administrativa en este ámbito territorial tendrá como finalidad la garantía de la intermodalidad y del mejor servicio en rapidez, frecuencia, calidad y comodidad, con el menor coste económico, social, energético y medioambiental, así como la mayor racionalidad en el uso del suelo y la ordenación territorial.
b) Las áreas oriental y occidental de Asturias, donde las diferentes Administraciones públicas habrán de actuar de forma conjunta y coordinada para garantizar una cobertura de transporte público que atienda adecuadamente las diferentes necesidades de la población residente, especialmente de las mujeres, con criterios de rentabilidad social, con las finalidades de fijar población, mejorar las condiciones de vida, favorecer el empleo y diversificar su base económica.
c) La Red de espacios naturales protegidos y el resto de áreas pertenecientes al Patrimonio Natural de Asturias, territorios en los que se han de potenciar los sistemas de transporte público para visitantes en los períodos de máxima afluencia, compatibilizando la adecuada protección de sus valores ambientales con su activación como recurso económico local. Cuando razones de interés medioambiental o de saturación vial lo aconsejen, permanentes o temporales, la Consejería competente en materia de transportes limitará el acceso a estos espacios en vehículos privados motorizados, ofreciendo alternativas de transporte público suficientemente dimensionadas para asumir la demanda de movilidad existente y fomentando, a su vez, la utilización de vehículos de bajas emisiones. En todo caso, se garantizará que las personas con movilidad reducida puedan disponer de un transporte público adecuado para acceder en las mismas condiciones que las demás personas a tales espacios; si ello no fuera posible y con carácter excepcional, podrá autorizarse el acceso mediante vehículos particulares.

Cód. 2018-12023

Artículo 9.—*Servicios e infraestructuras de transporte público de interés metropolitano en el Área Metropolitana Central de Asturias.*

1. Para la aplicación de las políticas de coordinación integrada de los transportes públicos a que se refiere la letra a) del artículo anterior y respetando la esfera de competencias de las Administraciones implicadas, se consideran servicios de interés metropolitano para el Área Metropolitana Central de Asturias:

a) Los transportes públicos regulares de viajeros por carretera de uso general urbanos e interurbanos.

b) Los servicios de cercanías ferroviarias.

c) Cuantos otros servicios de transporte desarrollados en el Área Metropolitana Central sean declarados motivadamente de interés metropolitano por el Principado de Asturias.

2. Los servicios a que se refiere el apartado anterior se identificarán en la planificación del Principado de Asturias sobre movilidad o transporte público.

3. Para la aplicación de las políticas de coordinación integrada de los transportes públicos a que se refiere la letra a) del artículo anterior, y respetando la esfera de competencias de las Administraciones implicadas, se consideran infraestructuras de interés metropolitano para el Área Metropolitana Central de Asturias:

a) Las principales infraestructuras viarias o ferroviarias, interurbanas o urbanas, sobre las que se presten servicios de interés metropolitano.

b) Las principales estaciones de transporte en autobús, ferrocarril o de intercambio modal.

c) Los principales centros de transporte y las plataformas logísticas multimodales.

d) Cuantas otras infraestructuras de transporte viarias o ferroviarias, ejecutadas en el expresado ámbito territorial, sean declaradas motivadamente de interés metropolitano por el Principado de Asturias.

TÍTULO I

RÉGIMEN COMPETENCIAL Y DE ORGANIZACIÓN

CAPÍTULO I

RÉGIMEN COMPETENCIAL

Artículo 10.—*Competencias del Principado de Asturias.*

1. Corresponden al Principado de Asturias las competencias sobre los transportes y actividades auxiliares y complementarias relacionadas en el artículo 2, sin perjuicio de las atribuidas a los concejos de conformidad con lo dispuesto en el artículo siguiente.

2. Dentro del ejercicio de sus competencias, se atribuyen al Principado de Asturias las siguientes funciones:

a) Formular las directrices y objetivos de la política de movilidad.

b) Planificar, programar, ordenar y coordinar los transportes y sus actividades auxiliares y complementarias.

c) Gestionar los transportes de su titularidad.

d) Expedir las autorizaciones o licencias administrativas que habiliten para la realización de transportes o la prestación de actividades auxiliares y complementarias

e) Ejercer las funciones de inspección y sanción en relación con los transportes y actividades de su competencia.

f) Adoptar en general las medidas de planificación y gestión necesarias para asegurar el correcto funcionamiento de la movilidad en el Principado de Asturias.

g) Cualesquiera otras reconocidas que le encomiende la presente Ley y sus disposiciones de desarrollo.

Artículo 11.—*Competencias de los concejos.*

Son competencias de los concejos, que se ejercerán siempre con sujeción a lo establecido en esta Ley, en la Ley del Principado de Asturias 1/2002, de 11 de marzo, del Consorcio de Transportes de Asturias y en las disposiciones de desarrollo de ambas, las siguientes:

a) La ordenación y gestión de los transportes públicos regulares de viajeros de uso general que discurran íntegramente dentro de su término municipal.

b) La ordenación y gestión de los transportes públicos discrecionales de viajeros por carretera en turismos que discurran íntegramente dentro de su término municipal.

c) La ordenación y gestión de los modos de transporte autónomos o no motorizados que discurran íntegramente dentro de su término municipal (desplazamientos a pie y en bicicleta).

d) La ordenación y gestión de las estaciones de transporte de viajeros y centros de transporte y logística de mercancías por carretera o multimodales, así como de los aparcamientos disuasorios, que sean de interés exclusivamente municipal.

e) Ejercer las funciones de inspección y sanción en relación con los transportes y actividades de su competencia.

f) Adoptar, en general, las medidas de planificación y gestión necesarias para asegurar el correcto funcionamiento de la movilidad en su término municipal.

g) Cualesquiera otras reconocidas en la legislación reguladora del régimen local, en los términos previstos en la presente Ley y sus disposiciones de desarrollo.

Cód. 2018-12023

Artículo 12.—*Coordinación de competencias y cooperación administrativa.*

1. La coordinación competencial entre Administraciones se deberá acentuar en los supuestos en que de la misma se derive un sistema de transporte más sostenible y eficiente económica, social y ambientalmente.

2. Conforme a lo dispuesto en los artículos 4, 5 y 8, el Principado de Asturias promoverá procedimientos para la coordinación integrada de servicios e infraestructuras de interés metropolitano, sobre la base del principio de cooperación y respetando las competencias de las Administraciones implicadas.

3. Los titulares de autorizaciones administrativas de transporte público de viajeros o mercancías, así como de arrendamiento de vehículos, otorgadas con arreglo a la normativa de la Administración General del Estado podrán realizar transporte discrecional urbano o interurbano, o arrendamiento de vehículos, en el Principado de Asturias sin más limitaciones que las derivadas de las condiciones de otorgamiento de las autorizaciones de ese tipo de que dispongan. Cuando los titulares de estas autorizaciones vayan a realizar transportes o actividades regulados en esta Ley y sometidos a contrato administrativo, autorización o licencia especial, deberán haberlo suscrito u obtenerlas previamente del Consorcio de Transportes de Asturias o del concejo, en función de sus respectivas competencias.

4. Sin perjuicio de la coordinación específica del Área Metropolitana Central de Asturias prevista en el artículo 8, cuando los servicios urbanos afecten a intereses públicos que trasciendan a los puramente municipales o puedan servir para la satisfacción de necesidades de transporte de ámbito territorial superior, las competencias de los concejos se ejercerán de forma coordinada con las del Principado de Asturias, a través del Consorcio de Transportes de Asturias, según lo establecido en esta Ley y en sus disposiciones de desarrollo.

5. En aquellas zonas o aglomeraciones urbanas en las que existan varios concejos que, por su volumen de población, configuración urbanística, o peculiares circunstancias de orden físico y económico-social, presenten problemas graves de coordinación en su red de transportes, el Consorcio de Transportes de Asturias podrá establecer un régimen específico que asegure a través de una ordenación unitaria la existencia de un sistema armónico y coordinado, previo acuerdo con la totalidad de los concejos afectados. El Consorcio de Transportes de Asturias garantizará la coordinación de dicha red atendiendo a las necesidades de todos los concejos afectados, de tal forma que su organización y funcionamiento ante otras Administraciones Públicas, a todos los efectos, incluido el de su consideración para obtener ayudas públicas, serán los propios de un único transporte urbano.

6. Cuando las necesidades de coordinación se refieran a servicios puntuales y la interacción entre los diferentes concejos sean de simple afluencia hacia un único centro común, el Consorcio de Transportes de Asturias podrá autorizar la atención de las necesidades de los concejos limítrofes mediante la prolongación de transportes regulares de viajeros de uso general urbanos del concejo destinatario de los flujos de movilidad hasta los principales núcleos de generación de viajes en los concejos del entorno, siempre que manifieste expresamente su conformidad el concejo competente sobre el transporte urbano a prolongar.

7. Al autorizar las coordinaciones previstas en los apartados anteriores, el Consorcio de Transportes de Asturias especificará los tráficos autorizados a cada transporte y las medidas de coordinación adoptadas en relación con el resto de los transportes públicos existentes en la zona, siendo obligatoria la audiencia previa a las empresas contratistas de los transportes públicos regulares de viajeros de uso general urbanos e interurbanos, así como la solicitud de informe de los concejos afectados, salvo que las necesidades se cubrieran exclusivamente con contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general de su competencia preexistentes. Cuando la solución adoptada no se ajuste plenamente a lo informado por alguno de los concejos afectados, el acuerdo o resolución por el que se apruebe deberán ser motivados en cuanto a ese extremo.

CAPÍTULO II

INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD

Artículo 13.—*Instrumentos de planificación.*

1. Los instrumentos de planificación deben concretar, para el ámbito territorial y material que en cada caso les corresponda, la aplicación de los objetivos de movilidad de la presente Ley mediante el establecimiento de directrices, políticas, objetivos temporales, propuestas operativas e indicadores de control.

2. En virtud de la presente Ley se determinan los siguientes instrumentos de planificación del transporte y la movilidad:

a) Estrategia de Movilidad Sostenible del Principado de Asturias.
b) Planes Supramunicipales de Movilidad Sostenible.
c) Planes de Movilidad Urbana Sostenible.
d) Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada.

3. En las determinaciones de los diversos instrumentos de planificación, debe tenerse en cuenta el transporte adaptado a personas con movilidad reducida y, en concreto, se debe velar por el cumplimiento de la legislación vigente en materia de accesibilidad universal y supresión de barreras.

4. Los instrumentos de planificación de la movilidad deberán disponer la necesidad de elaborar un estudio del impacto que comporta la creación, modificación o adaptación de una infraestructura o un servicio de transporte. Dicho estudio, que deberá aportar una perspectiva de género, contendrá la evaluación de la demanda, el análisis de los costes de implantación y amortización y de los costes e ingresos de operación de mantenimiento, la valoración de las posibles afectaciones medioambientales y de los costes externos y un análisis de funcionalidad que garantice la eficacia, economía y seguridad del sistema.

Cód. 2018-12023

5. Los Planes Supramunicipales de Movilidad Sostenible, y los Planes de Movilidad Urbana Sostenible deberán someterse a evaluación ambiental estratégica, conforme a lo dispuesto en la legislación sectorial en vigor en esta materia. Los Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada quedarán sujetos, en lo que a esta cuestión se refiere, a lo dispuesto al respecto del instrumento urbanístico en el que se integren.

Artículo 14.—*Estrategia de Movilidad Sostenible del Principado de Asturias.*

1. La Estrategia de Movilidad Sostenible del Principado de Asturias, determinará las políticas rectoras básicas para la aplicación de los objetivos inherentes a la presente Ley para todo el Principado de Asturias. Para ello contemplarán las orientaciones, políticas, criterios, objetivos temporales, propuestas operativas e indicadores de control que sean pertinentes para el logro de estos objetivos.

2. La Estrategia de Movilidad Sostenible del Principado de Asturias tendrá un carácter vinculante para el resto de instrumentos de planificación de la movilidad sostenible en el Principado de Asturias, y una vigencia indefinida, si bien deberá revisarse al menos cada seis años.

3. La Estrategia de Movilidad Sostenible del Principado de Asturias será aprobada por el Consejo de Gobierno, a propuesta de la Consejería competente en materia de movilidad, previo trámite de información pública.

4. La Estrategia de Movilidad Sostenible del Principado de Asturias podrá ser objeto de desarrollo a través de Estrategias Sectoriales en las que se determinen políticas relativas a aspectos sustantivos concretos para los diferentes medios de transporte o infraestructuras de movilidad, tanto en el caso del transporte de personas, como en el transporte de mercancías. Serán objeto de la correspondiente Estrategia Sectorial, entre otras, las siguientes materias:

a) La implantación y desarrollo del vehículo eléctrico y las infraestructuras que le son propias tanto a nivel de transporte público como privado, a los efectos de acercarse lo más posible a las cero emisiones.

b) La intermodalidad en el transporte de pasajeros a los efectos de la implantación de nuevas tecnologías y usos, la unificación tarifaria, el estatuto del usuario y la adaptación física de estaciones y vehículos.

c) El desarrollo del uso de la bicicleta y otros medios de transporte activos sin emisiones.

Artículo 15.—*Planes Supramunicipales de Movilidad Sostenible.*

1. Los Planes Supramunicipales de Movilidad Sostenible tienen por objeto el desarrollo territorializado de las determinaciones previstas en esta norma y en la Estrategia de Movilidad Sostenible del Principado de Asturias, así como en sus posibles desarrollos sectoriales.

2. Los ámbitos territoriales de los Planes Supramunicipales de Movilidad Sostenible, serán definidos en la Estrategia de Movilidad Sostenible del Principado de Asturias, sin perjuicio de lo cual, y en virtud de la presente Ley, ya queda definido el ámbito de uno de los que se pudieran delimitar, que será el concerniente al Área Metropolitana Central de Asturias, regulado en el artículo siguiente de esta Ley.

3. Los Planes Supramunicipales de Movilidad Sostenible tendrán la consideración de Programas de Actuación Territorial, debiendo tramitarse conforme a lo previsto en los artículos 50 a 52 del Decreto Legislativo 1/2004, de 22 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo, siendo preceptivos los informes previos del Consejo de Movilidad y del Consorcio de Transportes de Asturias y, dentro del mismo, de la Oficina de la Bicicleta.

4. El contenido mínimo de los Planes Supramunicipales de Movilidad Sostenible será el siguiente:

a) Seguimiento y gestión de la movilidad en todo su ámbito.

b) Ordenación del tráfico interurbano por carretera de vehículos.

c) Promoción de los transportes públicos colectivos y de la intermodalidad.

d) Fomento de los transportes no contaminantes y sin emisiones, en especial de los desplazamientos a pie y en bicicleta.

e) Ordenación y explotación de la red viaria autonómica y local del ámbito.

f) Habilitación, ordenación y fomento de uso de aparcamientos intrazonales.

g) Transporte y distribución de mercancías.

Artículo 16.—*Plan de Movilidad Sostenible del Área Metropolitana Central de Asturias.*

1. El Plan de Movilidad Sostenible del Área Metropolitana Central de Asturias será el instrumento de planificación de las principales líneas de actuación en materia de movilidad sostenible en el Área Metropolitana Central del Principado. Se referirá a la totalidad de los modos de transporte, aunque deberá incidir en aquellos que más influyan en la sostenibilidad del sistema, bajo los principios y objetivos expresados en la presente Ley, e incluirá como modo de transporte a la bicicleta, coordinada e integrada con el resto de modos de transporte.

2. El procedimiento de elaboración del Plan de Movilidad Sostenible del Área Metropolitana Central garantizará la participación de los ciudadanos y de las organizaciones políticas, sindicales, sociales y empresariales. La elaboración del Plan partirá de un diagnóstico general y sectorial de la movilidad y podrá formularse conjuntamente con la planificación de las infraestructuras existentes o previstas en el Principado de Asturias. Dicho diagnóstico examinara el patrón de movilidad de los principales centros de atracción-generación de tráficos.

3. Una vez elaborado, el Plan de Movilidad Sostenible del Área Metropolitana Central será el documento de referencia para guiar la acción pública y privada en materia de movilidad hacia un modelo que favorezca la intermodalidad, sea más eficiente, respetuoso con el medio ambiente y aproveche más racionalmente los recursos existentes, territorial y socialmente.

Cód. 2018-12023

4. El Plan de Movilidad Sostenible del Área Metropolitana Central de Asturias será aprobado, con posterioridad a su deliberación con los concejos incluidos en el área, por el Consejo de Gobierno, previo informe del Consorcio de Transportes de Asturias.

Artículo 17.—*Planes de Movilidad Urbana Sostenible.*

1. Los concejos asturianos que cuenten con poblaciones de más de 30.000 habitantes deberán aprobar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible para cuya elaboración contarán con apoyo de la administración autonómica.

2. Con carácter previo a su aprobación, los Planes de Movilidad Urbana Sostenible deberán contar con el informe favorable de la Consejería competente en materia de transportes acerca de su conformidad con la planificación del Principado de Asturias sobre movilidad o transporte público. En el supuesto de que el informe de la Consejería presentase reparos, el concejo deberá corregir la definición de las actuaciones afectadas en un plazo máximo de seis meses desde que fuese requerido para ello.

3. En el procedimiento de elaboración de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible deberá garantizarse la participación de la ciudadanía y de las organizaciones políticas, sindicales, empresariales, ecologistas y vecinales.

4. La inexistencia del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, en los casos en que sea obligatorio, conllevará la imposibilidad de recibir ayudas o subvenciones destinadas al transporte público que pudieren contemplarse en los Presupuestos Generales del Principado de Asturias.

5. El Acuerdo del Pleno del concejo por el que se aprueba el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, deberá ser objeto de publicación en el *Boletín Oficial del Principado de Asturias* para su general conocimiento.

6. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible deberá incluir una memoria económica.

7. La Administración del Principado de Asturias velará por la coordinación y coherencia entre los diferentes Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

Artículo 18.—*Objeto de los Planes de Movilidad.*

1. El Plan de Movilidad Sostenible del Área Metropolitana de Asturias y los Planes de Movilidad Urbana Sostenible han de abarcar todos los modos de transporte de viajeros, y los de mercancías en lo que puedan afectar a la movilidad, y deben plantear como objetivo modificar su cuota a favor de los sostenibles, concienciando especialmente a los ciudadanos de la necesidad de un uso más eficiente del vehículo privado motorizado. Sus objetivos han de ser, al menos, los siguientes:

a) Plantear la planificación urbanística con criterios de accesibilidad, y teniendo en cuenta la movilidad generada por los distintos centros y áreas de actividad, estableciendo una relación entre el proceso de planificación del suelo, tanto en los nuevos desarrollos urbanísticos como en los ámbitos consolidados, y la oferta de transporte público y de otros modos de transporte sostenibles.

b) Reducir el número de vehículos privados en carretera, disminuyendo los atascos y los efectos derivados de la congestión, tales como la ineficiencia energética, el ruido, la contaminación atmosférica y los accidentes.

c) Disminuir el consumo de energías no renovables, promoviendo el recurso a las energías más limpias y un aumento de la utilización de la bicicleta y de la marcha a pie.

d) Mejorar los transportes públicos de viajeros y, muy especialmente, racionalizar los servicios y reducir los tiempos de viaje mediante actuaciones de preferencia en el uso de las vías o la creación de plataformas reservadas.

e) Favorecer las condiciones de accesibilidad de las personas con movilidad reducida a los modos de transporte, sus infraestructuras y equipamientos adicionales, bajo los principios de accesibilidad universal y diseño para todos.

f) Mejorar las condiciones del medio ambiente urbano y la calidad de vida de los ciudadanos.

g) Facilitar la movilidad de las mujeres teniendo en cuenta sus patrones de desplazamiento desde una perspectiva de género y en tanto diferenciada de los masculinos, atendiendo a su rol de cuidadoras, a las características del entorno, especialmente en el medio rural, y a su seguridad.

h) Asegurar la aplicación de los principios de Diseño Universal en los itinerarios, infraestructuras y medios de transporte.

2. Sin carácter exhaustivo, entre las medidas que deben ser incluidas en los Planes de Movilidad Sostenible se encuentran las siguientes:

a) Incremento de la oferta de transporte público en todos sus modos, así como su calidad y confort.

b) Puesta en servicio de nuevas plataformas reservadas u optimizar las existentes, bien sea a través de carril bus o infraestructuras ferroviarias o de otros modos de transporte público.

c) Establecimiento de una red semafórica que conceda prioridad a los transportes públicos sobre los vehículos privados motorizados.

d) Mejora de la accesibilidad a los vehículos de transporte público, a sus paradas o estaciones, y la accesibilidad general a todas las infraestructuras del transporte, incluyendo los accesos a las mismas mediante itinerarios accesibles.

e) Regulación y control del acceso, circulación y estacionamiento de los vehículos privados motorizados en los centros urbanos y otras zonas especialmente sensibles desde el punto de vista de la movilidad o el medio ambiente, utilizando herramientas disuasorias para estimular la movilidad sostenible.

f) Garantía de la intermodalidad entre los diferentes modos mediante la creación de estaciones o paradas intermodales y la aplicación de sistemas tarifarios integrados.

Cód. 2018-12023

g) Uso de pavimentos sonoro-reductores y pinturas antideslizantes, reducción de tramos o cruces de mayor riesgo peatonal, establecimiento de caminos escolares o adopción de medidas de pacificación del tráfico.

h) Potenciación de los desplazamientos a pie o en bicicleta con o sin motor y similares o sillas de ruedas, mediante la construcción o reserva de espacios en un entorno seguro, a modo de redes específicas o compartidas, e instalación de espacios reservados para el aparcamiento de bicicletas, preferentemente en las inmediaciones de puntos de generación de viajes como estaciones, paradas de transportes públicos o instalaciones de empresas con gran afluencia de trabajadores o asistentes.

i) Puesta en marcha aparcamientos disuasorios para vehículos privados motorizados en los accesos a las ciudades y en la proximidad de estaciones o paradas de transporte.

j) Ordenación y regulación de la carga y descarga y el reparto de las mercancías en la ciudad.

k) Análisis de la bicicleta como un modo de transporte más o complementario con el resto.

l) Provisión de servicios de transporte público adaptados a las necesidades de quienes desempeñan trabajos de cuidado o soportan doble carga de trabajo, principalmente las mujeres.

m) La planificación de una adecuada red de carriles mixtos y para tráfico segregado de vehículos como bicicletas, bicicletas eléctricas, patines a motor, segway y similares.

n) Facilitación de la movilidad autónoma y segura del alumnado hacia los centros educativos y los lugares de ocio y recreo, mediante zonas de calmado de tráfico, aceras más amplias o proyectos como los Caminos Escolares Seguros, contando con la implicación de la Comunidad Educativa.

ñ) Reducción de la superficie destinada a aparcamiento para destinarla a dotaciones públicas.

o) Dotación de mobiliario público para los itinerarios peatonales.

p) Cualquier otra medida que pueda contribuir a garantizar la sostenibilidad de la movilidad en su conjunto.

3. Los planes de movilidad sostenible deberán incluir necesariamente dotaciones mínimas de la estructura para la recarga del vehículo eléctrico en edificios o estacionamientos de nueva construcción y en vías públicas.

4. En edificios o estacionamientos de nueva construcción deberá incluirse la instalación eléctrica específica para la recarga de los vehículos eléctricos, ejecutada de acuerdo con lo establecido en la normativa técnica que fuere de aplicación, con las siguientes dotaciones mínimas:

a) En aparcamientos o estacionamientos colectivos en edificios de régimen de propiedad horizontal, se deberá ejecutar una conducción principal por zonas comunitarias (mediante, tubos, canales, bandejas, etc.), de modo que se posibilite la realización de derivaciones hasta las estaciones de recarga ubicada en las plazas de aparcamiento

b) En aparcamientos o estacionamientos de flotas privadas, cooperativas o de empresa, o los de oficinas, para su propio personal o asociados, o depósitos municipales de vehículos, las instalaciones necesarias para suministrar a una estación de recarga por cada 40 plazas y

c) En aparcamientos o estacionamientos públicos permanentes, las instalaciones necesarias para suministrar a una estación de recarga por cada 40 plazas.

5. En la vía pública, deberán incluirse las instalaciones necesarias para dar suministro a las estaciones de recarga ubicadas en las plazas destinadas a vehículos eléctricos en la forma que se determine reglamentariamente atendiendo al número de habitantes de cada concejo.

Artículo 19.—*Contenido de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.*

1. Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible adoptarán la perspectiva de género como enfoque transversal e incluirán, como mínimo, el siguiente contenido:

a) Estudio y diagnóstico del sistema de movilidad, de sus impactos y externalidades.

b) Definición de escenarios y justificación de la alternativa elegida.

c) Programa de actuación estructurado en ejes, líneas y medidas.

d) Estudio económico-financiero.

e) Herramientas para el seguimiento y evaluación, incluyendo un sistema de indicadores.

