

BOLETÍN OFICIAL B O P A

BOLETÍN OFICIAL



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 70

XI LEGISLATURA

30 de abril de 2019

SUMARIO

INICIATIVA LEGISLATIVA

PROPOSICIÓN DE LEY

- 11-19/PPL-000004, Proposición de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible 4

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

- 11-19/PNLC-000034, Proposición no de ley relativa a la implantación de la asignatura de Oratoria y Debate como materia troncal en el Plan Académico Andaluz en Primaria y Bachillerato (*Solicitud de retirada y aceptación de la misma*) 41
- 11-19/PNLC-000061, Proposición no de ley relativa a la homologación y mejora de la formación del personal de tropa y marinería de las Fuerzas Armadas (*Calificación favorable y admisión a trámite*) 42
- 11-19/PNLC-000062, Proposición no de ley relativa a educación pública de calidad en Gerena (Sevilla) (*Calificación favorable y admisión a trámite*) 45

BOLETÍN OFICIAL DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 70

XI LEGISLATURA

30 de abril de 2019

- 11-19/PNLC-000063, Proposición no de ley relativa a declarar Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad la Semana Santa de Andalucía (*Calificación favorable y admisión a trámite*) 47
- 11-19/PNLC-000064, Proposición no de ley relativa a la adopción de medidas de protección y apoyo a la situación de los trabajadores y trabajadoras del Hotel Tryp Indalo (Almería) (*Calificación favorable y admisión a trámite*) 49
- 11-19/PNLC-000065, Proposición no de ley relativa a la bonificación de la matrícula de enseñanzas artísticas superiores en Andalucía (*Calificación favorable y admisión a trámite*) 51
- 11-19/PNLC-000066, Proposición no de ley relativa al apoyo a la flota andaluza de arrastre del Mediterráneo (*Calificación favorable y admisión a trámite*) 53
- 11-19/PNLC-000067, Proposición no de ley relativa a la reducción de la burocracia para el profesorado andaluz (*Calificación favorable y admisión a trámite*) 56
- 11-19/PNLC-000068, Proposición no de ley relativa a la defensa, preservación y reconocimiento de la tauromaquia (*Calificación favorable y admisión a trámite*) 57
- 11-19/PNLC-000069, Proposición no de ley relativa a medidas para promover y promocionar Andalucía como destino turístico (*Calificación favorable y admisión a trámite*) 60
- 11-19/PNLC-000070, Proposición no de ley relativa al marco legislativo estable para la Formación Profesional en Andalucía (*Calificación favorable y admisión a trámite*) 62
- 11-19/PNLC-000071, Proposición no de ley relativa a Doñana en positivo (*Calificación favorable y admisión a trámite*) 64
- 11-19/PNLC-000072, Proposición no de ley relativa a reconocer la importancia de la actividad cinegética para el mantenimiento de nuestro medio rural y la conservación de la fauna y los espacios naturales (*Calificación favorable y admisión a trámite*) 67
- 11-19/PNLC-000073, Proposición no de ley relativa a municipios turísticos de Andalucía (*Calificación favorable y admisión a trámite*) 70
- 11-19/PNLC-000074, Proposición no de ley relativa al Plan Integral de Apoyo a las Familias (*Calificación favorable y admisión a trámite*) 72
- 11-19/PNLC-000075, Proposición no de ley relativa a los juzgados de Estepona (*Calificación favorable y admisión a trámite*) 74
- 11-19/PNLC-000076, Proposición no de ley relativa a la libertad educativa de los padres (*Calificación favorable y admisión a trámite*) 76

BOLETÍN OFICIAL DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 70

XI LEGISLATURA

30 de abril de 2019

- 11-19/PNLC-000077, Proposición no de ley relativa a la revisión del artículo 45 de la Ley 1/1982, de 2 de enero, Electoral de Andalucía (*Calificación favorable y admisión a trámite*) 78
- 11-19/PNLC-000078, Proposición no de ley relativa a la conciliación laboral y familiar (*Calificación favorable y admisión a trámite*) 80
- 11-19/PNLC-000079, Proposición no de ley relativa a desarrollar políticas de apoyo a la natalidad así como a favor de la conciliación de la vida familiar y laboral (*Calificación favorable y admisión a trámite*) 82
- 11-19/PNLC-000080, Proposición no de ley relativa a la integración de las embajadas comerciales de Andalucía en la red del Estado (*Calificación favorable y admisión a trámite*) 85
- 11-19/PNLC-000081, Proposición no de ley relativa al artículo 17 del Decreto Legislativo 1/2018, de 19 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones dictadas por la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de tributos cedidos (*Calificación favorable y admisión a trámite*) 87
- 11-19/PNLC-000082, Proposición no de ley relativa a la adaptación de ciclos de Formación Profesional (*Calificación favorable y admisión a trámite*) 89

MOCIÓN CONSECUENCIA DE INTERPELACIÓN

- 11-19/M-000004, Moción relativa a política general en materia educativa (*Calificación favorable y admisión a trámite de las enmiendas formuladas por el G.P. Adelante Andalucía*) 91
- 11-19/M-000004, Moción relativa a política general en materia educativa (*Rechazada*) 95

COMPOSICIÓN Y ORGANIZACIÓN DE LA CÁMARA

COMISIONES, GRUPOS DE TRABAJO Y PONENCIAS DE ESTUDIO

- 11-19/CC-000002, Resolución del Pleno del Parlamento de Andalucía, de 4 de abril de 2019, por el que se crea la Comisión permanente no legislativa sobre políticas para la protección de la infancia en Andalucía 96

INICIATIVA LEGISLATIVA

PROPOSICIÓN DE LEY

11-19/PPL-000004, Proposición de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

Presentada por el G.P. Adelante Andalucía

Remisión al Consejo de Gobierno

Sesión de la Mesa del Parlamento de 24 de abril de 2019

Orden de publicación de 25 de abril de 2019

PRESIDENCIA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

La Mesa del Parlamento, en sesión celebrada el 24 de abril de 2019, de conformidad con lo previsto en el artículo 124.2 del Reglamento de la Cámara, ha acordado ordenar la publicación en el *Boletín Oficial del Parlamento de Andalucía* y remitir al Consejo de Gobierno, a fin de que muestre su criterio respecto a la toma en consideración, así como conformidad o no a la tramitación si implicara aumento de los créditos o disminución de los ingresos presupuestarios, la Proposición de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible (número de expediente 11-19/PPL-000004), presentada por el G.P. Adelante Andalucía.

Sevilla, 25 de abril de 2019.

P.D. El letrado mayor del Parlamento de Andalucía,
Vicente Perea Florencio.

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Adelante Andalucía (AA), conforme lo dispuesto en los artículos 123 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente

PROPOSICIÓN DE LEY ANDALUZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

ÍNDICE

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. *Objeto.*

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Artículo 3. *Principios generales de actuación de las Administraciones públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible.*

Artículo 4. *Objetivos generales en materia de movilidad sostenible.*

Artículo 5. *Protección jurisdiccional de los derechos.*

Artículo 6. *Definiciones.*

Artículo 7. *Competencias de las Administraciones públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible.*

Artículo 8. *Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística.*

TÍTULO II. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

CAPÍTULO I. La Planificación de la Movilidad Sostenible

Artículo 9. *Definición de los planes de movilidad sostenible.*

CAPÍTULO II. Planes de movilidad sostenible

Sección primera. Plan Andaluz de Movilidad Sostenible

Artículo 10. *Concepto, ámbito territorial y contenido del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.*

Artículo 11. *Formulación y aprobación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.*

Sección segunda. Los planes territoriales de movilidad sostenible

Artículo 12. *Objeto, ámbito territorial y contenido de los planes territoriales de movilidad sostenible.*

Artículo 13. *Formulación y aprobación de los planes territoriales de movilidad sostenible.*

Sección tercera. Los planes de movilidad urbana sostenible

Artículo 14. *Concepto, objeto y ámbito de aplicación.*

Artículo 15. *Formulación, aprobación y revisión de los planes de movilidad urbana sostenible.*

Sección cuarta. Planes de movilidad sostenible de los centros generadores de movilidad y otras medidas específicas

Artículo 16. *Objeto y contenido de los planes de movilidad sostenible de los centros generadores de movilidad.*

Artículo 17. *Elaboración de los planes de movilidad sostenible de los centros generadores de movilidad.*

Artículo 18. *Estudios de impacto de la movilidad generada.*

Artículo 19. *Cálculo de los costes externos y beneficios del transporte.*

Sección quinta. Registro de Planes de Movilidad Sostenible de Andalucía

Artículo 20. *Creación, contenido y funcionamiento.*

CAPÍTULO III. Evaluación y seguimiento

Artículo 21. *Instrumentos de evaluación y seguimiento.*

Artículo 22. *Evaluación legislativa.*

TÍTULO III. FOMENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

CAPÍTULO I. Gestión de la demanda de movilidad

Artículo 23. *Desplazamientos al trabajo a pie y en bicicleta.*

Artículo 24. *Fomento del transporte público colectivo sostenible.*

Artículo 25. *Vehículos de bajas emisiones y energéticamente eficientes en el transporte.*

Artículo 26. *Limitación de subvenciones y ayudas.*

Artículo 27. *Sensibilización y concienciación.*

CAPÍTULO II. Movilidad sostenible de mercancías

Artículo 28. *Áreas logísticas y de transporte de mercancías.*

TÍTULO IV. FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Artículo 29. *Fuentes de financiación.*

Artículo 30. *Ingresos tributarios.*

Artículo 31. *Fondo andaluz para municipios con áreas libres de automóviles.*

TÍTULO V. RÉGIMEN SANCIONADOR

CAPÍTULO I. Disposiciones generales

Artículo 32. *Potestad sancionadora, procedimiento y competencia.*

Artículo 33. *Responsabilidad.*

CAPÍTULO II. Infracciones

Artículo 34. *Infracciones*

Artículo 35. *Prescripción de las infracciones.*

CAPÍTULO III. Sanciones

Artículo 36. *Cuantía de las sanciones, graduación de las mismas y circunstancias agravantes y atenuantes.*

Artículo 37. *Prescripción de las sanciones.*

DISPOSICIONES ADICIONALES

Disposición adicional primera. *Información sobre rutas y horarios y adquisición de títulos de viaje de transporte público colectivo por carretera a través de Internet.*

Disposición adicional segunda. *Parque móvil de la Junta de Andalucía.*

Disposición adicional tercera. *Planes de transporte metropolitano.*

Disposición adicional cuarta. *Adaptación de la planificación.*

Disposición adicional quinta. *Modificación de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.*

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Disposición transitoria primera. *Planes reguladores de movilidad aprobados con anterioridad a esta ley.*

Disposición transitoria segunda. *Planes de transporte en empresas.*

DISPOSICIONES FINALES

Disposición final primera. *Modificación de la Ley 8/2001, de 12 de julio de Carreteras de Andalucía.*

Disposición final segunda. *Modificación de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.*

Disposición final tercera. *Desarrollo reglamentario.*

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

ANEXO. GLOSARIO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

Una definición comúnmente aceptada de movilidad se refiere a esta como el parámetro que mide la cantidad de desplazamientos que las personas o las mercancías efectúan en un determinado sistema o ámbito socioeconómico. Las políticas de movilidad son, por tanto, las orientadas a organizar los desplazamientos de personas y de mercancías en dicho ámbito, y el reto que afronta la Comunidad Autónoma de Andalucía con esta ley es que la movilidad de personas y mercancías sea sostenible en el territorio andaluz.

La Estrategia Española de Movilidad Sostenible, aprobada en 2009 por el Consejo de Ministros, efectúa un diagnóstico de la movilidad en España que pone el acento, entre otras cuestiones, en la creciente importancia de los costes externos del transporte, especialmente en las ciudades. Se alude en dicho documento a la energía consumida por el sector del transporte, siendo este uno de los principales responsables del crecimiento de las emisiones de gases con efecto invernadero. Se alude, igualmente, al deterioro de la calidad del aire, especialmente en el ámbito urbano, donde los contaminantes más preocupantes son el dióxido de nitrógeno, NO₂, y las partículas PM10 y PM2,5. Destaca también dicho documento el deterioro de la salud de la población debido al ruido producido por el tráfico, a la sedentarización producida por los nuevos hábitos sociales, y a los efectos deletéreos de la contaminación asociada al tráfico. Otro efecto del transporte es la siniestralidad y las víctimas causadas por los accidentes del tráfico urbano, siendo también significativo el tiempo perdido en atascos, además de las repercusiones económicas en el sector productivo.

Igualmente importantes son otras reflexiones que contiene el referido diagnóstico de la movilidad en España. En primer lugar, la fuerte concentración geográfica y estacional de nuestra actividad turística en las zonas costeras y el período estival que ha provocado el sobredimensionamiento de infraestructuras y generado fuertes presiones en el territorio. En segundo lugar, el incremento de la fragmentación de los hábitats naturales provocado por el aumento de la densidad de la red de infraestructuras para el transporte, que incrementa las amenazas sobre la diversidad biológica. En tercer lugar, la ocupación del espacio urbano por infraestructuras para la circulación y aparcamiento de vehículos, destacándose el alto porcentaje de

espacio urbano ocupado por el uso del automóvil y el transporte motorizado. A continuación, la disminución del carácter socializador y comunicador del espacio público. Finalmente, el diagnóstico se refiere a la pérdida de autonomía en los desplazamientos de determinados grupos sociales (infancia, mayores y personas con movilidad reducida).

En la revisión del Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea (Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transporte competitiva y sostenible, COM 2011, 144 final) se expresa que el sistema de transporte no es sostenible y se aboga por un cambio de paradigma. Para el año 2050, las emisiones de dióxido de carbono, CO₂, procedentes del transporte seguirían estando una tercera parte por encima de su nivel de 1990. Los costes de la congestión aumentarán en cerca del cincuenta por ciento en el horizonte del año 2050. El desequilibrio de accesibilidad territorial entre las zonas centrales y periféricas se remarcará. Seguirán aumentando los costes sociales de los accidentes y del ruido.

Se calcula que en toda la Unión Europea se producen cada año pérdidas económicas debidas a una movilidad insostenible equivalentes al uno por ciento del producto interior bruto comunitario. La mayor parte de esas pérdidas se produce en las ciudades y ámbitos metropolitanos, donde se concentra el setenta por ciento de la población europea y se genera el ochenta por ciento de la actividad productiva.

Los porcentajes son idénticos en Andalucía, puesto que en los municipios de las aglomeraciones urbanas de Almería, Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla reside más del setenta por ciento de la población andaluza.

Las aglomeraciones urbanas andaluzas no han sido ajenas a una tendencia global de generación de un modelo de ciudad dispersa y especializada, opuesto al tradicional de la ciudad mediterránea, donde los lugares de residencia, trabajo, servicios o abastecimiento se encuentran segregados y alejados entre sí. La creciente demanda de movilidad para desplazarse las personas y para distribuir las mercancías se ha pretendido resolver con el uso intensivo de vehículos alimentados con combustibles fósiles, la inmensa mayoría de ellos automóviles y camiones.

La preocupación por esta reorientación del modelo de ciudad ya estaba presente en la Estrategia Andaluza de Sostenibilidad del año 2004, que propugnaba desarrollar un modelo de ciudad que minimice la necesidad de desplazamientos urbanos, teniendo en cuenta la recuperación de la ciudad existente y evitando el consumo excesivo de suelo, o el diseño de estrategias integradas de transporte multimodal que mejoren su eficacia, calidad y movilidad, contribuyan a la disminución del tráfico y favorezcan la peatonalización y el uso de la bicicleta y del transporte público colectivo.

La legislación urbanística promulgada por la Comunidad Autónoma de Andalucía durante la pasada década se destina en gran medida a ordenar esta expansión urbana, volviendo al modelo de ciudad compacta y diversa, que genera proximidad, evita desplazamientos y dificulta la aparición de espacios urbanos degradados por causa de la incuria. Sin embargo, dada la complejidad y lentitud de los procesos urbanos, las nueve aglomeraciones urbanas andaluzas se encuentran aún muy alejadas de este modelo deseable y siguen generando una movilidad altamente insostenible, con una gran mayoría de desplazamientos en coche, un porcentaje significativo de desplazamientos a pie, un uso muy reducido del transporte público colectivo y casi residual de la bicicleta, con la excepción de la ciudad de Sevilla.

En cuanto a la distribución por modos del transporte de mercancías en Andalucía, la mayoría se lleva a cabo mediante camión, frente al insignificante uso del tren, que en cambio es considerado el medio más limpio y sostenible para esta movilidad. Es más, la participación del ferrocarril en el reparto modal de mercancías en Andalucía ha ido decayendo, encontrándose actualmente unas décimas por debajo del promedio estatal y muy lejos de la media europea. El resto de mercancías se transporta en Andalucía por vía marítima, con una participación residual del transporte en avión.

Una importante consecuencia de este reparto modal, tanto en el transporte de personas como de mercancías, es la siniestralidad, siendo las víctimas más afectadas las personas que marchan a pie. Además, este masivo funcionamiento de motores alimentados con combustibles fósiles provoca una importante contaminación atmosférica, principalmente de gases con efecto invernadero, óxidos de nitrógeno, monóxido de carbono, compuestos orgánicos volátiles no metálicos, dióxido de azufre y diversos tamaños de partículas, cuyos principales efectos sobre la salud son alergias, enfermedades respiratorias y cardiovasculares, y afecciones de carácter cancerígeno.

De continuar esta tendencia, resultará imposible el cumplimiento de los compromisos internacionales para la lucha contra el cambio climático y del objetivo de reducción de las emisiones de gases contaminantes establecido por el Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea. Como resultará complejo desarrollar satisfactoriamente lo dispuesto en la Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía, con respecto tanto al Programa de Mitigación de Emisiones para la Transición Energética como en el de Adaptación, a poner en marcha en el marco del Plan Andaluz de Acción por el Clima, en lo relativo a la movilidad, considerada área estratégica de actuación en el contexto de ambos programas.

A ello hay que añadir otros perjuicios ambientales, como la contaminación acústica o el elevado consumo de suelo, un recurso natural no renovable, siendo el automóvil quien más espacio consume para su desenvolvimiento, al ocupar treinta veces más superficie que un autobús.

Finalmente, hay que considerar las pérdidas económicas provocadas por el tiempo consumido debido a la congestión del tráfico, debiendo sumarse factores como las horas de trabajo perdidas al año, el gasto de combustible o el déficit de producción.

La Estrategia Europa 2020 para un crecimiento inteligente y sostenible, tiene como eje fundamental la apuesta europea de reducir el veinte por ciento de los gases con efecto invernadero, reducir el veinte por ciento del consumo energético y producir el veinte por ciento de la energía con fuentes renovables. En este contexto, la conjunción de la movilidad sostenible con una política que prioriza la rehabilitación, la regeneración y la densificación de la ciudad consolidada permite reforzar la condición de urbe en red de Andalucía, que se desplaza hacia un modelo policéntrico, más social, más cultural y más sostenible, conectando al resto del Estado, a Europa y al Magreb por medio de los corredores ferroviarios atlántico y mediterráneo.

En el ámbito laboral, el impulso de la sostenibilidad que promueve esta ley generará numerosos puestos de trabajo, tal y como señalan los diversos análisis efectuados sobre la generación de empleo en el transporte público colectivo en un marco de movilidad sostenible. Dichos estudios muestran que la apuesta decidida por la movilidad sostenible activa la generación de puestos de trabajo.

La Ley Andaluza de Movilidad Sostenible, en el momento actual, cuando se hace necesario avanzar en una nueva cultura donde la ciudadanía sea el eje central sobre el que giren las políticas públicas, persigue este objetivo de forma inequívoca, buscando paliar en la mayor medida posible los efectos negativos de la movilidad, promoviendo un transporte más ecológico, fundamentalmente, mediante la promoción del transporte público, la promoción extensiva de la movilidad no motorizada mediante el uso de la bicicleta, y el fomento de los desplazamientos peatonales, contribuyendo con ello a una mejora sustancial del medioambiente o, al menos, frenando su deterioro.

Las nuevas infraestructuras viarias deben cumplir la función de soporte a una movilidad verdaderamente sostenible orientada a satisfacer necesidades vitales de la ciudadanía, aportando una mejora sustancial a su salud, a su seguridad y a su mejor y mayor sociabilidad con la comunidad. Para ello, la ley contempla medidas correctoras de una gran incidencia, involucrando al conjunto de la sociedad y de los poderes públicos.