2. Cuando sea aplicable y al objeto de visibilizar las desigualdades en la accesibilidad entre hombres y mujeres y la movilidad de los cuidados, los resultados de los indicadores se diferenciarán por sexos.

Artículo 20.—*Planes de movilidad sostenible a los centros de trabajo o de gran afluencia de usuarios.*

1. Se fomentará que los centros que cuenten con 200 o más trabajadores, o 2.000 o más asistentes diarios habituales a sus instalaciones, presenten un plan de movilidad sostenible ante el Consorcio de Transportes de Asturias.

2. A estos efectos, se entiende por centro de trabajo o de gran afluencia de usuarios cualquier instalación de empresa u organismo, público o privado, en la que se desarrolle una actividad que genere una movilidad significativa y presente características comunes idóneas para la implantación de un plan de movilidad, tales como proximidad en el destino de los viajes, horarios similares de entrada y salida, y posibilidad de oferta común de transporte público o de aplicación de medidas de coche compartido.

Se incluyen en este concepto aquellas instalaciones que acojan conjuntamente a varias empresas que, en conjunto, presenten características análogas a las descritas en el párrafo anterior.

3. En la elaboración del plan deben involucrarse tanto el empresario o empresarios como los trabajadores, especialmente aquellos que presenten algún tipo de discapacidad, los miembros del comité de empresa y los sindicatos. El

Cód. 2018-12023

Consorcio de Transportes de Asturias asesorará a los redactores del plan en todo aquello que estos le requieran y resulte de relevancia para su elaboración.

4. Para supervisar el desarrollo e implantación del plan se creará la figura de la Gestoría de Movilidad, cuyo titular será la persona encargada de su promoción y seguimiento, siendo el interlocutor válido para relacionarse con el Consorcio de Transportes de Asturias.

5. El contenido mínimo de estos Planes será:

a) Un diagnóstico de la movilidad y sus necesidades logísticas, atendiendo especialmente a los servicios públicos disponibles para realizar el desplazamiento hasta las instalaciones.

b) Los objetivos establecidos y las medidas para que la movilidad del colectivo sea sostenible, entre las que se contemplarán medidas de teletrabajo, bonificación del tiempo de trabajo para aquellas personas que opten por desplazarse a pie o en bicicleta, compartición de vehículos, y transportes colectivos de empresa.

c) Cualesquiera otros contenidos que los instrumentos de planificación enumerados en el artículo 13 de esta Ley establezcan como mínimos.

Artículo 21.—*Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada.*

1. Los estudios de evaluación de la movilidad generada evalúan 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 de los sistemas de transporte, abarcando los sistemas de transporte de bajo o nulo impacto, como los desplazamientos con bicicleta o a pie. Asimismo, valoran la viabilidad de las medidas propuestas en el propio estudio para gestionar de forma sostenible la nueva movilidad y, especialmente, las fórmulas de participación del promotor o promotora para colaborar en la solución de los problemas derivados de esta nueva movilidad generada.

2. El objetivo de los estudios de evaluación de la movilidad generada es definir las medidas y actuaciones necesarias para asegurar que la nueva movilidad generada en el ámbito de estudio siga unas pautas caracterizadas por la preponderancia de los medios de transporte más sostenibles.

3. Los estudios de evaluación de la movilidad generada, por norma general, se tienen que incluir como documento independiente, en los instrumentos de ordenación territorial y urbanística siguientes:

a) Planes Territoriales Especiales.

b) Planes Generales de Ordenación y sus revisiones o modificaciones, que comporten nueva clasificación de suelo urbano o urbanizable.

c) Planes Especiales, Planes Parciales y Estudios de Implantación cuando prevean:

1.º Nuevos crecimientos residenciales de más de 250 viviendas.

2.º Nuevas zonas de oficinas de más de 10.000 m² de superficie construida y/o edificios, centros de trabajo y complejos de naturaleza análoga donde trabajen más de 500 personas.

3.º Implantación o ampliación de grandes establecimientos comerciales y complejos comerciales o Centros Terciarios de comercio, ocio, hostelería y servicios, en los términos expuestos en el Decreto 119/2010, de 15 de septiembre, por el que se aprueba definitivamente la Revisión de las Directrices Sectoriales de Equipamiento Comercial.

4.º Implantación o ampliación de polígonos industriales, grandes industrias o plataformas logísticas de distribución de mercancías.

5.º Implantación o ampliación de zonas de actividad mineras.

6.º Implantación o ampliación de usos dotacionales lúdicos, culturales, deportivos o religiosos, con un aforo superior a 2.000 personas.

7.º Implantación o ampliación de usos dotacionales sanitarios, hoteleros, residencias geriátricas o estudiantiles y similares con una capacidad superior a 200 camas.

8.º Implantación o ampliación de centros educativos con capacidad para más de 1.000 alumnos.

9.º Otras implantaciones que puedan generar de forma recurrente un número igual o superior a 3.000 viajes al día.

4. Por vía reglamentaria se regularán los parámetros y condicionantes a estudiar, y en general el contenido de los Estudios de Evaluación Movilidad Generada. Dentro del contenido de estos estudios, necesariamente se abordará el establecimiento de redes de itinerarios principales para peatones, bicicletas, transporte público y colectivo de superficie, así como una red básica para vehículos.

5. El estudio de evaluación de la movilidad generada tiene que incorporar una propuesta de financiación de los diferentes costes generados por el incremento de movilidad debido a la nueva actuación y establecer la obligación de las personas propietarias, en los términos fijados por la legislación urbanística, de costear y, si procede, ejecutar la urbanización, así como las infraestructuras de conexión con las principales redes de peatones, de bicicletas, de circulación de vehículos y de transporte público o el refuerzo de éstas, cuando sea necesario como consecuencia de la magnitud de la actuación.

6. Los estudios de evaluación de la movilidad generada deben incorporarse al plan como un documento complementario al mismo y tramitarse y someterse a información pública conjuntamente con éste. En su tramitación será preceptiva la emisión de informe favorable por parte de la autoridad administrativa competente en materia de movilidad.

Cód. 2018-12023

Artículo 22.—*Instrumentos de evaluación y seguimiento.*

Para la evaluación de los Planes de Movilidad Sostenible y para el análisis de los efectos que estos pueden producir en su aplicación, se establecen los siguientes instrumentos de evaluación y seguimiento:

a) Indicadores de movilidad establecidos por los propios planes de movilidad sostenible, que deberán referirse a las siguientes categorías:

1.º Indicadores referentes a los efectos ambientales de la movilidad, tales como emisión de gases con efecto invernadero, contaminación atmosférica, contaminación acústica y consumo energético.

2.º Indicadores referentes al sistema de movilidad, tales como accesibilidad, seguridad, costes sociales y eficiencia de los sistemas, capacidad, oferta y demanda, calidad del servicio e intermodalidad.

3.º Indicadores referentes al modelo urbano en relación al sistema de movilidad, tales como la superficie libre del tráfico de vehículos motorizados, el reparto del viario público o el grado de congestión. Los indicadores de movilidad deben adaptarse a los estándares internacionales acordados por la Unión Europea, especialmente en las políticas de integración ambiental.

b) Informes de seguimiento, que se elaborarán cada dos años por las administraciones publicas asturianas, así como por las personas físicas o jurídicas responsables de cada Plan de Movilidad Sostenible y se remitirán a la Consejería competente en materia de movilidad que, tras el oportuno análisis y en el plazo de 6 meses acordará, en su caso, efectuar recomendaciones.

c) Estudio de viabilidad, que 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.

d) Estudio de evaluación estratégica ambiental.

Artículo 23.—*Coordinación con la planificación territorial.*

El contenido de los instrumentos de planificación del transporte definidos en el presente Capítulo y las determinaciones del planeamiento territorial y urbanístico vigente en su ámbito espacial de aplicación resultarán coherentes y complementarios, evitando contradicciones y potenciando su efecto conjunto.

CAPÍTULO III
ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL Y PARTICIPACIÓN

Artículo 24.—*Consorcio de Transportes de Asturias.*

El Consorcio de Transportes de Asturias, como ente público del Principado de Asturias tendrá, entre sus funciones, la gestión conjunta y coordinada de la movilidad en el Principado de Asturias.

Su régimen jurídico, competencias, organización y normas de funcionamiento son las previstas en la Ley del Principado de Asturias 1/2002, de 11 de marzo, del Consorcio de Transportes de Asturias, en la presente Ley y en sus respectivas disposiciones de desarrollo.

Artículo 25.—*Consejo de la Movilidad del Principado de Asturias.*

1. El Consejo de la Movilidad del Principado de Asturias es el órgano superior de participación, asesoramiento, consulta y debate sectorial en los asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes en sus diferentes modos y a la movilidad en el Principado de Asturias.

2. Son sus funciones:

a) Emitir los informes que sean preceptivos conforme a lo previsto en esta Ley y en sus disposiciones de desarrollo.

b) Elaborar informes y dictámenes a petición de cualquier órgano de la Administración Pública, en todos aquellos asuntos de su competencia cuya trascendencia para el sistema de movilidad lo haga aconsejable.

c) Servir de cauce institucional de participación y cooperación entre los sectores económicos, las organizaciones sociales, los usuarios y las Administraciones Públicas.

d) Evaluar y monitorizar el cumplimiento de los objetivos de la política pública en materia de movilidad señalados en el artículo 5 de esta Ley. A tal efecto, el Consejo aprobará anualmente un informe.

3. Los órganos del Consejo, su composición y reglas de funcionamiento se determinarán reglamentariamente por las disposiciones complementarias de desarrollo, incluyendo en todo caso representación de la Junta General del Principado, conforme a los criterios que se desarrollen reglamentariamente.

Artículo 26.—*Junta Arbitral del Transporte del Principado de Asturias.*

1. La Junta Arbitral del Transporte del Principado de Asturias es un instrumento de protección y defensa de las partes intervinientes en el contrato de transporte, que pueden acudir a ella, como cualquier otra persona que ostente interés legítimo, para la resolución de las controversias, dudas u otras cuestiones que surjan en su cumplimiento.

2. Está adscrita a la Consejería competente en materia de transportes del Principado de Asturias, la cual velará por una adecuada difusión de las competencias de la Junta Arbitral entre todas las partes implicadas, transportistas, cargadores y usuarios, y promoverá su utilización preferente en la resolución de conflictos.

3. La composición, procedimientos, competencias y funciones se determinarán reglamentariamente por las disposiciones complementarias de desarrollo, con sujeción a la normativa estatal en las materias de su competencia.

Cód. 2018-12023

Artículo 27.—*Oficinas de Movilidad Sostenible.*

1. A fin de facilitar información a los usuarios y promover mejoras en materia de movilidad sostenible, el Consorcio de Transportes de Asturias dispondrá de una Oficina de Movilidad Sostenible.

2. Los concejos que, en aplicación de sus Planes de Movilidad, decidan crear Oficinas Locales de Movilidad Sostenible, podrán recabar el asesoramiento que precisen de la del Consorcio de Transportes de Asturias, e integrarse a través de ella en un sistema único de información coordinada, previo convenio establecido al efecto.

Artículo 28.—*Funciones de las Oficinas de Movilidad Sostenible.*

1. La Oficina de Movilidad Sostenible del Consorcio de Transportes de Asturias y las que, en su caso, creen los concejos desarrollarán, al menos, las siguientes funciones:

a) Analizar las características de las redes de transporte público en todos los modos, y proponer actuaciones que las mejoren y que promuevan una movilidad sostenible, sobre la base del fomento del transporte público colectivo y del no motorizado, disuadiendo del uso del vehículo privado de baja ocupación especialmente en los desplazamientos diarios recurrentes.

b) Proporcionar la información, requerida por cualquier medio, relativa a los modos de transporte público de viajeros existentes en el ámbito territorial del Principado de Asturias, tanto en lo relativo a itinerarios, horarios, tiempos estimados del desplazamiento, precios de los títulos de transporte y puntos de venta de los mismos u operadores que prestan los servicios, informando sobre las distintas alternativas y señalando la más adecuada para cada usuario.

c) Llevar a cabo actuaciones de promoción del uso del transporte público.

d) Realizar actividades de formación y divulgación en materia de movilidad.

2. La información proporcionada por la Oficina de Movilidad habrá de ser personalizada, clara y comprensible para el solicitante.

Artículo 29.—*Los Servicios de Inspección.*

1. La actuación inspectora tendente a garantizar el cumplimiento de las previsiones de esta Ley, de la Ley del Principado de Asturias 1/2002, de 11 de marzo, del Consorcio de Transportes de Asturias, y de sus respectivas disposiciones de desarrollo, estará encomendada a los Servicios de Inspección adscritos a la Consejería competente en materia de transportes y, en su ámbito de competencias, al Consorcio de Transportes de Asturias.

2. Los miembros de los Servicios de Inspección:

a) Tendrán la consideración de autoridad, estando facultados para denunciar cualquier infracción cometida contra la normativa reguladora de los transportes y la movilidad, con independencia de la Administración competente.

b) Estarán provistos de un documento acreditativo de su condición, que les podrá ser requerido cuando ejerciten sus funciones, debiendo, en este caso, exhibirlo.

3. Los usuarios de transportes regulares de viajeros de uso general, cuando se encuentren a bordo de algún vehículo o estén accediendo o descendiendo del mismo, habrán de identificarse y entregar para su comprobación los títulos de transporte que tengan obligación de portar, a requerimiento de los Servicios de Inspección, así como cuando fueran requeridos para ello por personal debidamente acreditado de la empresa encargada de la prestación del transporte que estuvieran utilizando.

Con independencia de la formalización de la denuncia que resultara procedente, tanto los miembros de los Servicios de Inspección como el personal de la empresa transportista antes referido, podrán retirar la tarjeta en la que se documenten títulos de transporte multiviaje de cualquier tipo, cuando se compruebe que la misma se está utilizando en condiciones no admitidas en sus normas de uso, entregando un resguardo acreditativo de dicha retirada al usuario.

4. Los Servicios de Inspección, en lo no previsto en la presente Ley, se regirán por lo dispuesto en la normativa estatal referida a los Servicios de Inspección del Transporte de su competencia.

5. En relación con el transporte urbano, las funciones previstas para los Servicios de Inspección se entenderán referidas a los órganos que expresamente determinen los concejos.

Artículo 30.—*Participación de los usuarios e información de derechos y obligaciones.*

1. Los usuarios participarán en la toma de decisiones relativas al transporte y la movilidad a través de su participación en el Consejo de la Movilidad del Principado de Asturias y en el Consejo de Administración del Consorcio de Transportes de Asturias.

2. El Principado de Asturias, a través del Consorcio de Transportes de Asturias, y los concejos mantendrán informados a los usuarios y potenciarán su participación, a través de sus asociaciones, en la planificación y gestión de los transportes de su respectiva competencia.

3. En los casos en los que se estime necesario, la administración formulará una encuesta pública previa a la adopción de sus decisiones en materia de planificación y regulación. Los resultados de tal procedimiento serán tenidos en cuenta por la administración y su aceptación o denegación, que será en todo caso motivada, se integrará en el expediente correspondiente.

Cód. 2018-12023

Artículo 31.—*Participación de las asociaciones de transportistas.*

Las asociaciones profesionales de transportistas legalmente constituidas que alcancen el nivel de representatividad que reglamentariamente se determine podrán integrarse en el Consejo de la Movilidad del Principado de Asturias y en el Consejo de Administración del Consorcio de Transportes de Asturias.

TÍTULO II

CONDICIONES GENERALES PARA LA REALIZACIÓN DE TRANSPORTES PÚBLICOS POR CARRETERA

CAPÍTULO I

CONDICIONES PREVIAS

Artículo 32.—*Autorización de transporte público.*

1. Para realizar cualquiera de los transportes públicos de viajeros o mercancías por carretera regulados en la presente Ley, salvo en los casos expresamente exceptuados en la misma, será necesario disponer de autorización de transporte público otorgada con arreglo a lo previsto en la normativa estatal. Se exceptúan aquellas modalidades de transporte para las que la citada normativa no exija su obtención.

2. Cuando sea necesaria, la pérdida de la citada autorización de transporte público por cualquier causa, con independencia de las sanciones que procedan, conllevará la inmediata revocación de los contratos, autorizaciones o licencias otorgados.

Artículo 33.—*Organización empresarial.*

Los transportes públicos por carretera se llevarán a cabo bajo la dirección y responsabilidad de la empresa titular de la autorización de transporte público prevista en el artículo anterior o, en ausencia de esta, de la empresa a la que se haya otorgado el contrato, autorización o licencia de que se trate, que los efectuarán, salvo en los casos exceptuados en esta Ley, con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial.

CAPÍTULO II

RÉGIMEN ECONÓMICO-FINANCIERO

Artículo 34.—*Tarifas.*

1. Las empresas transportistas llevarán a cabo su actividad con plena autonomía económica, gestionándola a su riesgo y ventura.

2. Las tarifas quedarán establecidas en los contratos de gestión de servicio público, donde se especificarán las previsiones necesarias para su actualización sin necesidad de llevar a cabo una modificación de los mismos.

3. La estructura de la tarifa se ajustará a las características del servicio teniendo en cuenta lo previsto en la presente Ley, en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en las disposiciones de la Unión Europea en materia de servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera que resulten de aplicación y en los correspondientes desarrollos reglamentarios.

4. El abono de las tarifas establecidas y de otras compensaciones económicas o de otra índole a las que tenga derecho el contratista por la celebración del contrato deben tener como objetivo además de la prestación del servicio, asegurar su calidad, continuidad y seguridad y el equilibrio financiero del mismo, asegurando un razonable margen de beneficio empresarial atendiendo a circunstancias normales de productividad y organización.

5. Los transportes públicos discrecionales de viajeros y mercancías, y las actividades auxiliares y complementarias, no estarán sujetos a ningún régimen tarifario, siendo su precio libremente fijado por las partes contratantes con sujeción en todo caso a lo señalado en la presente Ley.

6. Por decreto del Consejo de Gobierno se podrán establecer tarifas de obligado cumplimiento para los transportes públicos interurbanos de viajeros en vehículos de turismo que se inicien en el territorio del Principado de Asturias.

7. Los transportes públicos urbanos de viajeros en turismos estarán sujetos al régimen de precios autorizados de ámbito autonómico, aprobados por el decreto del Consejo de Gobierno, a propuesta de la Comisión de Precios, vista la del concejo que hubiera otorgado su licencia municipal.

Estos precios y las tarifas previstas en el punto anterior deberán cubrir la totalidad de los costes de explotación y permitirán una adecuada amortización de aquellos activos necesarios para su prestación, así como un razonable beneficio empresarial, en circunstancias normales de productividad y organización.

8. Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general estarán sujetos al siguiente régimen tarifario:

a) Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general interurbanos estarán sujetos al régimen tarifario previsto en el contrato al marco tarifario común aprobado por el Consorcio de Transportes de Asturias, a la normativa estatal aplicable, al Reglamento (CE) n.º 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo, y a la normativa de contratos del sector público.

b) Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general urbanos estarán sujetos al régimen de precios autorizados de ámbito autonómico y a la normativa estatal aplicable, siendo sus tarifas aprobadas por el Consejo de Gobierno del Principado de Asturias, a propuesta de la Comisión de Precios, vista la del concejo competente.

Cód. 2018-12023

c) De conformidad con las disposiciones de la Unión Europea en materia de servicios públicos de transporte de viajeros, las tarifas, junto con las demás compensaciones, económicas o de otra índole, a que, en su caso, tenga derecho el contratista, deberán cubrir la totalidad de los costes de explotación del transporte en las condiciones señaladas en el correspondiente contrato y permitirán una adecuada amortización de aquellos activos necesarios para su prestación y que hayan de ser aportados por el contratista, así como un razonable beneficio empresarial, en circunstancias normales de productividad y organización.

Cuando en el contrato se establezcan unas compensaciones concretas aceptadas o propuestas por el contratista por las obligaciones de servicio público impuestas en el momento de su adjudicación, las mismas se aplicarán en los términos suscritos durante toda la vigencia del contrato, salvo que se dieran supuestos de desequilibrio económico financiero sobrevenido de este que deba asumir, total o parcialmente, la Administración contratante, o salvo que esta impusiera nuevas obligaciones de servicio público, pudiendo, en ambos casos, establecer nuevas compensaciones, incrementar las existentes o revisar individualizadamente el régimen tarifario del contrato, bien de oficio o a instancia del contratista.

A los efectos de revisión individualizada del régimen tarifario se descontarán, en todo caso, aquellos costes cuya cuantía dependa, en todo o en parte, de la gestión del contratista.

9. El contratista tendrá derecho al abono de las prestaciones realizadas como consecuencia de las obligaciones de servicio público establecidas por la Administración en los términos, plazos y condiciones fijados en el correspondiente contrato.

Artículo 35.—*Contabilidad en los contratos de gestión de servicio público.*

A efectos de contabilidad, las empresas contratistas de transportes públicos regulares de viajeros de uso general deberán tratar cada contrato como una actividad separada, gestionándola como una división contable independiente y distinta de cualquier otra actividad que realicen, esté o no relacionada con el transporte de viajeros.

El resultado de la segregación realizada se plasmará, anualmente, en una cuenta analítica de explotación verificada por un experto independiente.

Artículo 36.—*Seguros.*

Los transportes públicos por carretera regulados en esta Ley deberán estar cubiertos por los seguros obligatorios que resulten aplicables de conformidad con lo previsto en la normativa estatal referida a los transportes públicos por carretera de su competencia.

Asimismo, las empresas prestadoras de los referidos servicios de transporte vendrán obligadas a tener cubierta su responsabilidad civil por los daños que causen con ocasión del transporte, cuando así se establezca expresamente en las normas reguladoras de cada tipo específico de transporte o en la normativa general de seguros.

El coste de los seguros previstos en este artículo tendrá la consideración de gasto de explotación y será, por tanto, repercutible en las correspondientes tarifas.

Artículo 37.—*Régimen de contratación y responsabilidad contractual.*

1. Para contratar como porteador la realización de transportes públicos y emitir facturas en nombre propio por su prestación, es necesario ser titular de una licencia o autorización de transporte público o de operador de transporte de mercancías otorgada de conformidad con la normativa estatal o con lo previsto en esta Ley.

No obstante, la prestación de transportes públicos regulares de viajeros de uso general solo podrá ser contratada como porteador por el contratista, por el Consorcio de Transportes de Asturias o por el ente, organismo o entidad municipal que, en su caso, hubiera asumido dicha función.

La intervención de agencias de viajes y otros intermediarios en la contratación de cualesquiera modalidades de transporte de viajeros se regirá por la legislación específica de turismo.

Sin perjuicio de lo dispuesto en los puntos anteriores, cuando se trate de alguna modalidad de transporte cuya realización se encuentre eximida de la obtención de una licencia o autorización de transporte público en la normativa estatal o en esta Ley, los servicios también podrán ser contratados y facturados por el titular de la organización empresarial mediante la que materialmente se lleven a cabo.

2. La responsabilidad de las diferentes partes de un contrato de transporte público de mercancías o viajeros se regirá por la reglamentación de la Unión Europea aplicable en cada caso, por la normativa estatal referida a los transportes de su competencia y por la legislación mercantil.

3. A los efectos de responsabilidad contractual, se entiende que:

a) Los animales de compañía podrán transportarse sin abonar billete adicional ni suponer otro coste para el usuario, en trasportín homologado, como bulto de mano. Cuando no sea posible el transporte en cabina por motivos de espacio, seguridad o salud acreditados, se llevará a cabo en bodega, en zona debidamente habilitada con suficiente ventilación y con la sujeción necesaria. Igualmente, los perros-guía y de asistencia debidamente identificados serán aceptados en todos los vehículos y viajarán junto a su dueño sin abonar billete adicional.

b) Lo previsto en el apartado a) se aplicará en todo caso a los transportes interurbanos de competencia del Principado de Asturias y, supletoriamente, a los transportes urbanos en tanto que el concejo competente no haya aprobado una regulación propia en esta materia.

Cód. 2018-12023

Artículo 38.—*Contratos tipo y condiciones generales de contratación.*

La Consejería competente en materia de transportes facilitará una adecuada difusión de los derechos y obligaciones de empresas transportistas y usuarios, a través de los contratos tipo o condiciones generales de contratación previstos en la normativa estatal.

TÍTULO III

LOS TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE VIAJEROS POR CARRETERA

CAPÍTULO I

LOS TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE VIAJEROS DE USO GENERAL

Artículo 39.—*Titularidad de la Administración y prestación de estos transportes.*

Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración, debiendo ser admitidos a su utilización, sin discriminación, quienes lo soliciten y cumplan los siguientes requisitos:

a) Que no se sobrepasen las plazas ofrecidas en cada expedición.

b) Que se abone el precio establecido para el servicio.

c) Que se reúnan las condiciones mínimas de sanidad, salubridad e higiene necesarias, en evitación de cualquier riesgo o incomodidad para los restantes usuarios.

d) Que no se porten objetos que por su volumen, composición u otras causas supongan peligro o incomodidad para los otros viajeros o el vehículo.

e) Que no se alteren las normas elementales de educación y convivencia.

f) Las demás que, en aras del buen funcionamiento del servicio público, se determinen por el Consorcio de Transportes de Asturias en los transportes interurbanos, o por el órgano municipal competente en los transportes urbanos.

Artículo 40.—*Modalidades de gestión.*

1. La prestación de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se realizará por la empresa a la que el Consorcio de Transportes de Asturias o el concejo competente, según se trate de transportes interurbanos o urbanos, adjudique el correspondiente contrato.

2. Procederá la gestión pública directa de un servicio cuando la Administración competente estime que resulta más adecuado al interés general en función de su naturaleza y características, en cuyo caso el Consorcio de Transportes de Asturias o el concejo competente podrán prestarlo directamente, utilizando para ello cualquiera de las figuras que admite la legislación vigente.

3. En lo no previsto en esta Ley ni en la reglamentación de la Unión Europea, la gestión de estos servicios se regirá por las reglas establecidas en la legislación general sobre contratación del sector público que resulten de aplicación.

Artículo 41.—*Obligaciones de servicio público.*

1. El Consorcio de Transportes de Asturias o el concejo competente, según se trate de transportes interurbanos o urbanos, cuando existan causas de interés público que lo justifiquen, podrán imponer obligaciones de servicio público a las empresas contratistas de transportes públicos regulares de viajeros de uso general.

2. De conformidad con el Reglamento (CE) n. º 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, con arreglo al cual se regirán, se consideran obligaciones de servicio público las exigencias determinadas por la Administración a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de viajeros de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial no asumiría, o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin retribución

La declaración e imposición de obligaciones de servicio público en relación con los transportes regulados en esta Ley corresponderá al Consorcio de Transportes de Asturias o al concejo competente, según se trate de transportes interurbanos o urbanos.

3. Las compensaciones por obligaciones de servicio público podrán ser abonadas de forma directa por el Consorcio de Transportes de Asturias, por el concejo competente o, extraordinariamente y cuando se encuentre debidamente motivado, a través de las tarifas de aplicación a los usuarios. Cuando la compensación sea abonada de forma directa deberá ser recogida en el contrato de gestión de servicio público. Las compensaciones abonadas, de una u otra manera, deberán ser públicas siguiendo los criterios de transparencia mediante, al menos, su publicación en la página web del Consorcio de Transportes de Asturias.

4. Se garantizará por el Principado de Asturias la dotación presupuestaria suficiente al Consorcio de Transportes de Asturias para atender puntualmente las compensaciones de todo tipo que deba abonar a las empresas contratistas, así como el equilibrio económico de las concesiones de servicios de transporte regular de viajeros por carretera.

5. El contratista tendrá derecho al abono de las prestaciones realizadas como consecuencia de las obligaciones de servicio público impuestas por la Administración en los términos, plazos y condiciones fijados en el correspondiente contrato.

Cód. 2018-12023

Artículo 42.—*Exclusividad de tráficos.*

1. Los contratos para la gestión de servicios públicos se adjudicarán con carácter exclusivo, no pudiendo, mientras estén vigentes, adjudicarse otros que cubran tráficos coincidentes.

2. Los tráficos vendrán determinados por la relación de localidades o núcleos de población diferenciados entre los que se realiza el transporte, efectuando parada los vehículos para tomar y dejar los viajeros que se desplacen entre los mismos.

Artículo 43.—*Autorización de tráficos coincidentes.*

1. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, podrán autorizarse tráficos coincidentes con los de otros servicios públicos preexistentes en los siguientes supuestos:

a) Cuando los tráficos coincidentes deban prestarse en el Área Metropolitana Central y, concretamente, en la zona de influencia de núcleos urbanos de más de 50.000 habitantes de población de derecho, hasta las distancias máximas siguientes medidas en línea recta desde el centro de dichos núcleos:

1.º Poblaciones de más de 150.000 habitantes, 10 kilómetros.

2.º Poblaciones de entre 50.000 y 150.000 habitantes, 5 kilómetros.

Habrá de tratarse de contratos globalmente distintos y deberá justificarse en el expediente la procedencia del establecimiento del tráfico coincidente de que se trate, así como la necesidad o no de otorgar compensaciones económicas al contratista que viniera atendiendo el tráfico preexistente.

b) En los tráficos de competencia municipal coincidentes con otros de servicios públicos interurbanos que se desarrollen dentro de un mismo término municipal, debiendo justificarse en el expediente la necesidad o no de otorgar compensaciones económicas al contratista que viniera atendiendo el tráfico preexistente, previo informe del concejo afectado, debiendo ser motivada la decisión que se aparte del mismo.

c) Cuando, siendo insuficientes las expediciones previstas en un contrato para atender adecuadamente la demanda existente, el contratista, ante el requerimiento de la Administración contratante para que lleve a cabo las modificaciones precisas, manifieste expresa o tácitamente su desinterés en atenderlo en las condiciones propuestas y no se decida su imposición con carácter forzoso. En este caso, el contratista que viniera atendiendo el tráfico preexistente no tendrá derecho a compensación alguna.

d) Cuando los tráficos se incluyan en contratos para la gestión de servicios públicos de nueva creación que hayan sido excluidos expresamente por el Consorcio de Transportes de Asturias de su incorporación a los contratos zonales existentes. En este caso, el contratista zonal no tendrá derecho a compensación alguna.

e) Cuando el Consorcio de Transportes de Asturias apruebe un plan de explotación conjunta de diferentes contratos a fin de satisfacer con el mayor grado de eficacia y eficiencia las necesidades de transporte. En el plan de explotación conjunta deberá determinarse la procedencia o no de compensaciones entre los diferentes contratistas.

2. El Consorcio de Transportes de Asturias establecerá, en los servicios en los que se produzcan coincidencias de tráfico con otros, las medidas que, en su caso, resulten precisas para coordinar y armonizar las condiciones de prestación, tales como la frecuencia y horario de las expediciones u otras, con el fin de impedir competencias desleales o perturbadoras.

Artículo 44.—*Creación de nuevos servicios públicos.*

1. La creación de nuevos servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general tendrá lugar por resolución o acuerdo motivado del Consorcio de Transportes de Asturias o del concejo competente, según se trate de transportes interurbanos o urbanos, bien por propia iniciativa o de los particulares, teniendo en cuenta las demandas actuales o potenciales de transporte, los medios existentes para servirlas, las repercusiones de su inclusión en la red de transporte, y el resto de circunstancias sociales y económicas que afecten o resulten afectadas por dicha creación.

Los particulares y empresas o entidades, públicas o privadas, podrán solicitar la creación de nuevos transportes de esta naturaleza, pero solo se procederá a su tramitación cuando razones objetivas y generales de interés público apreciadas por la Administración competente hagan que parezca, en principio, procedente, denegándose en caso contrario de forma inmediata la petición, la cual, en todo caso, no implicará ningún tipo de derecho o preferencia del solicitante en la adjudicación del servicio.

2. La resolución o el acuerdo deberán ir acompañados de la aprobación de un anteproyecto de prestación en el que habrán de incluirse:

a) Memoria justificativa de la necesidad del servicio y de la procedencia de su creación.
b) Tráficos a realizar e itinerarios, calendarios y expediciones previstos.
c) Medios materiales necesarios.
d) Plazo previsto de duración.
e) Evaluación del volumen de tráficos a atender.
f) Estudio económico de la explotación.

3. A continuación, se acordará la apertura de un período de información pública por un plazo de 20 días, mediante anuncio en el *Boletín Oficial del Principado de Asturias*, y se remitirá el anteproyecto de prestación, para su informe, al Consejo de la Movilidad del Principado de Asturias y a los concejos afectados.

4. Finalmente, previa valoración técnica, económica y jurídica de las alegaciones presentadas y de los informes emitidos, remitida debidamente a las partes interesadas, el Consorcio de Transportes de Asturias o el concejo competente,

Cód. 2018-12023

según se trate de transportes interurbanos o urbanos, resolverá acerca de la procedencia de la creación del servicio y, en su caso, aprobará el proyecto de prestación. El conjunto de la documentación será público en la página web del Consorcio de Transportes de Asturias.

5. Los trámites previstos en los apartados anteriores no serán necesarios cuando se trate de un transporte que ya se viniera prestando con anterioridad y que fuera necesario adjudicar en un nuevo contrato por haberse extinguido el preexistente, siempre que los tráficos a atender fueran sustancialmente los mismos, si bien, deberá abrirse un proceso de participación pública y una fase de alegaciones que deberán ser evaluadas, remitiéndose la oportuna respuesta a las partes interesadas. En todo caso se garantizará la continuidad en la prestación del servicio.

Artículo 45.—*Duración de los contratos.*

1. De conformidad con lo previsto en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo, la duración de los contratos de gestión de servicio público no podrá ser superior a diez años y se establecerá en el documento contractual de acuerdo con las características y necesidades del servicio, atendiendo a los plazos de amortización de los activos necesarios para su prestación que hayan de ser aportados por el contratista. También podrán ser tenidos en cuenta el volumen de tráfico, el beneficio potencial y las demás circunstancias que se desprendan del estudio económico de la explotación.

2. De conformidad con lo previsto en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo, en caso necesario, y habida cuenta de las condiciones de amortización de los activos, la duración del contrato de gestión de servicio público podrá prolongarse durante, como máximo, la mitad del período original, si el contratista aporta elementos del activo que sean a la vez significativos en relación con la totalidad de los activos necesarios para prestar los servicios objeto del contrato y que estén relacionados predominantemente con estos.

3. La Administración contratante deberá iniciar el procedimiento tendente a determinar la subsiguiente prestación del servicio con una antelación mínima de seis meses sobre la fecha de finalización del contrato. En el caso de que, por circunstancias sobrevenidas, finalizara el plazo del contrato sin que hubiera concluido dicho procedimiento, el contratista, a requerimiento de la Administración competente, prolongará su gestión hasta la finalización de dicho procedimiento, sin que en ningún caso esté obligado a continuar dicha gestión durante un plazo superior a doce meses.

Artículo 46.—*Procedimientos de adjudicación.*

1. Los contratos de gestión de servicio público se adjudicarán por procedimiento abierto, de conformidad con la normativa de contratación del sector público. Los órganos de contratación darán a los licitadores un tratamiento equitativo y no discriminatorio y ajustarán su actuación al principio de transparencia.

A este procedimiento únicamente podrán concurrir empresas que dispongan de la autorización de transporte público de viajeros prevista en el artículo 32 o que estén en condiciones de obtenerla antes de la adjudicación del contrato, salvo que se trate de transportes urbanos y se excluya expresamente dicha exigencia en el proyecto de prestación aprobado por el concejo competente.

2. No obstante, el Consorcio de Transportes de Asturias o el concejo competente, según se trate de transportes interurbanos o urbanos, podrán optar por la adjudicación directa del contrato en los supuestos previstos en la normativa estatal referida a los transportes de su competencia, de conformidad con lo previsto en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo.

3. El pliego de condiciones que haya de regir el contrato, que tomará como base el proyecto de prestación y será aprobado por el órgano de contratación, fijará las condiciones de prestación del servicio.

En todo caso, se incluirán en el pliego de condiciones los siguientes extremos:

a) Los tráficos y zonas, en su caso, que definen el servicio.
b) El itinerario o las infraestructuras por los que haya de discurrir.
c) El número mínimo de expediciones.
d) Las prestaciones mínimas que deben recibir los viajeros, en su caso, además de su transporte y el de sus equipajes y bultos de mano.
e) Las condiciones mínimas de solvencia técnica, profesional y económica que, en su caso, deberá cumplir el contratista a fin de que resulte garantizada la adecuada prestación del servicio de que se trate de forma continuada.
f) El número mínimo de vehículos que el contratista deba adscribir, así como sus características técnicas y, cuando resulte pertinente, su límite máximo de antigüedad.
g) El número mínimo de conductores que, en su caso, deba adscribir el contratista.
h) Las instalaciones fijas que, en su caso, haya de aportar el contratista.
i) El régimen tarifario.
j) El derecho del contratista a hacer propia, en su caso, la totalidad o una parte de los ingresos derivados de la explotación del servicio.
k) Otras compensaciones a las que, en su caso, tenga derecho el contratista por la prestación del servicio, indicando los parámetros sobre cuya base habrán de calcularse.

Cód. 2018-12023

l) El canon o participación que, en su caso, haya de satisfacer el contratista a la Administración y los parámetros sobre cuya base habrá de calcularse, conforme a criterios de proporcionalidad, sin que afecte significativamente a la estructura de costes del servicio.

m) Las máquinas o herramientas o, en su caso, los medios electrónicos, informáticos o telemáticos de que deberá proveerse el contratista para facilitar a la Administración el control de los ingresos generados por la explotación del servicio y de la correcta prestación de los servicios.

n) El compromiso del contratista de someterse al arbitraje de las Juntas Arbitrales del Transporte en relación con cualquier controversia con los usuarios acerca de la prestación del servicio.

ñ) El plazo de duración del contrato.

o) En su caso, la obligatoriedad de subrogación del personal necesario adscrito efectivamente a la concesión, cuando se trate de un servicio que ya venía prestándose.

Adicionalmente, el órgano de contratación deberá incluir en el pliego todas aquellas otras circunstancias que delimiten el servicio y configuren su prestación.

4. Cuando se opte por la adjudicación directa, se incluirán en el documento contractual idénticos extremos a los señalados para el pliego de condiciones en el apartado anterior.

5. En la adjudicación del contrato únicamente podrán tenerse en cuenta variantes o mejoras ofrecidas por los licitadores cuando tal posibilidad se hubiese previsto expresamente en el pliego.

Los criterios señalados a tal efecto en el pliego deberán estar relacionados, en todo caso, con el régimen económico y tarifario, la seguridad, la eficacia o la calidad y frecuencia del servicio objeto del contrato y tendrán especialmente en cuenta factores ambientales y la mejor integración con la red de servicios públicos de transporte de viajeros que vertebran el territorio. En la determinación de los criterios de adjudicación se dará preponderancia a aquéllos que puedan valorarse mediante cifras o porcentajes obtenidos a través de la mera aplicación de fórmulas establecidas en el propio pliego.

6. En cualquier caso, deberán desestimarse las ofertas que establezcan condiciones desproporcionadas o anormales, técnicamente inadecuadas, o que no garanticen debidamente la continuidad del servicio o su prestación en las condiciones precisas.

Artículo 47.—*Licitación.*

1. La licitación será anunciada en los boletines o diarios oficiales correspondientes y en el perfil de contratante, señalando un plazo para la presentación de proposiciones acorde con los previstos para los contratos de gestión de servicios públicos en la normativa sobre contratación del sector público.

2. Las condiciones para poder participar en la licitación y la documentación a presentar serán las que se determinen en los pliegos de condiciones.

3. El procedimiento a seguir será el previsto con carácter general en la normativa de contratación del sector público para la contratación de servicios públicos.

Artículo 48.—*Adjudicación e inauguración del servicio.*

1. Una vez realizada la adjudicación del contrato, la empresa adjudicataria habrá de acreditar en el plazo de tres meses, a no ser que el pliego de condiciones determinase otro diferente, el cumplimiento de todos los requisitos necesarios para la prestación del servicio que no hayan sido exigidos en el trámite de la licitación, así como la constitución de la fianza definitiva.

2. El órgano de contratación procederá a la formalización del contrato conforme a lo que al efecto se encuentre previsto en la normativa sobre contratación del sector público. En dicho documento contractual quedarán determinadas las condiciones de prestación del servicio, ajustadas al pliego de condiciones con las precisiones o modificaciones ofrecidas por el adjudicatario que hubiesen sido aceptadas por la Administración contratante.

Los itinerarios, calendarios, horarios, instalaciones y vehículos adscritos se incluirán en un plan de explotación anexo al contrato.

3. La fecha de formalización del documento contractual constituirá el día a partir del cual se iniciará el cómputo del plazo del contrato.

4. La adjudicación del contrato será publicada en el *Boletín Oficial del Principado de Asturias*, con las condiciones esenciales que la identifiquen, siendo los gastos correspondientes por cuenta del adjudicatario.

5. La eficacia del contrato así formalizado quedará supeditada a que el adjudicatario inicie la prestación del servicio en un plazo máximo de 15 días desde la formalización del contrato, salvo que en el pliego de condiciones se hubiera dispuesto otro diferente, perdiendo, en caso contrario, la fianza definitiva, así como su condición de contratista.

Artículo 49.—*Modificación de las condiciones de prestación.*

1. El contrato sólo podrá modificarse cuando así se haya previsto en el pliego de condiciones, donde deberán constar de forma clara, precisa e inequívoca las condiciones en que podrá hacerse, todo lo cual figurará en el contrato.

2. No obstante, la Administración contratante, previa audiencia del contratista o a su instancia, podrá modificar el contrato, a efectos de adecuar la prestación del servicio a los cambios sobrevenidos en las circunstancias que se tuvieron en cuenta en el momento de su adjudicación en relación con la demanda potencial de los servicios, o la necesidad de cubrir nuevos tráficos surgidos en las inmediaciones del servicio que no se encuentren atendidos a través de otros contratos, o que hayan dejado de estarlo por la extinción del servicio que los venía atendiendo.

Cód. 2018-12023

En este supuesto, el acuerdo de modificación adoptado por el órgano contratante de la Administración pondrá fin a la vía administrativa, será inmediatamente ejecutivo y su cumplimiento resultará obligatorio para el contratista.

3. Cuando la modificación del contrato afecte a su régimen financiero, la Administración contratante deberá restablecer el equilibrio económico de aquél, en beneficio de la parte contratante que corresponda, de conformidad con lo previsto en la legislación sobre contratos del sector público.

4. Sea cual fuere su causa, la modificación del contrato deberá formalizarse en documento administrativo y estará condicionada al pago de las sanciones pecuniarias impuestas al contratista, por infracciones a la normativa de transportes, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa.

Artículo 50.—*Tráficos e itinerarios.*

1. La prestación del servicio se ajustará a los tráficos e itinerarios previstos en el contrato.

2. La Administración competente podrá acordar la modificación de dichos tráficos e itinerarios, bien de oficio o a instancia de los usuarios, o bien a solicitud del contratista, resultando de aplicación lo dispuesto en el punto 2 del artículo anterior en lo relativo a la modificación del contrato.

3. Se consideran modificaciones de tráficos:

a) La incorporación de nuevos tráficos mediante ampliación de los itinerarios.

b) La realización de tráficos comprendidos dentro de los itinerarios que no hubieran estado previstos originariamente.

c) La supresión de tráficos.

4. Cuando sea el contratista el que solicite la modificación de tráficos, su solicitud deberá acompañarse de una memoria justificativa en la que se especificarán con claridad los nuevos tráficos solicitados, las posibles coincidencias con los de otros contratos y su repercusión económica y tarifaria. En caso de acceder a la tramitación de la solicitud, se acordará la apertura de un período de información pública de al menos 20 días y se recabará informe del Consejo de la Movilidad del Principado de Asturias y de los concejos afectados, resolviendo a continuación.

5. La utilización de infraestructuras distintas a las previstas en los itinerarios del contrato deberá ser acordada por el órgano de contratación, aun cuando no suponga modificación de tráficos, debiendo especificar en el plan de explotación las expediciones que pasarán a realizarse por la nueva infraestructura y, en su caso, por las anteriores.

Artículo 51.—*Calendario, expediciones y horarios.*

1. El contratista estará obligado a prestar el servicio de acuerdo con el calendario, las expediciones y los horarios señalados en el plan de explotación anexo al contrato.

2. En el contrato se determinará el régimen aplicable a las modificaciones del calendario, número de expediciones y horarios, que darán lugar a la modificación del plan de explotación anexo en la medida en que se hubiese visto afectado.

En todo caso, para el incremento de expediciones y la modificación de horarios bastará con comunicarlos con una antelación no inferior a siete días a los usuarios y a los concejos por los que discurran las expediciones modificadas, así como al órgano de contratación, el cual podrá prohibirlos en cualquier momento por razones de interés general o coordinación con otros transportes. No será necesaria esta comunicación cuando se trate de aumentos coyunturales de expediciones para atender puntas de demanda.

Para la reducción de expediciones y la modificación del calendario será necesario aportar una memoria justificativa en la que se acrediten los beneficios para el interés general o las razones de equilibrio económico concesional alegados. Para aplicar estas modificaciones será necesaria una autorización expresa del órgano de contratación en la que se expresará su fundamentación, fecha de aplicación y repercusión en cualesquiera otros aspectos del contrato.

3. El contratista estará obligado a facilitar periódicamente al órgano de contratación todos los datos relevantes relativos a la explotación del servicio, así como cualquier otro que le sea solicitado puntualmente de forma individualizada por los servicios de inspección.

4. El calendario, las expediciones y los horarios establecidos serán publicados en un formato unificado fijado por el Consorcio de Transportes de Asturias debiendo estar a disposición de los usuarios mediante su exposición pública en paneles en las distintas estaciones.

Artículo 52.—*Vehículos.*

1. En el contrato se determinará el número mínimo y la capacidad de los vehículos que deben estar adscritos a la prestación del servicio, su titularidad, condiciones técnicas y de seguridad que han de reunir, así como la antigüedad u otras características exigibles.

Salvo supuestos excepcionales debidamente acreditados, a juicio del Consorcio de Transportes de Asturias o del concejo, según se trate de servicios interurbanos o urbanos, todos los nuevos vehículos que se adscriban a la prestación del servicio, han de cumplir los requisitos de accesibilidad previstos en la normativa estatal por la que se regulan las concisiones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad y los necesarios para el transporte de bicicletas y otros elementos de transporte activo señalados en esta Ley.

Se fomentará la intermodalidad por medio de la habilitación de un espacio mínimo en los autobuses destinado a albergar bicicletas, cuyos parámetros mínimos se regularán por vía reglamentaria.

Cód. 2018-12023

El incumplimiento de estos requisitos, en casos leves, si tras el aviso correspondiente no se procede a la subsanación de las deficiencias detectadas en el plazo fijado en función de la inversión necesaria por parte del contratista, será objeto de la correspondiente apertura de procedimiento sancionador, en términos señalados reglamentariamente.

La relación de vehículos adscritos, identificados por sus matrículas, se incluirá en el plan de explotación anexo al contrato, y el contratista deberá comunicar cualquier cambio que pretenda realizar antes de hacerlo efectivo, pudiendo el órgano de contratación prohibirlo cuando los vehículos propuestos no cumplan las condiciones exigidas en el contrato.

2. El órgano de contratación podrá acordar la modificación del número de vehículos establecido en el contrato o de su categoría, número de plazas o condiciones técnicas o de seguridad, siendo de aplicación al efecto lo previsto en el punto 2 del artículo 48 de esta Ley.

3. En los contratos zonales, además de los vehículos propios del contratista adscritos para la prestación de servicios regulares de uso general, se podrán adscribir otros vehículos, también propios del contratista o ajenos, para la prestación de los servicios regulares de uso especial incorporados al contrato, siempre que exista un contrato de colaboración estable autorizado por el Consorcio de Transportes de Asturias.

4. Un mismo vehículo podrá ser utilizado en diversos contratos, figurando adscrito simultáneamente en todos ellos, cuando dicha adscripción conjunta sea expresamente autorizada por el órgano de contratación por resultar compatible la prestación de todos o parte de los servicios con arreglo a sus respectivos calendarios, horarios y expediciones.

5. También podrá autorizar el uso indistinto de cualquiera de los vehículos de que sea titular el contratista, siempre que cumplan los requisitos exigidos en el contrato, aunque no estén adscritos. Este uso indistinto podrá hacerse extensivo a la flota de vehículos de otras empresas, cuando se cumpla alguna de las condiciones siguientes:

a) Que tales empresas sean titulares de más del 50% del capital social de la empresa contratista.

b) Que la empresa contratista sea titular de más del 50% del capital social de tales empresas.

c) Que tanto el capital social de tales empresas como el de la empresa contratista sean de titularidad de una misma persona, física o jurídica, en más de un 50%.

6. El órgano de contratación podrá autorizar que un mismo vehículo sea utilizado para cubrir la red de itinerarios de varios contratos, siempre que presenten puntos de contacto, el servicio se preste sin solución de continuidad en el recorrido y quede acreditado el acuerdo entre los respectivos contratistas.

También podrá autorizar que las expediciones correspondientes a un contrato atiendan tráficos de otro, recogiendo y dejando viajeros en las paradas que tenga en común con éste en aquellos tramos en que los itinerarios de ambos sean coincidentes, siempre que resulte conveniente para el interés público y quede acreditado el acuerdo entre los respectivos contratistas.

7. En todo caso, los vehículos que presten servicios de un contrato deberán estar señalizados, conforme a lo que a tal efecto determine el Consorcio de Transportes de Asturias o el concejo competente, según se trate de transportes interurbanos o urbanos, con el fin de facilitar la inmediata identificación de aquel.