II

La Comunidad Autónoma de Andalucía asume en su ámbito competencial, de acuerdo con lo establecido en el artículo 64 del Estatuto de Autonomía de Andalucía (Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo), competencias de carácter exclusivo en materia de red viaria de Andalucía, integrada por ferrocarriles, carreteras y caminos, y cualquier otra vía cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz, transporte marítimo y fluvial de personas y mercancías que transcurra íntegramente dentro de las aguas de Andalucía, transportes terrestres de personas y mercancías por carretera, ferrocarril, cable o cualquier otro medio cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz, con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se desarrolle, centros de transporte, logística y distribución localizados en Andalucía, así como sobre los operadores de las actividades vinculadas a la organización del transporte, la logística y la distribución localizadas en Andalucía y, finalmente, puertos de refugio, puertos y aeropuertos deportivos y, en general, puertos, aeropuertos y helipuertos y demás infraestructuras de transporte en el territorio de Andalucía que no tengan la calificación legal de interés general del Estado.

Asimismo, Andalucía asume competencias de ejecución sobre puertos y aeropuertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa, ordenación del transporte de mercancías y personas que tengan su origen y destino dentro del territorio de la comunidad autónoma, cualquiera que sea el titular de la infraestructura y, con respecto a la red ferroviaria, la participación en la planificación y gestión de las infraestructuras de titularidad estatal situadas en Andalucía en los términos previstos en la legislación del Estado.

Las restantes competencias en materia de transportes aluden a la participación de la comunidad autónoma en los organismos de ámbito supraautonómico que ejercen funciones sobre las infraestructuras de transporte situadas en Andalucía que son de titularidad estatal, en los términos previstos en la legislación del Estado, a la emisión de informe previo sobre la calificación de interés general de un puerto, aeropuerto u otra infraestructura de transporte situada en Andalucía en cuya gestión podrá participar, o asumirla, de acuerdo con lo previsto en las leyes y al informe previo en el caso de que se trate de una infraestructura de titularidad de la comunidad autónoma, a la participación en la planificación y la programación de puertos

y aeropuertos de interés general en los términos que determine la normativa estatal, al informe previo de la Junta de Andalucía para la integración de líneas o servicios de transporte que transcurran íntegramente por Andalucía en líneas o servicios de ámbito superior y, finalmente, a la participación de la Comunidad Autónoma de Andalucía en el establecimiento de los servicios ferroviarios que garanticen la comunicación con otras comunidades autónomas o con el tránsito internacional de acuerdo con lo previsto en el título IX de dicho Estatuto de Autonomía.

Por su parte, los municipios andaluces ejercen su competencia sobre ordenación de la movilidad y accesibilidad de personas y vehículos en las vías urbanas, en los términos que expresen las leyes, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 92.2.f) del Estatuto de Autonomía para Andalucía, la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, y al artículo 9 de la Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía.

Este título competencial con que cuenta Andalucía para la elaboración y aprobación de una ley de movilidad sostenible se complementa con las previsiones del capítulo III del título III de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, que prevé expresamente la promoción de políticas de movilidad sostenible por parte de las Administraciones públicas, en sus respectivos ámbitos competenciales.

III

El título I de esta ley, «Disposiciones generales», se dedica a establecer el marco general, conceptual y político sobre el que se desarrolla el resto de la ley. Como se ha señalado anteriormente, las políticas de movilidad no son neutras, sino que tratan de conseguir ordenar o modificar los patrones de movilidad existentes en un determinado ámbito geográfico con una finalidad y de acuerdo con unos determinados principios y objetivos.

De esta manera, la ley sitúa como prioridad, en su artículo 1, la reducción del impacto ambiental que provoca la movilidad de las personas y las mercancías en Andalucía, para contribuir a la lucha contra el cambio climático, el ahorro y la eficiencia energética y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

En consonancia con las previsiones estatutarias, la ley es de aplicación a la movilidad que se produce dentro del territorio de Andalucía, con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se produzca.

El artículo 3 establece los principios generales de actuación de las Administraciones públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible, que deberán integrar la perspectiva de género. Junto a principios de carácter general, ya presentes en otras legislaciones generales o sectoriales, como los de accesibilidad, participación, seguridad, corresponsabilidad o eficiencia, se incluyen otros principios específicos de la movilidad sostenible, como la prioridad de la movilidad a pie, en bicicleta o en transporte público colectivo, la reducción de la movilidad, o la imputación de los costes de la contaminación al agente contaminante (principio de quien contamina paga).

El artículo 4 recoge los objetivos que deben perseguir las Administraciones públicas andaluzas en el ámbito de sus competencias. Como tales objetivos, se trata de resultados a conseguir y se trata en todos los casos de objetivos específicos de la movilidad sostenible.

El artículo 5 se dedica a la protección jurisdiccional de los derechos, estableciendo una acción general para que las personas afectadas puedan reclamar en vía administrativa o judicial el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la ley, particularmente la aprobación de los planes de movilidad urbana sostenible y la ejecución de las acciones contenidas en los mismos.

El título I se cierra con un artículo dedicado a la distribución competencial en materia de movilidad sostenible entre las Administraciones públicas andaluzas y otro por el que se crea el Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística como órgano colegiado de participación administrativa y social en materia de movilidad sostenible y logística, en cuyo seno se contempla además la posible creación de comisiones territoriales de participación en movilidad sostenible.

IV

El título II se inicia con un capítulo I, que define los planes de movilidad sostenible, enumera los mismos y establece la prelación entre estos y los efectos que han de producir sobre la restante planificación sectorial.

Los planes de movilidad sostenible se deben desarrollar a través de una estructura jerárquica en cuya cúspide se encuentra el Plan de Movilidad Sostenible de Andalucía, en un segundo escalón los planes territoriales de movilidad sostenible de las aglomeraciones urbanas de Almería, Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla, así como de cualquier otro ámbito que acuerde el Consejo de Gobierno, y, en un tercer escalón, los planes de movilidad urbana sostenible. Finalmente, se encuentran los planes de movilidad sostenible de los centros generadores de movilidad, que aunque se corresponden con un ámbito sectorial y no territorial, deben respetar las determinaciones de los restantes planes.

Los planes de movilidad sostenible contendrán disposiciones, directrices y recomendaciones, con distinto grado de vinculación para sus destinatarios, estableciéndose la necesidad de que las determinaciones de los planes de movilidad sostenible queden incorporadas a los instrumentos de planificación territorial y urbanística, así como a los restantes instrumentos de planificación sectorial.

El capítulo II se ocupa del contenido que deben tener los distintos planes de movilidad sostenible. A este respecto, cabe señalar una serie de cuestiones que han de figurar en todos ellos, con independencia del ámbito territorial, como son el diagnóstico de la situación de la movilidad en el respectivo ámbito y su evolución previsible, los objetivos concretos a lograr en materia de movilidad sostenible en relación con los indicadores de movilidad recogidos en el artículo 21 de esta ley, un estudio económico-financiero que contemple los instrumentos de financiación de las actuaciones contempladas en el plan, así como un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales del mismo, y, finalmente, los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión.

Además de este bloque común de contenidos, cada plan de movilidad sostenible, en función de su ámbito territorial o sectorial, deberá incorporar las determinaciones específicas que se recogen en los artículos 10, 12, 14 y 16.

Este capítulo incluye otras dos previsiones vinculadas a la planificación: el estudio de impacto de la movilidad generada y el cálculo de los costes externos del transporte. El primero habrá de realizarse cuando se tramiten planes e instrumentos urbanísticos que supongan un previsible y significativo incremento de la movilidad, presumiéndose esta circunstancia cuando se trate de modificaciones de planeamiento que supongan crecimientos urbanísticos de especial incidencia no contemplados en el plan de movilidad urbana sostenible. En cuanto al cálculo de los costes externos del transporte, hay que destacar que su resultado establecerá el umbral a partir del cual se autorizará la construcción de la infraestructura, en atención a los costes sociales y ambientales derivados de la misma.

Finaliza este capítulo con el establecimiento de un registro de carácter público en el que habrán de depositarse los diferentes planes de movilidad sostenible que se aprueben.

El capítulo III de este título está dedicado a los instrumentos de evaluación y seguimiento, por un lado, y a la evaluación legislativa, por el otro. Los instrumentos de evaluación y seguimiento son los indicadores de movilidad, que sirven para establecer objetivos en los planes de movilidad sostenible y para evaluar el cumplimiento de los mismos, y los informes de seguimiento, que elaborarán cada dos años las Administraciones públicas andaluzas y las personas responsables de cada plan de movilidad sostenible.

La evaluación legislativa, por su parte, es un instrumento que obliga al Consejo de Gobierno a elevar al Parlamento de Andalucía, cada cuatro años, un informe de evaluación del cumplimiento de los objetivos de esta ley, así como del estado de desarrollo de los diferentes planes contemplados en la misma y, en general, del impacto generado en la movilidad de Andalucía.

V

El título III de esta ley está dedicado al fomento de la movilidad sostenible, afrontándose por un lado la gestión de la demanda y, por otro lado, la movilidad sostenible de mercancías.

En este sentido, en el capítulo I, el artículo 23 alude a la garantía de accesibilidad a pie y en bicicleta en los núcleos de población y a los centros de actividad, a la adopción de medidas de carácter fiscal, que fomenten los desplazamientos a pie o en bicicleta al trabajo, y a la consideración de las bonificaciones de tiempo de trabajo que se establezcan para las personas que opten por desplazarse al puesto de trabajo a pie o en bicicleta y de las ayudas o anticipos que faciliten las entidades o personas empleadoras a los trabajadores y trabajadoras destinadas a la adquisición de bicicletas para el desplazamiento al puesto de trabajo como instrumentos de reducción de la siniestralidad laboral.

Otras medidas a destacar referentes a la gestión de la demanda son la referida a la reserva de espacio para bicicletas en los vehículos de transporte público colectivo o la obligación para los edificios residenciales de contar con aparcamientos para las bicicletas.

Para el fomento del transporte público colectivo sostenible, el artículo 24 prevé la obligatoriedad de incorporar el trazado de plataformas reservadas en aquellos casos en los que la velocidad comercial del transporte público colectivo sea inferior a la del coche, o el carácter vinculante de las determinaciones que contemplen los planes de movilidad sostenible en relación con el itinerario de plataformas reservadas.

Las restantes medidas de fomento contenidas en este capítulo I se refieren al fomento del uso, que realizarán las Administraciones públicas, de vehículos con motores eléctricos y de vehículos que reduzcan las emisiones de gases con efecto invernadero y otros contaminantes a la atmósfera, a la limitación de subvenciones a las Administraciones locales y a los particulares que incumplan sus obligaciones de elaborar y aprobar los planes de movilidad sostenible a los que estén obligados y, finalmente, a la realización de acciones de sensibilización y concienciación.

El capítulo II de este título se refiere a la movilidad sostenible de mercancías y trata en su único artículo (artículo 28) del desarrollo de áreas logísticas y de transporte de mercancías en Andalucía, que tendrán la consideración de infraestructuras del transporte, con el fin de facilitar la sostenibilidad de las actividades logísticas, el intercambio modal y el transporte y distribución de mercancías, con una perspectiva tanto autonómica como local.

VI

El título IV hace referencia a la financiación de las políticas de movilidad sostenible. Después de hacer una relación de las posibles fuentes de financiación (artículo 29), mandata a la Comunidad Autónoma de Andalucía para, en cumplimiento de su objetivo de hacer que la movilidad sea sostenible, adoptar las medidas tributarias que considere necesarias, en ejercicio de la potestad tributaria contemplada en el artículo 176 del Estatuto de Autonomía para Andalucía.

Finalmente, el artículo 30 crea el Fondo andaluz para municipios con áreas libres de coches, para fomentar la liberación de espacio público en los municipios andaluces y con el objetivo de que dicho espacio se convierta en lugar de paseo, ocio y esparcimiento de la ciudadanía; fondo cuyas normas de gestión y funcionamiento se establecerán reglamentariamente.

VII

El último título de esta ley, título V, regula el régimen sancionador en materia de movilidad sostenible en Andalucía. El título contiene las exigencias que requiere el ejercicio de la potestad sancionadora por parte de la Administración pública; esto es, las disposiciones generales sobre potestad sancionadora, procedimiento, competencia y responsabilidad, la relación de infracciones clasificadas en leves, graves y muy graves, la prescripción de las infracciones, la relación de sanciones y las reglas para su cuantificación y la prescripción de las sanciones.

VIII

La parte final de la ley se compone de cinco disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias y cinco disposiciones finales.

La disposición adicional primera establece un plazo para la efectividad de la posibilidad de adquisición a través de Internet de los títulos de viaje para cualquier desplazamiento de media o larga distancia en autobús en el territorio andaluz, contemplada en el artículo 24.4.

La disposición adicional segunda mandata a la Junta de Andalucía para que apruebe un plan de renovación de su parque móvil que contemple medidas para la sustitución progresiva de los vehículos existentes por vehículos de bajas emisiones y energéticamente eficientes.

Mediante la disposición adicional tercera se prevé la adaptación de los planes de transporte metropolitano a las previsiones de los respectivos planes de movilidad sostenible de las aglomeraciones urbanas de Andalucía. La disposición adicional cuarta, por su parte, prevé la incorporación a los planes generales de ordenación urbanística y a los restantes instrumentos de planificación sectorial de las determinaciones de los planes de movilidad sostenibles que les afecten. Finalmente, la disposición adicional quinta, modifica el anexo II de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, incorporando la planificación de ámbito autonómico y territorial, en materia de movilidad sostenible, entre las actividades de planificación con incidencia en la ordenación del territorio, englobando las anteriores referencias a planificación del transporte público y planificación de los centros de transporte de mercancías y centros de actividades logísticas del transporte.

Las disposiciones transitorias primera y segunda contemplan la pervivencia de los planes de movilidad y de los planes de transporte de empresas, que hayan sido aprobados con anterioridad a esta ley, como planes de movilidad sostenible, siempre que su contenido sea homologable a la nueva regulación, estableciéndose, en caso contrario, un plazo para su adaptación.

La disposición final primera modifica la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía, asimilando los efectos de la ejecución de actuaciones en las vías ciclistas, así como los efectos de la aprobación de estudios de vías ciclistas, a los de las carreteras.

La disposición final segunda modifica Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, sustituyendo la denominación «Consortio de transporte metropolitano» por la de «Consortio para la movilidad sostenible de la aglomeración urbana», así como las referencias a los ámbitos metropolitanos, que habrán de entenderse como ámbitos de las aglomeraciones urbanas de Andalucía.

La disposición final tercera establece el desarrollo reglamentario de la ley. Y, finalmente, la disposición final cuarta establece la entrada en vigor de la ley al día siguiente de su publicación en el *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía*.

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto.

El objeto de la presente ley es la regulación de la movilidad sostenible en Andalucía.

A los efectos de esta ley, se entiende por movilidad sostenible el conjunto de procesos y acciones orientados a que el desplazamiento de personas y mercancías que facilitan el acceso a los bienes, servicios y relaciones se realicen con el menor impacto ambiental posible, contribuyendo a la lucha contra el cambio climático, al ahorro y a la eficiencia energética, y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

La presente ley es de aplicación a la movilidad de personas y mercancías dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se produzca.

Artículo 3. *Principios generales de actuación de las Administraciones públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible.*

Las actuaciones de las Administraciones públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible integrarán la perspectiva de género y deberán ajustarse a los siguientes principios:

- a) Accesibilidad universal y diseño para todas las personas.
- b) Prioridad de la movilidad a pie, en bicicleta y en transporte público colectivo.
- c) Reducción de la movilidad, su impacto ambiental y el coste social de esta.
- d) Corresponsabilidad de todas las personas para conseguir una movilidad más sostenible.
- e) Eficiencia en el gasto en materia de movilidad.
- f) Seguridad en la movilidad.
- g) Participación ciudadana en las decisiones que afectan a la movilidad.
- h) Imputación de los costes de la contaminación al agente contaminante.

Artículo 4. *Objetivos en materia de movilidad sostenible.*

Las Administraciones públicas andaluzas, en el ámbito de sus competencias, y a través de los instrumentos y medidas establecidos en esta ley, persiguen:

- a) Combatir el cambio climático provocado por la quema de combustibles fósiles en la movilidad de las personas y las mercancías.
- b) Contribuir a la lucha contra la contaminación atmosférica y acústica, generada por el transporte motorizado.
- c) Mejorar el medioambiente urbano y rural, la salud y seguridad de la ciudadanía, y la eficiencia del modelo productivo, mediante el transporte no motorizado.

d) Incrementar los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público colectivo, así como promover los sistemas de bicicletas públicas.

e) Alcanzar una adecuada coordinación de las políticas de movilidad sostenible con las políticas energéticas, urbanísticas y de ordenación territorial.

f) Promover la participación de la ciudadanía en las decisiones que afecten a la movilidad y sensibilizar y concienciar a la sociedad en hábitos de movilidad sostenible.

g) Racionalizar las inversiones en infraestructuras y servicios de transporte adecuándolas a criterios objetivos de ahorro y eficiencia, debiendo supeditarse la inversión a su viabilidad a partir de los correspondientes indicadores de movilidad, asumiendo los costes sociales y ecológicos de la movilidad para transferir recursos desde los medios de mayor impacto ambiental negativo a los más sostenibles.

h) Incentivar la financiación de los sistemas de transporte público colectivo y el establecimiento de fórmulas de integración tarifaria.

i) Promover la ejecución de plataformas reservadas para incrementar la calidad y fluidez del transporte público colectivo.

j) Incrementar la cuota modal del ferrocarril en el transporte de mercancías, promoviendo las redes y servicios ferroviarios.

k) Desarrollar los planes de movilidad sostenible de ámbito autonómico, supramunicipal, local y específico.

l) Introducir de forma progresiva los medios telemáticos y las nuevas tecnologías de la comunicación en la información pública sobre el sistema multimodal de transporte.

m) Desarrollar una política de educación ambiental en materia de movilidad.

n) Emplear tecnologías eficientes y combustibles de bajo impacto ambiental.

o) Facilitar estilos de vida saludables y luchar contra el sedentarismo.

p) Promover medidas para la priorización de las actuaciones urbanísticas colindantes con la ciudad compacta y consolidada.

Artículo 5. Protección jurisdiccional de los derechos.

1. Las personas titulares de los derechos reconocidos en esta ley podrán exigir de las Administraciones públicas el cumplimiento de las obligaciones derivadas de los mismos, mediante el ejercicio de las acciones que procedan de acuerdo con los procedimientos que establezcan las leyes procesales del Estado.

2. Transcurrido el plazo establecido en el artículo 15 de esta ley, podrán reclamar ante la correspondiente Administración el cumplimiento del deber de aprobar el plan de movilidad urbana sostenible. Igualmente podrán promover activamente la ejecución de la programación prevista en los planes de movilidad sostenible una vez transcurridos los plazos que contemple cada plan.

Artículo 6. Definiciones.

A los efectos de lo regulado por la presente ley las definiciones de los conceptos en ella incluidos se contienen en el anexo.

Artículo 7. Competencias de las Administraciones públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible.

1. Al Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, a iniciativa de la Consejería competente en materia de movilidad, corresponde:

- a) La planificación general de la política de movilidad en Andalucía.
- b) Acordar la formulación y la aprobación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.
- c) Acordar la formulación y la aprobación de los planes territoriales de movilidad sostenible.
- d) Aprobar las normas de desarrollo de esta ley.

2. A la Consejería competente en materia de movilidad corresponde:

- a) Informar los planes de movilidad urbana sostenible.
- b) Emitir informe preceptivo y vinculante en los estudios de impacto de la movilidad generada.
- c) Valorar los informes de seguimiento de los planes de movilidad sostenible.

3. Corresponde a los municipios la ordenación, gestión, disciplina y promoción, en vías urbanas de su titularidad, de la movilidad urbana a través del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, con sujeción al Plan Andaluz de Movilidad Sostenible y, en su caso, al Plan Territorial de Movilidad Sostenible correspondiente.

4. El ejercicio de esas competencias se realizará de conformidad con los principios de coordinación, corresponsabilidad, eficacia y transparencia.

Artículo 8. Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística.

1. El Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística, como órgano colegiado de participación administrativa y social en materia de movilidad sostenible y logística, ejercerá funciones de carácter consultivo y de participación de las Administraciones públicas y de las organizaciones sociales, empresariales, ecologistas, de personas consumidoras y usuarias, de personas que se desplazan a pie y las usuarias de la bicicleta, así como de personas expertas en movilidad sostenible y logística. Asimismo, ejercerá funciones de información, investigación, estudio, propuesta, formación, documentación y divulgación en las materias que tiene atribuidas.

2. El Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística estará adscrito a la Consejería competente en materia de movilidad. Sus órganos y su composición, así como el régimen de funcionamiento, se determinan reglamentariamente, pudiendo contar con comisiones territoriales de participación.

3. El Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística informará el Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.