Artículo 53.—*Colaboración entre transportistas por intensificaciones de tráfico.*

1. Para hacer frente a intensificaciones de tráfico que no puedan ser atendidas por los vehículos adscritos al contrato, o en caso de insuficiencia puntual acreditada de disponibilidad de estos por encima del mínimo exigible, podrán utilizarse otros no adscritos, ya disponga de ellos el contratista o bien le hayan sido cedidos con conductor por otros transportistas por vía de colaboración. Dichos vehículos deberán cumplir las condiciones exigidas a los adscritos y podrán utilizarse hasta los límites previstos en el contrato.

2. El servicio se considerará, en todo caso, tanto a efectos de las correspondientes relaciones jurídico privadas, como de las obligaciones y responsabilidades de carácter administrativo, prestado por la empresa contratista, considerándose los vehículos cedidos por otros transportistas integrados en su organización.

3. La Consejería competente en materia de transportes podrá establecer condiciones o límites máximos aplicables a la utilización de esta colaboración.

Artículo 54.—*Determinación de puntos de parada y utilización de estaciones de transporte.*

1. Los puntos de parada de los transportes urbanos serán determinados y podrán ser modificados libremente por el concejo competente, con audiencia al contratista, ponderando su incidencia en la prestación de los servicios y en el tráfico urbano, procurando su coordinación con el resto de transportes públicos que operen en el concejo, debiendo solicitar a tal fin informe del Consorcio de Transportes de Asturias y motivar la decisión que se aparte del mismo.

2. Los puntos de parada de los transportes interurbanos serán determinados y podrán ser modificados libremente por el Consorcio de Transportes de Asturias, con audiencia al contratista, ponderando su incidencia en la prestación de los servicios incluidos en el contrato. Cuando se trate de paradas que hayan de realizarse en suelo urbano o urbanizable, será necesario, además, el previo informe del concejo afectado, motivando la decisión que se aparte del mismo, debiendo ponderarse su incidencia en el tráfico urbano, así como su coordinación con los transportes urbanos, siendo preferente la utilización de aquellas paradas que formen parte de itinerarios que faciliten la atención de los principales puntos de generación de viajes interurbanos y una adecuada velocidad comercial.

3. En las poblaciones que dispongan de estaciones de transporte de viajeros será preceptiva su utilización por los servicios interurbanos que determine el Consorcio de Transportes de Asturias, y por los servicios urbanos que determine el concejo competente, ponderando la procedencia de su utilización en función de la utilidad de sus servicios para la mayor parte de sus usuarios, la posible variación de las distancias recorridas, y su incidencia en los precios de aplicación, en la velocidad comercial y en el cumplimiento de los horarios y frecuencias previstos.

Cód. 2018-12023

Artículo 55.—*Tarifas.*

1. Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general se prestarán respetando las tarifas establecidas en el contrato, de conformidad con lo previsto en el artículo 34 de esta Ley.

2. No se admite la aplicación de descuentos o rebajas sobre las tarifas establecidas salvo en casos en que resulte debidamente justificado y previo informe favorable de la Consejería competente en materia de transportes y movilidad y del Consorcio de Transportes de Asturias que lo autorice con carácter temporal y a cuenta y riesgo de la empresa autorizada. En el caso de líneas de transporte que reciban compensaciones por obligación de servicio público la iniciativa para la aplicación de algún tipo de descuento o rebaja en la tarifa corresponde a la Administración Pública, quien podrá recibir la propuesta de la empresa, debiendo enmarcarse en planes de fomento del uso del transporte colectivo.

3. Cuando se oferten servicios complementarios de utilización opcional por parte de los usuarios y que se contraten de forma diferenciada únicamente a los que los utilicen, los precios que se apliquen por su utilización serán libres.

4. Cuando la Administración titular del servicio haya previsto la utilización de títulos de transporte tales como bonos de viajes, abonos temporales u otros, el contratista deberá aceptar su utilización en las condiciones previstas en las disposiciones reguladoras de dichos títulos y disponer de los equipos de validación de los mismos que resulten necesarios, percibiendo a cambio de su uso las compensaciones que estén contempladas en el contrato de gestión de servicio público.

Artículo 56.—*Equipaje de mano.*

1. Las bicicletas transportadas por el viajero tendrán la consideración de bulto de mano, sin que sea necesario embalarlas ni desmontarlas. Viajar con una bicicleta, en los términos descritos en el presente apartado, no tendrá coste adicional para el viajero.

2. El viajero, salvo causa de fuerza mayor, se hará responsable de la bicicleta realizando la carga y descarga.

3. Cuando por motivos de seguridad derivados de la imposibilidad de proceder a la sujeción en la cabina de un bulto de mano, proceda su derivación a la bodega, ésta se llevará a cabo sin coste adicional para el viajero.

Artículo 57.—*Sucesión de contratistas.*

Cuando el procedimiento de adjudicación de un contrato tenga por objeto un transporte regular de viajeros de uso general preexistente, se observarán respecto a la posible subrogación como empleador del nuevo adjudicatario en las relaciones laborales con los trabajadores del anterior, así como a la inexistencia de responsabilidad por derechos salariales devengados con anterioridad a la asunción efectiva de los servicios, deudas a la Seguridad Social, fiscales o cualesquiera otras que hubiere contraído el contratista anterior, la normativa estatal aplicable a los contratos para la gestión de servicios públicos de transporte.

Artículo 58.—*Unificación o segregación de los contratos de gestión de servicio público.*

1. Cuando existan razones objetivas de interés general que lo justifiquen, y no resulte viable o procedente la creación de un nuevo servicio público de transporte regular de viajeros de uso general con independencia de los anteriormente existentes, y así resulte acreditado en el procedimiento, el órgano de contratación podrá acordar la concentración en un solo contrato de todos los derechos y obligaciones dimanantes de diferentes contratos de gestión de servicio público preexistentes, de tal manera que los transportes contemplados en éstos se presten desde ese momento de forma unificada.

2. La vigencia del contrato unificado se determinará en función de los plazos de vigencia que resten a los contratos objeto de concentración y de los vehículos por kilómetros realizados anualmente en cada uno.

3. Cuando se lleve a cabo la concentración prevista en este artículo, el órgano de contratación podrá realizar las modificaciones en las condiciones de explotación que resulten necesarias para una más adecuada prestación de los transportes de forma unificada, mientras que la tarifa será la resultante de la media de las de los contratos que se unifiquen, ponderadas por el factor viajeros por kilómetros de cada una durante el último año.

4. Cuando razones objetivas de interés general lo justifiquen y resulte acreditada la viabilidad o procedencia de prestar los transportes resultantes de forma independiente, el órgano de contratación podrá acordar la segregación de una parte de los transportes incluidos en un contrato, de tal manera que pasen a prestarse desde ese momento en un nuevo contrato, manteniendo la vigencia del anterior. En la resolución o acuerdo de segregación deberán determinarse los derechos y obligaciones que correspondan a cada contrato, los cuales deberán ser aceptados en documento administrativo por todos los contratistas.

Ambos contratos tendrán el mismo plazo de vigencia, que será el que restara al inicial, y el nuevo contrato deberá ser adjudicado siguiendo los procedimientos previstos en esta Ley, salvo que simultáneamente a la segregación se tramite una transmisión de la parte segregada con arreglo a lo previsto en el artículo siguiente. A tal fin, el órgano de contratación tendrá por cumplidos todos los requerimientos necesarios para su creación, salvo que pretendiese introducir modificaciones significativas en relación con los tráficos o el itinerario de la parte segregada.

El órgano de contratación podrá realizar las modificaciones en las condiciones de explotación que resulten necesarias para una más adecuada prestación de los transportes de forma segregada.

5. El pago de las sanciones pecuniarias, impuestas al contratista por infracciones a la normativa de transportes mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, será requisito necesario para que pueda iniciarse a instancia de parte cualquiera de los procedimientos previstos en este artículo.

Cód. 2018-12023

Artículo 59.—*Transmisión de los contratos de gestión de servicio público.*

1. Los contratos de gestión de servicio público podrán ser transmitidos a las personas físicas o jurídicas que reúnan las condiciones necesarias para su adjudicación.

2. Esta transmisión requerirá la previa autorización del órgano de contratación, y la posterior formalización de la cesión en escritura pública.

3. Las solicitudes se formularán por ambas partes, y en ellas se hará constar la aceptación por parte del futuro contratista del conjunto de derechos y deberes derivados del contrato, y de las obligaciones contraídas por el cedente como contratista del servicio.

4. La autorización referida se otorgará previa justificación de la empresa cesionaria de su capacidad para el cumplimiento del contrato y de la disponibilidad de los medios exigibles.

5. Dicha autorización no podrá ser concedida si no ha transcurrido al menos un año desde la formalización inicial del contrato o desde una anterior transmisión, ni cuando falte un período inferior a un año para la terminación del plazo contractual, salvo que la transmisión esté motivada por la muerte de un contratista que fuera persona física, en cuyo caso sus herederos sin exclusión de ninguno, constituidos en persona jurídica salvo que fuera un heredero único, dispondrán de un plazo de seis meses desde el fallecimiento para acreditar el cumplimiento de los requisitos exigidos en los puntos anteriores; si no los acreditaran en dicho plazo o renunciaran expresamente a la transferencia, los trabajadores del contratista integrados en una persona jurídica en la que participe al menos el 50% de los que estuvieran en activo en el momento del fallecimiento, sin que ninguno pueda ser excluido de participar en ella, dispondrán de otros seis meses para acreditarlos, computados desde la finalización de los seis meses iniciales, o desde que hubieran conocido fehacientemente la renuncia de los herederos.

No serán, sin embargo, de aplicación tales plazos cuando se trate de un simple cambio en la forma jurídica de la empresa contratista.

Artículo 60.—*Extinción de los contratos de gestión de servicio público.*

1. Los contratos de gestión de servicio público se extinguirán en los casos, por las causas, mediante los procedimientos y con las consecuencias previstas en la normativa estatal de transportes.

2. Extinguido un contrato de gestión de servicio público, quedarán a favor del contratista saliente los bienes e instalaciones que hubiera aportado para la explotación del servicio. En los casos en que sea posible conforme la normativa aplicable podrá contemplarse la subrogación de trabajadores de una empresa a aquella que en su caso pase a prestar el servicio.

3. Para el caso de extinción del contrato por voluntad del contratista el contrato establecerá la antelación mínima con que debe ser notificada para proceder, en su caso, a una nueva licitación.

4. La supresión de una línea de transporte requerirá el correspondiente informe previo tanto del Consejo de Movilidad como de los concejos afectados. Asimismo, será necesario elaborar y publicar un informe de los planes de movilidad afectados por la supresión de dicho servicio en el que se incluyan medidas encaminadas a eliminar los posibles efectos negativos de dicha supresión. En la elaboración de tales informes se abrirá un proceso de información pública que incluirá la posibilidad de que personas físicas y jurídicas puedan presentar alegaciones sobre la posible supresión de la línea y las medidas correctoras de los efectos negativos antes de la cancelación del servicio.

5. Cuando no existan razones que aconsejen la supresión de los transportes que venían siendo prestados mediante el contrato de gestión de servicio público extinguido, el órgano de contratación convocará una licitación para el otorgamiento de un nuevo contrato, dándose por cumplidos todos los trámites necesarios para su creación, salvo que se pretendiese introducir modificaciones significativas en relación con los tráficos o el itinerario del contrato extinto.

El pliego de condiciones de la licitación deberá ajustarse, básicamente, al contenido del contrato de gestión de servicio público extinguido. No se admitirán en dicha licitación las ofertas que, en su caso, hubieran sido presentadas por el anterior contratista o en las que participe éste o cualquier otra empresa en la que sea titular de más del 50 por 100 del capital social, en los supuestos en que se prohíba esta posibilidad en la normativa estatal referida a los contratos de gestión de servicio público de transportes.

6. La Administración Pública deberá velar por el mantenimiento de los servicios en los períodos de licitación o al extinguirse los contratos celebrados, pudiendo establecerse en los mismos cláusulas contractuales que garanticen la no interrupción del servicio.

Artículo 61.—*Medidas de emergencia en caso de interrupción de los servicios.*

1. De conformidad con lo previsto en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo, en caso de interrupción de un transporte público regular de viajeros de uso general, o de riesgo inminente de que dicha interrupción se produzca, el órgano de contratación podrá adoptar una medida de emergencia en forma de adjudicación directa o de acuerdo formal de prórroga de un contrato de gestión de servicio público o de exigencia de prestar determinadas obligaciones de servicio público. La duración del contrato que se adjudique o de la prórroga que se imponga no podrá ser superior a dos años.

2. El acuerdo en este sentido del órgano de contratación pondrá fin a la vía administrativa, será inmediatamente ejecutivo y su cumplimiento resultará obligatorio para el contratista.

Cód. 2018-12023

Artículo 62.—*Inembargabilidad de los contratos, vehículos e instalaciones.*

1. Los contratos y los vehículos e instalaciones adscritos para la prestación de transportes públicos regulares de viajeros de uso general no podrán ser objeto de embargo, sin perjuicio de que judicialmente pueda ser intervenida la explotación de los mismos y asignada una parte de la recaudación a la amortización de la deuda, a cuyo efecto se podrá, por cuenta y riesgo del acreedor, designar un interventor que compruebe la recaudación obtenida y se haga cargo de la parte que se haya señalado.

2. La determinación de la parte de la recaudación que haya de retenerse para hacer frente a la deuda será fijada previo informe del órgano de contratación, y su cuantía deberá permitir la posibilidad de continuar la prestación del transporte. En ningún caso la retención podrá sobrepasar el 10 por 100 de la recaudación bruta.

CAPÍTULO II

LOS TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE VIAJEROS DE USO GENERAL CON CONDICIONES ESPECIALES DE PRESTACIÓN

Artículo 63.—*Contratos zonales.*

1. Además de los contratos lineales referidos a transportes públicos regulares de viajeros de uso general interurbanos, el Consorcio de Transportes de Asturias podrá adjudicar contratos zonales, los cuales comprenderán todos los transportes regulares de uso general, o especial destinados al desplazamiento de alumnos a centros educativos dependientes del Principado de Asturias, que hayan de prestarse en una determinada zona y que se señalen en su plan de explotación.

2. Las zonas se corresponderán con el territorio de una o varias parroquias de un mismo concejo o de varios limítrofes entre sí. Una misma parroquia puede pertenecer a una sola o a varias zonas indistintamente.

3. Serán de aplicación a los contratos zonales las disposiciones establecidas en el Capítulo I de este Título, con las especialidades previstas en el presente Capítulo.

Artículo 64.—*Plan de explotación de los contratos zonales.*

1. Los contratos de gestión de servicio público zonales deberán ajustarse a las determinaciones de un plan de explotación para la zona de que se trate, aprobado por el órgano de contratación del Consorcio de Transportes de Asturias, de oficio o a iniciativa de los particulares, que se incorporará como anexo al documento contractual, y que contendrá los transportes incluidos haciendo referencia a:

a) Transportes públicos regulares de viajeros de uso general.

b) Transportes públicos regulares de viajeros destinados al desplazamiento de alumnos a centros educativos dependientes del Principado de Asturias.

En relación con las dos categorías anteriores se especificarán los transportes que habrán de prestarse y sus condiciones básicas de prestación, determinándose, en su caso, la posibilidad de realizar otros transportes además de los expresamente previstos, así como la posibilidad de agrupar en unas mismas expediciones a viajeros de ambas categorías. También se establecerán las prohibiciones o limitaciones para la realización de transportes no previstos que, en su caso, procedan.

2. Los planes de explotación deberán tener en cuenta las necesidades de los usuarios, la estructura de los transportes que se integren en el contrato y las exigencias de la ordenación territorial, procurando obtener el máximo aprovechamiento de los recursos disponibles, evitar desplazamientos de los vehículos en vacío o con muy baja ocupación, e incrementar la oferta de transporte regular de uso general disponible, fundamentalmente en las zonas rurales o de baja densidad de población.

Artículo 65.—*Incorporación de servicios, adjudicación y prestación de los contratos zonales.*

1. Se incorporarán a los contratos zonales los transportes públicos regulares de viajeros de uso general que discurran íntegramente por su zona, salvo los que expresamente se exceptúen en función de sus especiales características, que aconsejen su explotación en otro contrato diferente.

2. Los transportes públicos regulares de viajeros de uso especial destinados al desplazamiento de alumnos a centros educativos dependientes del Principado de Asturias cuyo itinerario discurra en más de un 50% por su zona pasarán a formar parte del plan de explotación del contrato zonal correspondiente, una vez transcurrido el plazo de duración de su autorización especial o contrato, o antes mediante la adecuada compensación económica si así lo decide por razones de interés general el Consorcio de Transportes de Asturias, previo informe del Consejo de la Movilidad del Principado de Asturias.

3. No será de aplicación lo previsto en el punto anterior a los transportes en los que se den circunstancias especiales que motiven que los mismos deban ser explotados de forma independiente, debiendo realizarse la correspondiente exclusión por el Consejo de Administración del Consorcio de Transportes de Asturias.

4. En el caso de que cualquiera de los transportes previstos en los apartados 1 o 2 de este artículo alcanzara la coincidencia prevista con más de un contrato zonal, tendrá preferencia para la inclusión en su plan de explotación aquel en que se diera una mayor coincidencia sobre su itinerario lineal.

En el caso de que los porcentajes de coincidencia lineal fueran idénticos, estos transportes se licitarán restringidamente entre los contratistas zonales coincidentes.

5. Los contratistas zonales podrán renunciar a la integración en sus contratos de determinados transportes públicos regulares de viajeros de uso especial destinados al desplazamiento de alumnos a centros educativos dependientes del Principado de Asturias, aun cumpliéndose los requisitos previstos en el punto 2 de este artículo.

Cód. 2018-12023

6. Los contratos zonales podrán ser adjudicados por cualquiera de los procedimientos previstos en el Capítulo I de este Título. No obstante, cuando el procedimiento utilizado sea el de adjudicación directa, ésta deberá referirse:

a) Al contratista que viniera explotando uno o varios servicios regulares lineales de uso general.

b) Al titular de la autorización especial, en el caso de los transportes públicos regulares de viajeros de uso especial destinados al desplazamiento de alumnos a centros educativos dependientes del Principado de Asturias excluidos de su integración en los planes de explotación de los contratos zonales existentes.

7. Las condiciones de prestación de los transportes públicos regulares de viajeros zonales serán las determinadas en el contrato de gestión de servicio público y en su plan de explotación anexo, de conformidad con las reglas aprobadas por el Consorcio de Transportes de Asturias.

8. En el contrato, en atención a la estacionalidad e irregularidad de la demanda atendida, se podrán establecer condiciones especiales relativas al volumen de tráfico atendido con vehículos no adscritos, a las características de estos vehículos, así como adscribir vehículos de otras empresas con las que exista contrato de colaboración estable, de conformidad con las reglas que apruebe el Consorcio de Transportes de Asturias.

Artículo 66.—*Transportes a la demanda.*

1. Aquellos transportes con bajo índice de utilización en los que sea previsible que una parte importante de sus expediciones carezcan de viajeros en la totalidad o parte de su recorrido podrán ser prestados en la modalidad de transporte a la demanda de conformidad con lo previsto en el contrato siempre y cuando tal circunstancia quede debidamente acreditada y así lo informe positivamente el Consorcio de Transporte.

2. Se entenderá por transporte a la demanda aquel cuya realización total o parcial se hace depender de una previa demanda manifestada expresamente por sus potenciales usuarios, de tal forma que, de no existir ninguna solicitud de desplazamiento para alguna de sus expediciones, ésta no se prestará en absoluto, y de existir únicamente demandas desde una parte de las localidades incluidas en sus tráficos, la expedición considerada no discurrirá por el resto de localidades en las que no se hubiera registrado ninguna demanda.

3. Podrá haber contratos en los que se realicen únicamente transportes a la demanda, y otros que compatibilicen la prestación de servicios ordinarios con determinadas expediciones de tal naturaleza.

4. La adjudicación de estos servicios se realizará a través de cualquiera de los procedimientos previstos en el Capítulo I de este Título.

CAPÍTULO III

LOS TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE VIAJEROS POR CARRETERA DE USO ESPECIAL

Artículo 67.—*Régimen aplicable.*

1. Para la prestación de transportes públicos regulares de viajeros por carretera de uso especial será necesario contar con la correspondiente autorización especial otorgada por el Consorcio de Transportes de Asturias.

2. Las autorizaciones de transporte público regular de viajeros de uso especial se otorgarán a las empresas que dispongan previamente de la autorización de transporte público de viajeros prevista en el artículo 32 de esta Ley, hayan suscrito un contrato de transporte con los usuarios o sus representantes y dispongan de los medios necesarios para la prestación del servicio.

Estas autorizaciones se otorgarán por el plazo de duración del contrato y en ellas se harán constar la ruta a seguir, con expresión de los tráficos a realizar, lo puntos de origen y destino y paradas, así como los vehículos amparados por autorizaciones de transporte público de viajeros a nombre de la empresa autorizada con los que vaya a prestarse el servicio, según lo que se haya determinado en el contrato de transporte.

3. Además de estos vehículos, cuando resulten insuficientes, podrán utilizarse otros, propios o ajenos, que cumplan los requisitos exigidos en la autorización y que cuenten con autorización de transporte público de viajeros, siempre que los tráficos que se realicen con los mismos no excedan anualmente del 50 por 100 del total, salvo que en la correspondiente autorización se establezca, en atención al elevado volumen de la demanda que haya de atenderse u otras circunstancias especiales, un porcentaje diferente.

4. En zonas rurales, excepcionalmente y por el tiempo estrictamente necesario y siempre que resulte acreditado que no ha sido posible la contratación de estos transportes con empresas que dispongan previamente de autorizaciones de transporte público de viajeros, a fin de garantizar la prestación del servicio, podrá realizarse conjuntamente el otorgamiento de la autorización para transporte público regular de viajeros de uso especial y de una autorización de transporte público de viajeros específica a personas cuya actividad principal no sea la de transportista, sin exigirse en su caso el cumplimiento del requisito de competencia profesional ni los relativos a la antigüedad del vehículo. Esta autorización específica de transporte público se otorgará únicamente para el ámbito territorial por el que estrictamente discurra el transporte de uso especial.

Cód. 2018-12023

TÍTULO IV

LOS TRANSPORTES PÚBLICOS DISCRECIONALES INTERURBANOS POR CARRETERA

CAPÍTULO I

RÉGIMEN GENERAL

Artículo 68.—*Autorización administrativa.*

Los transportes públicos discrecionales de viajeros y mercancías por carretera únicamente podrán ser realizados por las personas que hayan obtenido la autorización de transporte público prevista en el artículo 32 de esta Ley.

Quienes dispongan de estas autorizaciones podrán realizar tanto transporte urbano como interurbano en todo el territorio del Principado de Asturias, sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio, excepto en el caso de las autorizaciones habilitantes para realizar transporte interurbano de viajeros en vehículos de turismo o el arrendamiento de vehículos con conductor, que deberán respetar las condiciones en relación con el origen, destino o recorrido de los servicios que se establezcan en la legislación sectorial vigente de aplicación.

Artículo 69.—*Libertad de contratación, servicios mínimos y condiciones de prestación.*

1. La actuación de los titulares de autorizaciones de transporte público, en relación con la prestación de transportes discrecionales, se regirá por el principio de libertad de contratación.

2. No obstante lo anterior, en aquellos supuestos, individuales o generales, de absentismo empresarial que puedan implicar trastornos importantes para el interés público, la Consejería competente en materia de transportes podrá establecer un régimen de servicios mínimos de carácter obligatorio.

3. Será de aplicación a las condiciones de prestación de los transportes discrecionales de viajeros y mercancías realizados en el Principado de Asturias la normativa estatal prevista para los transportes de su competencia.

CAPÍTULO II

LOS TRANSPORTES PÚBLICOS DISCRECIONALES INTERURBANOS DE VIAJEROS EN TURISMOS

Artículo 70.—*Autorizaciones y licencias.*

Para la realización de transportes públicos discrecionales interurbanos de viajeros en turismos será necesario disponer de la autorización de transporte público prevista en el artículo 32 de esta Ley, referida a turismos que dispongan de licencia de transporte urbano otorgada por el órgano competente del concejo donde esté domiciliado el vehículo.

El órgano competente podrá limitar las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, si existe una desproporción manifiesta entre el número de autorizaciones de esta clase otorgadas en el Principado de Asturias y las autorizaciones habilitantes para realizar transporte de viajeros en vehículos de turismo, siempre que la regla de proporcionalidad aplicada sea menos restrictiva que la establecida por la legislación estatal.

En todo caso, reglamentariamente se establecerá un porcentaje de vehículos que presten su servicio en condiciones de accesibilidad universal.

Artículo 71.—*Servicios con licencia.*

1. Como regla general, los transportes públicos discrecionales interurbanos de viajeros en turismos deberán iniciarse en el término municipal al que corresponda la licencia de transporte urbano o en el que estuviera residenciada la autorización de transporte interurbano, A tal efecto, se entenderá en principio que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar en que son recogidos los pasajeros de forma efectiva. No obstante, los servicios de recogida de viajeros que hayan sido previa y expresamente contratados podrán ser iniciados fuera del término municipal que hubiera otorgado la correspondiente licencia o, en el que, en su caso, estén residenciados los vehículos, siempre que el destino de tales servicios sí se encuentre en dicho concejo, y lleven cumplimentada la correspondiente hoja de ruta.

2. Los transportes regulares de viajeros de uso especial únicamente podrán prestarse cuando se cuente con la correspondiente autorización especial para los mismos otorgada por la Administración. En la misma se determinará duración y extinción de las correspondientes autorizaciones, pudiendo preverse la participación de los usuarios en el procedimiento de otorgamiento de las mismas, para el cual podrá exigirse la previa contratación de aquéllos o sus representantes con el transportista solicitante de la autorización. La Administración podrá, en su caso, establecer reglas sobre dicha contratación. Las referidas autorizaciones especiales establecerán las condiciones específicas de explotación, así como su plazo de duración, que podrá ser renovado.

3. Se determinará reglamentariamente el número máximo de autorizaciones municipales por titular.

4. Cuando las autorizaciones de transporte público referidas a vehículos con licencia de transporte urbano otorgadas por el concejo en que se ubiquen puertos o aeropuertos de interés general no basten para atender su demanda de transporte, la Consejería competente en materia de transportes podrá establecer, previo informe de los concejos afectados, y debiendo ser motivada la decisión que se aparte del mismo, oídas las asociaciones profesionales y usuarios afectados, un régimen específico que incluya la posibilidad de atender la demanda con origen en los referidos puntos de generación de tráfico mediante la utilización de turismos amparados por autorizaciones de transporte público y licencias de transporte urbano otorgadas por otros concejos.

5. Los taxis podrán realizar servicios discrecionales en las condiciones establecidas por la Administración Local o Autonómica, y, en supuestos como los de líneas de transporte público con un bajo índice de ocupación, bajo la modalidad de taxis compartidos en los que el usuario paga por plaza de ocupación, pudiendo compartir trayecto con otras personas. Las condiciones de estos servicios serán fijadas reglamentariamente.

Cód. 2018-12023

6. La Administración Municipal podrá reforzar los servicios de transporte de viajeros en turismos a través de licitación pública de licencias temporales expedidas para intervalos de tiempo en que se acredita aumento del número de usuarios del transporte público. Asimismo, la administración municipal podrá expedir licencias temporales en caso de que el titular de una licencia permanente solicite una excedencia. Las condiciones de este tipo de licencias serán fijadas reglamentariamente.

7. Los titulares de licencia municipal de taxi, podrán ser personas físicas o jurídicas y la Administración promoverá la agrupación y cooperación entre sí de los pequeños y medianos empresarios de transporte, protegiendo el establecimiento de fórmulas de colaboración y especialmente de cooperativas. Por ello, la titularidad de las licencias podrá recaer sobre personas jurídicas cuando éstas respondan a fórmulas de trabajo asociado o sociedades limitadas laborales.

8. El régimen de las autorizaciones municipales, en lo relativo a las horas mínimas, descansos semanales y festivos, así como a los períodos vacacionales, se desarrollará reglamentariamente. Igualmente, será objeto de desarrollo reglamentario lo relativo al período máximo de explotación por licencia y los acondicionamientos de los taxímetros. Todo titular de autorización municipal de taxi tendrá la obligación de explotarla, bien sea personalmente o mediante la contratación de conductores asalariados.

9. La Administración Autonómica promoverá que las centrales de gestión de flotas, radio emisoras u otros mecanismos de asignación de servicios a los profesionales del taxi se hallen conectadas con el dispositivo de emergencias 112, para una mayor seguridad de los profesionales del sector.

10. La Administración Autonómica promoverá, conjuntamente con las asociaciones de consumidores y usuarios y el propio sector, los derechos y deberes de todos los usuarios de este tipo de servicio, con el fin de garantizar sus derechos.

Artículo 72.—*Áreas Territoriales de Prestación Conjunta.*

1. En las zonas en las que exista interacción o influencia recíproca entre los servicios de transporte en turismos de varios concejos, de forma tal que su adecuada ordenación trascienda el interés de cada uno de los mismos, la Consejería competente en materia de transportes podrá establecer o autorizar Áreas Territoriales de Prestación Conjunta, en las que los turismos autorizados estarán facultados para la prestación de cualquier transporte, ya tenga carácter urbano o interurbano, que se realice íntegramente dentro de dichas Áreas, incluso si excede o se inicia fuera del concejo en que esté residenciado el vehículo.

2. La creación de Áreas Territoriales de Prestación Conjunta podrá realizarse:

a) Por medio de convenios entre los concejos afectados.

b) Mediante la creación, en alguna de las formas previstas en el ordenamiento vigente, de una entidad pública en la que participen los distintos concejos afectados.

c) A través de alguna entidad pública preexistente, siempre que resulte debidamente garantizado el respeto a la autonomía municipal.

d) Directamente por la Consejería competente en materia de transportes del Principado de Asturias, previa audiencia de todos los concejos afectados, oídas las asociaciones profesionales y usuarios afectados, y siempre que exista conformidad de al menos las dos terceras partes de los concejos que se proponga incluir en las mismas, debiendo representar dichos concejos como mínimo el 75% del total de la población del Área.

En todo caso, para su creación conforme a los apartados 2.a) a 2.c), será necesaria la conformidad de la Consejería competente en materia de transportes del Principado de Asturias.

3. Las licencias para realizar transportes en el Área Territorial de Prestación Conjunta serán otorgadas por la Consejería competente en materia de transportes o por el órgano que designen las normas reguladoras de aquélla, y tendrán análoga consideración a la de las licencias municipales.

4. En el procedimiento de adjudicación de dichas autorizaciones deberán observarse los requisitos específicos establecidos para el otorgamiento de licencias municipales según lo previsto expresamente en la creación del Área, siendo de aplicación las normas relativas a éstas en los servicios que se presten íntegramente dentro de dichas Áreas.

La Consejería competente en materia de transportes del Principado de Asturias realizará, con sujeción a la normativa general, cuantas funciones de regulación y ordenación del transporte en las Áreas resulten necesarias, si bien podrá delegar el ejercicio de sus funciones en los órganos rectores designados por las normas reguladoras del Área.

TÍTULO V

LOS TRANSPORTES URBANOS

Artículo 73.—*Servicios de competencia municipal.*

De conformidad con lo previsto en esta Ley y sus disposiciones de desarrollo, los concejos serán competentes, con carácter general, para la planificación, gestión, ordenación e inspección y sanción de los transportes urbanos, correspondiéndoles el otorgamiento de los contratos de gestión de servicio público, autorizaciones o licencias necesarias para su realización.

Les corresponde igualmente la elaboración y aprobación de las correspondientes ordenanzas municipales reguladoras de la prestación de los servicios y del régimen sancionador, con sujeción a lo dispuesto en esta Ley y sus normas de desarrollo.

Cód. 2018-12023

Artículo 74.—*Servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general.*

1. Se aplicarán a la creación, adjudicación y gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general urbanos las normas previstas en el capítulo I del título III de esta Ley, sin perjuicio de la competencia municipal en los términos del artículo anterior.

2. Los vehículos adscritos a los contratos de gestión de servicio público urbanos, así como sus paradas, deberán cumplir las condiciones de accesibilidad previstas en la normativa estatal por la que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, o en las normas específicas aprobadas por el Principado de Asturias.

Artículo 75.—*Transportes públicos discrecionales de viajeros por carretera en turismos.*

1. Para la realización de transportes públicos discrecionales urbanos de viajeros en turismos será necesario disponer de licencia municipal de taxi otorgada por el órgano competente del concejo en que esté residenciado el vehículo.

2. El régimen de otorgamiento, utilización, modificación, suspensión, transmisión y extinción de las licencias de taxi, así como el de prestación del servicio, será establecido reglamentariamente en un plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de la presente Ley.

En el desarrollo reglamentario se preverá que el otorgamiento de licencias se sujetará a limitaciones cuantitativas al objeto de garantizar la proporcionalidad del sistema de transporte de viajeros por carretera en turismos, que facilite su desarrollo equilibrado y armónico. A tal fin, se regularán reglamentariamente las siguientes materias:

a) Predeterminación del número máximo de licencias de taxis en cada uno de los distintos concejos, en función de su volumen de población u otros parámetros objetivos, teniendo en cuenta los estudios técnicos municipales que valoren la necesidad y conveniencia de ampliar o reducir el número de licencias.

b) Posibilidad de establecimiento de:

   1.º Un régimen de incompatibilidades de los titulares de las licencias.

   2.º Límites en el número de licencias atribuibles a un solo titular o en el número de conductores adscritos a cada vehículo, siempre que no quepa aplicar otras medidas menos restrictivas.

c) Cualquier otra materia que afecte al otorgamiento, modificación o extinción de las licencias, así como al régimen de prestación de los servicios.

3. En tanto no sea aprobado el pertinente reglamento serán directamente de aplicación las ordenanzas municipales, en todo lo que no se opongan o contradigan lo dispuesto en la presente Ley.

4. En relación con los taxis, los concejos deberán exigir el cumplimiento de las condiciones de accesibilidad previstas en la normativa estatal por la que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, o en las normas específicas aprobadas por el Principado de Asturias.

TÍTULO VI

OTROS TRANSPORTES POR CARRETERA

Artículo 76.—*Los transportes privados.*

1. Se aplica a los transportes privados de viajeros y mercancías que se realicen en el Principado de Asturias la normativa estatal.

2. La actuación ordenadora de la Administración en relación con los transportes privados particulares únicamente les será aplicable en relación con las normas que regulen la utilización de las infraestructuras abiertas y las aplicables por razón de la seguridad en su realización.

Artículo 77.—*Los transportes turísticos.*

1. Se consideran transportes turísticos los que se realizan en el marco de la ejecución de un viaje combinado, ofertado y contratado de conformidad con lo establecido en la legislación sobre defensa de los consumidores y usuarios en relación con esta clase de viajes, así como aquellos otros que, sin tener una duración superior a las veinticuatro horas y sin incluir una pernoctación, se oferten a través de agencias de viajes u otros intermediarios reconocidos por la legislación específica de turismo, y se presten conjuntamente con otros servicios complementarios de naturaleza turística, tales como los de manutención, guía turístico o similar.

2. Se aplica a los transportes turísticos que se realicen en el Principado de Asturias la normativa estatal referida a los transportes turísticos de su competencia.

3. No obstante, se habilita al Consejo de Gobierno del Principado de Asturias para establecer condiciones especiales de prestación en aquellos transportes dirigidos a satisfacer las necesidades de las personas que realizan desplazamientos relacionados directamente con actividades recreativas, culturales o de ocio concretas y que discurran íntegramente en el territorio del Principado de Asturias, potenciando que dichos transportes sean accesibles.

Artículo 78.—*Los transportes sanitarios.*

1. Se consideran transportes sanitarios los que se realizan para el desplazamiento de personas enfermas, accidentadas o por otra razón sanitaria, tales como urgencias, emergencias, operaciones de rescate y salvamento, accidentes, catástrofes, calamidades públicas, conflictos sociales, epidemias, riesgos o siniestros colectivos y sucesos similares, en vehículos especialmente acondicionados al efecto.

Cód. 2018-12023

2. Los servicios de transporte sanitario podrán prestarse con vehículos adecuados para el traslado individual de enfermos en camilla, con equipamientos que permitan, de acuerdo a los diversos niveles de asistencia, medidas asistenciales, o con vehículos acondicionados para el transporte colectivo de enfermos, siempre que no requieran aislamiento.

3. Para realizar transporte sanitario será necesario disponer de autorización de transporte público otorgada con arreglo a lo previsto en la normativa estatal referida a los transportes sanitarios de su competencia.

4. Todos los vehículos destinados al transporte sanitario deberán contar con una certificación técnico-sanitaria vigente expedida por el órgano competente en materia de Sanidad en el Principado de Asturias.

5. En lo no previsto en el presente artículo, será de aplicación lo dispuesto por la normativa sectorial.

Artículo 79.—*Los transportes funerarios.*

1. Los transportes realizados por prestadores de servicios funerarios podrán realizarse libremente, con independencia de su origen o recorrido.

2. En la realización de los transportes funerarios deberán respetarse las normas vigentes de policía mortuoria, debiendo cumplir los vehículos todos aquellos requisitos técnicos y sanitarios que, en su caso, establezcan los Ministerios competentes en materia de industria y sanidad.

TÍTULO VII

ESTACIONES DE TRANSPORTE Y APARCAMIENTOS DISUASORIOS

CAPÍTULO I

ESTACIONES DE TRANSPORTE POR CARRETERA O FERROCARRIL

Artículo 80.—*Definición y clasificación de las estaciones de transporte.*

1. Las estaciones de transporte son los lugares destinados a concentrar las salidas, llegadas y tránsitos a las poblaciones del transporte público, por carretera o ferrocarril, prestando o facilitando el desarrollo de servicios preparatorios y complementarios del transporte a usuarios y transportistas.

2. Las estaciones pueden ser de transporte de viajeros o centros de transporte y plataformas logísticas de mercancías, así como para un único modo o multimodales.

3. Las estaciones deberán ser gestionadas por una única persona o entidad, pública o privada.

4. Los terrenos e instalaciones destinados únicamente a garaje, estacionamiento de vehículos o almacenamiento de mercancías, no tendrán la consideración de estaciones.

Artículo 81.—*Condiciones de las estaciones de viajeros.*

1. Las estaciones de transporte de viajeros deberán contar como mínimo con:

a) Accesos para entradas y salidas de los vehículos configurados de modo que no produzcan interferencias entre los mismos ni alteraciones sensibles en la capacidad de circulación normal por las vías colindantes.

b) Accesos para entradas y salidas de los viajeros independientes de las de los vehículos

c) Dársenas cubiertas en número suficiente para los aparcamientos simultáneos que se precisen.

d) Andenes o espacios cubiertos para subida y bajada de viajeros.

e) Zonas de espera independientes de los andenes, protegidas del tráfico.

f) Instalaciones de servicios sanitarios en sus propias instalaciones, con baños públicos adaptados con personas con discapacidad e instalaciones para la atención de bebés, independientes de los servicios para mujeres.

g) Panel único con información de los horarios de los servicios que la utilicen.

h) En concejos cuya población sea superior a 20.000 habitantes, siempre que las condiciones de la infraestructura lo permitan, deberán contar con consignas cerradas o espacios reservados para el aparcamiento gratuito y en modalidad de pago/alquiler de vehículos de movilidad activa que presenten las condiciones necesarias para garantizar la seguridad contra el robo y el vandalismo.

i) Los elementos inherentes a la movilidad vertical de las estaciones de transporte habrán de tener unas características que garanticen el acceso a la accesibilidad universal de las personas, y garantizarán el acceso de los usuarios de hasta dos bicicletas de forma simultánea.

2. Además de éstas, determinadas estaciones, podrán disponer de:

a) Cafetería.

b) Dependencias, de uso común, individualizado, para la facturación, consigna y venta de billetes.

c) Oficina de información, que bien a través de medios personales o telemáticos, garantice la prestación del servicio al ciudadano.

Estos servicios podrán ser explotados por medios propios de la estación o a través de terceros.

3. A efectos de facilitar la planificación en relación con el establecimiento de esta clase de infraestructuras y la información a sus usuarios, las estaciones de transporte de viajeros, en función de la dotación y servicios con que cuenten, serán de las siguientes categorías:

a) Estaciones centrales, que dispondrán en sus propios locales de todos los servicios e instalaciones previstos en los apartados 1 y 2 de este artículo.

Cód. 2018-12023

b) Estaciones de tránsito, que dispondrán, como mínimo, de todos los servicios e instalaciones previstos en el apartado 1, si bien se ejecutarán preferentemente sobre la propia vía pública, por lo que las dársenas normalmente no estarán cubiertas, las zonas de espera podrían no ser independientes de los andenes, y los servicios sanitarios podrían no estar ubicados en sus propias instalaciones.

c) Apeaderos, a los que únicamente se les exigirá contar con andenes o espacios cubiertos para la subida y bajada de viajeros, paneles informativos unificados, y aparcamiento para vehículos de movilidad activa.

4. Todas las estaciones de viajeros de nueva creación, así como las actuaciones de remodelación, ampliación y otras que se lleven a cabo en las ya existentes, estarán sujetas, en todos sus elementos y parámetros a la normativa sectorial vigente en materia de accesibilidad universal y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, o en las normas específicas aprobadas por el Principado de Asturias.

Artículo 82.—*Condiciones de los centros de transporte y de las plataformas logísticas de mercancías.*

1. Los centros de transporte de mercancías deberán cumplir, como mínimo, las siguientes condiciones:

a) Estar ubicados en zona próxima a los núcleos de contratación o intercambio y generación de cargas.

b) Tener un carácter público, esto es, que puedan ser utilizadas por cualquier vehículo de transporte o transportista legalmente establecido, con las únicas restricciones que se establezcan en sus normas específicas de explotación.

c) Acoger en su recinto un conjunto de servicios e instalaciones donde se desarrollen actividades relacionadas o vinculadas al transporte e integrados, a su vez, en funciones o tareas específicas de la estación o al servicio de la misma, tales como almacenaje, manipulación, clasificación, depósito, grupaje o distribución de las mercancías.

d) Poseer accesos controlados para los vehículos dentro de una zona identificada y delimitada, así como contar con playas, viales de maniobra y aparcamientos adecuados para vehículos pesados.

e) Contar con naves de consolidación y fraccionamiento de cargas dotadas de muelles para recibir o expedir las mercancías, así como con naves de almacenamiento.

f) Contar con instalaciones para la atención de las tripulaciones de los vehículos, tales como lugar de restauración, sala de descanso o de espera, así como de los servicios adecuados destinados al aseo personal.

g) Contar con espacio reservado como parada para servicios de transporte público de viajeros dotado de refugio cubierto para los usuarios.

h) Cumplir las demás que, de acuerdo con las características de los servicios que cada estación haya de atender, se determinen por la Consejería competente en materia de transportes.

2. Las plataformas logísticas de mercancías deberán cumplir todas las condiciones exigibles a los centros de transporte de mercancías expuestas en el apartado anterior y, adicionalmente, deberán disponer de instalaciones intermodales.

Artículo 83.—*Microplataformas de logística.*

1. Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible contarán con un apartado específico referido al transporte de mercancías de «última milla» y establecerán los objetivos de transporte de mercancías a través de los modelos sostenibles de última milla.

2. Las microplataformas de logística deberán instalarse en la periferia de la ciudad en un enclave estratégico para su interconexión con el casco urbano con la necesaria amplitud para el transporte de cargas con entradas y salidas adecuadas para tráfico pesado desde la red de carreteras asturianas.

3. Las microplataformas de logística contarán con una adecuada y bien dimensionada red de puntos de carga para los diferentes tipos de vehículos eléctricos.

4. El Plan identificará los puntos de destino de las mercancías y establecerá espacios adecuados para su descarga dentro del casco urbano de la ciudad.

5. Las bicicletas, triciclos y vehículos de transporte de última milla tendrán la posibilidad de circular por las calles de acceso restringido dentro de los horarios fijados por el correspondiente concejo. Corresponderá, asimismo, al concejo competente la determinación de los horarios en los que los vehículos de transporte de mercancías de última milla podrán circular por las calles peatonales.

Artículo 84.—*Establecimiento de estaciones de transporte de viajeros, centros de transporte y plataformas logísticas de mercancías.*

1. Las estaciones de transporte de viajeros, los centros de transporte y las plataformas logísticas de mercancías se construirán y explotarán de conformidad con lo establecido en las previsiones que, al respecto, se incluyan en los instrumentos de planificación territorial o para la movilidad del Principado de Asturias o en los pliegos de contratación que se aprueben al efecto, salvo que fueran proyectadas y construidas por un único concejo para atender necesidades de carácter urbano sin contar con aportaciones financieras del Principado de Asturias; en este último caso se construirán y explotarán con arreglo a las previsiones que establezca dicho concejo.

2. Las obras de construcción, ampliación, reparación, conservación o mantenimiento de las estaciones o centros de transporte del Principado de Asturias no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal, aunque sí al cumplimiento de las condiciones que, por razones de índole urbanística, fiscal, social y laboral o de seguridad ciudadana o vial, vengan impuestas, al efecto, por la legislación reguladora de tales materias.

Cód. 2018-12023

3. En el caso de las estaciones de viajeros a que se refiere el artículo 81.3.a) de esta Ley, se promoverán ubicaciones dotadas de la mayor centralidad e intermodalidad con los transportes públicos urbanos y los vehículos sostenibles posible, para favorecer su utilización social.

CAPÍTULO II

APARCAMIENTOS DISUASORIOS

Artículo 85.—*Definición y ubicación.*

1. Se consideran aparcamientos disuasorios aquellas instalaciones dedicadas preferentemente al aparcamiento de vehículos privados con la finalidad de facilitar el intercambio modal de sus usuarios hacia el transporte público y hacia los modos de transporte activo, a través de su interconexión mediante carriles de tráfico mixto o segregado.

2. Se procurará su construcción en las zonas periféricas de aquellas localidades que soporten una elevada intensidad de tráfico en sus accesos, y deberán ubicarse, en todo caso, en las inmediaciones de paradas de servicios de transporte público de viajeros por carretera o de estaciones de transporte de viajeros por carretera o ferrocarril, debiendo estar conectados con éstos mediante itinerarios peatonales adaptados.

3. En todos los aparcamientos disuasorios se reservará un espacio cubierto destinado al aparcamiento de bicicletas, se reservarán plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida y contarán con itinerarios peatonales accesibles para facilitar el intercambio modal de las personas con discapacidad. Además, deberán contar con una estación de intercambio de bicicleta pública en las poblaciones en que opere este sistema.

4. Las plazas de aparcamiento reservadas para personas con discapacidad deberán respetar el número mínimo marcado por la normativa aplicable. Podrán ser utilizadas por personas autorizadas, previa colocación de su identificación en lugar visible. Deberán disponer de las características dimensiones y la señalización horizontal y vertical recogidas en la normativa vigente. Se situarán lo más cerca posible de la entrada accesible y se comunicará con la misma a través de un itinerario asimismo accesible.

Artículo 86.—*Establecimiento de aparcamientos disuasorios.*

1. La decisión acerca de la ubicación o necesidad de establecimiento de aparcamientos disuasorios deberá ser adoptada en los instrumentos de planificación territorial, urbanística o para la movilidad del Principado de Asturias o en los planes de movilidad sostenible; o ser compatible con los mismos.

2. Las obras de construcción, ampliación, reparación, conservación o mantenimiento de los aparcamientos disuasorios del Principado de Asturias no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal, aunque sí al cumplimiento de las condiciones que, por razones de índole urbanística, fiscal, social y laboral o de seguridad ciudadana o vial, vengan impuestas, al efecto, por la legislación reguladora de tales materias.

TÍTULO VIII

EL SISTEMA ASTURIANO DE FERROCARRIL

CAPÍTULO I

PRINCIPIOS GENERALES

Artículo 87.—*Ámbito de aplicación.*

1. La presente Ley se aplica a los servicios e infraestructuras del transporte ferroviario señalados en el artículo 2.1.b) de esta Ley.

2. Se incluyen en el presente título todos los transportes ferroviarios, cualquiera que sea su denominación o características técnicas. Sin embargo, no están incluidos los medios de transporte que utilicen uno solo o varios cables tractores y portadores, aunque tengan camino terrestre de rodadura fijo sobre vías, los cuales se rigen por el Título IX de esta Ley.

Artículo 88.—*Concepto y finalidad.*

1. El sistema asturiano de ferrocarril viene configurado por las infraestructuras ferroviarias de interés del Principado de Asturias y por los servicios ferroviarios de interés del Principado de Asturias a los que se refiere el presente título.

2. Constituye un principio esencial del sistema asturiano de ferrocarril la separación entre la administración de las infraestructuras ferroviarias del Principado de Asturias y la prestación de servicios ferroviarios de interés del Principado de Asturias sobre dicha infraestructura, excepto en el caso de los tranvías y metros ligeros, en cuyo caso se podrá admitir, excepcional y fundadamente, la inexistencia de dicha separación.

3. Todas las actuaciones que se lleven a cabo en el marco del sistema asturiano de ferrocarril tendrán por finalidades la promoción de la satisfacción de las necesidades de transporte ferroviario en condiciones de rapidez, frecuencia, calidad, comodidad; la intermodalidad; la sostenibilidad; la seguridad ferroviaria; la vertebración del territorio autonómico; el respeto al medio ambiente y la protección de los derechos de las personas, en particular, de aquellas con movilidad reducida.

Tales finalidades se recogerán en los programas o planes de movilidad y transporte e infraestructuras que elabore el Principado de Asturias.