TÍTULO II

INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

CAPÍTULO I

La planificación de la movilidad sostenible

Artículo 9. *Definición de los planes de movilidad sostenible.*

1. Los planes de movilidad sostenible son un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento de personas y de transporte de mercancías con el menor impacto ambiental posible, contribuyendo a la lucha contra el cambio climático, al ahorro y a la eficiencia energética y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica. Estos planes que corresponden a un ámbito geográfico o sectorial, por un lado, priorizan la reducción del transporte en coche o moto en beneficio de los desplazamientos a pie, en bicicleta y en sistemas de transporte público colectivo, y, por otro lado, procuran el trasvase de mercancías al ferrocarril o a otros medios más sostenibles, particularmente cuando se trate de distribución de mercancías en entornos urbanos.

2. Se establecen los instrumentos de planificación siguientes:

a) El Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.

b) Los planes territoriales de movilidad sostenible de las aglomeraciones urbanas de Almería, Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga, Sevilla y de cualquier otro ámbito que se establezca por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.

c) Los planes de movilidad urbana sostenible.

d) Los planes de movilidad sostenible de los centros generadores de movilidad.

3. Las determinaciones de los planes de movilidad sostenible contempladas en las letras a), b) y c) del apartado anterior podrán tener el carácter de disposiciones, directrices o recomendaciones.

Las disposiciones son determinaciones de aplicación directa vinculantes para las Administraciones públicas y para los particulares.

Las directrices son determinaciones vinculantes en cuanto a sus fines. Con sujeción a ellas, los órganos competentes de las Administraciones públicas a quienes corresponda su aplicación establecerán las medidas concretas para la consecución de dichos fines.

Las recomendaciones son determinaciones de carácter indicativo dirigidas a las Administraciones públicas, que, en caso de apartarse de las mismas, deberán justificar de forma expresa la decisión adoptada y su compatibilidad con los objetivos de la movilidad sostenible.

4. Las determinaciones del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible tendrán prevalencia sobre el resto de instrumentos de planificación de la movilidad anteriormente definidos.

5. Las determinaciones de los planes territoriales de movilidad sostenible tendrán prevalencia sobre los planes urbanos de movilidad sostenible a los que afecten.

6. Los instrumentos de planificación territorial y urbanística, así como los restantes instrumentos de planificación sectorial, en el ámbito de sus competencias y bajo los principios de integración y coordinación administrativa, incorporarán las determinaciones de los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible.

7. La Consejería competente en materia de movilidad emitirá informe preceptivo, tras la aprobación inicial de los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico, sobre la adecuación de sus determinaciones a lo dispuesto en la legislación y planificación de la movilidad sostenible.

El informe se emitirá en el plazo máximo de tres meses, entendiéndose favorable si no se emite en dicho plazo.

8. En la elaboración de los planes de movilidad se garantizará la participación pública y la de los organismos, entidades, colectivos y sectores sociales vinculados a la movilidad y al transporte.

CAPÍTULO II

Planes de movilidad sostenible

SECCIÓN PRIMERA

Plan Andaluz de Movilidad Sostenible

Artículo 10. *Concepto, ámbito territorial y contenido del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.*

1. El Plan Andaluz de Movilidad Sostenible es el instrumento de referencia del que se deriva el conjunto de actuaciones previstas para alcanzar un sistema de movilidad sostenible de personas y de mercancías en Andalucía.

2. El ámbito geográfico de dicho plan es el territorio de Andalucía.

3. El Plan Andaluz de Movilidad Sostenible incluirá:

a) El diagnóstico de la situación de la movilidad en Andalucía y su evolución previsible.

b) Los objetivos concretos a lograr en materia de movilidad sostenible en relación con los indicadores de movilidad recogidos en el artículo 21 de esta ley.

c) El programa de servicios de transporte público colectivo y de infraestructuras viarias, ferroviarias, portuarias y aeroportuarias para el transporte de personas, que contemple las inversiones y gastos previstos por la Administración General del Estado en el correspondiente instrumento de planificación, así como las inversiones y gastos de carácter autonómico que, en su caso, se contemplen, todo ello en el marco competencial establecido en el Estatuto de Autonomía para Andalucía.

d) El programa de servicios logísticos e infraestructuras viarias, ferroviarias, portuarias y aeroportuarias para el transporte de mercancías que, en el marco de las redes transeuropeas de transporte, contemple las inversiones y gastos previstos por la Administración General del Estado en el correspondiente instrumento de planificación, así como las inversiones y gastos de carácter autonómico para el desarrollo de la red de plataformas logísticas de Andalucía, así como de terminales intermodales.

e) Las determinaciones y un código de buenas prácticas para el fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta y para la mejora del transporte público colectivo.

f) Las determinaciones y un código de buenas prácticas para el fomento de otros modos sostenibles de desplazamiento y una distribución equitativa del espacio público en consonancia con el reparto modal.

g) Las actuaciones para la integración de la educación en movilidad sostenible dentro de las enseñanzas regladas del sistema educativo.

h) Los programas sectoriales a desarrollar en coordinación con las Administraciones públicas competentes en materia de salud, de industria, de energía, de medioambiente y de turismo.

i) Las determinaciones para que la implantación de una nueva infraestructura destinada al transporte público colectivo esté basada en ratios de demanda, rentabilidad social y viabilidad económica, de acuerdo, en su caso, con lo establecido reglamentariamente.

j) Un estudio económico-financiero que contemple los instrumentos de financiación de las actuaciones contempladas en el plan, así como un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales del mismo.

k) La determinación de las modificaciones del plan que supongan una alteración sustancial del mismo.

l) Los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión.

Artículo 11. *Formulación y aprobación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.*

1. Corresponde al Consejo de Gobierno acordar la formulación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible, a propuesta de la Consejería competente en materia de movilidad.

2. Durante la tramitación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible se garantizará la participación y audiencia de la ciudadanía, así como de las Administraciones públicas afectadas.

3. La aprobación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible corresponde al Consejo de Gobierno mediante decreto.

4. Las modificaciones del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible que no supongan una alteración sustancial del mismo tendrán lugar mediante el procedimiento que al efecto establezca la Consejería competente en materia de movilidad. A tal fin, se entenderá por alteración sustancial lo que el propio plan indique.

5. El Plan Andaluz de Movilidad Sostenible tendrá vigencia indefinida y se revisará con la periodicidad que establezca el propio plan.

SECCIÓN SEGUNDA

Los planes territoriales de movilidad sostenible

Artículo 12. *Objeto, ámbito territorial y contenido de los planes territoriales de movilidad sostenible.*

1. Los planes territoriales de movilidad sostenible tienen por objeto el desarrollo territorializado del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.

2. El ámbito territorial de cada plan de movilidad sostenible de las aglomeraciones urbanas de Andalucía coincidirá con el de cada una de dichas aglomeraciones urbanas definidas en la planificación territorial. El ámbito de los demás planes territoriales de movilidad sostenible se definirá por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.

3. Los planes de movilidad sostenible de las aglomeraciones urbanas de Andalucía tendrán las siguientes determinaciones:

a) El diagnóstico de la situación de la movilidad y su evolución previsible. En particular, se identificarán los patrones de la movilidad en las relaciones entre los distintos núcleos de población de la aglomeración urbana, su reparto modal y las carencias, en su caso, de servicios de transporte público colectivo, vías ciclistas y vías peatonales.

b) Los objetivos concretos a lograr en materia de movilidad sostenible en relación con los indicadores de movilidad recogidos en el artículo 21 de esta ley.

c) Las medidas para la mejora de la movilidad sostenible en los núcleos de población de la aglomeración urbana, que deberán contemplar:

1.º Los objetivos y criterios del trazado de plataformas reservadas para transporte público colectivo en los tramos interurbanos de competencia autonómica y en los urbanos que sean declarados de interés autonómico.

2.º Los objetivos y criterios para el trazado de vías peatonales y vías ciclistas en los tramos interurbanos de competencia autonómica y en los urbanos que sean declarados de interés autonómico.

3.º Medidas de fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta.

4.º Medidas de fomento de la intermodalidad entre el transporte a pie y en bicicleta y el transporte público colectivo.

5.º Medidas de fomento de los desplazamientos en transporte público colectivo.

6.º Medidas para la dotación de infraestructuras para la distribución y suministro de combustibles de bajo impacto ambiental.

d) Establecimiento de nuevos servicios de transporte público colectivo en aquellas áreas o zonas origen o destino de gran número de desplazamientos y viajes donde exista un déficit de transporte público colectivo y un uso mayoritario del coche.

e) Medidas de asunción gradual de los costes externos del transporte.

f) Identificación de los municipios que presenten problemas de movilidad, especificando aquellos con población inferior a 20.000 habitantes que deban elaborar un plan de movilidad urbana sostenible.

g) Un estudio económico-financiero que contemple los instrumentos de financiación de las actuaciones contempladas en el plan, así como un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales del mismo.

h) La determinación de las modificaciones del plan que supongan una alteración sustancial del mismo.

i) Los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión.

j) Los centros generadores de movilidad que deban contar con un plan de movilidad sostenible, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

4. Los demás planes territoriales de movilidad sostenible tendrán las determinaciones del apartado anterior que se establezcan en el respectivo acuerdo de formulación.

Artículo 13. *Formulación y aprobación de los planes territoriales de movilidad sostenible.*

1. Corresponde al Consejo de Gobierno acordar la formulación de los planes territoriales de movilidad sostenible, a propuesta de la Consejería competente en materia de movilidad.

2. Durante la tramitación de los planes territoriales de movilidad sostenible se garantizará la participación y audiencia de la ciudadanía, así como de las Administraciones públicas afectadas.

3. La aprobación corresponde al Consejo de Gobierno mediante decreto.

4. Las modificaciones de los planes territoriales de movilidad sostenible que no supongan una alteración sustancial de los mismos tendrán lugar mediante el procedimiento que al efecto establezca la Consejería competente en materia de movilidad. A tal fin, se entenderá por alteración sustancial lo que el propio plan indique.

5. Los planes territoriales de movilidad sostenible tendrán vigencia indefinida y se revisarán con la periodicidad que establezca el propio plan.

6. El órgano de gestión de la movilidad sostenible en las aglomeraciones urbanas de Andalucía será el Consorcio para la Movilidad Sostenible de cada ámbito, en su caso.

SECCIÓN TERCERA

Los planes de movilidad urbana sostenible

Artículo 14. *Concepto, objeto y ámbito de aplicación.*

1. Los planes de movilidad urbana sostenible son el instrumento de ordenación, gestión, disciplina y promoción de la movilidad de los municipios de Andalucía. Los municipios ejercerán la competencia de planificación de la movilidad urbana con sujeción a las determinaciones del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible y al plan territorial de movilidad sostenible que les corresponda.

2. El ámbito de los planes de movilidad urbana sostenible es el municipal. No obstante, en aquellos supuestos en los que varios municipios colindantes entre sí consideren que comparten un esquema de movilidad interdependiente y que constituyen una unidad a los efectos de la definición de la política movilidad, podrán ejercer sus competencias mediante las fórmulas de colaboración y cooperación voluntarias entre municipios.

3. Cualquier municipio andaluz puede elaborar por iniciativa propia un plan de movilidad urbana sostenible, estando, no obstante, obligados los siguientes municipios:

a) Los que cuenten con una población igual o superior a 20.000 habitantes.

b) Los que, contando con una población inferior a 20.000 habitantes, presenten problemas de movilidad y así estén identificados en el plan de movilidad sostenible de su aglomeración urbana.

c) Los que presten voluntariamente servicios de transporte público urbano colectivo.

d) Aquellos que, no encontrándose en los supuestos anteriores, presenten problemas de movilidad, si así lo determinan sus órganos de gobierno y administración.

4. Los planes de movilidad urbana sostenible tendrán las siguientes determinaciones:

a) El diagnóstico de la situación de la movilidad y su evolución previsible. En particular, se identificarán los patrones de la movilidad en las relaciones entre los distintos núcleos de población del municipio, su reparto modal y las carencias, en su caso, de servicios de transporte público colectivo, vías ciclistas y vías peatonales. Igualmente se identificarán los espacios para actividades productivas o de ocio y otros espacios similares que generan una alta tasa de movilidad.

b) Los objetivos concretos a lograr en materia de movilidad sostenible en relación con los indicadores de movilidad recogidos en el artículo 21 de esta ley.

c) Las medidas para la mejora de la movilidad sostenible en los núcleos de población del municipio, que deberán contemplar:

1.º El trazado de plataformas reservadas para transporte público colectivo cuando así lo requiera la situación del tráfico.

2.º El trazado de vías peatonales y vías ciclistas.

3.º Medidas de fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta.

4.º Medidas de fomento de la intermodalidad entre el transporte a pie y en bicicleta y el transporte público colectivo.

5.º Medidas de fomento de los desplazamientos en transporte público colectivo.

6.º Medidas para la recuperación de espacio público, libre de vehículos de motor, para el uso de la ciudadanía.

7.º Mapa de las zonas de calmado de tráfico ya implantadas y a implantar en el municipio.

8.º Propuesta de itinerarios de caminos escolares a los centros de enseñanza existentes en el municipio.

9.º Regulación del aparcamiento en superficie que favorezca una menor atracción de coches a núcleos urbanos, y, en su caso, modular el destino de las reservas de aparcamientos para cualquier clase de vehículos establecidas en el artículo 17 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

d) Establecimiento de nuevos servicios de transporte público colectivo en aquellas áreas o zonas origen o destino de gran número de desplazamientos y viajes donde exista un déficit de transporte público colectivo y un uso mayoritario del coche.

e) La integración tarifaria de los modos de transporte público colectivo urbano en el ámbito del municipio, incluyendo los sistemas de bicicletas públicas, y tomando en consideración la integración tarifaria de ámbito metropolitano en su caso.

f) La planificación de infraestructuras para el transporte de las que sea competente el municipio, con su correspondiente programa de inversiones, que incluirá la previsión del coste de su gestión y mantenimiento.

g) La planificación de la distribución urbana de mercancías y la relación de las áreas en las que desarrollar microplataformas logísticas para distribución de mercancías en el entorno urbano.

h) La promoción del aparcamiento seguro de bicicletas en la vía pública, en los edificios residenciales, en las estaciones del transporte público colectivo, en los intercambiadores modales, en los centros generadores de movilidad y cualesquiera otros que, por sus características específicas, aconsejen su inclusión en los mismos.

i) Medidas de asunción gradual de los costes externos del transporte (peajes y otros cánones o gravámenes que se puedan aplicar por parte de las Administraciones públicas, autonómica o locales, y que podrán variar en función del tipo de vehículo, ocupación del mismo, grado de congestión de las infraestructuras, emisiones de gases con efecto invernadero y contaminación del aire).

j) Un estudio económico-financiero que contemple los instrumentos de financiación de las actuaciones contempladas en el plan, así como un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales del mismo.

k) Los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión.

l) Medidas de dotación de infraestructuras para la distribución y suministro de combustibles de bajo impacto ambiental.

m) Los centros generadores de movilidad que deban contar con un plan de movilidad sostenible, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

Artículo 15. *Formulación, aprobación y revisión de los planes de movilidad urbana sostenible.*

1. La aprobación inicial de los planes de movilidad urbana sostenible se llevará a cabo por acuerdo del ayuntamiento correspondiente, sometiendo este a información pública y, en su caso, a audiencia de las Administraciones públicas afectadas por plazo no inferior a un mes.

2. Tras los trámites contemplados en el apartado anterior, el ayuntamiento responsable de la tramitación solicitará informe a la Consejería competente en materia de movilidad, si bien será preceptiva nueva información pública y audiencia a las Administraciones públicas afectadas cuando las modificaciones supongan alteración sustancial del contenido del plan. A estos efectos, se entenderá por alteración sustancial lo que el propio plan indique en su aprobación inicial.

3. La Consejería competente en materia de movilidad, en el plazo de dos meses, emitirá informe vinculante sobre la adecuación del plan de movilidad urbana sostenible al Plan Andaluz de Movilidad Sostenible y, en su caso, sobre la adecuación de dicho plan de movilidad urbana sostenible al correspondiente plan territorial de movilidad sostenible.

4. Una vez obtenido informe favorable de la Consejería competente en materia de movilidad, el ayuntamiento responsable de la tramitación podrá aprobar definitivamente el plan de movilidad urbana sostenible. El plazo para la aprobación inicial de los planes de movilidad urbana sostenible de los municipios obligados a disponer de este instrumento será de dos años desde la entrada en vigor de esta ley.

5. Las modificaciones de los planes de movilidad urbana sostenible que no supongan una alteración sustancial de los mismos tendrán lugar mediante el procedimiento que al efecto establezca cada ayuntamiento. Si la modificación tiene carácter sustancial será necesario un procedimiento que contemple la participación y audiencia y el informe preceptivo y vinculante referidos en los apartados 1 al 4 de este artículo. A estos efectos, se entenderá por alteración sustancial lo que el propio plan indique.

6. Los planes de movilidad urbana sostenible tendrán vigencia indefinida y se revisarán con la periodicidad que establezca el propio plan.

SECCIÓN CUARTA

***Planes de movilidad sostenible de los centros generadores de movilidad
y otras medidas específicas***

Artículo 16. *Objeto y contenido de los planes de movilidad sostenible de los centros generadores de movilidad.*

1. Tendrá la consideración de centro generador de movilidad cualquier centro de producción o de prestación de servicios que genere o atraiga movilidad en los términos y cuantía que se establezcan reglamentariamente y se determinen en los planes correspondientes de movilidad, tanto por el acceso de personas trabajadoras o prestadoras de servicios al centro como por el acceso de personas usuarias o consumidoras. En cualquier caso, podrán considerarse centros generadores de movilidad:

- a) Los centros de trabajo en los que trabajen 200 o más personas.
- b) Los centros educativos que cuenten con más de 250 personas, entre alumnado y profesorado.
- c) Los polígonos industriales y los parques empresariales.
- d) Las grandes superficies minoristas y los centros de ocio.
- e) Los hospitales, centros de salud y establecimientos sanitarios de análoga naturaleza, que cuenten con más de 250 personas entre usuarios y personal.
- f) Los estadios, pabellones deportivos y edificaciones donde se desarrollen espectáculos públicos.

2. Los centros generadores de movilidad deberán elaborar y poner en funcionamiento planes de movilidad sostenible, que tendrán como objeto procurar la accesibilidad a dichos centros en condiciones de eficiencia, seguridad y fiabilidad, con el menor impacto ambiental y social posible.

3. Los planes de movilidad sostenible de los centros generadores de movilidad tendrán el siguiente contenido:

- a) Diagnóstico de la movilidad tanto de las personas trabajadoras del centro como de las usuarias y consumidoras, y los objetivos a alcanzar.
- b) Aparcamientos seguros para bicicletas en el centro.
- c) Información sobre las opciones de desplazamiento a pie, en bicicleta o en transporte público colectivo.
- d) Medidas vinculadas a la movilidad sostenible que puedan mejorar las condiciones de trabajo, entre ellas las bonificaciones de tiempo de trabajo para las personas que opten por desplazarse al puesto de trabajo a pie, en bicicleta o en transporte público colectivo, en el marco de la legalidad específica aplicable.
- e) Valoración de la implantación de rutas de autobús de empresa para las personas trabajadoras del centro, así como de rutas de autobús para las personas usuarias o consumidoras que acudan al mismo.
- f) Promoción del automóvil compartido y, en su caso, medidas disuasorias para el uso del aparcamiento de automóviles.
- g) Existencia de un gestor de movilidad sostenible.

4. Reglamentariamente se determinará el alcance de cada uno de los contenidos del plan de movilidad sostenible, en función del tipo de centro generador de movilidad de que se trate y de las circunstancias del entorno que se consideren.

Artículo 17. *Elaboración de los planes de movilidad sostenible de los centros generadores de movilidad.*

1. Los centros generadores de movilidad deberán elaborar su plan de movilidad sostenible en el plazo de un año a contar desde la aprobación del plan de movilidad sostenible que los identifique como tales.

2. Los ayuntamientos informarán en el plazo de dos meses sobre la adecuación del plan de movilidad sostenible de cada centro generador de movilidad al correspondiente plan urbano de movilidad sostenible. Este informe será vinculante para la obtención o en su caso renovación de las autorizaciones o licencias municipales necesarias para el desarrollo de las actividades de cada centro generador de movilidad.

Artículo 18. *Estudios de impacto de la movilidad generada.*

1. Los planes e instrumentos urbanísticos que supongan un previsible y significativo incremento de la movilidad deben acompañar un estudio de impacto de la movilidad generada. En todo caso, se considerará que existe esta obligación cuando se trate de modificaciones de planeamiento que supongan crecimientos urbanísticos de especial incidencia no contemplados en el plan de movilidad urbana sostenible.

2. Los estudios de impacto de la movilidad generada, cuyo contenido se determinará reglamentariamente, deberán:

a) Evaluar el incremento potencial de desplazamientos provocado por una nueva planificación urbanística.

b) Determinar la capacidad de absorción del sistema multimodal de transporte, incluidos los modos de transporte de bajo o nulo impacto, como los desplazamientos peatonales y ciclistas.

c) Establecer las medidas para gestionar de modo sostenible los nuevos desplazamientos generados por el desarrollo urbanístico previsto.

3. El estudio de impacto de la movilidad generada debe someterse a información pública, conjuntamente con el plan o proyecto de urbanización de que se trate, y requiere informe vinculante de la Consejería competente en materia de movilidad, que lo emitirá en un plazo de tres meses.

4. Las entidades promotoras vendrán obligadas a contribuir, como un gasto de urbanización derivado de su implantación, al incremento de los costes de las infraestructuras para la nueva movilidad generada. La cuantía de la contribución se determinará en el estudio de impacto de la movilidad generada, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

Artículo 19. *Cálculo de los costes externos y beneficios del transporte.*

Los proyectos de construcción de nuevas infraestructuras del transporte y de puesta en servicio de las mismas deberán acompañar un informe de costes externos. Reglamentariamente se establecerán las reglas para el cálculo de dichos costes y se determinará el umbral a partir del cual se considerará la construcción de la infraestructura, en atención a los costes sociales y ambientales derivados de la misma.

SECCIÓN QUINTA

Registro de Planes de Movilidad Sostenible de Andalucía

Artículo 20. *Creación, contenido y funcionamiento.*

1. Se crea el Registro de Planes de Movilidad Sostenible de Andalucía, en el que deberán inscribirse todos los planes territoriales de movilidad sostenible, los planes urbanos de movilidad sostenible y los planes de movilidad sostenible de los centros generadores de movilidad que cuenten con informe positivo de adecuación a la normativa de movilidad sostenible prevista en el artículo 17, así como las resoluciones administrativas referentes a dichos planes.

2. El Registro de Planes de Movilidad Sostenible queda adscrito a la Consejería competente en materia de movilidad, y su organización y normas de funcionamiento se desarrollarán reglamentariamente.

3. El Registro de Planes de Movilidad Sostenible de Andalucía es un registro administrativo de carácter público, pudiendo solicitarse a la Administración las oportunas certificaciones sobre su contenido.

CAPÍTULO III

Evaluación y seguimiento

Artículo 21. *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:

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

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

b) Indicadores referentes al sistema de movilidad, tales como el número de personas que disponen de acceso a una distancia igual o inferior a 300 metros de su vivienda a la red de vías peatonales, a la red de vías ciclistas, a paradas de transporte público colectivo, o a sistemas de transporte público individual; el número de kilómetros de vías peatonales, de vías ciclistas y de plataformas reservadas; el reparto modal de los desplazamientos estructurantes; el número de vehículos de transporte público colectivo urbano, interurbano y las estaciones de autobús e intercambiadores modales accesibles para personas con discapacidad; el índice de frecuencia y la calidad medida y percibida del transporte público colectivo; la velocidad comercial, la integración tarifaria y el número de plazas ofertadas en el transporte público colectivo; o la superficie destinada a actividades logísticas e intercambio modal.

c) Indicadores referentes al modelo urbano en relación con el sistema de movilidad, tales como la superficie libre del tráfico de vehículos motorizados, el reparto del viario público o el grado de congestión.

2. Informes de seguimiento, que se elaborarán cada dos años por las Administraciones públicas andaluzas, 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 seis meses, acordará, en su caso, efectuar recomendaciones. Finalizado este proceso, se remitirá el expediente al Observatorio de la Movilidad Sostenible y la Logística para su difusión.

Las Administraciones públicas y los particulares tienen la obligación de colaborar con la Administración autonómica para facilitarle el ejercicio de dicha función, poniendo a su disposición toda la información y medios necesarios para llevarla a cabo de manera satisfactoria.

Artículo 22. Evaluación legislativa.

El Consejo de Gobierno elevará al Parlamento de Andalucía, cada cuatro años, un informe de evaluación del cumplimiento de los objetivos de esta ley, así como del estado de desarrollo de los diferentes planes contemplados en la misma y, en general, del impacto generado en la movilidad de Andalucía como consecuencia de la aplicación de esta ley y su normativa de desarrollo.

TÍTULO III

FOMENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

CAPÍTULO I

Gestión de la demanda de movilidad

Artículo 23. Desplazamientos al trabajo a pie y en bicicleta.

1. Las Administraciones públicas, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 24.1, orientarán sus actuaciones en materia de infraestructuras de movilidad sostenible a garantizar la accesibilidad a pie y en bicicleta en los núcleos de población y a los centros de actividad, así como a dotar estos espacios de aparcamientos de bicicletas en número acorde a la demanda.

2. Las Administraciones públicas, para una adecuada gestión de la demanda de movilidad, podrán adoptar medidas de carácter fiscal, que fomenten los desplazamientos a pie o en bicicleta al trabajo.

3. Las bonificaciones de tiempo de trabajo para las personas que opten por desplazarse al puesto de trabajo a pie o en bicicleta y las ayudas o anticipos que faciliten las entidades o personas empleadoras a los trabajadores y trabajadoras destinadas a la adquisición de bicicletas para el desplazamiento al puesto de trabajo podrán tener la consideración de instrumentos de reducción de la siniestralidad laboral.

4. Los vehículos de transporte público colectivo en Andalucía contarán con espacio reservado para el transporte de bicicletas.

5. Las entidades y personas empleadoras fomentarán medidas de teletrabajo, jornada continua, jornada concentrada y similares, de forma que se reduzcan las necesidades de desplazamiento.

6. 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. Los restantes edificios de uso residencial deberán dotarse de emplazamientos adecuados para el aparcamiento de bicicletas, siempre que cuenten con espacio suficiente en las zonas comunes del edificio.

Los edificios destinados a servicios públicos se dotarán de suficientes estacionamientos para bicicletas.

Los restantes centros generadores de movilidad se dotarán de suficientes estacionamientos para bicicletas, en los términos que recoja su plan de movilidad.

7. Las Administraciones públicas promoverán el transporte público individual mediante sistemas de bicicletas públicas.

8. Las previsiones contenidas en los apartados 3, 4, 6 y 7 de este artículo se desarrollarán reglamentariamente.

Artículo 24. *Fomento del transporte público colectivo sostenible.*

1. Las Administraciones públicas orientarán sus actuaciones, en materia de infraestructuras de movilidad sostenible, al establecimiento de plataformas reservadas para medios de transporte público colectivo.

2. El establecimiento de plataformas reservadas será un contenido obligatorio de los planes de movilidad sostenible de las aglomeraciones urbanas de Andalucía y de los planes de movilidad urbana sostenible cuando la velocidad comercial del transporte público colectivo sea inferior a la del automóvil, en los términos que se establezca reglamentariamente.

3. Las determinaciones que contemplen los planes de movilidad sostenible en relación con el itinerario de plataformas reservadas tendrán el carácter de disposiciones, de conformidad con lo establecido en el artículo 9.3 de la presente ley.

4. Se garantizará la información sobre rutas y horarios, así como la adquisición a través de Internet de los títulos de viaje para cualquier desplazamiento de media o larga distancia en autobús en el territorio andaluz. Asimismo, se garantizará la información sobre la ubicación y disponibilidad de puntos de suministro de combustibles de bajo impacto ambiental.

Artículo 25. *Vehículos de bajas emisiones y energéticamente eficientes en el transporte.*

Las Administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, fomentarán el uso de vehículos con motores eléctricos y de vehículos que reduzcan las emisiones de gases con efecto invernadero y otros contaminantes a la atmósfera. Asimismo, las Administraciones públicas, como poderes adjudicadores, adquirirán sus vehículos siguiendo criterios de eficiencia energética y adoptarán medidas para la sustitución progresiva de la flota con dichos criterios.

Artículo 26. *Limitación de subvenciones y ayudas.*

1. La concesión de cualquier ayuda o subvención, destinada a políticas de movilidad, a las Administraciones locales que estén obligadas a disponer de un plan de movilidad urbana sostenible, se condicionará a la efectiva elaboración e implementación del plan, con la excepción de aquellas ayudas específicas destinadas a la elaboración de planes de movilidad.

2. La concesión de cualquier ayuda o subvención destinada a políticas de movilidad a las personas titulares de los centros generadores de movilidad, que estén obligados a disponer de un plan de movilidad sostenible de los centros generadores de movilidad, se condicionará a la efectiva elaboración e implementación del plan con la excepción de aquellas ayudas específicas destinadas a la elaboración de planes de movilidad.

Artículo 27. *Sensibilización y concienciación.*

1. Las Administraciones públicas promoverán la realización de campañas informativas acerca de los beneficios que reporta para la salud individual realizar los desplazamientos habituales a pie y en bicicleta.

2. Asimismo, se indicarán los beneficios que para la calidad del aire y del medioambiente y la salud de la población, en general, implican los desplazamientos a pie y en bicicleta, y el uso del transporte público colectivo.

CAPÍTULO II

Movilidad sostenible de mercancías

Artículo 28. *Áreas logísticas y de transporte de mercancías.*

1. Las Administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, impulsarán el desarrollo de áreas logísticas y de transporte de mercancías, que tendrán la consideración de infraestructuras para el transporte, con el fin de facilitar la sostenibilidad de las actividades de logística, el intercambio modal y el transporte y distribución de mercancías.

2. La Junta de Andalucía impulsará el desarrollo de una red de áreas logísticas de interés autonómico, articulada con los puertos comerciales ubicados en Andalucía y las restantes infraestructuras de transporte de carácter estatal, así como con las redes transeuropeas de transporte definidas en la normativa de la Unión Europea, dotadas de plataformas logísticas intermodales, a fin de mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte y distribución de mercancías en Andalucía.

3. Para la distribución de mercancías en el entorno urbano en los correspondientes instrumentos de planificación de la movilidad sostenible y de ordenación urbanística, se promoverá la implantación de áreas en las que ubicar microplataformas logísticas, en las que se reciba la mercancía y desde las que se realice la distribución mediante bicicletas, vehículos eléctricos o vehículos propulsados con combustibles de bajo impacto ambiental.

TÍTULO IV

FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Artículo 29. *Fuentes de financiación.*

1. La financiación de las actuaciones en materia de movilidad sostenible se efectuará con los siguientes recursos:

- a) Las aportaciones de las distintas Administraciones públicas.
- b) El Fondo andaluz para municipios con áreas libres de automóviles.
- c) La financiación proveniente de los estudios de impacto de la movilidad generada.
- d) Los procedentes de cualquier otra fuente con arreglo a lo previsto en el ordenamiento jurídico.

2. La aprobación de la financiación de las actuaciones contempladas en los planes de movilidad sostenible corresponde a la Administración pública competente para su ejecución.

Artículo 30. *Ingresos tributarios.*

1. La Comunidad Autónoma de Andalucía, con la finalidad de conseguir que las necesidades de desplazamiento de personas y mercancías se realicen con el menor impacto ambiental posible, contribuyendo a la lucha contra el cambio climático, al ahorro y a la eficiencia energética y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica, adoptará las medidas tributarias que considere necesarias, en ejercicio de la potestad tributaria contemplada en el artículo 176 del Estatuto de Autonomía para Andalucía.

2. Las Administraciones públicas andaluzas podrán establecer los recargos que contemplen las leyes para la financiación de las actuaciones de movilidad sostenible.

Artículo 31. *Fondo andaluz para municipios con áreas libres de automóviles.*

1. Se crea el Fondo andaluz para municipios con áreas libres de automóviles, para fomentar la liberación de espacio público en los municipios andaluces, con el objetivo de que dicho espacio se convierta en lugar de paseo, ocio y esparcimiento de la ciudadanía. El objeto de la financiación será la realización de obras y actuaciones para configurar espacios urbanos accesibles para todas las personas, así como, en su caso, para el acondicionamiento de espacios alternativos para el estacionamiento de vehículos motorizados.

2. El fondo, que se adscribirá y será gestionado por la Consejería competente en movilidad, se dotará de las cuantías que destine la Administración de la Junta de Andalucía para dicho fin, así como con los ingresos procedentes de cualquier otra fuente con arreglo a lo previsto en el ordenamiento jurídico, y se regulará en lo previsto en esta ley, en el Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Hacienda Pública, y en la restante normativa básica en la materia.

3. Reglamentariamente se determinarán las características mínimas que deban reunir los espacios libres de automóviles, para poder optar a la financiación del referido fondo, así como el procedimiento para la selección de proyectos y la financiación de los mismos.

TÍTULO V

RÉGIMEN SANCIONADOR

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 32. *Potestad sancionadora, procedimiento y competencia.*

1. Las Administraciones públicas ejercerán la potestad sancionadora respecto a las infracciones tipificadas en este título, previa instrucción del correspondiente procedimiento sancionador, que se tramitará y resolverá de conformidad con lo previsto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y en las demás disposiciones que sean de aplicación.

2. El ejercicio de la potestad sancionadora corresponderá a los órganos que se determinen reglamentariamente.

Artículo 33. *Responsabilidad.*

La responsabilidad administrativa por las infracciones tipificadas en esta ley corresponderá a las personas físicas o jurídicas titulares o responsables de la actividad de que se trate. Cuando se trate del incumplimiento de una obligación correspondiente a la Administración pública, se aplicará la normativa reguladora de la responsabilidad de las Administraciones públicas y de sus agentes y funcionarios.

CAPÍTULO II

Infracciones

Artículo 34. *Infracciones.*

1. Sin perjuicio de las responsabilidades que de otro orden pudieran derivarse, constituyen infracciones administrativas en materia de movilidad sostenible las acciones u omisiones tipificadas en esta ley.

2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.

3. Se considerarán infracciones leves:

a) El retraso inferior a tres meses en el cumplimiento de la obligación de elaboración de un plan de movilidad sostenible por un centro generador de movilidad.

b) El retraso inferior a tres meses en el cumplimiento de la obligación de contar con un gestor de movilidad en un centro generador de movilidad.

c) El retraso inferior a tres meses en el cumplimiento de la obligación de elaborar el informe de seguimiento del plan de movilidad sostenible de los centros generadores de movilidad.

4. Se considerarán infracciones graves:

a) El retraso igual o superior a tres meses e inferior a doce meses en el cumplimiento de la obligación de elaboración de un plan de movilidad sostenible por un centro generador de movilidad.

b) El retraso igual o superior a tres meses e inferior a doce meses en el cumplimiento de la obligación de contar con un gestor de movilidad en un centro generador de movilidad.

c) El incumplimiento de la obligación de realizar un estudio de impacto de la movilidad generada.

d) El retraso igual o superior a tres meses e inferior a doce meses en el cumplimiento de la obligación de elaborar el informe de seguimiento del plan de movilidad sostenible de los centros generadores de movilidad.

e) La negativa o resistencia a facilitar datos que sean requeridos y la obstrucción a la labor inspectora de la Administración.

f) La comisión de dos o más infracciones leves en el plazo de dos años.

5. Se considerarán infracciones muy graves:

a) El retraso igual o superior a doce meses en el cumplimiento de la obligación de elaboración de un plan de movilidad sostenible por un centro generador de movilidad.

b) El retraso igual o superior a doce meses en el cumplimiento de la obligación de contar con un gestor de movilidad en un centro generador de movilidad.

c) El retraso igual o superior a doce meses en el cumplimiento de la obligación de elaborar el informe de seguimiento del plan de movilidad sostenible de los centros generadores de movilidad.

d) Las señaladas en el apartado 4 cuando concurra malicia o intencionalidad.

e) La comisión de dos o más infracciones graves en el plazo de dos años.

Artículo 35. *Prescripción de las infracciones.*

Las infracciones tipificadas en la presente ley prescribirán, si fueran muy graves, a los tres años; las graves, a los dos años, y las leves, al año.

CAPÍTULO III

Sanciones

Artículo 36. *Cuantía de las sanciones, graduación de las mismas y circunstancias agravantes y atenuantes.*

1. Las infracciones a lo dispuesto en la presente ley serán sancionadas con multa, cuya cuantía se establecerá de acuerdo con la siguiente graduación, sin perjuicio de lo establecido en el apartado 3 de este artículo:

a) Las infracciones leves, con multa desde 1.000 hasta 10.000 euros.

b) Las infracciones graves, con multa desde 10.001 hasta 100.000 euros.

c) Las infracciones muy graves, con multa desde 100.001 hasta 300.000 euros.

2. Las cuantías señaladas en el apartado anterior para las sanciones podrán ser actualizadas mediante decreto del Consejo de Gobierno.

3. Para la graduación de las sanciones aplicables se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

a) La superficie del centro generador de movilidad.

b) El carácter lucrativo de la actividad desarrollada en el centro generador de movilidad.

c) El volumen de la plantilla de personal del centro generador de movilidad.

4. Se considerarán circunstancias agravantes:

a) La intencionalidad en la comisión de la infracción.

b) La reincidencia, considerada como la comisión de una infracción de la misma naturaleza antes del plazo establecido para la prescripción de la primera infracción, cuando así haya sido declarado por resolución firme en vía administrativa o, en su caso, judicial.

5. Se considerarán circunstancias atenuantes:

a) La ausencia de intención en la comisión de la infracción.

b) La reparación de la infracción con anterioridad a la aprobación de la resolución sancionadora.

Artículo 37. Prescripción de las sanciones.

Las sanciones impuestas por infracciones muy graves prescribirán a los tres años, las impuestas por infracciones graves a los dos años y las impuestas por faltas leves al año.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Disposición adicional primera. *Información sobre rutas y horarios y adquisición de títulos de viaje de transporte público colectivo por carretera a través de Internet.*

La información sobre rutas y horarios, así como la posibilidad de adquisición a través de Internet de los títulos de viaje para cualquier desplazamiento de media o larga distancia en autobús en el territorio andaluz, contemplada en el artículo 24.4 de esta ley, deberá ser efectiva en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la misma.

Disposición adicional segunda. *Parque móvil de la Junta de Andalucía.*

La Consejería competente en materia de regulación y coordinación del parque móvil al servicio de la Administración de la Junta de Andalucía y de sus entidades instrumentales públicas, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, aprobará un plan de renovación del parque, que contemplará medidas de sustitución progresiva de los vehículos existentes por vehículos de bajas emisiones y energéticamente eficientes.

Disposición adicional tercera. *Planes de transporte metropolitano.*

Los planes de transporte metropolitano aprobados en virtud de lo dispuesto en el título III de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, se adaptarán a las previsiones de los respectivos planes de movilidad sostenible de las aglomeraciones urbanas de Andalucía, en el plazo de seis meses desde la aprobación de estos últimos.

Disposición adicional cuarta. *Adaptación de la planificación.*

Los planes generales de ordenación urbanística y los restantes instrumentos de planificación sectorial que resulten afectados incorporarán las determinaciones correspondientes al desarrollo del Plan de Movilidad Sostenible de Andalucía y, en su caso, al plan de movilidad sostenible que les afecte en los plazos fijados por estos planes.

Disposición adicional quinta. *Modificación de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.*

Se elimina el párrafo 5 del anexo II, «Actividades de planificación», de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y se modifica el párrafo 4 de dicho anexo, en los siguientes términos:

«4. Planificación de ámbito autonómico y territorial en materia de movilidad sostenible».

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Disposición transitoria primera. *Planes reguladores de movilidad aprobados con anterioridad a esta ley.*

Los planes reguladores de movilidad, cualquiera que sea su denominación, que hayan aprobado o estén en tramitación las Administraciones públicas andaluzas con anterioridad a esta ley, tendrán la consideración de planes de movilidad sostenible, siempre que su contenido se ajuste a lo previsto en esta ley. En el caso contrario, deberán adaptarse en el plazo máximo de dos años desde la entrada en vigor de esta ley o del plan territorial de movilidad sostenible del ámbito al que pertenezcan.

Disposición transitoria segunda. *Planes de transporte en empresas.*

Los planes de transporte en empresas existentes o en tramitación a la entrada en vigor de esta ley tendrán la consideración de planes de movilidad sostenible de los centros generadores de movilidad, siempre que su contenido se ajuste a lo previsto en esta ley o en su caso en la normativa de desarrollo. En el caso

contrario, deberán adaptarse en el plazo de un año a partir de la aprobación de la normativa de desarrollo de la presente ley.

DISPOSICIONES FINALES

Disposición final primera. *Modificación de la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía.*

Se añade una disposición adicional sexta a la Ley 8/2001, de 12 de julio de Carreteras de Andalucía, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional sexta. Vías ciclistas.

1. A la ejecución de actuaciones en la vía ciclista le será de aplicación los preceptos recogidos en los artículos 38, 39, 40 y 54, a los efectos de la ejecución de las obras y la expropiación de los bienes y derechos que se vean afectados.

2. La aprobación de estudios de vías ciclistas, con contenido similar a los previstos en el artículo 25 y apartado 6 del artículo 54, implicará la declaración de utilidad pública, la necesidad de ocupación de los bienes y la adquisición de los derechos correspondientes, así como la urgencia de la ocupación, todo ello a los fines de la expropiación, de la ocupación temporal o de la imposición o modificación de servidumbre».