Cód. 2018-12023

Artículo 89.—*Colaboración y coordinación administrativa.*

1. Las competencias del Principado de Asturias en el marco del sistema asturiano de ferrocarril se ejercerán bajo el principio de colaboración y lealtad institucional, con el objeto de que la acción conjunta de las distintas Administraciones procure un sistema integrado e interconectado de modos, en el que el ferrocarril contribuya a la movilidad de las personas y al transporte de mercancías con criterios de sostenibilidad y de servicio público. Dichos principios guiarán los actos que puedan adoptarse por el Principado de Asturias y acuerdos que puedan suscribirse con otras Administraciones Públicas o empresas ferroviarias, sin que en ningún caso comporten la asunción de competencias directas por el Principado de Asturias sobre la gestión de servicios ferroviarios que transcurran por su territorio.

2. Los concejos podrán acordar con el Principado de Asturias el traspaso de las competencias que la legislación otorga a aquellos en materia de provisión de servicios de transporte que se realicen por ferrocarril, siempre que ello reuniere interés por ambas partes.

CAPÍTULO II

INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS DE INTERÉS DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

Artículo 90.—*Concepto.*

1. Constituyen infraestructuras ferroviarias de interés del Principado de Asturias aquellas infraestructuras ferroviarias de pasajeros, mercancías o mixtas, que sean titularidad del Principado de Asturias, cuyo itinerario se desarrolle íntegramente por el territorio del Principado de Asturias y que no formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General estatal.

2. A los efectos de esta Ley, se entenderá por infraestructura ferroviaria la totalidad de los elementos que formen parte de las vías principales y de las de servicio y los ramales de desviación para particulares, con excepción de las vías situadas dentro de los talleres de reparación de material rodante y de los depósitos o garajes de máquinas de tracción. Entre dichos elementos se encuentran los terrenos, las estaciones de transporte de viajeros, las terminales de transporte de mercancías, las obras civiles, los pasos a nivel, los caminos de servicio, las instalaciones vinculadas a la seguridad, a las telecomunicaciones, a la electrificación, a la señalización de las líneas, al alumbrado, al almacenamiento de combustible necesario para la tracción y a la transformación y el transporte de la energía eléctrica, sus edificios anexos, los centros de control de tráfico y cualesquiera otros que reglamentariamente se determinen.

Las estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías estarán constituidas por:

a) Las vías principales y de servicio, con los terrenos sobre los que se asientan y todos sus elementos e instalaciones auxiliares precisas para su funcionamiento.

b) Los andenes de viajeros y de mercancías.

c) Las calzadas de los patios de viajeros y mercancías, comprendidos los accesos por carretera y para pasajeros que lleguen o partan a pie.

d) Los edificios utilizados por el servicio de infraestructuras.

e) Las instalaciones destinadas a la recaudación de las tarifas de transporte, así como las destinadas a atender las necesidades de los viajeros.

No tendrán la consideración de estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías las áreas dedicadas a otras actividades exclusivamente comerciales, logísticas o industriales, aunque se sitúen en el ámbito de aquéllas.

3. El Principado de Asturias ejercerá las funciones de coordinación en el establecimiento de aquellas infraestructuras ferroviarias que se construyan para la provisión de servicios de transporte ferroviario urbano de viajeros y que sean titularidad y estén administradas por los concejos, cuando afecten a intereses públicos que trasciendan a los del propio concejo o puedan servir a las necesidades de un transporte metropolitano.

Artículo 91.—*Régimen jurídico de las infraestructuras ferroviarias de titularidad o administración del Principado de Asturias.*

1. Las infraestructuras ferroviarias titularidad del Principado de Asturias a que se refiere el artículo 90.1 de esta Ley son bienes de dominio público, siéndoles de aplicación las normas reguladoras del patrimonio del Principado de Asturias.

2. Corresponderá al Principado de Asturias la competencia para determinar el establecimiento y, en su caso, la construcción y puesta en funcionamiento de nuevas líneas o la ampliación de las existentes, así como de cualquier elemento de la infraestructura ferroviaria que haya de integrarse en las infraestructuras ferroviarias de su titularidad o administración. También corresponderá al Principado de Asturias declarar la clausura de cualquiera de los elementos que integran dicha infraestructura.

3. Compete al Principado de Asturias la reparación, conservación y mantenimiento de las Infraestructuras Ferroviarias de su titularidad o administración.

4. La contratación de las obras de construcción, ampliación, reparación, conservación o mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias del Principado de Asturias se regirá por lo dispuesto en las normas reguladoras de la contratación pública.

5. La aprobación de los proyectos para la construcción o ampliación de líneas ferroviarias o demás elementos de la infraestructura ferroviaria que hayan de integrarse en las infraestructuras ferroviarias del Principado de Asturias llevará implícita la declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de ocupación y la declaración de urgencia de la misma, a efectos de la expropiación forzosa de los terrenos en los que deba construirse la línea, el tramo o el elemento

Cód. 2018-12023

de la infraestructura ferroviaria o que sean necesarios para modificar las preexistentes, según lo previsto en la legislación expropiatoria.

6. Las obras de construcción, ampliación, reparación, conservación o mantenimiento de las Infraestructuras Ferroviarias de titularidad o administración del Principado de Asturias no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal.

7. El establecimiento, proyecto, construcción, ampliación, reparación, conservación, mantenimiento y clausura de los elementos que conforman dichas infraestructuras ferroviarias del Principado de Asturias se regirá, en ausencia de normativa autonómica, por la normativa estatal ferroviaria.

8. El régimen previsto en este artículo será de aplicación a la construcción, ampliación, reparación, conservación o mantenimiento de infraestructuras ferroviarias que fuesen de competencia municipal.

Artículo 92.—*Articulación territorial y sectorial de las infraestructuras ferroviarias de titularidad o administración del Principado de Asturias.*

1. El Principado de Asturias podrá delimitar una zona de servicio ferroviario que incluirá los terrenos necesarios para el desarrollo y ejecución de la infraestructura y para la realización de las actividades necesarias para su administración. La delimitación de la zona de servicio ferroviario se regulará, con carácter supletorio, por las normas establecidas en la normativa estatal ferroviaria.

2. Los Planes Generales de Ordenación y demás instrumentos de ordenación urbanística calificarán los terrenos incluidos en la zona de servicio ferroviario como sistema general ferroviario. Cuando el Principado de Asturias apruebe la delimitación de una zona de servicio ferroviario o implantación de infraestructura ferroviaria, el ente municipal deberá incorporar dicha zona al Plan General de Ordenación o instrumento urbanístico vigente.

3. En defecto de previsión expresa, y cuando tampoco estuvieran contemplados en los instrumentos de ordenación territorial, se estará a lo dispuesto en las disposiciones legales vigentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo del Principado de Asturias.

Artículo 93.—*Limitaciones de propiedad.*

1. En aquellas líneas ferroviarias que integren las infraestructuras ferroviarias de titularidad del Principado de Asturias se establecerá una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación.

2. El establecimiento, extensión, contenido y caracteres de las limitaciones de la propiedad referidas en el apartado anterior se establecerá, supletoriamente y en ausencia de normativa autonómica, de conformidad con lo dispuesto en la normativa ferroviaria estatal.

Artículo 94.—*Administración de las infraestructuras ferroviarias de titularidad del Principado de Asturias.*

1. La administración de las infraestructuras ferroviarias de titularidad del Principado de Asturias corresponderá a la Consejería competente en materia de transportes, la cual podrá encomendar estas funciones a un ente o entidad pública adscrito a la misma.

En ningún caso el administrador de estas infraestructuras ferroviarias podrá prestar servicios ferroviarios del Principado de Asturias de mercancías o viajeros.

2. La administración de estas infraestructuras ferroviarias es un servicio de interés general y esencial para la comunidad, comprende su mantenimiento y explotación, y la gestión de su sistema de control, de circulación y de seguridad.

3. Mediante convenio de colaboración suscrito entre el Principado de Asturias y el correspondiente concejo, podrá aquél o la entidad a quién se encomiende la administración de las infraestructuras ferroviarias de titularidad del Principado de Asturias asumir, asimismo, la reparación, conservación, mantenimiento, administración, gestión y explotación de las infraestructuras ferroviarias que fueren de titularidad municipal.

4. La administración de las infraestructuras ferroviarias del Principado de Asturias se regirá por las normas autonómicas dictadas en desarrollo de esta Ley y por la normativa ferroviaria estatal.

Artículo 95.—*Acceso a las infraestructuras ferroviarias de titularidad del Principado de Asturias.*

1. Para la prestación de los servicios ferroviarios del Principado de Asturias en las infraestructuras ferroviarias del Principado de Asturias, las empresas ferroviarias podrán solicitar a la entidad que tuviere encomendada la administración de esta última la adjudicación de capacidad de infraestructura.

2. Además de las empresas ferroviarias, podrán también solicitar la adjudicación de capacidad de infraestructura los candidatos que sean titulares de una habilitación de ámbito estatal, conforme a la normativa ferroviaria estatal.

A los efectos previstos en el párrafo anterior, tendrán la consideración de candidatos los cargadores de mercancías, los agentes de transporte de viajeros y mercancías, los operadores de transporte multimodal, las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de prestación de servicios de transporte y cualesquiera otros que, en cada momento, sean designados como candidatos por la legislación comunitaria o ferroviaria estatal.

3. Sin perjuicio de que capacidad de infraestructura adjudicada a un candidato haya de ser utilizada por una empresa ferroviaria, el derecho a usar la capacidad de infraestructura otorgada no podrá ser objeto de cesión, quedando prohibido cualquier negocio jurídico sobre tal derecho.

4. Mediante disposición legal se establecerán y regularán aquellas prestaciones patrimoniales de carácter público que graven el uso y el acceso a las infraestructuras ferroviarias de titularidad del Principado de Asturias.

Cód. 2018-12023

Artículo 96.—*Infraestructuras ferroviarias de titularidad privada.*

1. A los efectos de lo previsto en la presente Ley, son infraestructuras ferroviarias de titularidad privada aquellas pertenecientes a particulares cuyo itinerario discurre íntegramente por el territorio del Principado de Asturias.

2. El establecimiento, construcción y explotación de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada requerirá la previa autorización autonómica. Corresponde su otorgamiento a la Consejería competente en materia de transportes.

En todo caso, sobre la infraestructura ferroviaria de titularidad privada solamente se podrá llevar a cabo transporte ferroviario por cuenta propia, bien de la propia empresa titular o de otras empresas o entidades con las que exista un acuerdo de utilización conjunta.

3. La conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada con las infraestructuras ferroviarias del Principado de Asturias requerirá la previa autorización del administrador de estas últimas.

4. El administrador de las infraestructuras ferroviarias del Principado de Asturias y los titulares de infraestructuras ferroviarias privadas podrán acordar la utilización de éstas por servicios ferroviarios de interés del Principado de Asturias.

5. Será de aplicación supletoria a las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada el régimen que, para las mismas, se establece en la normativa ferroviaria estatal, incluido el informe previo de los concejos afectados.

CAPÍTULO III

SERVICIOS FERROVIARIOS DE INTERÉS DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

Artículo 97.—*Concepto y régimen jurídico general.*

1. Son servicios ferroviarios de interés del Principado de Asturias aquellos servicios de transporte de pasajeros y mercancías que, realizados en ferrocarril, discurran íntegra y exclusivamente por el territorio del Principado de Asturias. Dichos servicios se identificarán en la planificación del Principado de Asturias sobre movilidad o transporte público.

2. Los servicios ferroviarios de interés del Principado de Asturias podrán desarrollarse sobre las infraestructuras ferroviarias de titularidad o administración del Principado de Asturias y, asimismo, sobre la infraestructura ferroviaria estatal o de otra Administración Pública o sus respectivas entidades dependientes, sin perjuicio de las competencias que correspondan al titular de dichas infraestructuras.

3. Los servicios ferroviarios de interés del Principado de Asturias son servicios de interés general y esenciales para la comunidad que se prestan en régimen de libre competencia, salvo lo previsto al efecto por la normativa de la Unión Europea.

Artículo 98.—*Coordinación de los servicios ferroviarios de interés del Principado de Asturias.*

El Principado de Asturias ejercerá las competencias para planificar y coordinar los servicios ferroviarios de interés del Principado de Asturias y aquellos otros servicios de transporte por ferrocarril de titularidad de los concejos.

Artículo 99.—*Empresas ferroviarias.*

Para la prestación de servicios ferroviarios de interés del Principado de Asturias será necesario disponer de la licencia de empresa ferroviaria y del certificado de seguridad ferroviaria de ámbito estatal.

Artículo 100.—*Otra normativa aplicable.*

Los transportes ferroviarios que regula la presente Ley están sujetos a la normativa de la Unión Europea sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril. En lo no previsto por las normativas europea y autonómica se aplicará, supletoriamente, la normativa ferroviaria estatal.

CAPÍTULO IV

DERECHOS DE LOS USUARIOS DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS DE INTERÉS DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

Artículo 101.—*Derechos de los pasajeros.*

Sin perjuicio de las normas que, en su caso, pudieran resultar aplicables en materia de defensa de los consumidores y usuarios, los pasajeros de los servicios ferroviarios del Principado de Asturias tendrán los derechos y obligaciones que se establecen en la normativa europea sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros por ferrocarril.

Artículo 102.—*Derechos de las partes en el transporte ferroviario de mercancías.*

Los derechos y obligaciones de las partes en los servicios ferroviarios de transporte de mercancías del Principado de Asturias se regirán por la legislación estatal reguladora del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Cód. 2018-12023

TÍTULO IX

OTROS MODOS DE TRANSPORTE

CAPÍTULO I

LOS TRANSPORTES POR CABLE

Artículo 103.—*Objeto.*

El presente capítulo tiene por objeto establecer una regulación de la construcción y explotación de las instalaciones de transporte por cable de competencia del Principado de Asturias.

Artículo 104.—*Ámbito de aplicación.*

1. Se rigen por el presente capítulo las instalaciones siguientes:

a) Los funiculares y otras instalaciones cuyos vehículos se desplazan sobre ruedas u otros dispositivos de sustentación utilizando la tracción de un cable o más.

b) Los teleféricos, cuyos vehículos son desplazados o movidos en suspensión por un cable o más. Esta categoría incluye las telecabinas y los telesillas.

c) Los telesquíes, que, por medio de un cable, arrastran a los usuarios.

2. Las instalaciones que de forma exclusiva se destinan al transporte de mercancías por cable se rigen por su normativa específica, sin perjuicio de que les sea aplicable la presente Ley con carácter supletorio.

3. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de la presente Ley:

a) Los ascensores, tal como los define la Directiva 2014/33/CE.

b) Los tranvías de tipo convencional con tracción por cable.

c) Las instalaciones utilizadas con finalidades agrícolas.

d) Las instalaciones específicas para ferias, fijas o móviles, y las de los parques de atracciones destinadas al esparcimiento que no se utilicen como medios de transporte de personas.

e) Las instalaciones mineras y las instalaciones implantadas y utilizadas con fines industriales.

f) Las embarcaciones con tracción por cable.

g) Los ferrocarriles de cremallera.

h) Las instalaciones accionadas por medio de cadenas.

Artículo 105.—*Clasificación.*

Las instalaciones de transporte por cable se clasifican en:

a) De transporte público, las destinadas a la actividad de transporte por cuenta ajena mediante retribución económica, las cuales pueden ser:

1.º De servicio público, cuando están destinadas a satisfacer las necesidades de desplazamiento de las personas, garantizándoles el derecho a la movilidad, prestando el servicio de forma continuada, con sujeción a un calendario, horarios y, en su caso, tarifas, aprobados por la Administración.

2.º Otras, sin la consideración de servicio público, destinadas de manera habitual a transportar personas para practicar una actividad deportiva, turística o de ocio. Se incluyen en este apartado las instalaciones situadas en estaciones de esquí y similares.

b) De transporte privado, las destinadas al transporte por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades de uso particular, bien como complemento de otras actividades principales efectuadas por los titulares de la instalación.

Artículo 106.—*Seguridad de las instalaciones y de los usuarios.*

1. Las instalaciones de transporte por cable han de ajustarse a las especificaciones técnicas y de seguridad prescritas por la normativa vigente y recogidas en el correspondiente proyecto de construcción.

2. Los responsables de la explotación de las instalaciones han de comunicar cualquier accidente o incidente que se produzca a la Administración competente sobre las instalaciones, debiendo disponer de un plan de autoprotección y evacuación que prevea los riesgos y emergencias que puedan producirse y las medidas que han de adoptarse en estas situaciones.

3. En cada una de las instalaciones de transporte por cable ha de figurar, en un lugar visible para los usuarios, un rótulo identificativo en el que conste el nombre de la instalación, la persona física o jurídica que la explota, el número de registro y la fecha de la última revisión anual de la misma.

Artículo 107.—*Zona de influencia.*

El proyecto de construcción de las instalaciones, a fin de garantizar la seguridad de los usuarios y de terceras personas, ha de delimitar una zona de influencia que comprenderá la superficie que ocupan las instalaciones en funcionamiento, incluyendo las distancias de seguridad obligatorias por aplicación de la normativa técnica aplicable.

Esta zona quedará sujeta a servidumbre legal de construcción y conservación de la instalación y de salvamento de personas y, en ella, se precisará autorización de la Consejería competente en materia de transportes para la ejecución de obras o actividades que puedan afectar a la explotación de la instalación.

Cód. 2018-12023

Artículo 108.—*Derechos y obligaciones de los usuarios.*

1. Los usuarios de las instalaciones de transporte por cable pueden ejercer además de todos los derechos contemplados en la legislación sobre consumidores y usuarios los previstos en esta Ley.

2. Se reconoce el derecho a viajar transportando bicicletas u otros vehículos de movilidad activa al utilizar los modos de transporte por cable en condiciones adecuadas que reglamentariamente se determine.

3. El responsable de la explotación de las instalaciones deberá tener a disposición de los usuarios un libro u hojas de reclamaciones de conformidad con lo establecido en la normativa vigente, y deberá anunciar su existencia en un lugar visible y de fácil lectura para los usuarios.

También deberá adoptar las medidas necesarias para garantizar el acceso a las instalaciones de personas con movilidad reducida o déficit auditivo o visual de acuerdo con la normativa aplicable.

4. A petición de los usuarios, el responsable de la explotación de las instalaciones deberá someterse al arbitraje de la Junta Arbitral del Transporte del Principado de Asturias en relación con cualquier controversia relativa a la prestación del servicio.

5. Los usuarios de las instalaciones de transporte por cable deberán ir provistos del título de transporte debidamente validado, que deberán conservar y exhibir cuando así se lo solicite el personal acreditado, respetar las normas de uso de las instalaciones y evitar acciones que pongan en peligro las instalaciones o a sí mismo o al resto de los usuarios.

Artículo 109.—*Normas aplicables a las instalaciones de transporte público por cable consideradas de servicio público.*

1. Se aplicarán a la creación de instalaciones de transporte público por cable consideradas de servicio público las normas previstas en el Capítulo I del Título III de esta Ley para la creación de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general por carretera.

El proyecto de prestación contendrá una memoria descriptiva que refleje las necesidades a satisfacer, la adecuación a las determinaciones vigentes en materia de medio ambiente, ordenación del territorio y urbanismo, el proyecto constructivo, la definición de la zona de influencia y su titularidad, el análisis e informe de seguridad y la propuesta de reglamento de explotación.

2. Durante el trámite de información pública se someterá el proyecto a informe de los concejos afectados y del órgano competente en materia de protección civil. Si en el plazo de un mes no se han recibido los informes requeridos, se podrá continuar la tramitación.

3. El proyecto será aprobado por quien sea titular de la Consejería competente en materia de transportes, lo que implicará la declaración de utilidad pública o interés social y la necesidad de ocupación de los bienes y los derechos afectados, incluyendo, en su caso, la ocupación temporal y la imposición o modificación de servidumbres, con arreglo a lo dispuesto en la legislación sobre expropiación forzosa.

También implicará la declaración de interés público a los efectos de las autorizaciones urbanísticas en suelo rústico que fueran necesarias.

Los terrenos afectados por el trazado que no hayan de ser expropiados quedarán sujetos a una servidumbre legal de construcción, conservación y de salvamento, y sus propietarios tendrán derecho a ser indemnizados, por el titular de la explotación de la instalación, por los daños que se les pudiera irrogar, así como por el menoscabo de los derechos afectados por la servidumbre.

4. La construcción o explotación de las instalaciones de transporte por cable de servicio público podrá realizarse directamente por la Administración o indirectamente a través de las personas a las que se le haya adjudicado el correspondiente contrato.

5. La adjudicación de los contratos relativos a la construcción o explotación de las instalaciones de transporte por cable de servicio público debe efectuarse por parte de la Administración competente para su creación y gestión, con arreglo a los procedimientos y a las formas de adjudicación que determina la legislación sobre contratación del sector público para los contratos de gestión de servicio público.

6. En los contratos, tanto de construcción y explotación como si son sólo de explotación, se determinarán los derechos y obligaciones de las partes y sus causas de extinción, de conformidad con lo previsto en la normativa de contratación del sector público, así como su plazo de duración, que se determinará en función de los plazos de amortización de las instalaciones, con el límite de los plazos máximos establecidos en la citada normativa de contratación del sector público.

7. En caso de interrupción del servicio o de riesgo inminente de que tal interrupción se produzca, el órgano de contratación podrá adoptar una medida de emergencia en forma de adjudicación directa a otra empresa, por un plazo máximo de dos años.

Artículo 110.—*Instalaciones de transporte público por cable consideradas de servicio público de titularidad municipal..*

1. La creación de instalaciones de transporte público por cable consideradas de servicio público, si son de ámbito urbano y titularidad municipal, requiere la previa aprobación del proyecto por la Consejería competente en materia de transportes, mientras que el resto de actuaciones corresponderá al órgano municipal competente.

2. Antes de la puesta en funcionamiento de la instalación, la Consejería competente en materia de transportes comprobará su adecuación al proyecto aprobado y su correcto funcionamiento.

Cód. 2018-12023

Artículo 111.—*Otras instalaciones de transporte público y privado.*

1. La construcción y explotación de instalaciones de transporte público por cable no consideradas de servicio público, así como de transporte privado, requiere la obtención de autorización administrativa de la Consejería competente en materia de transportes, previa aprobación del proyecto de acuerdo con las normas generales que se establecen el artículo 109 de esta Ley.

2. Una vez construidas, los titulares de las autorizaciones deberán acreditar ante la Consejería competente en materia de transportes, anualmente, y en todo caso con carácter previo a su apertura cuando funcionen con carácter estacional, que se han superado las inspecciones y pruebas prescritas en la normativa técnica aplicable.

3. En caso de incumplimiento de las condiciones de seguridad exigidas por las normas vigentes, se podrá proceder a la suspensión de la autorización. Si el incumplimiento no se corrige antes de la siguiente acreditación anual que corresponda de conformidad con lo previsto en el punto anterior, la autorización será definitivamente revocada, salvo que el incumplimiento hubiera sido ocasionado por causas de fuerza mayor y así quedara acreditado en el expediente.

4. La Consejería competente en materia de transportes podrá autorizar la transmisión de la autorización, siempre que quede acreditada la capacidad del cesionario para continuar con la explotación de las instalaciones.

Artículo 112.—*Inspección y control.*

1. La inspección de los transportes por cable será ejercida por los servicios de inspección regulados en el artículo 29 de esta Ley, aplicándoseles todas las previsiones contenidas en el mismo.

2. Se atribuyen al responsable de la explotación de las instalaciones, y a su personal debidamente acreditado, las potestades de policía relativas a la vigilancia del cumplimiento por los usuarios y terceros de las normas establecidas en esta Ley y en las de uso de las instalaciones.

3. El responsable de la explotación de las instalaciones deberá cumplimentar y mantener en sus instalaciones, a disposición de los servicios de inspección, una relación de los servicios prestados, las tarifas percibidas, el número de personas transportadas, las reclamaciones recibidas y los incidentes registrados relacionados con la seguridad, así como la documentación relacionada con la acreditación de esos datos.

Artículo 113.—*Registro de instalaciones de transporte por cable.*

La Consejería competente en materia de transportes creará y mantendrá actualizado un registro de las instalaciones de transporte por cable del Principado de Asturias, en el cual han de constar todas las instalaciones, sus características principales y las personas físicas o jurídicas que son sus titulares o las gestionan.

CAPÍTULO II
HELIPUERTOS

Artículo 114.—*Objeto.*

El objeto del presente capítulo es establecer una regulación de los helipuertos gestionados o autorizados por el Principado de Asturias como infraestructuras habilitadas, de forma permanente o eventual, para el aterrizaje, despegue y movimiento de helicópteros, así como definir los instrumentos adecuados para promover el establecimiento de nuevos helipuertos.

Artículo 115.—*Ámbito de aplicación.*

1. Entran dentro del ámbito de aplicación de este capítulo los helipuertos que no sean de interés general del Estado situados en el territorio del Principado de Asturias, sin perjuicio de las competencias que correspondan a la Administración General del Estado, singularmente en lo relativo a la navegación y seguridad aérea.

2. Quedan excluidas del ámbito de aplicación de la presente Ley las superficies utilizadas ocasionalmente para las operaciones de salvamento, atención urgente en accidentes y otras actuaciones de emergencia análogas.

Artículo 116.—*Helipuertos permanentes y eventuales.*

1. Se entiende por helipuerto permanente un área definida sobre una estructura artificial en superficie o elevada, destinada exclusivamente a la llegada, salida o movimiento en superficie de los helicópteros, que puede disponer de edificios, equipamientos e instalaciones de servicios de carácter fijo y puede integrarse o no en un aeródromo.

2. Se entiende por helipuerto eventual la superficie apta para el uso de helicópteros que, a juicio del operador, reúne las condiciones mínimas para la seguridad de las operaciones y cuya utilización, salvo cuando se refieren a situaciones de emergencia sobrevenidas, no exceda de 40 operaciones anuales, sin sobrepasar 15 al mes.

Artículo 117.—*Clasificación de los helipuertos.*

Los helipuertos permanentes, tanto de titularidad pública como privada, se clasifican, según el régimen de utilización que tengan, en instalaciones de uso público y de uso restringido.

a) Son de uso público los helipuertos en los que se pueden realizar operaciones de uso comercial, de pasajeros, mercancías y correo, incluidos aerotaxis.

b) El resto de los helipuertos se considerarán de uso restringido.

Cód. 2018-12023

Artículo 118.—*Autorización administrativa de helipuerto permanente.*

1. El establecimiento de helipuertos permanentes, tanto de titularidad pública como privada, requiere la autorización previa de la Consejería competente en materia de transportes, previa presentación de la documentación que se recoge en la normativa básica estatal para la obtención de los permisos competencia de la administración general del Estado.

2. La Consejería competente en materia de transportes, previo informe del concejo afectado, debe fijar en la autorización las condiciones necesarias para el adecuado desarrollo del helipuerto, que no supone la autorización simultánea de los servicios de suministro de combustibles y el correspondiente mantenimiento, que deben ajustarse a la normativa específica.

3. El cambio de titularidad de un helipuerto permanente y las modificaciones en sus instalaciones requieren la autorización previa de la Consejería competente en materia de transportes, sin perjuicio de las competencias de otras Administraciones.

Artículo 119.—*Autorización administrativa de helipuerto eventual.*

1. Los helipuertos eventuales deben ser autorizados por la Consejería competente en materia de transportes, previo informe preceptivo del concejo afectado y de la administración general del Estado. En la autorización debe fijarse el plazo de validez.

2. El incumplimiento de las condiciones establecidas en la autorización correspondiente, puede dar lugar a la clausura temporal de la instalación hasta que se cumplan los requisitos exigidos o, si procede, a la revocación de la autorización.

Artículo 120.—*Registro de helipuertos.*

1. La Consejería competente en materia de transportes debe disponer de un registro de helipuertos permanentes del Principado de Asturias, en el que debe figurar la información técnica aeronáutica correspondiente a cada una de las instalaciones existentes.

2. La Consejería competente en materia de transportes debe disponer de una relación de los helipuertos eventuales que en cada momento tengan vigente su autorización.

3. Las inscripciones que figuren en el Registro de Helipuertos deben comunicarse a la autoridad aeronáutica estatal.

4. Las autorizaciones, sus modificaciones y otras incidencias que puedan surgir en relación con los helipuertos autorizados deben ser comunicadas a los concejos afectados, a los correspondientes efectos legales.

CAPÍTULO III

AERÓDROMOS

Artículo 121.—*Objeto.*

El objeto del presente capítulo es establecer una regulación de los aeródromos situados en el Principado de Asturias y definir los instrumentos adecuados para promover el establecimiento de nuevos aeródromos.

Se entiende por aeródromo la superficie de límites definidos, con inclusión, en su caso, de edificios e instalaciones apta normalmente para la salida y llegada de aeronaves.

Artículo 122.—*Ámbito de aplicación.*

1. El presente Capítulo es de aplicación a los aeródromos situados en el territorio del Principado de Asturias que no sean de interés general del Estado, sin perjuicio de las competencias que correspondan a la Administración General del Estado.

2. En el caso de aeropuertos de interés general del Estado, el Principado de Asturias participará en los Comités de Coordinación Aeroportuaria o por cualquier cauce a su alcance en la defensa de la adecuada calidad de los servicios aeroportuarios, proponiendo aquellas actuaciones que considere necesarias para impulsar su desarrollo, canalizando las actuaciones relacionadas con la promoción del transporte aéreo y promoviendo las acciones necesarias para mejorar la conectividad aérea mediante el establecimiento y promoción de nuevas rutas aéreas. El Principado de Asturias deberá velar por la existencia de una adecuada oferta de transporte público intermodal a aquellos aeropuertos y desde ellos a las principales ciudades de Asturias.

Artículo 123.—*Clasificación.*

1. Los aeródromos, tanto los de titularidad pública como privada, se clasifican, según el régimen de utilización que tengan, en instalaciones de uso público y de uso restringido y en permanentes y eventuales.

2. Se entiende por aeródromos de uso público, los aeródromos civiles en los que se pueden realizar operaciones de transporte comercial, de pasajeros, mercancías y correo, incluidos aerotaxis. Los aeródromos de uso público deberán figurar como tal en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) del Servicio de Información Aeronáutica.

El resto de los aeródromos se consideran aeródromos de uso restringido.

3. Se considera aeródromo eventual, la superficie apta para el uso de aeronaves que, a juicio del operador, reúne las condiciones mínimas para las operaciones, y cuya utilización, salvo que se refieran a situaciones de emergencias sobrevenidas, no exceda de cuarenta operaciones anuales, sin sobrepasar las quince al mes.

Cód. 2018-12023

Artículo 124.—*Autorización administrativa para el establecimiento y modificación de aeródromos.*

1. El establecimiento, las ampliaciones y modificaciones sustanciales de aeródromos, de titularidad tanto pública como privada y de uso tanto público como restringido requiere la autorización correspondiente.

2. El proyecto deberá incluir la documentación requerida por la administración general del Estado para la emisión de los informes preceptivos y vinculantes establecidos en la normativa que regula la instalación de infraestructuras aeronáuticas.

3. Corresponde al Consejo de Gobierno del Principado de Asturias la aprobación definitiva de los proyectos que suponen la construcción de nuevos aeródromos, así como la de los proyectos de ampliación o modificación relevante de los existentes, a propuesta de la Consejería competente en materia de transportes.

Artículo 125.—*Registro de aeródromos.*

1. La Consejería competente en materia de transportes debe disponer de un registro de aeródromos del Principado de Asturias, en el que debe figurar la información técnica aeronáutica correspondiente a cada una de las instalaciones existentes.

2. Las inscripciones que figuren en el Registro de Aeródromos deben comunicarse a la autoridad aeronáutica estatal.

3. Las autorizaciones, sus modificaciones y otras incidencias que puedan surgir en relación con los aeródromos autorizados deben ser comunicadas a los concejos afectados, a los correspondientes efectos legales.

CAPÍTULO IV
EL TRANSPORTE MARÍTIMO

Artículo 126.—*Objeto.*

Es objeto del presente capítulo establecer una regulación sobre el transporte que se desarrolle por mar, ría o estuario exclusivamente entre puertos o enclaves del litoral del Principado de Asturias.

Artículo 127.—*Ámbito de aplicación.*

1. Entran dentro del ámbito de aplicación de este capítulo los transportes marítimos que no sean de interés general del Estado, exclusivamente entre puertos o instalaciones marítimas del Principado de Asturias sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales, sin perjuicio de las competencias que correspondan a la Administración General del Estado, en especial en lo relativo a la navegación y seguridad marítima.

2. La presente Ley se aplica a la actividad de transporte marítimo de pasajeros y mercancías en embarcaciones debidamente registradas a cambio de una remuneración, con independencia de la finalidad que tenga y del carácter directo o indirecto de la contraprestación económica.

3. Queda fuera de su ámbito el transporte marítimo con fines de recreo sin recibir contraprestación económica.

Artículo 128.—*Clasificación en cuanto al régimen de uso.*

Los transportes objeto de la presente Ley, de acuerdo a las condiciones de prestación, se clasificarán en líneas regulares y líneas no regulares u ocasionales:

a) Las líneas regulares son las que están sujetas a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y demás condiciones de transporte previamente establecidas y que se prestan con periodicidad predeterminada.

b) Las líneas no regulares u ocasionales son todas las que no puedan considerarse como regulares.

Artículo 129.—*Clasificación en cuanto a su finalidad.*

Los servicios de transporte objeto de la presente Ley, según su finalidad, se clasificarán en transportes de pasajeros y transportes turísticos:

a) Transportes de pasajeros son los destinados principalmente al transporte de personas y, en su caso, sus equipajes.

b) Transportes turísticos son los cruceros turísticos, el desplazamiento a parajes para realizar prácticas deportivas, así como, en general, cualquier actividad comercial que suponga el traslado de personas en embarcaciones.

Artículo 130.—*Comunicación previa.*

1. Cualquiera de los servicios de transporte descritos en los artículos anteriores precisa de una comunicación previa a su ejercicio, sin perjuicio de las restantes licencias, permisos y autorizaciones que sean necesarias.

A dicha comunicación se deberá adjuntar la siguiente documentación:

a) Acreditación de que la embarcación o embarcaciones que se destinan al transporte cumplen los requisitos exigidos por la normativa vigente para poder navegar y los requerimientos técnicos y de seguridad en función de las características del transporte a realizar.

b) Acreditación de que se dispone de los seguros de responsabilidad civil por daños a terceros con ocasión del transporte exigidos por la legislación vigente.

Cód. 2018-12023

c) Acreditación de cualquier otro requisito referente al buque, a su tripulación o a la actividad de transporte que se pretende desarrollar que sea legalmente exigible.

d) Horarios y cuadros de precios previstos.

2. La acreditación de los requisitos para ejercer la actividad podrá realizarse también mediante las oportunas certificaciones de las Administraciones o empresas competentes, o por una declaración responsable.

3. En el caso de que la Consejería competente en materia de transporte constate que la comunicación previa no incorpora adecuadamente todos los documentos referidos en el punto 2 de este artículo, dictará resolución motivada ordenando la inmediata paralización del servicio o la prohibición de su inicio hasta tanto sea corregida la omisión, sin perjuicio de las sanciones administrativas a que hubiere lugar.

4. La modificación de cualquiera de las condiciones de prestación de los servicios de transporte marítimo y el cese de la actividad debe ser solicitada a la Consejería competente en materia de transporte para su autorización.

5. El cese de la actividad, cuando se produzca a instancia de la Administración Pública competente, se acordará mediante resolución de quien sea titular de la Consejería competente en materia de transportes, tras la tramitación del procedimiento en el que se dé audiencia al transportista afectado.

Artículo 131.—*Registro de servicios de transporte marítimo.*

1. La Consejería competente en materia de transportes debe disponer de un registro de servicios de transporte marítimo del Principado de Asturias, en el que debe figurar la información correspondiente a cada una de las líneas e instalaciones existentes.

2. Las autorizaciones, sus modificaciones y otras incidencias que puedan surgir en relación con los servicios de transporte autorizados deben ser comunicadas a los concejos afectados, a los correspondientes efectos legales.

TÍTULO X

LA MOVILIDAD CICLISTA Y PEATONAL

CAPÍTULO I

LA MOVILIDAD CICLISTA

Artículo 132.—*Oficina de la bicicleta y movilidad activa.*

La Oficina de la Bicicleta y Movilidad Activa, que se integra en el Consorcio de Transporte de Asturias, tiene como objetivos incrementar la cuota modal de la bicicleta en el Principado de Asturias y facilitar una actuación estratégica unitaria por parte de todos los agentes implicados en este proceso.

Artículo 133.—*Protocolos de convivencia.*

En aquellas carreteras que discurran íntegramente dentro del territorio del Principado de Asturias y que no sean de titularidad estatal, en las que se acredite una importante afluencia de ciclistas y existan alternativas para realizar desplazamientos similares por otras vías, se establecerán los elementos y las señalizaciones que deben formar parte de los protocolos de convivencia entre los diferentes tipos de usuarios de las vías. Reglamentariamente se fijarán dichos protocolos de convivencia y los elementos y señalizaciones de los mismos.

Artículo 134.—*Paneles informativos e iluminación de túneles.*

1. En aquellas carreteras a las que se refieren los artículos anteriores en las que se acredite una importante afluencia de ciclistas se instalarán paneles informativos verticales donde se alerte de dicha circunstancia y se recuerden las normas y precauciones básicas a adoptar por parte de sus diferentes usuarios.

2. Reglamentariamente se indicarán los túneles de las carreteras con presencia habitual de ciclistas que podrán tener iluminación al menos en horario diurno.

Artículo 135.—*Vías específicas para ciclistas.*

El Principado de Asturias en colaboración con los concejos impulsará la construcción de vías específicas para ciclistas, especialmente de carriles bici de características homologadas e itinerarios en bicicleta de acceso a los centros escolares. Ambos deberán ser adecuadamente señalizados para evitar la invasión de los mismos por parte de otros usuarios de las vías públicas.

Artículo 136.—*Estacionamiento de bicicletas.*

1. Los edificios de uso residencial de nueva construcción deberán contemplar emplazamientos específicos, seguros y resguardados, para un número de bicicletas al menos igual al doble del número de viviendas, en una ubicación que permita el acceso cómodo y fácil desde la red viaria, de acuerdo con lo que reglamentariamente se especifique.

2. Los edificios destinados a servicios públicos se dotarán de suficientes estacionamientos para bicicletas de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca. Las correspondientes ordenanzas municipales, a falta de plan de movilidad o de previsión en el planeamiento urbanístico de desarrollo, podrán extender esta obligación a otros servicios y a los centros de trabajo.

3. Los centros escolares y universitarios, así como los centros hospitalarios, deportivos, culturales, comerciales y de ocio, y otros puntos generadores de demandas importantes de movilidad, adoptarán las medidas necesarias para im-

Cód. 2018-12023

pulsar el uso de la bicicleta, tanto mediante el desarrollo de accesos y estacionamientos adecuados, como mediante las acciones internas formativas y difusoras que resulten convenientes.

4. Los nuevos estacionamientos de vehículos a motor contarán con un espacio reservado a bicicletas de, al menos, un 10% del total de plazas. Si se trata de estacionamientos sometidos a tarifa, las plazas se ubicarán lo más inmediato posible a los puntos de control, y la tarifa aplicable será proporcional a la del resto de vehículos.

5. Las estaciones de trenes y de autobuses de nueva construcción contemplarán emplazamientos específicos para bicicletas en número suficiente a su demanda potencial.

CAPÍTULO II

LA MOVILIDAD PEATONAL

Artículo 137.—*Fomento de los desplazamientos peatonales.*

1. Los planes urbanísticos y los proyectos de urbanización o de otro tipo destinados a acondicionar el espacio urbano, tenderán a reforzar el papel de las calles, plazas, avenidas y demás elementos semejantes como espacios clave de la vida urbana, promoviendo el calmado del tráfico y compaginando la atención preferente para peatones, con una adecuada armonización con el resto de modos de transporte.

2. Los planes de ordenación e instrumentos de planificación de competencia municipal, deberán diseñar itinerarios que permitan la realización de trayectos a pie en condiciones de seguridad y comodidad para conformar una red que recorra la ciudad y conecte los centros escolares y culturales, las zonas comerciales y de ocio, los jardines, los centros históricos y los servicios públicos de especial concurrencia e importancia.

TÍTULO XI

RÉGIMEN SANCIONADOR Y DE CONTROL

CAPÍTULO I

RÉGIMEN SANCIONADOR Y DE CONTROL EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA Y FERROCARRIL

Artículo 138.—*Régimen sancionador en el transporte por carretera y ferrocarril.*

1. El régimen sancionador aplicable a los transportes y actividades regulados en los Títulos II a IV y VI a X de esta Ley será el establecido en la legislación estatal para los transportes y actividades de igual naturaleza de su competencia.

2. El régimen sancionador aplicable al transporte público regular de viajeros de uso general urbano y al transporte público discrecional de viajeros en turismos urbano será, respectivamente, el previsto en la legislación estatal para el transporte público regular de viajeros de uso general interurbano y el previsto en la legislación estatal para el transporte público discrecional de viajeros en turismos interurbano.

Artículo 139.—*Procedimiento sancionador.*

Se aplicarán a los transportes y actividades a los que se refiere este Capítulo las especialidades del procedimiento sancionador previstas en la legislación del Principado de Asturias.

Artículo 140.—*Órganos competentes.*

1. La imposición de sanciones por infracciones leves corresponderá al titular de la Dirección General competente en materia de transportes.

2. La imposición de sanciones por infracciones graves o muy graves corresponderá al titular de la Consejería competente en materia de transportes.

3. En los supuestos de que se trate de una competencia municipal, la iniciación y tramitación del procedimiento sancionador, así como la imposición de sanciones corresponderá a los órganos municipales competentes conforme a la legislación sobre régimen local.

Artículo 141.—*Servicios de inspección ferroviaria.*

1. La inspección de los servicios ferroviarios del Principado de Asturias que se presten sobre las infraestructuras ferroviarias de su titularidad y de las entidades que prestan servicios o administran infraestructuras ferroviarias del Principado de Asturias, corresponde a la Consejería competente en materia de transportes.

2. La inspección se llevará a cabo por los Servicios de Inspección regulados en el artículo 29 de esta Ley, aplicándose, con carácter supletorio, la normativa ferroviaria estatal.

Artículo 142.—*Documentos de control.*

1. Durante la realización de los transportes o actividades regulados en los Títulos II a VIII de esta Ley que discurran o se realicen íntegramente dentro del territorio del Principado de Asturias, la Consejería competente en materia de transportes podrá imponer la exigencia de llevar a bordo del vehículo o disponer en los locales, debidamente cumplimentados, unos documentos de control administrativo determinados.

2. En tanto que no sean aprobados dichos documentos de control administrativo por la Consejería competente, serán exigibles en dichos transportes o actividades los documentos de control administrativo establecidos en la normativa estatal para los transportes o actividades de su competencia.

Cód. 2018-12023

CAPÍTULO II

RÉGIMEN SANCIONADOR EN OTROS MODOS DE TRANSPORTE

Artículo 143.—*Régimen sancionador en otros modos de transporte.*

Sin menoscabo de las competencias del Estado en esta materia, el régimen sancionador aplicable a los transportes y actividades regulados en el Título IX de esta Ley será el establecido en el presente capítulo.

Artículo 144.—*Responsables.*

La responsabilidad administrativa derivada de las infracciones tipificadas en el presente capítulo corresponderá a las personas físicas o jurídicas que realicen las actividades a que se refiere la presente Ley o que sean afectadas por su contenido.

Artículo 145.—*Clasificación de las infracciones.*

1. Constituyen infracciones administrativas las acciones u omisiones de los distintos sujetos responsables tipificadas y sancionadas en el presente capítulo.

2. Las infracciones administrativas previstas en este capítulo se clasifican en muy graves, graves y leves.

Artículo 146.—*Infracciones en los transportes por cable.*

1. Son infracciones muy graves:

a) Prestar el transporte sin disponer del título habilitante preceptivo.

b) Prestar el transporte en condiciones que puedan afectar la seguridad de las personas, en la medida en que comporten un peligro grave y directo, y, especialmente:

1.º Prestar el servicio incumpliendo las condiciones de seguridad que establezcan el título habilitante, el reglamento de explotación u otras normas técnicas aplicables relativas a la revisión y el mantenimiento de la instalación.

2.º Transportar a más personas de las autorizadas.

3.º No llevar a cabo en la instalación las mejoras o las modificaciones ordenadas por la Administración para garantizar la seguridad de las personas.

c) No mantener vigentes los seguros obligatorios prescritos por las disposiciones aplicables.

d) La negativa u obstrucción a la actuación de los Servicios de Inspección que imposibiliten total o parcialmente el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a sus instrucciones o requerimientos.

e) La comisión de alguna de las infracciones tipificadas como graves cuando el responsable hubiese sido sancionado mediante resolución firme en vía administrativa por la comisión de dos o más infracciones graves o muy graves en los tres años anteriores.

2. Son infracciones graves:

a) No cumplir las condiciones esenciales del título habilitante, salvo que haya de calificarse como infracción muy grave, considerando esenciales las condiciones que configuran la naturaleza del servicio y el mantenimiento de los requisitos exigidos para autorizarlo, así como las que consten expresamente como tales en el título habilitante.

b) No haber efectuado las revisiones obligatorias, salvo que, de acuerdo con lo que establece el apartado 1 de este artículo, haya de calificarse como infracción muy grave.

c) El incumplimiento del régimen tarifario.

d) Construir instalaciones, o modificarlas, sin la aprobación del proyecto correspondiente.

e) No cumplir la obligación de comunicar a la Consejería competente en materia de transportes las averías o los incidentes en la instalación o los daños causados a los usuarios o a terceras personas.

f) El abandono de la explotación o paralización de los servicios sin causa justificada, sin autorización de la Administración.

g) No tener a disposición de los usuarios de la instalación los libros u hojas de reclamaciones, o no comunicar a la Administración las reclamaciones o las quejas efectuadas.

h) La obstrucción que dificulte gravemente la actuación de los Servicios de Inspección cuando no concurra alguno de los supuestos que, conforme a lo señalado en el apartado 1 de este artículo, implicarían que se reputase infracción muy grave.

i) El falseamiento de cualquier documento contable o de control obligatorio, o de los datos obrantes en el mismo.

j) Realizar cualquier actuación que pueda comportar un peligro grave para la seguridad de los usuarios o de las instalaciones.

k) La comisión de alguna de las infracciones tipificadas como leves cuando el responsable hubiese sido sancionado mediante resolución firme en vía administrativa por la comisión de dos o más infracciones leves en los tres años anteriores.

l) Cualquiera de las infracciones previstas en el apartado 1 de este artículo, cuando por su naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como muy grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.

Cód. 2018-12023

3. Son infracciones leves:

a) No tener en un lugar visible de la instalación el rótulo identificativo de la misma.

b) No tener a disposición de los usuarios las normas de utilización de la instalación o en lugar visible el cartel anunciador de la existencia del libro o de las hojas de reclamaciones, así como carecer de dicho libro u hojas de reclamaciones.

c) No tener al corriente los documentos contables o de control obligatorios.

d) No mantener las instalaciones en las condiciones necesarias de limpieza y conservación para garantizar la prestación correcta del servicio de transporte, salvo que, en cuanto que resulte afectada la seguridad de las personas, haya de calificarse como infracción grave o muy grave.

e) El trato desconsiderado con los usuarios.

f) Cualquiera de las infracciones previstas en el apartado 2 de este artículo, cuando, por su naturaleza, ocasión o circunstancias, no deba ser calificada como grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.

g) El incumplimiento por los usuarios de las obligaciones que les correspondan, en concreto:

1.º No ir provisto de título de transporte suficiente para la utilización del transporte debidamente validado, en su caso, no conservarlo durante su utilización o negarse a exhibirlo al personal de los servicios de inspección del transporte o de la empresa explotadora.

2.º No respetar las normas de uso de la instalación o no atender las indicaciones sobre utilización del servicio y seguridad del personal de la empresa explotadora, en particular acceder al vehículo o abandonarlo fuera de las paradas establecidas o cuando esté en movimiento.

3.º Realizar acciones que pongan en peligro las instalaciones o al resto de los usuarios, en particular obstaculizar o forzar los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de los vehículos, así como usar indebidamente los mecanismos de parada de emergencia.

Artículo 147.—*Infracciones en los helipuertos.*

1. Son infracciones muy graves:

a) El establecimiento de helipuertos permanentes o eventuales sin la preceptiva autorización.

b) El incumplimiento de las condiciones que se establezcan en las autorizaciones destinadas a garantizar la seguridad de la instalación.

c) El incumplimiento de las condiciones que se establecen en la autorización destinadas a garantizar la preservación del medio ambiente, siempre que no estén ya tipificadas como infracción administrativa en otras normas.

d) La negativa u obstrucción a la actuación de los Servicios de Inspección que imposibiliten total o parcialmente el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a sus instrucciones o requerimientos.

e) La comisión de alguna de las infracciones tipificadas como graves cuando el responsable hubiese sido sancionado mediante resolución firme en vía administrativa por la comisión de dos o más infracciones graves o muy graves en los tres años anteriores.