Disposición final segunda. *Modificación de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.*

1. Las referencias a los «Consortios de transporte metropolitanos» contenidas en Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, se sustituirán por «Consortio para la movilidad sostenible de la aglomeración urbana».

2. Las alusiones a los ámbitos metropolitanos contenidas en Ley 2/2003, de 12 de mayo, se entenderán referidas a los ámbitos de las aglomeraciones urbanas de Andalucía.

Disposición final tercera. *Desarrollo reglamentario.*

El desarrollo reglamentario de esta ley se llevará a efecto de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 112 y 119.3 del Estatuto de Autonomía para Andalucía.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

La presente ley entrará en vigor el 1 de enero de 2020.

ANEXO

Glosario

A los efectos de lo regulado por la presente ley, se definen los siguientes conceptos:

Accesibilidad universal. Es la 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 y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Presupone la estrategia de «diseño universal o diseño para todas las personas», y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse.

Aglomeración urbana. Es el ámbito territorial formado por varios municipios donde se establecen estrechas relaciones cotidianas de actividad productiva, de educación, sanidad, transporte, etc., manteniendo cada núcleo urbano su identidad y administración municipal.

Combustibles de bajo impacto ambiental. Aquellos combustibles que individualmente considerados, o mezclados con otros, generen el menor daño en el medioambiente, considerando tanto su naturaleza y obtención como el proceso de transformación para su uso en el transporte.

Consortio para la movilidad sostenible. Administración pública responsable de la planificación, coordinación y gestión de la movilidad sostenible en el ámbito territorial de una aglomeración urbana.

Contaminación acústica. Es el ruido o sonido excesivo y molesto que afecta negativamente a la salud física y mental de las personas, provocando enfermedades cardiovasculares, pérdida de oído, estrés, irritabilidad, tensión nerviosa, fatiga, insomnio y dificultades de comunicación y de relación social.

Costes externos del transporte. Es la cuantificación del daño que provoca a la sociedad el desplazamiento de personas y mercancías y que no es asumido de forma directa ni por el transportista ni por las personas usuarias. Estos daños pueden ser contaminación atmosférica, contaminación acústica, cambio climático, congestión, accidentalidad y afecciones al paisaje y a la biodiversidad.

Desplazamiento. Itinerario con origen y destino definidos, cuyo recorrido se hace a pie, en bicicleta o en otros medios de transporte, y que se puede dividir en varias etapas.

Eficiencia energética. Capacidad de obtener más movilidad con menos consumo energético. Al incrementar la eficiencia energética se disminuye la intensidad energética.

Espacio público. Lugar donde cualquier persona tiene el derecho de estar o desplazarse.

Gestor de movilidad. Persona o entidad responsable en cada centro generador de movilidad de la implantación y gestión de las medidas contenidas en el plan de movilidad sostenible.

Indicadores de movilidad. Conjunto de índices que permiten la evaluación del estado de la movilidad y del grado de sostenibilidad de la misma, así como de las políticas, actuaciones e inversiones en materia de movilidad.

Infraestructuras para la movilidad sostenible. Son las infraestructuras de cualquier naturaleza cuyo diseño y funcionalidad procuran y facilitan los desplazamientos de personas y el transporte de mercancías de forma sostenible.

Intermodalidad. Es la relación combinada entre dos o más modos de transporte en el desplazamiento de personas o de mercancías.

Integración tarifaria. Se aplica en los servicios del transporte público colectivo urbano y metropolitano para facilitar los desplazamientos con un billete único que integra los diferentes títulos de viaje, logrando un precio más asequible y un mayor uso de los medios más sostenibles.

Medio de transporte. Vehículo con el que se efectúa el desplazamiento de personas o mercancías.

Medio de transporte no motorizado. Usa exclusivamente la fuerza muscular como propulsora de su desplazamiento. A los efectos de esta ley, se consideran también medios no motorizados las bicicletas y los ciclos eléctricos de pedaleo asistido.

Microplataformas logísticas. Son plataformas logísticas para la distribución de mercancías en el ámbito urbano.

Movilidad. Es el conjunto de procesos y acciones orientados al desplazamiento de personas y mercancías que facilitan el acceso a los bienes, servicios y relaciones. La gestión de la movilidad comprende la planificación, ordenación y gestión del transporte público de viajeros, la coordinación de los servicios e infraestructuras de transporte y la planificación y promoción de los desplazamientos no motorizados.

Multimodalidad. Cualidad de un sistema de transporte que permite realizar los desplazamientos puerta a puerta sirviéndose de dos o más modos de transporte.

Obligación de servicio público. Establecimiento e imposición de la prestación de servicios de transporte público colectivo, viario, ferroviario, marítimo o aéreo, con determinación, en su caso, de las correspondientes compensaciones del déficit de explotación establecidas en el contrato de gestión del correspondiente servicio.

Plataforma logística. Nodo de la red logística en el transporte de mercancías donde se produce el trasbordo entre diferentes medios de transporte y donde se concentran actividades y funciones de intercambio modal, carga y descarga, almacenamiento, distribución, colocación de la mercancía sobre bases de madera o paletas que permiten facilitar el almacenaje y transporte, etiquetado, retractilado, además de equipamientos colectivos necesarios para el buen funcionamiento del conjunto de actividades que en ellas se desenvuelven, incluyendo servicios comunes para las personas y los vehículos.

Plataforma reservada. Infraestructura que está reservada para el uso exclusivo por un determinado medio de transporte público colectivo. En otro tipo de uso de este término, se trata de una parte de la sección transversal de una calle o carretera que, mediante los instrumentos técnicos y normativos adecuados queda, de forma permanente o temporal, reservada para el uso exclusivo de las categorías de vehículos autorizados a circular por ella.

Reparto modal. Indica los porcentajes de desplazamientos que se realizan en los diferentes medios de transporte, incluyendo tanto el modo peatonal como el ciclista.

Seguridad vial. Resultado del conjunto de intervenciones en los ámbitos normativos, educativos, formativos, técnicos y de investigación que incide sobre la propia sociedad, sobre las personas usuarias de las vías y sobre los medios de transporte, con la finalidad de prevenir la siniestralidad y conseguir la reducción del número de accidentes.

Sistema multimodal de transporte. Conjunto que integra todos los modos de transporte, sumando a los desplazamientos a pie y en bicicleta los efectuados en vehículos a motor, o modos ferroviario, viario, fluvial, marítimo, aéreo y por cable.

Sostenibilidad. Conjunto de directrices y medidas orientadas a garantizar la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes sin poner en riesgo la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas. La sostenibilidad tiene tanto dimensión ambiental como social y económica.

Transporte público colectivo o individual. Conjunto de medios de transporte de personas de titularidad o concesión pública, gestionado por empresas públicas, privadas o mixtas, y destinado a garantizar el derecho de accesibilidad universal a los bienes, servicios y relaciones con las demás personas.

Vías ciclistas. Infraestructuras para el transporte en bicicleta y ciclos, si tienen suficiente amplitud en este último caso. Sus características deben ser adecuadas para permitir la circulación segura de bicicletas sin interferencias significativas del tráfico motorizado pesado o de velocidad superior a los 30 kilómetros por hora.

Zonas de calmado de tráfico. Zonas en área urbana donde los vehículos tienen limitada la velocidad máxima. Hay zona 30, zona 20 y zona 10, con velocidades máximas de 30, 20 y 10 kilómetros por hora respectivamente. En todos los casos, la acera y la calzada están situadas a distinto nivel para mayor protección de las personas, dado que no se trata de una zona peatonal. La limitación de la velocidad está debidamente señalada, la calzada es de carril único, los cruces son adecuados para facilitar el calmado del tráfico y el ancho de las aceras suele ser generoso.

Parlamento de Andalucía, 10 de abril de 2019.

El portavoz del G.P. Adelante Andalucía,

Antonio Maíllo Cañadas.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000034, Proposición no de ley relativa a la implantación de la asignatura de Oratoria y Debate como materia troncal en el Plan Académico Andaluz en Primaria y Bachillerato

Presentada por el G.P. Ciudadanos

Solicitud de retirada y aceptación de la misma

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 10 de abril de 2019

PRESIDENCIA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

La Mesa del Parlamento, en sesión celebrada el 3 de abril de 2019, ha accedido a la retirada de la Proposición no de Ley en Comisión relativa a la implantación de la asignatura de Oratoria y Debate como materia troncal en el Plan Académico Andaluz en Primaria y Bachillerato, 11-19/PNLC-000034, presentada por el G.P. Ciudadanos.

Sevilla, 4 de abril de 2019.

P.D. El letrado mayor del Parlamento de Andalucía,
Javier Pardo Falcón.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000061, Proposición no de ley relativa a la homologación y mejora de la formación del personal de tropa y marinería de las Fuerzas Armadas

Presentada por el G.P. Adelante Andalucía

Calificación favorable y admisión a trámite

Tramitación ante la Comisión de Educación y Deporte

Apertura del plazo de presentación de enmiendas a tenor del artículo 169.2 del Reglamento

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 10 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Adelante Andalucía, con arreglo a lo previsto en el artículo 168 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente proposición no de ley ante la Comisión de Educación y Deporte relativa a homologación y mejora de la formación del personal de tropa y marinería de las Fuerzas Armadas.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los hombres y las mujeres de Tropa y Marinería constituyen una de las escalas más numerosas y la base orgánica y operativa de las Fuerzas Armadas, con más de 70.000 profesionales en servicio. Son trabajadores y trabajadoras que en muchas ocasiones asumen condiciones laborales duras y tienen su futuro laboral y vitan pendiente de un hilo. En Andalucía se encuentran destinados un total de 16.286 militares de tropa en activo.

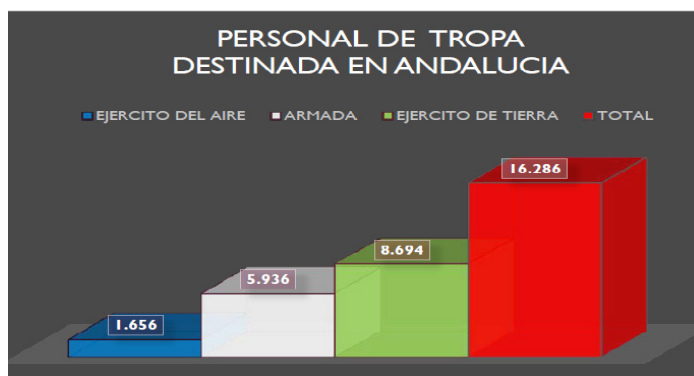
Actualmente, el artículo 10 de la Ley 8/2006, de 24 de abril, de Tropa y Marinería, fija en 45 años la edad límite para continuar como soldado de Tropa y Marinería en las Fuerzas Armadas, salvo que se haya adquirido la condición de soldado permanente. Sin embargo, esta última opción no se encuentra al alcance de la mayoría, ya que el citado precepto afecta a cerca del 90% de las personas que componen la mencionada escala militar, las cuales se encuentran en una situación de desamparo tras cumplir 45 años.

El personal que finaliza el compromiso de larga duración pasa a denominarse Reservista de Especial Disponibilidad. Con esta nueva condición, que no es comparable a la de la jubilación o la prejubilación, perciben una asignación de disponibilidad, no contributiva e incompatible con cualquier trabajo que se realice para las administraciones públicas de cualquier nivel, de 630 euros en 12 mensualidades anuales hasta la edad de jubilación.

Más allá de esta asignación, y a pesar de estar reflejado legislativamente, tanto el Gobierno como las diferentes administraciones no están desarrollando las medidas necesarias para garantizar a estas miles de personas una reincorporación laboral exitosa.

Esta inacción de las administraciones no es una respuesta justa a la dedicación y entrega que muchas de estas personas pusieron para dedicar su vida al servicio público. En manos de la Administración autonómica está ahora poner en marcha algunas de las soluciones.

Muchas de la mismas vienen recogidas en la ley y son de sentido común, tales como: dar facilidades al personal militar matriculado en centros formativos de grado medio, superior y universitario; complementar por otras vías las faltas de asistencia cuando se produzca la ausencia por peculiaridades del servicio; o la baremación del tiempo de servicio prestado como mérito en los sistemas de selección de determinados puestos en la Administración pública.



Datos extraídos del Avance del Anuario de Estadística Militar del año 2017 (Ministerio de Defensa).

Se prevé que el cese tras el cumplimiento de los 45 años de edad supondrá que para el año 2036 más de 50.000 militares tendrán que abandonar las Fuerzas Armadas tras haber asumido el compromiso de larga duración. Para evitar que se vean en una situación de abandono, soledad y desamparo, las administraciones públicas deben poner en marcha las acciones concretas necesarias para garantizar la adecuada reincorporación a la vida laboral y civil.

Reforzar las Fuerzas Armadas para que sean un cuerpo democrático, moderno y al servicio del pueblo y la mayoría social, pasan inexorablemente por cuidar a sus trabajadores y trabajadoras, velando por sus derechos, considerándolos servidores y servidoras públicas y garantizando su inserción sociolaboral.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación de la comisión la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a:

1. Asegurar que no se penalicen las faltas de asistencia del personal militar de Tropa y Marinería matriculado en centros formativos de grado medio, superior y universitario, cuando dichas faltas de asistencia estén debidamente justificadas por la unidad militar, compensando las mismas, si se estima oportuno, con las actividades curriculares que determine el equipo docente.
2. Garantizar la homologación de la formación y la experiencia militar del personal de Tropa y Marinería a través de la acreditación de competencias profesionales.

3. Suscribir, con el Ministerio con competencias en Defensa del Gobierno de España, un convenio en el cual se desarrolle conjuntamente un programa de acciones formativas y de incorporación a la vida laboral, así como medidas encaminadas al reconocimiento de las competencias adquiridas por la experiencia laboral.

4. Establecer la baremación del servicio prestado en las Fuerzas Armadas como mérito del personal de Tropa y Marinería cuando se presente en sistemas de selección para el acceso a los cuerpos, escalas, plazas de funcionario y puestos de carácter laboral en las administraciones públicas, siempre de acuerdo con lo dispuesto en el marco competencial autonómico.

Parlamento de Andalucía, 29 de marzo de 2019.

El portavoz adjunto del G.P. Adelante Andalucía,

José Ignacio García Sánchez.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000062, Proposición no de ley relativa a educación pública de calidad en Gerena (Sevilla)

Presentada por el G.P. Adelante Andalucía

Calificación favorable y admisión a trámite

Tramitación ante la Comisión de Educación y Deporte

Apertura del plazo de presentación de enmiendas a tenor del artículo 169.2 del Reglamento

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 10 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Adelante Andalucía, con arreglo a lo previsto en el artículo 168 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente proposición no de ley ante la Comisión de Educación y Deporte relativa a educación pública de calidad en Gerena (Sevilla).

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En Andalucía defendemos una educación pública de calidad, que permita abordar los retos que plantea la sociedad actual, y para ello hay que disponer de los medios adecuados. Esta defensa pasa por asegurar que todos los niños y niñas tengan acceso a la educación con garantías de seguridad, equidad y calidad.

En Gerena, nos encontramos con el CEIP Fernando Feliú, construido en 1974 dentro del Plan de Urgencia de Andalucía (PUA). Estos centros tenían una vida útil limitada que, en este caso, ha sido superada con creces. Con posterioridad a este edificio, en la década de los ochenta, fue construido el edificio Estación y reconstruido el edificio Cervantes, y de este modo el colegio quedó dividido en tres edificios dispersos que confluyen por los patios escolares con el IES Gerena. Esto provoca grandes dificultades organizativas, ya que alumnado y profesorado se ven obligados a recorrer unos 700 metros y atravesar las instalaciones del Instituto para poder impartir determinadas áreas.

Actualmente, el centro cuenta con más de 870 alumnos y alumnas, que debido a la antigüedad del mismo, así como al aumento considerable de la población, presenta numerosos desperfectos y carencias, tales como:

- Presencia de amianto, pendiente de una segunda fase de retirada.
- Ausencia de salidas de emergencia y plan de seguridad adecuado: falta de escaleras de emergencia, puertas de emergencias que no abren al exterior, falta de detectores de incendio, falta de las necesarias BIE, alarmas que no se escuchan en todas las aulas...
- Instalación eléctrica antigua e insuficiente, que se ha visto sometida a una renovación parcial por un conato de incendio producido en cursos pasados.

– Centro sobredimensionado con falta de espacios. A lo largo del tiempo se han sacrificado espacios comunes (sala de profesores, aulas específicas, baños, almacenes...). Hay aulas en lo que antes era una cocina, clases dentro de otra clase, niños y niñas que necesitan mover sus pupitres para que puedan pasar a un aula posterior, tubos de calderas antiguas a menos de 2 metros de altura dentro del aula, y aulas con un espacio insuficiente porque la ratio está elevada al máximo en algunos niveles.

– Mal estado de las cubiertas y cornisas; con humedades y goteras, corroborado por informes técnicos de 2010 que recomendaban una intervención integral en este campo.

– Falta de gimnasio y de pistas deportivas adecuadas. Las instalaciones deportivas actuales presentan desnivel, grietas y parches.

– Problemas de accesibilidad a personas de movilidad reducida. Los tres edificios cuentan con una única escalera de acceso a la primera planta, con lo que no se cumple la normativa de accesibilidad.

– La existencia de aulas dentro de otras aulas plantea numerosos inconvenientes pedagógicos (continuas interrupciones) y de seguridad dado que no llegan a escuchar las alarmas y alertas.

– Insuficiente altura de muros y vallas; algunos se encuentran desplazados o con grietas y suponen un peligro para el alumnado.

– Patios sin zonas verdes, de juegos y sombra. Los patios han ido sufriendo talas debido al mal estado de la arboleda, en ocasiones ha supuesto caída de ramas de gran consideración que, a pesar de no haber causado daños, se ha visto reducida la zona de sombra. Estos árboles no han sido repuestos, esto supone que la climatización sostenible del centro sea prácticamente imposible. Además, hay zonas sin climatizar como la biblioteca, el SUM y el comedor. Los usuarios de estos espacios son alumnos y alumnas que llegan pronto al colegio y se van tarde, por lo que tanto el frío de primera hora de la mañana como las altas temperaturas incide sobre ellos.

– Multitud de averías sin arreglar: la antigüedad y la dispersión de los edificios actuales dificultan las tareas de mantenimiento, lo que provoca que se acumulen las incidencias y que no puedan ser resueltas con la celeridad adecuada.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación de la comisión la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía a:

1. Realizar todos los trámites necesarios para la construcción, dotación y puesta en funcionamiento de un nuevo centro educativo en Gerena, incluyendo la dotación económica necesaria en el presupuesto de la Junta de Andalucía para 2019.

2. Llevar a cabo las actuaciones necesarias para solventar, reparar y modificar, en algunos casos, los desperfectos y deficiencias que sufre el centro actual mientras dura el proceso de la construcción del nuevo colegio.

Parlamento de Andalucía, 28 de marzo de 2019.

El portavoz del G.P. Adelante Andalucía,
Antonio Maíllo Cañadas.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000063, Proposición no de ley relativa a declarar Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad la Semana Santa de Andalucía

Presentada por el G.P. Vox en Andalucía

Calificación favorable y admisión a trámite

Tramitación ante la Comisión de Cultura y Patrimonio Histórico

Apertura del plazo de presentación de enmiendas a tenor del artículo 169.2 del Reglamento

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 10 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Vox en Andalucía, con arreglo a lo previsto en el artículo 168 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente proposición no de ley ante Comisión relativa a declarar Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad la Semana Santa de Andalucía.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Apoyar y promover las expresiones culturales y populares andaluzas como el flamenco o la Semana Santa es uno de los objetivos primordiales de gobernabilidad adquiridos por el actual Gobierno de la Junta de Andalucía, formalizado en documento de data de 9 de enero de hogaño ».

Actualmente, los bienes andaluces declarados Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad son los siguientes: Fiesta de los Patios de Córdoba (2012); Revitalización del saber tradiciones de la cal artesanal en Morón de la Frontera (2011); el Flamenco (2010).

La Semana Santa en Andalucía tiene cabida en la definición del artículo 2 de la Convención para la Salvaguarda del Patrimonio Cultural Inmaterial:

«Se entiende por “Patrimonio Cultural Inmaterial” los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas –junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que les son inherentes– que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural. Este patrimonio cultural inmaterial, que se transmite de generación en generación, es recreado constantemente por las comunidades y grupos en función de su entorno, su interacción con la naturaleza y su historia, infundiéndoles un sentimiento de identidad y continuidad y contribuyendo así a promover el respeto de la diversidad cultural y la creatividad humana».

La Semana Santa, como otras fiestas andaluzas, es reflejo de diversidad y riqueza cultural que durante casi cinco siglos ha forjado la identidad de la sociedad andaluza, englobando tanto manifestaciones materiales como inmateriales.

Independientemente de que tenga un carácter religioso o civil, devoto o lúdico, este elemento del patrimonio cultural engendra sentimientos de respeto mutuo entre sus seguidores.

Existen tradiciones españolas que tienen lugar en Semana Santa que ya están inscritas en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad como puede ser «Las tamboradas», repiques rituales de tambores, donde se incluye la del municipio andaluz de Baena.

Formar parte de este listado que promueve la Unesco es el máximo reconocimiento y protección al que puede aspirar un bien inmaterial en todo el mundo.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación de la comisión la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno para a:

– Iniciar los trámites para que la Semana Santa en Andalucía sea inscrita en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Unesco.

Parlamento de Andalucía, 28 de marzo de 2019.

El portavoz del G.P. Vox de Andalucía,

Alejandro Hernández Valdés.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000064, Proposición no de ley relativa a la adopción de medidas de protección y apoyo a la situación de los trabajadores y trabajadoras del Hotel Tryp Indalo (Almería)

Presentada por el G.P. Socialista

Calificación favorable y admisión a trámite

Tramitación ante la Comisión de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo

Apertura del plazo de presentación de enmiendas a tenor del artículo 169.2 del Reglamento

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 10 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Socialista, con arreglo a lo previsto en el artículo 168 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente proposición no de ley ante la Comisión de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo relativa a la adopción de medidas de protección y apoyo a la situación de los trabajadores y trabajadoras del Hotel Tryp Indalo (Almería).

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El pasado día 5 de marzo se inició el periodo de consultas que marca el Estatuto de los trabajadores y trabajadoras ante el expediente de regulación de empleo instado por el grupo hotelero Meliá:

Dicho grupo empresarial es arrendatario desde hace 15 años del inmueble en el que se sitúa el hotel Tryp Indalo Almería, de cuya propiedad es titular la mercantil Nivelsol.

Aparentemente, un desencuentro entre ambas empresas con respecto al importe de la renta del hotel ha motivado la rescisión del contrato de alquiler por parte de Meliá y la consiguiente presentación de un ERE dirigido al despido de las 47 personas que componen la plantilla actual.

A pesar de que hay constancia de que ha habido otras cadenas hoteleras interesadas en este importante hotel de la ciudad de Almería, tememos que uno de los motivos reales que pueden haber derivado de esta situación puede ser la intencionalidad de la propiedad de cambiar el uso productivo del inmueble y pasar de ser Hotel a convertirse en una suerte de apartamentos en régimen de alquiler y, por tanto, el detonante real de los 47 despidos no es otro que una operación especulativa por parte de la propiedad.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación de la comisión la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a:

1. Mostrar su total apoyo a la plantilla de Hotel Tryp Indalo Almería en estos difíciles momentos.
2. Comprometerse con la situación de los trabajadores y trabajadoras, adoptando una posición mediadora activa e implicada, responsabilizándose y ocupándose para que la situación se resuelva satisfactoriamente para todas las partes implicadas y, por tanto, promueva una mesa de trabajo en la que participen el Ayuntamiento de Almería, la Consejería de Empleo, la Consejería de Turismo, así como los representantes legales de los trabajadores, de la propiedad y las empresas interesadas, al objeto de consensuar soluciones no traumáticas y que tengan como principio el mantenimiento del empleo tan castigado en la provincia de Almería y en especial en su capital.
3. El Parlamento de Andalucía se muestra favorable a que el Ayuntamiento de Almería tome las decisiones administrativas oportunas para evitar un cambio de actividad productiva en el inmueble encaminado a la especulación, lo que supondría dejar a 47 familias sin empleo y deteriorando el turismo de calidad en Almería capital.

Parlamento de Andalucía, 1 de abril de 2019.

El portavoz del G.P. Socialista,

Mario Jesús Jiménez Díaz.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000065, Proposición no de ley relativa a la bonificación de la matrícula de enseñanzas artísticas superiores en Andalucía

Presentada por el G.P. Socialista

Calificación favorable y admisión a trámite

Tramitación ante la Comisión de Educación y Deporte

Apertura del plazo de presentación de enmiendas a tenor del artículo 169.2 del Reglamento

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 10 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Socialista, con arreglo a lo previsto en el artículo 168 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente proposición no de ley ante la Comisión de Educación y Deporte relativa a la bonificación de la matrícula de enseñanzas artísticas superiores en Andalucía.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El 31 de julio de 2017, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía aprobaba un acuerdo de precios públicos para las enseñanzas superiores de Danza, Diseño y Música, con la bonificación del 99% de los créditos aprobados en primera matrícula.

Con esta medida, se complementaba la bonificación de los estudios universitarios, un paso más hacia la igualación de la oferta formativa con el resto de servicios públicos básicos.

Andalucía ha sido una comunidad pionera en nuestro país, estudiar en nuestra comunidad autónoma es garantía de igualdad.

La bonificación al 99% de las tasas universitarias ha supuesto una revolución en el ámbito educativo. El gobierno del Partido Socialista ha garantizado siempre el acceso a los estudios superiores en Andalucía con independencia de la capacidad económica de las familias.

Estudiar en la Universidad es un derecho que Andalucía ha garantizado llegando al límite de nuestro marco competencial.

Además, la bonificación de los estudios universitarios y las enseñanzas superiores de Danza, Música y Diseño premian el talento y la capacidad de trabajo de los alumnos y alumnas que aprueban y se esfuerzan.

Esta medida nunca fue aplaudida por los sectores más conservadores del país, es más, el exministro de Educación del Partido Popular dijo textualmente: «Hay demasiados universitarios en España».

En las últimas semanas, en declaraciones públicas a los medios de comunicación, el consejero de Educación y Deporte del Gobierno de Andalucía, al ser preguntado sobre este asunto, ha manifestado que la bonificación de las matrículas necesita una reflexión.

Por todo ello, la llegada de la derecha y la ultraderecha al Gobierno de Andalucía ha supuesto una amenaza para los universitarios y universitarias con menos recursos que habían encontrado en la bonificación de las tasas la apuesta del Gobierno andaluz por su talento y esfuerzo.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación de la comisión la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

1. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a mantener el acuerdo de precios públicos para las enseñanzas superiores de Danza, Diseño y Música con la bonificación al 99% de los créditos aprobados en primera matrícula.

Parlamento de Andalucía, 1 de abril de 2019.

El portavoz del G.P. Socialista,

Mario Jesús Jiménez Díaz.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000066, Proposición no de ley relativa al apoyo a la flota andaluza de arrastre del Mediterráneo

Presentada por el G.P. Popular Andaluz

Calificación favorable y admisión a trámite

Tramitación ante la Comisión de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible

Apertura del plazo de presentación de enmiendas a tenor del artículo 169.2 del Reglamento

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 10 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Popular Andaluz, con arreglo a lo previsto en el artículo 168 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente proposición no de ley en comisión relativa al apoyo a la flota andaluza de arrastre del Mediterráneo.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Política Pesquera Común, conforme al Reglamento de la Unión Europea número 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, establece entre sus objetivos alcanzar una explotación sostenible de los recursos pesqueros, garantizando la estabilidad de los ingresos y los puestos de trabajo de los pescadores.

El Reglamento (CE) N° 1967/2006 del Consejo, de 21 de diciembre de 2006, en consonancia con el mandato anterior, establece las medidas de gestión para la explotación sostenible de los recursos pesqueros en el mar Mediterráneo.

Por otra parte, la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, establece entre sus fines los de velar por la explotación equilibrada y responsable de los recursos pesqueros, favoreciendo su desarrollo sostenible y adoptar las medidas precisas para proteger, conservar y regenerar dichos recursos y sus ecosistemas, adaptando el esfuerzo de la flota a la situación de los mismos.

El pasado 5 de febrero de 2019, la Presidencia del Consejo de Europa alcanzó un acuerdo provisional con los representantes del Parlamento Europeo en relación con un nuevo Reglamento por el que se establece un Plan Plurianual de Gestión para la pesca demersal (es decir, de las especies que viven en el fondo del mar) en el Mediterráneo Occidental, días después era ratificado por la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo.

Según este plan, el ámbito geográfico de aplicación que se extiende desde las aguas marítimas del mar de Alborán, el golfo de León y el mar Tirreno, incluyendo el archipiélago balear y las islas de Córcega y Cerdeña. Por lo tanto, afecta principalmente a Francia, Italia y España.

Este acuerdo afectaría de lleno a las distintas flotas andaluzas que faenan en el Mediterráneo, y en concreto a la flota de arrastre, compuesta por más de 90 buques con base principalmente en los puertos entre Estepona y Garrucha, centrados en la captura de especies tan apreciadas como la merluza, el salmonete, el pulpo, la gamba roja y el jurel, de gran relevancia económica.

Desde el punto de vista del empleo, teniendo en cuenta el tipo de barcos empleados, enrolan una media de 6 marineros, generando un total de 500 puestos de trabajo directos.

Para estas comarcas del litoral mediterráneo de Andalucía afectadas, no debe olvidarse que la actividad profesional que se ejerce en relación con la pesca, es fundamental para el mantenimiento de la estabilidad social y económica de muchas familias, cuyos ingresos dependen mayoritariamente de la pesca y en consecuencia la fijación de la población en estos lugares.

Debemos poner todo nuestro esfuerzo en que las medidas de salvaguarda introducidas en el plan de-ban estar adaptadas a las peculiaridades socioeconómicas y biológicas propias de zonas concretas y realizando un enfoque de proximidad y con una perspectiva local del problema, contemplar cuestiones específicas de cada caladero, estimular la mentalidad de autorregulación del sector pesquero y la voluntad para adoptar iniciativas para colaborar en el diseño del nuevo plan en sus áreas habituales de trabajo.

Hay que poner en valor el esfuerzo que el sector pesquero del Mediterráneo andaluz lleva haciendo durante muchos años, demostrando ser responsable con los caladeros, con la aplicación escrupulosa de medidas como la reducción de la flota, de los horarios de faena (mayoritariamente se trata de barcos de faena de ida y retorno a puerto en el día), del establecimiento de redes y partes temporales y de la aplicación de otras medidas de selectividad de artes, que han provocado una mejora en las condiciones de los caladeros andaluces del Mediterráneo.

La pesca profesional en Andalucía conforma un sector productivo de gran importancia e impacto para los municipios a lo largo de todo el litoral andaluz, por su contribución al empleo y a la generación de un amplio número de actividades productivas vinculadas a la pesca.

Su importancia no radica solo en la dimensión socioeconómica de esta flota, sino en el incalculable valor que genera en las actividades portuarias, lonjas de pescados, fábricas de hielo, sector de la comercialización, restauración, atractivo para el turismo, mayoritariamente conformado por pequeñas y medianas empresas, en su mayoría empresa familiar que forman uno de los pilares de la economía local.

Las próximas fechas son importantes, ya que el compromiso general de la Administración Europea es el de atajar con la máxima celeridad las tendencias negativas en cuanto a la explotación de caladeros, imponiendo el objetivo de alcanzar el rendimiento máximo sostenible (RMS) para todas las especies afectadas, y en todo el ámbito de actuación del Mediterráneo, a más tardar en 2020, por igual y de manera generalizada, sin tener en cuenta las especificidades de cada caladero y cada pesquería.

El esfuerzo exigido, los valores teóricos establecidos en los nuevos planes, los valores de RMS, deben ajustarse la actividad real ejercida por los pescadores, sin poner en riesgo la viabilidad y rentabilidad económica de la flota de arrastre del Mediterráneo andaluz y que impida alcanzar el umbral mínimo de subsistencia y manteniendo todos los puestos de trabajo de la actividad pesquera en su conjunto.

Aun compartiendo las políticas e iniciativas encaminadas en mejorar el estado de conservación de los recursos de la pesca que propicien llegar al establecimiento de una pesca sostenible, el objetivo debe ser mantenerse en la posición de exigir, como premisa fundamental, que estas medidas no supongan sacrificios inadmisibles y no asumibles para nuestros pescadores y resto del sector.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación de la comisión la siguiente

PROPOSICION NO DE LEY

1. El Parlamento de Andalucía manifiesta su apoyo a la flota de arrastre y al sector pesquero andaluz del Mediterráneo ante la preocupación que supone para el mismo el Plan Plurianual de Gestión de la pesca demersal en el Mediterráneo Occidental pendiente de aprobación definitiva.

Parlamento de Andalucía, 1 de abril de 2019.

El portavoz del G.P. Popular Andaluz,

José Antonio Nieto Ballesteros.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000067, Proposición no de ley relativa a la reducción de la burocracia para el profesorado andaluz

Presentada por el G.P. Popular Andaluz

Calificación favorable y admisión a trámite

Tramitación ante la Comisión de Educación y Deporte

Apertura del plazo de presentación de enmiendas a tenor del artículo 169.2 del Reglamento

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 10 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Popular Andaluz, con arreglo a lo previsto en el artículo 168 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente proposición no de ley en comisión relativa a la reducción de la burocracia para el profesorado andaluz.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En los últimos años, el profesorado ha visto multiplicadas sus obligaciones burocráticas. Las tareas administrativas lastran la acción educativa. Los informes quitan tiempo a las personas, la interacción, la escucha, la observación, la reflexión, el debate o la innovación educativa. Todo ello merma la calidad educativa en aras del papeleo y genera una situación de aburrimiento, hastío e inoperancia, que irrita y desanima al profesorado y que en muchos casos les lleva al desánimo laboral.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación de la comisión la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a poner en marcha cuantas medidas estime necesarias para en el ámbito de sus competencias, reducir las obligaciones burocráticas del profesorado andaluz.

Parlamento de Andalucía, 1 de abril de 2019.

El portavoz del G.P. Popular Andaluz,

José Antonio Nieto Ballesteros.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000068, Proposición no de ley relativa a la defensa, preservación y reconocimiento de la tauromaquia

Presentada por el G.P. Popular Andaluz

Calificación favorable y admisión a trámite

Tramitación ante la Comisión de Presidencia, Administración Pública e Interior

Apertura del plazo de presentación de enmiendas a tenor del artículo 169.2 del Reglamento

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 10 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Popular Andaluz, con arreglo a lo previsto en el artículo 168 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente proposición no de ley ante la Comisión de Presidencia, Administración Pública e Interior relativa a la defensa, preservación y reconocimiento de la tauromaquia.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La tauromaquia es una actividad profesional y económica legítima que contribuye indiscutiblemente a la subsistencia de la dehesa, de la marisma y de su biodiversidad, al mantenimiento de una raza singular como el toro bravo, aportando de un modo significativo al producto interior bruto, al impuesto sobre el valor añadido y, sobre todo, a la creación y mantenimiento del empleo.

Pero la tauromaquia es más que un conjunto de actividades económicas, medioambientales o zootécnicas. La tauromaquia se constituye como parte esencial del patrimonio histórico y cultural de Andalucía.

La tauromaquia constituye un sector económico de primera magnitud, con una incidencia tangible en ámbitos diversos, como son el agroalimentario, el medioambiental, el cultural, el industrial o incluso el turístico. Según estimaciones del sector, el impacto de la tauromaquia en la economía andaluza es superior a los 900 millones de euros, y los empleos que genera superan los 50.000. Solo en entradas durante el año 2017, se vendieron 816.241 para acceder a plazas de toros en nuestra comunidad, siendo el segundo espectáculo de masas en Andalucía y España, solo por detrás del fútbol. En concepto de IVA de las plazas de toros, los ingresos del Estado ascienden a 139 millones de euros.

Es de especial interés la contribución que, desde el sector del toro bravo, se está ofreciendo a la conservación de un ecosistema tan singular a la par que frágil como es la dehesa y al mantenimiento de una raza tan especial y admirada como el toro de lidia. Su cría se extiende por más de 700 explotaciones ganaderas

de toda Andalucía, en una dehesa considerada por la Unión Europea como espacio de alto valor natural al ser reserva natural de biodiversidad. Además, debido a la característica de la cría, el toro bravo es el animal que más tiempo vive en semilibertad, por lo que el número de empleos dedicados a esta etapa en la vida del toro es muy elevado, contribuyendo por tanto a evitar la despoblación de las zonas rurales.

Pero es más, la tauromaquia no es solo una raza, un valor económico, empleos o una actividad que contribuye a la sostenibilidad medioambiental, por sí solos ya muy valiosos. La tauromaquia es una cultura en sí misma, una seña de identidad de Andalucía. La identificación de la cultura andaluza con la tauromaquia se evidencia en la defensa y afición a este arte por parte de insignes representantes como Federico García Lorca, Rafael Alberti o Pablo Ruiz Picasso, que dejaron numerosas y destacadas muestras de ello en sus obras.

La Ley 18/2013, de 12 de noviembre, para la regulación de la Tauromaquia como patrimonio cultural declara que el carácter cultural de la Tauromaquia es indiscutible y merece ser preservado como un tesoro propio de nuestro país, rico en culturas distintas.

Frente a la heterogeneidad de la sociedad respecto a sus sentimientos ante el mundo de la tauromaquia, se debe admitir que existe un amplio consenso en la aceptación mayoritaria del carácter, cultural, histórico y tradicional de la tauromaquia como parte esencial del patrimonio histórico, artístico, cultural y etnográfico de España y de Andalucía. Y como recoge la Ley 18/2013, es responsabilidad de los poderes públicos asegurar la libertad del creador y, en este caso, del desarrollo de cualquier expresión artística, como es la tauromaquia, y el respeto hacia ella.

La tauromaquia es un conjunto de actividades que se conectan directamente con el ejercicio de derechos fundamentales y libertades públicas amparados por nuestra Constitución, como son las de pensamiento y expresión, de producción y creación literaria, artística, científica y técnica. Y resulta evidente que la tauromaquia, como actividad cultural y artística, requiere de protección y fomento por parte del Estado y las comunidades autónomas.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación de la comisión la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

1. El Parlamento de Andalucía reconoce el valor estratégico de la Tauromaquia, por su contribución a la creación y mantenimiento de empleo, a frenar el despoblamiento rural, al crecimiento económico así como por su compromiso con la conservación de la biodiversidad, en su más amplio sentido, y al mantenimiento genético de una raza, el toro de lidia, singular y mundialmente reconocida.

2. El Parlamento de Andalucía reconoce la Tauromaquia como manifestación artística imbricada en la cultura tradicional y seña de identidad propia de Andalucía que requiere del respeto con aquellos que, desde su libre elección, la defienden y la sustentan, bien directamente o como espectador.

3. El Parlamento de Andalucía entiende necesario impulsar el Plan Estratégico Nacional de Fomento y Promoción de la Tauromaquia (Pentauro), que recoge medidas de fomento y protección relacionados con la sostenibilidad económica, social y medioambiental en este sector, así como de impulso a la investigación y la innovación en el mismo.

4. El Parlamento de Andalucía acuerda dar traslado de estos acuerdos al Ministerio de Cultura y al de Transición, Ecológica y a los portavoces de los grupos con representación en el Congreso y en el Senado.

5. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a fomentar y divulgar la cultura taurina e implementar medidas de apoyo que atiendan las necesidades del sector, entre ellas:

5.1 Fomentar la formación o aprendizaje de los futuros profesionales taurinos, y proteger y enriquecer este patrimonio y manifestación cultural de la Fiesta de los Toros a través del apoyo a las escuelas taurinas.

5.2 Impulsar un proyecto de Ley de defensa y promoción de la Tauromaquia, fuente de riqueza y empleo, y patrimonio cultural de Andalucía.

5.3 Impulsar la actividad del Consejo de Asuntos Taurinos de Andalucía, a fin de que sea un verdadero instrumento útil que posibilite una mayor participación de los sectores implicados en la adopción de decisiones públicas en esta materia.

Parlamento de Andalucía, 1 de abril de 2019.

El portavoz del G.P. Popular Andaluz,

José Antonio Nieto Ballesteros.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000069, Proposición no de ley relativa a medidas para promover y promocionar Andalucía como destino turístico

Presentada por el G.P. Popular Andaluz

Calificación favorable y admisión a trámite

Tramitación ante la Comisión de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local

Apertura del plazo de presentación de enmiendas a tenor del artículo 169.2 del Reglamento

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 10 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Popular Andaluz, con arreglo a lo previsto en el artículo 168 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente proposición no de ley en comisión relativa a medidas para promover y promocionar Andalucía como destino turístico.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Organización de Naciones Unidas tiene entre sus objetivos la ampliación del sector turístico por su contribución a tres pilares fundamentales de la sostenibilidad en lo relacionado con lo económico, lo social, y lo ambiental. En esa línea de trabajo, la ONU celebró en 2017 el Año Internacional del Turismo Sostenible con el objetivo de concienciar de la importancia de este tipo de turismo:

En este sentido, y debido a sus numerosos y diversos recursos naturales, Andalucía debe asumir un firme protagonismo en lo relacionado con el ecoturismo y la sostenibilidad.