2. Son infracciones graves:

a) La realización de modificaciones en las instalaciones permanentes sin la preceptiva autorización.

b) El cierre de las instalaciones sin previa comunicación.

c) El incumplimiento de otras condiciones determinadas en la autorización, diferentes de las señaladas en las letras b) y c) del apartado 1 de este artículo.

d) El cambio de titularidad de la instalación sin la preceptiva autorización.

e) El estado de conservación inadecuado de las instalaciones autorizadas si afecta a su correcto funcionamiento.

f) La obstrucción que dificulte gravemente la actuación de los Servicios de Inspección cuando no concurra alguno de los supuestos que, conforme a lo señalado en el apartado 1 de este artículo, implicarían que se reputase infracción muy grave.

g) No tener a disposición de los usuarios de la instalación los libros u hojas de reclamaciones, o no comunicar a la Administración las reclamaciones o las quejas efectuadas, en la forma y el plazo que se establezcan en el título habilitante.

h) La comisión de alguna de las infracciones tipificadas como leves cuando el responsable hubiese sido sancionado mediante resolución firme en vía administrativa por la comisión de dos o más infracciones leves en los tres años anteriores.

i) Cualquiera de las infracciones previstas en el apartado 1 de este artículo, cuando por su naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como muy grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.

3. Son infracciones leves:

a) La modificación del régimen de utilización de los helipuertos permanentes sin previa comunicación.

b) La falta de conservación de las instalaciones autorizadas, si no afecta a su correcto funcionamiento.

c) El trato desconsiderado con los usuarios.

Cód. 2018-12023

d) Cualquiera de las infracciones previstas en el apartado 2 de este artículo, cuando por su naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.

e) El incumplimiento por los usuarios de las obligaciones que les correspondan, conforme a las reglas de utilización del servicio legal o reglamentariamente establecidas.

Artículo 148.—*Infracciones en los aeródromos.*

1. Son infracciones muy graves:

a) El establecimiento de aeródromos sin la autorización preceptiva.

b) El incumplimiento de las condiciones que se establecen en la autorización, destinadas a garantizar la seguridad de la instalación.

c) El incumplimiento de las condiciones que se establecen en la autorización, destinadas a garantizar la preservación del medio ambiente.

d) Las modificaciones en las instalaciones sin la autorización preceptiva.

e) La negativa u obstrucción a la actuación de los Servicios de Inspección que imposibiliten total o parcialmente el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a sus instrucciones o requerimientos.

f) La comisión de alguna de las infracciones tipificadas como graves cuando el responsable hubiese sido sancionado mediante resolución firme en vía administrativa por la comisión de dos o más infracciones graves o muy graves en los tres años anteriores.

2. Son infracciones graves:

a) El incumplimiento de las condiciones fijadas en la autorización, salvo que deban calificarse de muy graves con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 de este artículo.

b) El estado de conservación inadecuado de las instalaciones autorizadas si afecta a su correcto funcionamiento.

c) La obstrucción que dificulte gravemente la actuación de los Servicios de Inspección cuando no concurra alguno de los supuestos que, conforme a lo señalado en el apartado 1 de este artículo, implicarían que se reputase infracción muy grave.

d) No tener a disposición de los usuarios de la instalación los libros u hojas de reclamaciones, o no comunicar a la Administración las reclamaciones o las quejas efectuadas, en la forma y el plazo que se establezcan en el título habilitante.

e) La comisión de alguna de las infracciones tipificadas como leves cuando el responsable hubiese sido sancionado mediante resolución firme en vía administrativa por la comisión de dos o más infracciones leves en los tres años anteriores.

f) Cualquiera de las infracciones previstas en el apartado 1 de este artículo, cuando por su naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como muy grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.

3. Son infracciones leves:

a) La falta de conservación de las instalaciones autorizadas si no afecta a su correcto funcionamiento.

b) El trato desconsiderado con los usuarios.

c) Cualquiera de las infracciones previstas en el apartado 2 de este artículo, cuando por su naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.

d) El incumplimiento por los usuarios de las obligaciones que les correspondan, conforme a las reglas de utilización del servicio legal o reglamentariamente establecidas.

Artículo 149.—*Infracciones en el transporte marítimo.*

1. Son infracciones muy graves:

a) Realizar los servicios de transporte marítimo regular sin la comunicación administrativa previa exigible.

b) La negativa u obstrucción a la actuación de los Servicios de Inspección que imposibiliten total o parcialmente el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a sus instrucciones o requerimientos.

c) La comisión de alguna de las infracciones tipificadas como graves cuando el responsable hubiese sido sancionado mediante resolución firme en vía administrativa por la comisión de dos o más infracciones graves o muy graves en los tres años anteriores.

2. Son infracciones graves:

a) Incumplir las condiciones propias de las líneas de transporte regular por modificar las condiciones de regularidad, no iniciar la prestación en el plazo fijado o no comunicar en plazo el cese de la actividad

b) El incumplimiento de las condiciones de prestación de los transportes, salvo que deba calificarse de muy grave por afectar a la seguridad de las personas al conllevar peligro grave o directo, o cuando ocasione daños al medio ambiente.

c) El incumplimiento del deber de información, hacerlo de modo incorrecto o insuficiente, o falsear los datos.

Cód. 2018-12023

d) No contratar los seguros obligatorios exigibles, o hacerlo con una cobertura o por un importe insuficiente.

e) No tener a disposición de los usuarios de la instalación los libros u hojas de reclamaciones, o no comunicar a la Administración las reclamaciones o las quejas efectuadas, en la forma y el plazo que se establezcan en el título habilitante.

f) La obstrucción que dificulte gravemente la actuación de los Servicios de Inspección cuando no concurra alguno de los supuestos que, conforme a lo señalado en el apartado 1 de este artículo, implicarían que se reputase infracción muy grave.

g) La comisión de alguna de las infracciones tipificadas como leves cuando el responsable hubiese sido sancionado mediante resolución firme en vía administrativa por la comisión de dos o más infracciones leves en los tres años anteriores.

h) Cualquiera de las infracciones previstas en el apartado 1 de este artículo, cuando por su naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como muy grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.

3. Son infracciones leves:

a) Las irregularidades cometidas en la prestación de los servicios que afecten a las frecuencias y horarios y no sean calificadas como graves.

b) El trato desconsiderado con los usuarios.

c) No mantener las embarcaciones en las condiciones necesarias de limpieza y conservación para garantizar la correcta prestación del servicio de transporte.

d) No actualizar los datos contenidos en la autorización administrativa o los que acompañaron la comunicación previa.

e) Cualquiera de las infracciones previstas en el apartado 2 de este artículo, cuando por su naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.

f) El incumplimiento por los usuarios de las obligaciones que les correspondan, conforme a las reglas de utilización del servicio legal o reglamentariamente establecidas.

Artículo 150.—*Sanciones.*

1. Las sanciones por las infracciones tipificadas en los artículos anteriores se graduarán de acuerdo con la repercusión social de hecho infractor y su intencionalidad, con la naturaleza de los perjuicios causados, con especial atención a los que afecten a las condiciones de competencia o la seguridad, con la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido, y con la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora, dentro de las horquillas siguientes:

a) Las infracciones leves se sancionarán con multa de hasta 600 euros.

b) Las infracciones graves se sancionarán con multa de 601 a 30.000 euros.

c) Las infracciones muy graves se sancionarán con multa de 30.001 a 150.000 euros.

2. Cuando se trate de infracciones muy graves que afecten a la seguridad de las personas, o no se hubiera acreditado en los plazos previstos en esta Ley la realización de las inspecciones y pruebas prescritas en la normativa técnica aplicable, podrá ordenarse la paralización o clausura de las instalaciones hasta que se subsanen las deficiencias o se aporten las acreditaciones necesarias.

Estas medidas podrán adoptarse por resolución motivada con carácter cautelar al inicio del expediente sancionador, a fin de asegurar la eficacia de la resolución sancionadora final que pudiera recaer y evitar riesgos de daños en las personas.

Artículo 151.—*Competencia sancionadora.*

1. La imposición de sanciones previstas en el presente capítulo por infracciones leves corresponderá al titular de la Dirección General competente en materia de transportes.

2. La imposición de sanciones por infracciones graves o muy graves corresponderá al titular de la Consejería competente en materia de transportes.

3. En los supuestos de que se trate de una competencia municipal, la iniciación y tramitación del procedimiento sancionador, así como la imposición de sanciones corresponderá a los órganos municipales competentes conforme a la legislación sobre régimen local.

Artículo 152.—*Procedimiento sancionador.*

Serán de aplicación las especialidades del procedimiento sancionador previstas en la legislación del Principado de Asturias.

Artículo 153.—*Prescripción de las infracciones y sanciones.*

Las infracciones y sanciones previstas en este capítulo prescribirán en los plazos y condiciones establecidas en la normativa estatal de régimen jurídico común.

Disposición adicional primera. Plan de Movilidad Sostenible del Principado de Asturias

El Consejo de Gobierno, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente Ley, deberá aprobar un Plan de Movilidad Sostenible para el ámbito al que haya de extenderse el Área Metropolitana Central de Asturias.

Cód. 2018-12023

Disposición adicional segunda. Sistemas tranviarios, trenes ligeros y similares

Las referencias contenidas en el Título VIII de esta Ley relativas al ferrocarril, infraestructura, servicio y modo ferroviario se considerarán aplicables a los sistemas tranviarios, trenes ligeros y similares.

Disposición adicional tercera. Estrategia Sectorial para la implantación y desarrollo del vehículo eléctrico y las infraestructuras que le son propias

1. En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente Ley, el Gobierno del Principado de Asturias desarrollará y aprobará, en los términos previstos en los artículos 13 y 14 de esta Ley, la Estrategia Sectorial para la implantación y desarrollo del vehículo eléctrico y las infraestructuras que le son propias.

2. Dicho documento tendrá por objeto implantar y desarrollar en el Principado de Asturias la utilización de energías limpias a través de la garantía del suministro energético al parque de vehículos eléctricos o semieléctricos que utilicen las carreteras que discurran por el Principado.

3. Serán objetivos de este instrumento, entre otros:

a) Mejora de la calidad del aire en las ciudades en cuanto a óxidos de nitrógeno, las partículas finas y la contaminación acústica

b) Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero

c) Incrementar significativa y sustancialmente la eficiencia energética

d) Desarrollo y consolidación de un nuevo sector industrial innovador en torno a las necesidades periféricas del vehículo eléctrico, de la eficiencia energética y de la interconectividad

e) Generalización de las energías renovables en un sector dependiente de los combustibles fósiles, con la consiguiente reducción de la dependencia del sector de este tipo de fuentes de energía

f) Creación infraestructuras de almacenamiento y distribución de energía eléctrica, en el marco del transporte por carretera

g) Desarrollo de las redes eléctricas inteligentes

4. Para lograr estos objetivos, la Estrategia Sectorial contemplarán los siguientes contenidos mínimos:

a) Desarrollo de una red de puntos de recarga para coches eléctricos por todo el territorio del Principado de Asturias, con el apoyo en la correspondiente línea de ayudas.

b) Creación de una Mesa de trabajo específica para el desarrollo e implementación de la red de puntos de carga, con la participación de los agentes públicos y privados relacionados con la movilidad eléctrica.

c) Medidas de impulso desde el Principado de Asturias, en coordinación con los concejos que disponen de zona de Estacionamiento Regulado, y puedan aparcar gratuitamente en estas zonas sin más trámite que identificar su vehículo con la Etiqueta Cero Emisiones de la Dirección General de Tráfico.

Disposición adicional cuarta. Estrategia Sectorial para la implantación y desarrollo de los medios de transporte activos sin emisiones, y de las medidas garantes de la intermodalidad en el Principado de Asturias

1. En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente Ley, el Gobierno del Principado de Asturias desarrollará y aprobará una Estrategia Sectorial para la implantación y desarrollo de los medios de transporte activos sin emisiones, y de las medidas garantes de la intermodalidad en el Principado de Asturias.

2. Para lograr los objetivos establecidos a tales efectos en esta Ley, la Estrategia Sectorial contemplará los siguientes contenidos mínimos:

a) Diagnóstico general de la situación de estas modalidades en el Principado de Asturias, así como su fomento como medio de transporte, el uso deportivo y turístico, generando directrices generales sobre el tipo y morfología de infraestructuras necesarias, tanto urbanas como interurbanas.

b) Adopción de medidas y políticas conducentes a mejorar el conocimiento y la concienciación en torno a la movilidad a pie, en bicicleta u otras modalidades análogas, e impulsar la intermodalidad con el transporte colectivo, así como a fomentar la oferta de servicios e infraestructuras para el cicloturismo y a fomentar la implantación de la bicicleta pública.

c) Establecimiento de una programación articuladora de las medidas autonómicas de apoyo técnico y financiero para la implantación de infraestructuras necesarias para este tipo de transporte en los principales concejos de la comunidad, y con especial preponderancia en el Área Metropolitana Central.

Disposición adicional quinta. Red de transporte público con cero emisiones

1. Los vehículos pertenecientes a la red de transporte público del Principado de Asturias tenderán a ser prestados por vehículos clasificados en el registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico como cero emisiones, con un plazo para la total sustitución del parque de vehículos de:

a) Seis años para vehículos que den servicio en parques nacionales.

b) Ocho años para vehículos que den servicio en parques naturales.

c) Doce años para vehículos que den servicio en el resto del territorio.

2. Si la tecnología disponible no permitiera lograr los objetivos marcados, se primará la tecnología más eficiente medioambientalmente en términos de emisiones.

3. En aquellos casos en los que exista tecnología disponible, las nuevas licencias de taxi concedidas por los concejos se otorgarán a vehículos de cero emisiones.

Cód. 2018-12023

Disposición adicional sexta. Cambio de denominación del Consejo de Transportes Terrestres del Principado de Asturias

El Consejo de Transportes Terrestres del Principado de Asturias, regulado por el Decreto 112/2006, de 5 de octubre, cambiará su denominación por la de Consejo de la Movilidad del Principado de Asturias.

Disposición adicional séptima. Contratos de gestión de servicio público regular de viajeros por carretera de uso general cuyo itinerario no exceda de un mismo término municipal

Seguirán vigentes los contratos de gestión de servicio público regular de viajeros por carretera de uso general que hayan sido adjudicados por el Principado de Asturias, en aplicación de la normativa en su día vigente, sin que su itinerario exceda de un mismo término municipal.

Estos servicios podrán ser reclamados por el concejo por el que discurran a la finalización de la vigencia de sus contratos de gestión de servicio público. En caso contrario, continuarán siendo gestionados por el Principado de Asturias.

Disposición adicional octava. Obligación de elaborar Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada

Los equipamientos existentes que cumplan con las características fijadas en el artículo 21 de esta Ley, en sus apartados 4.c) 2.º, 3.º, 4.º, 6.º, 8.º y 9.º tendrán la obligación de elaborar y presentar ante la autoridad competente, en el plazo de 5 años, su propio Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada, incluyendo en el mismo las medidas necesarias para reducir al mínimo los costes externos del transporte asociados a dichos equipamientos.

Disposición adicional novena. Vehículos con cero emisiones

En aquellas disposiciones de la presente Ley en las que se exija para su autorización que los vehículos estén clasificados en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico como cero emisiones, sus titulares dispondrán de un plazo máximo de diez años para cumplir dicho requisito, excepto que el vehículo en cuestión vaya a desarrollar su actividad de transporte principalmente en vías que discurran por territorios que tengan la consideración de parque natural, parque nacional, en cuyo caso el plazo será de dos años. El referido plazo máximo de 10 años también podrá reducirse en aquellas áreas que sufran situaciones graves de contaminación con superación reiterada de los valores legales límite de emisiones contaminantes.

Disposición adicional décima. Dotaciones para la recarga del vehículo eléctrico

Las Administraciones Públicas y las entidades privadas concernidas por la obligación establecida en el apartado 3 del artículo 18 de esta Ley dispondrán de un plazo máximo de diez años para cumplir las previsiones contenidas en el mismo.

Disposición adicional undécima. Adaptación para el establecimiento de emplazamientos específicos para bicicletas

Las estaciones de trenes y de autobuses existentes a la entrada en vigor de esta ley dispondrán de un plazo de dos años para el establecimiento emplazamientos específicos para bicicletas en número suficiente a su demanda potencial.

Disposición derogatoria

Quedan derogadas cuantas normas de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en la presente Ley.

Disposición final primera. Modificación de la Ley 1/2002, de 11 de marzo, del Consorcio de Transportes de Asturias

Uno.—El apartado 3 del artículo 4 de la Ley 1/2002, de 11 de marzo, del Consorcio de Transportes de Asturias, queda redactado en los siguientes términos:

«3. Además de las funciones relacionadas en el apartado 2 del presente artículo, el Consorcio podrá ejercer cualesquiera otras que se le atribuyan por ley o, siempre que sea aceptado por el Consorcio, por el Consejo de Gobierno del Principado, por el órgano competente de las Administraciones consorciadas»

Dos.—Se añade un nuevo artículo 12.bis. a la Ley 1/2002, de 11 de marzo, del Consorcio de Transportes de Asturias, en los siguientes términos:

Artículo 12.bis.—*Funciones de la Oficina de Movilidad Sostenible.*

1. El Consorcio de Transportes de Asturias dispondrá de una Oficina de Movilidad Sostenible con la finalidad de facilitar información a los usuarios y promover mejoras en materia de movilidad sostenible. Las funciones de la Oficina de Movilidad Sostenible se realizarán preferentemente por procedimientos telemáticos, aprovechando las tecnologías de la información y la comunicación. La Oficina de Movilidad Sostenible del Consorcio de Transportes de Asturias procurará extender sus relaciones con otras oficinas de naturaleza similar y participar en proyectos o programas nacionales e internacionales relacionados con sus funciones.

2. La Oficina de Movilidad Sostenible del Consorcio de Transportes de Asturias desarrollará, al menos, las siguientes funciones:

a) Analizar las características de las redes de transporte público en todos los modos, y proponer actuaciones que las mejoren y que promuevan una movilidad sostenible, sobre la base del fomento del transporte público colectivo y del no motorizado, disuadiendo del uso del vehículo privado de baja ocupación especialmente en los desplazamientos diarios recurrentes.

b) Proporcionar la información, requerida por cualquier medio, relativa a los modos de transporte público de viajeros existentes en el ámbito territorial del Principado de Asturias, tanto en lo relativo a itinerarios, horarios, tiempos estimados del desplazamiento, precios de los títulos de transporte y puntos de venta de los mismos u

Cód. 2018-12023

operadores que prestan los servicios, informando sobre las distintas alternativas y señalando la más adecuada para cada usuario.

c) Llevar a cabo actuaciones de promoción del uso del transporte público.

d) Realizar actividades de formación y divulgación en materia de movilidad.»

Tres.—Se añade un nuevo artículo 12.ter. a la Ley 1/2002, de 11 de marzo, del Consorcio de Transportes de Asturias, en los siguientes términos:

«Artículo 12.ter.—*Objetivos y funciones de la Oficina de la Bicicleta y Movilidad Activa.*

1. El Consorcio de Transportes de Asturias dispondrá de una Oficina de la Bicicleta y Movilidad Activa con el objetivo de:

a) Incrementar la cuota modal de la bicicleta en la región, al objeto de que disminuya el número de desplazamientos en vehículos motorizados.

b) Facilitar una actuación estratégica unitaria por parte de todos los agentes implicados en el proceso de aumento de la cuota modal de la bicicleta en la región.

2. Son funciones de la Oficina de la Bicicleta y Movilidad Activa:

a) Promover políticas integrales para impulsar y favorecer la movilidad ciclista y garantizar que esta se desarrolle en condiciones de máxima seguridad.

b) Recibir y dar respuesta a las consultas y participación del ciudadano en materia de transporte activo.

c) Gestionar el centro de atención al ciclista y al peatón para todas aquellas cuestiones derivadas del uso de la bicicleta, de su normativa y gestión.

d) Gestionar y dinamizar la participación ciudadana en la materia.

e) Establecer canales a través de los que suministrar información al usuario y recoger sus opiniones para trasladarla a los gestores de la movilidad a niveles regional, metropolitano y urbano.

f) Informar, proponer y asesorar los proyectos y obras de infraestructuras para la movilidad ciclista (vías ciclistas, pacificación del tráfico, aparcamientos para bicicletas, etc.) y el fomento del uso intermodal de la bicicleta y los modos de transporte público.

g) Gestionar el Observatorio de Ordenanzas de Circulación de Peatones y Ciclistas.

h) Informar, proponer y asesorar en los procesos de implantación, ampliación y planificación de sistemas de uso de bicicleta pública.

i) Estudiar, promocionar y estimular la implantación de soluciones de micro-logística y transporte urbano profesional y personal sostenible con bicicletas de carga, con y sin motor, de dos y tres ruedas con remolques articulados o no.

j) Emitir informes sobre los planes de movilidad de forma previa a su aprobación.

k) Desarrollar campañas para el fomento de la intermodalidad y los modos de transporte activo.

l) Impulsar proyectos de apoyo a empresas y asociaciones para el fomento del uso de medios de transporte activo en sus respectivos ámbitos laborales.

m) Todas aquellas otras funciones que se determinen normativamente.

n) Impulsar medidas formativas acerca de las normas y buenas prácticas que deben de regir la convivencia de ciclistas y otros usuarios de las vías públicas. Entre otras desarrollarán: acciones informativas, a través de campañas destinadas a toda la población, que se apoyen en los medios de comunicación, para difundir las normas básicas de adelantamiento, señalización, preferencia en rotondas, etc.; y acciones educativas, incluyendo contenidos de seguridad vial como elemento transversal en los planes de estudio de las enseñanzas regladas y de orientación a los ciclistas acerca de cuáles son las vías interurbanas con mejores características para su uso ciclista.

ñ) Promover la creación de sistemas públicos de alquiler de bicicletas. A estos efectos, reglamentariamente se determinarán las normas reguladoras de las tarjetas o títulos que permitan su uso, favoreciendo la intercambiabilidad tanto entre ellos como con los títulos de transporte público, de cara a potenciar la intermodalidad y el acceso y dispersión de los flujos canalizados por el transporte público mediante la bicicleta.»

Cuatro.—El apartado 2 del artículo 16 de la Ley 1/2002, de 11 de marzo, del Consorcio de Transportes de Asturias, queda redactado en los siguientes términos:

«2. Con cargo a los recursos mencionados en el apartado anterior, el Consorcio atenderá los gastos de explotación y funcionamiento del mismo, así como las compensaciones a las empresas por el uso que se haga de los títulos multimodales y demás aportaciones que se establezcan en las correspondientes fórmulas de control económico. El Consejo de Administración del Consorcio velará por que la Oficina de Movilidad Sostenible del Consorcio de Transportes de Asturias y la Oficina de la Bicicleta y Movilidad Activa gocen de los recursos económicos suficientes para el adecuado cumplimiento de sus funciones.»

Cinco.—El apartado 1 del artículo 21 de la Ley 1/2002, de 11 de marzo, del Consorcio de Transportes de Asturias, queda redactado en los siguientes términos:

«1. El Consorcio de Transportes de Asturias contará para el desarrollo de sus funciones con personal propio, que tendrá una vinculación jurídica de naturaleza laboral con el Consorcio y estará sometido a la legislación aplicable en materia social. El Consejo de Administración del Consorcio velará por que la Oficina de Movilidad Sostenible del Consorcio de

Cód. 2018-12023

Transportes de Asturias y la Oficina de la Bicicleta y Movilidad Activa gocen de los medios personales suficientes para el adecuado cumplimiento de sus funciones.»

Disposición final segunda. Plazo de aprobación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenibles

En el plazo máximo de dos años a contar desde la entrada en vigor de la presente Ley, el Consejo de Gobierno del Principado de Asturias aprobará el Plan de Movilidad Sostenible del Área Metropolitana de Asturias. En el mismo plazo, contado desde la aprobación de dicho Plan, se aprobarán los planes de movilidad urbana sostenible a que se refiere el artículo 17 de la presente Ley.

Aquellos concejos que dispongan de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, con independencia de la obligación de realizarlo recogida en la presente Ley, tendrán un plazo de dos años desde la aprobación del Plan de Movilidad del Área Metropolitana de Asturias para coordinarlo en sus objetivos y actuaciones generales, bajo la supervisión y asesoramiento del Consorcio de Transportes de Asturias, coordinación que podrá realizarse durante su realización.

Disposición final tercera. Autorización para la modificación de las cuantías previstas en esta Ley

Se autoriza al Consejo de Gobierno del Principado de Asturias para que pueda modificar las cuantías previstas en esta Ley, salvo que las mismas dependan de la reglamentación de la Unión Europea.

Disposición final cuarta. Habilitación de desarrollo reglamentario

El Consejo de Gobierno, en el plazo máximo de dos años a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, aprobará las disposiciones reglamentarias necesarias para su desarrollo.

Disposición final quinta. Entrada en vigor

La presente Ley entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Boletín Oficial del Principado de Asturias*.

Por tanto, ordeno a todos los ciudadanos a quienes sea de aplicación esta Ley, coadyuven a su cumplimiento, así como a todos los Tribunales y Autoridades que la guarden y la hagan guardar.

Oviedo, veintitrés de noviembre de dos mil dieciocho.—El Presidente del Principado de Asturias, Javier Fernández Fernández.—Cód. 2018-12023.

Cód. 2018-12023