Andalucía cuenta con 700 kilómetros de costa y con 243 espacios naturales que cubren el 20% de su territorio y supone la mayor área protegida de Europa.

Las actividades económicas entorno al ecoturismo son respetuosas con el medio ambiente, generan empleo, conciencian sobre nuestra cultura y sirven como una eficaz herramienta para evitar la despoblación en zonas rurales.

Teniendo en cuenta la importancia que supone el sector turístico andaluz, los recursos naturales ya existentes en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía, y de las numerosas empresas y recursos turísticos que ya existen en este ámbito es por todo lo anteriormente expuesto el Grupo Parlamentario Popular Andaluz presenta la siguiente proposición no de ley.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación de la comisión la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno, dentro de su ámbito de competencias, a adoptar las medidas necesarias para promover y promocionar Andalucía como destino ecoturístico.

Parlamento de Andalucía, 1 de abril de 2019.

El portavoz del G.P. Popular Andaluz,
José Antonio Nieto Ballesteros.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000070, Proposición no de ley relativa al marco legislativo estable para la Formación Profesional en Andalucía

Presentada por el G.P. Popular Andaluz

Calificación favorable y admisión a trámite

Tramitación ante la Comisión de Educación y Deporte

Apertura del plazo de presentación de enmiendas a tenor del artículo 169.2 del Reglamento

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 10 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Popular Andaluz, con arreglo a lo previsto en el artículo 168 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente proposición no de ley en comisión relativa al marco legislativo estable para la Formación Profesional en Andalucía.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Formación Profesional en Andalucía necesita urgentemente un marco legislativo estable que afronte los problemas que tiene actualmente el sistema.

En los últimos cinco años, más de 140.000 jóvenes andaluces se han quedado sin plazas para estudiar Formación Profesional. En una comunidad en la que la tasa de abandono escolar es del 23,5%, y la de paro juvenil, del 45%, no podemos permitirnos el lujo de que decenas de miles de jóvenes que desean estudiar no puedan hacerlo porque su Gobierno no les da la oportunidad.

En Andalucía, la Formación Profesional necesita un impulso que la dote de la calidad, el prestigio y el reconocimiento social que merece, y que adecúe la oferta a la demanda existente, pero sobre todo que haga una apuesta decidida por la FP Dual, que tan buenos resultados está dando en otros países europeos y que es la que mejor conecta a los alumnos con el mercado laboral. Para ello, se hace necesario conectar la Formación Profesional con las necesidades de las empresas y otras entidades, fomentando las prácticas de los alumnos en ellas.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación de la comisión la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a desarrollar un marco legislativo estable para la Formación Profesional en Andalucía, que potencie especialmente la Formación Profesional Dual.

Parlamento de Andalucía, 1 de abril de 2019.

El portavoz del G.P. Popular Andaluz,
José Antonio Nieto Ballesteros.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000071, Proposición no de ley relativa a Doñana en positivo

Presentada por el G.P. Popular Andaluz

Calificación favorable y admisión a trámite

Tramitación ante la Comisión de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible

Apertura del plazo de presentación de enmiendas a tenor del artículo 169.2 del Reglamento

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 10 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Popular Andaluz, con arreglo a lo previsto en el artículo 168 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente proposición no de ley en comisión relativa a Doñana en positivo.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

«Las Marismas del Guadalquivir, especialmente en la región conocida universalmente como Doñana, constituyen, sin duda alguna, uno de los más extraordinarios lugares de Europa.» Así reza el Decreto 2412/1969, de 16 de octubre, de creación del Parque Nacional de Doñana. Cincuenta años han pasado ya desde ese mes de octubre de 1969, y Doñana, gracias a la contribución de todos, sigue siendo uno de los lugares más extraordinarios de Europa y uno de los referentes de Andalucía.

La gran joya natural que tenemos en Andalucía es Doñana y tiene que ser motivo de orgullo para todos los andaluces contar con esta Reserva de la Biosfera y Patrimonio de la Humanidad.

No cabe duda de que se ha realizado por todos una defensa constante del Espacio Natural de Doñana, que está entre las áreas mejor protegidas y conservadas del mundo. En buena parte, ahí está la fortaleza de Doñana.

Sin embargo, en los últimos tiempos Doñana solo suele aparecer en los medios de comunicación vinculado, por desgracia, a noticias negativas, por lo que entre todas las fuerzas políticas debemos procurar transmitir todo lo que tiene de positivo para nuestra tierra.

Doñana no puede ser un elemento de confrontación, sino algo que nos una, que nos inspire e ilusione. Debemos poner verdaderamente en valor esta joya de Andalucía, y el L Aniversario del Parque Nacional de Doñana que tiene lugar este año representa una magnífica ocasión para ello.

El Gobierno andaluz debe volcarse en el Aniversario de Doñana, y realizar todos los esfuerzos para convertir esta cita en un gran acontecimiento medioambiental a escala mundial. El Parlamento de Andalucía no

puede ser ajeno a ello, y todos los miembros del mismo deben contribuir a poner en valor este extraordinario espacio natural.

No podemos obviar que hay que estar vigilantes en la conservación de Doñana. Todo ello se debe hacer conforme a las competencias establecidas, pero actuando las administraciones públicas en un marco de colaboración y coordinación. Siendo obvio que la preocupación que puede existir con respecto a amenazas que puedan afectar a nuestros espacios naturales protegidos siempre deben ser objeto de ocupación por parte de las mismas.

Ahora bien, lo anterior no nos exime de la obligación de hablar de forma positiva de Doñana, sin demagogias ni criminalizaciones, y pegados al sentir generalizado de los andaluces y de los habitantes de su área de influencia, que son los máximos interesados en defender este espacio natural.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación de la comisión la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

1. El Parlamento de Andalucía apoya la celebración del L Aniversario del Parque Nacional de Doñana que tendrá lugar en el mes de octubre del presente año y se compromete a trabajar con la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía para contribuir a convertir esta cita en un gran acontecimiento medioambiental que ponga de relieve la extraordinaria importancia de esta joya natural.

2. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a impulsar un gran pacto social, político e institucional por Doñana, sustentado en la necesidad de preservar este patrimonio de la humanidad sin demagogias ni confrontaciones estériles, de abordar las soluciones de las problemáticas existentes en un marco de cooperación y diálogo entre autoridades y sociedad, y de actuación de las administraciones competentes y de fomentar un acuerdo por un desarrollo sostenible de la Comarca de Doñana.

3. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a elaborar un nuevo Plan de Gestión Sostenible del entorno del Espacio Natural de Doñana en un marco de diálogo y acuerdo con administraciones públicas y agentes de sus zonas de influencia socioeconómica, que contenga, entre otras, actuaciones derivadas de la implementación y desarrollo de la Ley de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía y de consolidación de una agricultura fuente de desarrollo económico, social y de empleo que necesariamente debe ser compatible con la conservación y protección del espacio donde se desarrolla.

4. El Parlamento de Andalucía manifiesta la necesidad de que las administraciones competentes, independientemente de las actuaciones en marcha, realicen un estudio ejecutivo sobre medidas y proyectos a implantar para garantizar el mantenimiento e incremento del volumen y calidad de las aguas superficiales y subterráneas que nutren a Doñana, y en especial las acciones necesarias para el cumplimiento de la Ley de Traspase al Condado aprobada por las Cortes Generales en 2018 y destinada a posibilitar, lo antes posible, la llegada de 15 hectómetros cúbicos de agua superficial a los terrenos de regadío de su entorno; siempre conforme a la normativa ambiental vigente.

5. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno, en el marco de las competencias de la Administración autonómica y en colaboración con el Gobierno central, a iniciar estudios para valorar si es

necesaria la ampliación de la zona de transición terrestre y, de manera especial, de la zona de protección marina de Doñana.

6. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a procurar un incremento del 30% de la inversión y de los gastos de funcionamiento del Espacio Natural de Doñana entre el presupuesto 2019 y 2020.

7. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a tramitar la importante inversión de más de 8 millones de euros, que va a beneficiar directamente a Doñana, que supone el «Proyecto de actuaciones para la mejora de hábitats incluidos en Red Natura 2000 y control de efectos externos en el Espacio Natural de Doñana 2019-2021», que incidirá en trabajos forestales, repoblaciones, retirada de residuos, etcétera.

8. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a seguir trabajando en las actuaciones urgentes de remediación en el área afectada por el incendio forestal de Las Peñuelas, Espacio Natural de Doñana, iniciadas en el pasado mes de febrero y que cuentan con un presupuesto de 2,49 millones de euros, y a seguir impulsando otro proyecto de restauración por valor de 2 millones de euros.

9. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a seguir trabajando en la redacción o ejecución de los proyectos oportunos del Plan de Restauración de Doñana.

10. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a convertir el 2019 en el año de la inversión en Doñana coincidiendo con el L aniversario del Parque Nacional.

11. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a dotar de más y mejores medios materiales al personal que presta servicio en el Espacio Natural de Doñana mediante la renovación de vehículos obsoletos y deficientes, de equipos de protección individual, vestuario y sistema de comunicaciones.

Parlamento de Andalucía, 1 de abril de 2019.

El portavoz del G.P. Popular Andaluz,

José Antonio Nieto Ballesteros.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000072, Proposición no de ley relativa a reconocer la importancia de la actividad cinegética para el mantenimiento de nuestro medio rural y la conservación de la fauna y los espacios naturales

Presentada por el G.P. Vox en Andalucía

Calificación favorable y admisión a trámite

Tramitación ante la Comisión de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible

Apertura del plazo de presentación de enmiendas a tenor del artículo 169.2 del Reglamento

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 10 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Vox en Andalucía, con arreglo a lo previsto en el artículo 168 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente proposición no de ley en comisión relativa a reconocer la importancia de la actividad cinegética para el mantenimiento de nuestro medio rural y la conservación de la fauna y los espacios naturales.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En Andalucía practican la caza más de 220.000 personas de todos los estratos sociales. La caza contribuye a la conservación de la biodiversidad, al desarrollo económico del mundo rural y a su vertebración social.

Varios informes sobre el impacto económico y social de la caza en España, el efecto económico de la actividad cinegética en España es de más 6.500 millones de euros al año y crea 187.000 puestos de trabajo. Asimismo, el gasto directo de la actividad cinegética supera los 5.470 millones de euros, de tal forma que la caza representa el 0,3% del PIB. Asimismo, aporta a las arcas públicas 164 millones de euros al año. Los cazadores, además, invierten en torno a 300 millones de euros en actuaciones de conservación de la naturaleza, además de más de 230 millones destinadas a repoblaciones y otras inversiones de conservación medioambiental, y 54 millones al mantenimiento de accesos, pantanos, podas, mejoras del monte y cortafuegos, entre otros.

En Andalucía y según los últimos datos aportados por la Consejería de Medio Ambiente, el terreno cinegético alcanza algo más de 7 millones de hectáreas. Esto significa que el 81% de la superficie de nuestra comunidad autónoma está destinada, entre otros aprovechamientos, a la caza. La Consejería de Medio Ambiente estima que la caza en Andalucía genera unos recursos económicos anuales que superan los 3.000 millones de euros y unos 45.000 empleos. Y, según la última publicación del estudio denominado «Valoración

Económica Integral de los Sistemas Forestales de Andalucía», la caza era el segundo recurso natural en los ecosistemas andaluces por debajo mínimamente de la industria del corcho.

Junto a la importancia económica, la caza se configura como una herramienta vital para la conservación de la biodiversidad y los ecosistemas, favoreciendo el control poblacional de especies que provocan daños a la masa forestal y la agricultura o ejerciendo vigilancia directa ante la propagación de enfermedades como la gripe aviar, la mixomatosis de la liebre, la sarna sarcóptica o la peste porcina africana.

Lejos de terminar cuando finalizan los periodos hábiles, la caza es solo una parte de las labores de gestión que los cazadores desarrollan durante todo el año en los montes y ecosistemas que configuran sus aprovechamientos. Esta premisa básica para todo cazador se materializa con la participación del colectivo cinegético andaluz en programas de conservación como el Life Iberlince, el Life Lobo o en el Proyecto Agrohábitat, impulsado para recuperar la perdiz roja y las aves esteparias buscando una mayor conciliación entre agricultura y conservación.

Sin embargo, el factor determinante de la caza es el carácter social de una actividad que se transmite como cultura y tradición propia de las zonas más rurales de Andalucía y que en nuestra comunidad practican más de 220.000 andaluces de todos los estratos sociales que encuentran en este modo de vida un nexo de unión. No en vano, la caza es, para multitud de aficionados, el motivo para volver a su entorno rural o pueblo de origen.

Alejada de los prejuicios y la visión elitista, la actividad cinegética genera un movimiento asociativo cuyo principal representante es la Federación Andaluza de Caza, organismo que cuenta con 100.000 cazadores asociados en casi 1.400 sociedades o clubes de caza ubicados en la práctica totalidad de los municipios andaluces y que titularizan los montes públicos y/o privados de su entorno en los que, además de practicar la caza, llevan a cabo las labores de gestión y conservación mencionadas.

Los datos anteriores muestran que la caza en Andalucía es una actividad fuertemente arraigada que contribuye de manera efectiva a la conservación del medio natural y al desarrollo económico del mundo rural andaluz, en especial, de las comarcas más deprimidas, constituyendo, de esta forma, un elemento esencial de vertebración social y para la conservación del medio ambiente andaluz. A pesar de esta relevancia social, medioambiental y económica, la caza está siendo objeto de numerosos ataques y críticas destructivas por parte de asociaciones ecologistas, animalistas y determinados colectivos que persiguen la prohibición de esta actividad, circunstancia que acarrearía graves perjuicios económicos y sociales.

Por su parte, el silvestrismo es una práctica tradicional en Andalucía (son más de 15.000 sus practicantes) mediante la que se capturan con vida, y sin daño alguno, ejemplares de las especies jilguero, pardillo y verderón para, posteriormente, adiestrarlos en el canto. Es una práctica totalmente inocua para el medio ambiente y no tiene ningún perjuicio para el entorno natural. A día de hoy no hay ni un solo estudio que asegure que el silvestrismo pueda ser perjudicial para la conservación de las citadas especies y que, por tanto, justifique su prohibición.

Sin embargo, actualmente se pone en duda la legalidad de esta práctica del silvestrismo por parte de la Unión Europea, resultando muy necesario que por la Junta de Andalucía y el Gobierno de España se trabaje coordinadamente para impedir su prohibición ya que existen argumentos técnicos y legales más que suficientes para impedirlo.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación de la comisión la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a:

1. Reconocer la importancia de la actividad cinegética para el mantenimiento de nuestro medio rural y la conservación de la fauna y los espacios naturales.
2. Actualizar la legislación actual para que su control siga siendo eficaz pero no ponga trabas a su desarrollo.
3. Apoyar el silvestrismo.

Parlamento de Andalucía, 1 de abril de 2019.

El portavoz del G.P. Vox en Andalucía,

Alejandro Hernández Valdés.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000073, Proposición no de ley relativa a municipios turísticos de Andalucía

Presentada por el G.P. Vox en Andalucía

Calificación favorable y admisión a trámite

Tramitación ante la Comisión de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local

Apertura del plazo de presentación de enmiendas a tenor del artículo 169.2 del Reglamento

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 10 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Vox en Andalucía, con arreglo a lo previsto en el artículo 168 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente proposición no de ley en comisión relativa a municipios turísticos de Andalucía.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Es un hecho incontestable que es en el municipio donde se desarrolla el hecho turístico. Igualmente incontestable es la transcendencia del turismo en el desarrollo local. También que la fortísima competencia de los destinos, próximos y lejanos, nos obliga a una revisión permanente del modelo turístico que estamos desarrollando. La demanda, cada vez más creciente, de turismo urbano-cultural, no se ha quedado restringida a las grandes ciudades símbolo de Andalucía –Sevilla, Córdoba, Granada, Málaga, Úbeda, Baeza, Ronda–, sino que alcanza a ciudades medianas y pequeñas con personalidad propia y atractiva que han estado elaborando (o lo están en la actualidad) propuestas imaginativas y creativas. Asimismo, los recursos naturales son cada vez más demandados por un turismo con una mayor sensibilidad ambiental. Pero aquí topamos con un conflicto acerca del grado de integralidad aplicado en la gestión de sus espacios: la armonización entre conservación, educación y recreación sigue siendo, en muchas ocasiones, una asignatura pendiente. De ahí que se haga imprescindible una revisión que pasaría, fundamentalmente, por los dos ejes básicos que sustentan el turismo: la oferta y la demanda.

Esta proposición no de ley va dirigida a actuar sobre la oferta, lugar donde se consume el producto turístico. Si queremos garantizar una calidad en la oferta del producto turístico en Andalucía, esta pasa indefectiblemente por actuar en el territorio, en el municipio. Ahora bien, ¿tiene el municipio capacidad suficiente en materia turística y económica para una actuación eficiente ante los nuevos desafíos? No olvidemos que una actuación municipal en materia turística pasa por una planificación, por la ejecución, desarrollo y gestión de la actividad, implica actuaciones en materia de formación, de información, de aplicación de nuevas

tecnologías, de conservación, en el mejor de los casos, cuando no de puesta en valor de sus recursos, de cooperación pública-privada y de búsqueda constante de financiación.

Esto obliga a dar una respuesta satisfactoria y de calidad en servicios en materia de tráfico, señalización, aparcamientos, limpieza diaria, seguridad, cultura, medio ambiente, urbanismo..., servicios que se han de atender pensando en una población que, en muchos casos, duplica o triplica el censo de su población, con la repercusión económica consiguiente, agravando de por sí sus precarias arcas municipales, amén de soportar la presión de la población local ante la avalancha de visitantes y los cambios que estos provocan en el desarrollo cotidiano de su ciudad (aparcamiento, subida de precios, la pérdida de identidad local, horarios, etcétera).

Es cierto que existen ayudas a nivel estatal y regional pero son insuficientes. Si entramos en una primera aproximación atendiendo a la legalidad vigente, el presupuesto de ayudas o subvenciones ronda los 4 millones de euros, de los que un 75%, 3 millones, de los mismos van destinados a los municipios declarados turísticos (18), y para el resto, un 25%, 950.000 euros. Esta cantidad es, a todas luces, absolutamente insuficiente.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación de la comisión la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a:

1. Elaborar un programa de ayuda, de carácter más generalista y menos estricto que la declaración de municipio turístico, e incentivos para aquellos municipios de Andalucía donde exista un desarrollo turístico.
2. Habilitar fórmulas presupuestarias que hagan posible estas ayudas.

Parlamento de Andalucía, 1 de abril de 2019.

El portavoz del G.P. Vox en Andalucía,

Alejandro Hernández Valdés.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000074, Proposición no de ley relativa al Plan Integral de Apoyo a las Familias

Presentada por el G.P. Vox en Andalucía

Calificación favorable y admisión a trámite

Tramitación ante la Comisión de Salud y Familias

Apertura del plazo de presentación de enmiendas a tenor del artículo 169.2 del Reglamento

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 10 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Vox en Andalucía, con arreglo a lo previsto en el artículo 168 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente proposición no de ley en comisión relativa al Plan Integral de Apoyo a las Familias.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El artículo 39 de la Constitución señala la obligación de los poderes públicos de asegurar «la protección social, económica y jurídica de la familia» y, en concreto, de «los hijos, iguales ante la ley con independencia de su filiación, y de las madres, cualquiera que sea su estado civil».

El Estatuto de Autonomía de Andalucía contempla, en su artículo 17, la Protección de la Familia, abogando por la protección social, jurídica y económica de la familia, así como manifestando su intención de garantizar «la protección social, jurídica y económica de la familia». Asimismo determina que la «ley regular las ayudas públicas para atender a las situaciones de las diversas modalidades de familia existentes según la legislación civil».

El artículo 18 del Estatuto de Autonomía, por su parte, reconoce el derecho a los menores «a recibir de los poderes públicos de Andalucía la protección y la atención integral necesarias para el desarrollo de su personalidad y para su bienestar en el ámbito familiar, escolar y social, así como a percibir las prestaciones sociales que establezcan las leyes».

Asimismo, el artículo 19 reconoce el derecho de nuestros mayores a «recibir de los poderes públicos de Andalucía una protección y una atención integral para la promoción de su autonomía personal y del envejecimiento activo, que les permita una vida digna e independiente y su bienestar social e individual, así como a acceder a una atención gerontológica adecuada, en el ámbito sanitario, social y asistencial, y a percibir prestaciones en los términos que establezcan las leyes».

Mediante el artículo 23 relativo a las prestaciones sociales, el Estatuto de Autonomía garantiza el derecho de todos los andaluces a acceder en condiciones de igualdad a las prestaciones de un sistema público de servicios sociales.

El Estatuto de Autonomía de Andalucía atribuye a la comunidad autónoma mediante su artículo 61, competencias exclusivas en materias de servicios sociales, menores y familias. Por último, corresponde a la comunidad autónoma, tal y como recoge su artículo 74 la competencia exclusiva en materia de juventud.

El Decreto 137/2002, de 30 de abril, de apoyo a las familias andaluzas, tiene como finalidad «establecer un conjunto de medidas en favor de las familias andaluzas para facilitar la vida familiar, así como la integración de la mujer y el hombre en la vida laboral en condiciones de igualdad».

Han transcurrido más de 15 años desde la promulgación del decreto, la familia unidad social humana básica y pilar último de la existencia de la propia comunidad política debe ser una prioridad permanente en las políticas de Estado y en las de sus comunidades autónomas.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación de la comisión la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a:

– Implementar un Plan Integral de Apoyo a las Familias que tenga entre sus ejes fundamentales el fomento de la natalidad y que incluya medidas como la ampliación de la gratuidad educativa de los 0 a 3 años, la ampliación de red de guarderías y beneficios fiscales, en especial, a las numerosas.

Parlamento de Andalucía, 10 de abril de 2019.

El portavoz del G.P. Vox en Andalucía,
Alejandro Hernández Valdés.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000075, Proposición no de ley relativa a los juzgados de Estepona

Presentada por el G.P. Vox en Andalucía

Calificación favorable y admisión a trámite

Tramitación ante la Comisión de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local

Apertura del plazo de presentación de enmiendas a tenor del artículo 169.2 del Reglamento

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 10 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Vox en Andalucía, con arreglo a lo previsto en el artículo 168 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente proposición no de ley en comisión relativa a juzgados de Estepona.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Consejería de Justicia de la Junta de Andalucía ostenta el derecho de usufructo sobre un inmueble sito en la avenida Juan Carlos I, de Estepona, desde hace más de 30 años. Sin embargo, en aplicación de la normativa, el plazo de 30 años de finalización del mentado usufructo venció el pasado 30 de septiembre de 2018.

En este sentido, el Ayuntamiento de Estepona trasladó el día 3 de marzo de 2016 al titular de la Consejería de Justicia e Interior que, tras la finalización del citado periodo del derecho de usufructo cedido sobre el referido inmueble, era intención del ayuntamiento dar un uso social a dichas instalaciones municipales ocupadas por los juzgados. Asimismo, se recordaba la necesidad de dotar a un edificio de la infraestructura necesaria para aglutinar todas las dependencias judiciales dispersas por la ciudad en la actualidad, las cuales están desperdigadas por distintas calles de la ciudad, calle Juan Carlos I, s/n, calle Delfín (edificio Miramar), s/n y avenida Puerta del Mar número 45.

Además, se reiteró la disposición a la cesión de terrenos para que la Junta de Andalucía construyese ese edificio que aglutinara todos los órganos judiciales. De hecho, en el pleno de la Corporación Municipal de fecha 18/04/2008, se realizó el ofrecimiento a la Junta de Andalucía de una parcela de equipamiento público para la construcción de una futura sede judicial.

La petición para que se construya dicho equipamiento, en los terrenos que la Administración andaluza considere conveniente, se ha reiterado posteriormente, siendo el último acuerdo plenario aprobado en este sentido el adoptado por unanimidad de la Corporación municipal el pasado día 14/05/2014, tras tener conoci-

miento el equipo de gobierno del Informe del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía que, en su memoria anual de 2013, reconoció la difícil situación que atraviesan las sedes judiciales en Estepona.

Este informe recogía que Estepona es «el partido judicial que se halla en peor estado en toda la provincia de Málaga por la sobrecarga de asuntos, y por tener una escasa dotación en medios materiales y humanos».

El anterior Gobierno de la Junta de Andalucía anunció en medios de comunicación su intención de licitar el alquiler de una sede para todos los juzgados, acción que aún no se ha materializado.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación de la comisión la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a:

– Aceptar la cesión de los terrenos que se plasmaron en el acta del pleno Municipal del Excelentísimo Ayuntamiento de Estepona en fecha 18/04/2008 y posteriormente en el acta de la citada Corporación Local, en fecha 14 de mayo de 2014, e iniciar las actuaciones necesarias en dichos terrenos para atajar las obras de la infraestructura necesaria de un edificio judicial en el que se alberguen todas las dependencias judiciales de la ciudad de Estepona.

Parlamento de Andalucía, 28 de marzo de 2019.

El portavoz del G.P. Vox en Andalucía,
Alejandro Hernández Valdés.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000076, Proposición no de ley relativa a la libertad educativa de los padres

Presentada por el G.P. Vox en Andalucía

Calificación favorable y admisión a trámite

Tramitación ante la Comisión de Educación y Deporte

Apertura del plazo de presentación de enmiendas a tenor del artículo 169.2 del Reglamento

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 10 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Vox en Andalucía, con arreglo a lo previsto en el artículo 168 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente proposición no de ley en comisión relativa a la libertad educativa de los padres.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Las familias deben tener garantizado su derecho a elegir, en libertad, la educación que quieren dar a sus hijos.

Si bien es fundamental el derecho a la educación, tal y como lo recoge nuestra Carta Magna, también es fundamental que este derecho se pueda ejercer en libertad, recogido en la Declaración Universal de Derechos Humanos del Consejo de Europa, en su artículo 26, al afirmar que los padres tienen el derecho a elegir la educación que prefieran para sus hijos, siendo un principio que un Estado no puede negar ni manipular.

El Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma de Andalucía en su artículo 21 establece que «los poderes públicos de la comunidad autónoma deberán garantizar el derecho que asiste a los padres para que sus hijos reciban la formación religiosa y moral que esté de acuerdo con sus propias convicciones».

Asimismo, corresponde a la Comunidad Autónoma de Andalucía, tal y como recoge su artículo 52, «la competencia exclusiva, entre otras, en relación con la evaluación, la garantía de calidad del sistema educativo y las actividades complementarias y extraescolares».

El derecho a la libertad de educación es un derecho básico, primario, característico de la propia naturaleza del individuo y necesario para la evolución de la propia sociedad. La educación debe ser una de las principales fuentes del pensamiento que favorezca el desarrollo de una sociedad plural y democrática. Por ello, los poderes públicos deberán garantizar modelo educativo que respete derechos y libertades básicos,

como son la libertad ideológica en las aulas y el derecho de los padres a elegir la educación de sus hijos en función de sus convicciones morales.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación de la comisión la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

El Parlamento de Andalucía se muestra a favor de:

– Garantizar la libertad educativa y el derecho de los padres a elegir el modelo que deseen para sus hijos, evitando cualquier injerencia de los poderes públicos en la formación ideológica de los alumnos, y permitiendo que los padres puedan excluir a sus hijos de la formación no reglada por actividades complementarias o extraescolares cuando sean contrarios a sus convicciones.

Parlamento de Andalucía, 28 de marzo de 2019.

El portavoz del G.P. Vox en Andalucía,

Alejandro Hernández Valdés.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000077, Proposición no de ley relativa a la revisión del artículo 45 de la Ley 1/1982, de 2 de enero, Electoral de Andalucía

Presentada por el G.P. Vox en Andalucía

Calificación favorable y admisión a trámite

Tramitación ante la Comisión de Presidencia, Administración Pública e Interior

Apertura del plazo de presentación de enmiendas a tenor del artículo 169.2 del Reglamento

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 10 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Vox en Andalucía, con arreglo a lo previsto en el artículo 168 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente proposición no de ley en comisión relativa a la revisión del artículo 45 de la Ley 1/1982, de 2 de enero, Electoral de Andalucía.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Partido Popular y Vox, según el acuerdo de investidura del presidente de la Junta de Andalucía, acordó en el punto 4:

«El compromiso con la estabilidad económica, la eficacia, la eficiencia y la suficiencia financiera como principios rectores de la programación presupuestaria y la gestión económica de los recursos públicos», resulta ser un deber de cumplimiento y de gobernabilidad adquirido por el Consejo de Gobierno para esta legislatura.

Siendo coherentes con nuestro compromiso de los recursos públicos, y compartiendo con la sociedad andaluza la exigencia de demostrar una gestión austera dentro de las formaciones política, debemos, con nuestro ejemplo, demostrar una racionalización del gasto del funcionamiento de nuestras formaciones políticas con dinero público.

Es necesaria e imprescindible una financiación equilibrada de las formaciones políticas, tanto con dinero público como con aportaciones privadas. Asimismo, consideramos que existen los mecanismos suficientes para que dichas aportaciones privadas puedan realizarse con unas garantías de transparencia y fiscalización.

Haciendo referencia a la Ley 1/1986, de 2 de enero, Electoral de Andalucía, y lo recogido en el artículo 13.5 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, por la que se atribuye a nuestra comunidad autónoma competencias exclusivas sobre «Normas y procedimientos electorales para la constitución de sus instituciones de autogobierno», en el artículo 45 del título VI se recoge que es la comunidad autónoma la que subvencionará los gastos electorales.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación de la comisión la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a:

- Revisar la Ley 1/1986, de 2 de enero, para que los fondos recibidos por las formaciones políticas sean reducidos al menos en un 75% respecto al último ejercicio.
- Que dicha revisión tenga carácter retroactivo, aplicándose durante la actual legislación, y que las formaciones políticas empiecen a recibir los fondos según lo propuesto en el punto anterior.

Parlamento de Andalucía, 1 de abril de 2019.

El portavoz del G.P. Vox en Andalucía,
Alejandro Hernández Valdés.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000078, Proposición no de ley relativa a la conciliación laboral y familiar

Presentada por el G.P. Vox en Andalucía

Calificación favorable y admisión a trámite

Tramitación ante la Comisión de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación

Apertura del plazo de presentación de enmiendas a tenor del artículo 169.2 del Reglamento

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 10 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Vox en Andalucía, con arreglo a lo previsto en el artículo 168 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente proposición no de ley en comisión relativa a la conciliación laboral y familiar.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La conciliación es un derecho garantizado por la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para igualdad efectiva entre hombres y mujeres, y por la Ley 9/2018, de 8 de octubre, de modificación de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.

Si bien contamos con legislación al respecto y en nuestra sociedad cada día existe una mayor conciencia social hacia esta problemática, todavía a la mayoría de las personas se les plantea el reto de elegir entre su puesto de trabajo o el cuidado de su familia en algún momento de su existencia. En nuestras vidas se presentan circunstancias laborales que conducen en un momento determinado a una renuncia en el desarrollo de la carrera profesional o renuncia en la voluntad de formar una familia y en ese aspecto.

Las empresas que se adaptan a estas necesidades empiezan a contemplar fórmulas para que la conciliación sea posible. Sin embargo, en las instituciones todavía hay mucho camino por recorrer para implantar políticas y medidas que consigan que la conciliación laboral sea real y efectiva.

Nuestra sociedad, especialmente envejecida y con desafíos demográficos muy considerables, debe plantearse medidas que favorezcan nuevos equilibrios entre el trabajo productivo, reproductivo y los cuidados familiares, tendentes a la conciliación laboral y familiar.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación de la comisión la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a:

– Presentar un plan que contemple, junto a la memoria económica, un conjunto de prestaciones y ayudas destinadas al impulso de la conciliación entre la vida laboral y familiar, como fórmula esencial para la mejora de la calidad de vida de las familias andaluzas.

Parlamento de Andalucía, 28 de marzo de 2019.

El portavoz del G.P. Vox en Andalucía,

Alejandro Hernández Valdés.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000079, Proposición no de ley relativa a desarrollar políticas de apoyo a la natalidad así como a favor de la conciliación de la vida familiar y laboral

Presentada por el G.P. Vox en Andalucía

Calificación favorable y admisión a trámite

Tramitación ante la Comisión de Salud y Familias

Apertura del plazo de presentación de enmiendas a tenor del artículo 169.2 del Reglamento

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 9 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Vox en Andalucía, con arreglo a lo previsto en el artículo 168 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente proposición no de ley en comisión relativa a desarrollar políticas de apoyo a la natalidad así como a favor de la conciliación de la vida familiar y laboral.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Andalucía y España se enfrentan a un reto demográfico sin precedentes. El año pasado, en España se registró la cifra más baja de natalidad desde que se realiza un registro de este indicador (1941).

En 1975, el número medio de hijos por mujer era de 3,13. En el 2017 apenas llegaba al 1,35. El nivel de reemplazo generacional (2,1 hijos por mujer) que garantiza la renovación de una población y su supervivencia no se logra desde 1980.

En Andalucía, el número de nacimientos era de más de 100.000 en el año 2008. Los datos actuales son preocupantes. En el 2017 fueron tan solo 74.684, es decir, en prácticamente 10 años se ha reducido más de un 25% los nacimientos en Andalucía. Asimismo, durante el segundo trimestre del 2018, el número de defunciones superó al número de nacimientos, lo que supone un crecimiento vegetativo negativo.

Es de urgente necesidad revertir esta tendencia desarrollando políticas de apoyo a la natalidad, así como a favor de la conciliación de la vida familiar y laboral.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación de la comisión la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a:

1. Agilizar los pagos retrasados de las prestaciones familiares en Andalucía por nacimiento del tercer hijo o sucesivos, o por parto o adopción múltiples.

2. Revisar todas las prestaciones existentes estableciendo solo dos situaciones posibles: universalidad o límite de «renta per cápita».

3. Ampliar la prestación por nacimiento de hijo hasta los 1.200 euros en función de la renta per cápita familiar. La ayuda será de un pago por nacimiento, adopción o acogimiento del primer hijo. Una ayuda por segundo hijo que constituirá un pago por nacimiento, adopción o acogimiento, que se extenderá hasta que el hijo cumpla los tres años de edad. Y en el caso del tercer hijo y sucesivos, la ayuda se ampliará hasta que el hijo cumpla los 6 años de edad.

4. Mantener la categoría especial hasta que el último de los hijos salga del título de familia numerosa.

5. Ampliar hasta un máximo de cuatro años del título de familia numerosa en los casos de renovación del título por estudios.

6. Promover ayudas a la conciliación de la vida laboral y familiar a través del establecimiento de ayudas para los trabajadores que se acojan a la reducción de jornada por cuidado de hijos menores de 12 años. La cuantía de esta ayuda se ajustará en función de la reducción de la jornada laboral del trabajador durante un periodo subvencionable de 8 meses, y que variará en función del número de hijos de la familia.

Cuando la reducción de la jornada sea de hasta un 15% de la jornada laboral, la ayuda será de 1.600 euros por el primer hijo a cargo; 1.900 euros con dos hijos; y 2.200 euros con tres o más hijos a cargo. Cuando la reducción de la jornada laboral sea entre un 15 y un 33%, la ayuda será de 2.700 euros por el primer hijo, 3.000 euros por dos hijos y 3.300 euros con tres o más hijos a cargo. Cuando la reducción de la jornada sea superior al 33%, la ayuda será de 3.000 euros por el primer hijo; 3.300 euros por el segundo hijo, y 3.600 euros para familias con tres o más hijos a cargo.

7. Fomentar la flexibilidad del horario laboral para favorecer la conciliación de la vida familiar, laboral y personal. Las personas que formen parte de una familia que tenga la consideración de empleado público con hijos menores de 12 años a su cargo podrán solicitar la flexibilidad de su horario laboral para atender sus responsabilidades familiares.

8. Establecer una deducción en el tramo autonómico del IRPF por nacimiento de hijo durante un periodo de tres años de 800 euros anuales. Si se trata del segundo hijo, la ayuda ascendería a 950 euros, y si es el tercero y siguientes, a 1.000 euros.

9. Introducir una deducción por familia numerosa en la cuota íntegra del IRPF. A la deducción se podrán acoger las personas contribuyentes que posean el título de familia a fecha de devengo del impuesto. La cuantía de la deducción será de 250 euros para las familias de categoría general y de 400 euros para las familias de categoría especial.

10. Establecer una deducción del 15% de los gastos de escolaridad en el primer ciclo de la Escuela Infantil (0-3 años) hasta un importe máximo de 1.000 euros al año.

11. Establecer una deducción en el IRPF del tramo autonómico de parte del coste que supone para las familias la contratación de una persona para atender el cuidado de hijos. La deducción será del 30% de la cotización a la Seguridad Social del cuidador, hasta un máximo de 400 euros por familia. La deducción será del 40% en el caso de las familias numerosas, con un límite de 500 euros anuales.

12. Establecer deducciones en el alquiler de la vivienda para familias numerosas en la cuota autonómica del IRPF.

13. Promover las bonificaciones para familias numerosas en la cuota de escolaridad de los hijos menores de 3 años en las escuelas infantiles que dependan de la Consejería de Educación de la Junta de Andalucía, con el establecimiento de una bonificación del 50% por matriculación para hijos menores de 3 años para familias categoría general y exención en la matrícula para las familias numerosas de categoría especial. Promover asimismo las bonificaciones en las matrículas por escolarización en la primera etapa infantil (0-3 años) en escuelas infantiles que dependan de las corporaciones municipales.

14. Introducir un cheque-guardería de 100 euros mensuales como ayuda para el acceso a escuelas infantiles no sostenidas con fondos públicos, y otorgar acceso de preferencia a las familias numerosas, según la categoría que ostente la familia, a través del criterio de baremación.

15. Establecer preferencia de acceso a las familias numerosas para facilitar el reagrupamiento familiar de los alumnos en centros escolares sostenidos con fondos públicos. La preferencia en el acceso se priorizará a través de los puntos establecidos en el criterio de baremación para el acceso a centros escolares sostenidos con fondos públicos, haciendo diferenciación por categoría de familia numerosa. Los criterios de preferencia se establecerán en los centros docentes sostenidos con fondos públicos que imparten enseñanzas de segundo ciclo de Educación Infantil, Educación Primaria, Educación Secundaria Obligatoria y Bachillerato.

16. Promover la reducción de las tasas en la matrícula para enseñanzas especiales. Se establecerá una bonificación del 50% para familias de categoría general en los precios de las matrículas de enseñanzas de música, artes escénicas, idiomas, deportivas y exención en las tasas de matrícula para las familias numerosas de categoría especial.

17. Promover el establecimiento de bonificaciones en el comedor escolar en centros sostenidos con fondos públicos para unidades familiares que se encuentren en una situación socioeconómica de exclusión social, teniendo en especial cuenta a las familias numerosas para el establecimiento de las ayudas.

Parlamento de Andalucía, 28 de marzo de 2019.

El portavoz del G.P. Vox en Andalucía,

Alejandro Hernández Valdés.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000080, Proposición no de ley relativa a la integración de las embajadas comerciales de Andalucía en la red del Estado

Presentada por el G.P. Vox en Andalucía

Calificación favorable y admisión a trámite

Tramitación ante la Comisión de Presidencia, Administración Pública e Interior

Apertura del plazo de presentación de enmiendas a tenor del artículo 169.2 del Reglamento

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 9 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Vox en Andalucía, con arreglo a lo previsto en el artículo 168 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente proposición no de ley en comisión relativa a la integración de las embajadas comerciales de Andalucía en la red del Estado.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

«Integrar las embajadas comerciales de Andalucía existentes en el exterior en la red que tiene el Estado al efecto» es uno de los objetivos primordiales de gobernabilidad adquiridos por el actual Gobierno de la Junta de Andalucía, formalizado en documento de data nueve de enero de hogaño.

El cambio de Gobierno en Andalucía, siguiendo la voluntad de los andaluces expresada en las urnas, trae consigo puntos comunes y necesarios para nuestra tierra. Los 37 años de gobierno de un solo partido ha llevado a la creación de una estructura en la Administración de tal complejidad que ha supuesto que se constituya una Administración paralela con agentes duplicados en funciones y competencias.

De todos es sabido que las intenciones del nuevo Gobierno de la Junta de Andalucía es la eliminación de todos los organismos superfluos y la supresión de la Administración paralela, mediante la aprobación de un Decreto Ley para centralizar la dirección, supervisión y evaluación de todas las entidades dispersas de la Administración paralela, con el doble objetivo de eliminar todos los entes que se consideren innecesarios o que se hayan visto expuestos a la corrupción, así como para garantizar la despolitización de las agencias, empresas y fundaciones públicas andaluzas, y mejorar la profesionalidad y eficiencia de su gestión.

Asimismo, en palabras del presidente de la Junta de Andalucía, el nuevo Gobierno tiene la intención de reordenar la estructura de las oficinas comerciales que operan en la actualidad para que compartan sus dependencias en otras oficinas o delegaciones del Gobierno de España, en particular las del ICEX.

En definitiva, la intención del nuevo Gobierno pasaría por integrar las embajadas comerciales de Andalucía existentes en el exterior, en la red que tiene el Estado a tal efecto.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación de la comisión la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a:

- Integrar las dieciocho Oficinas de Promoción de Negocio de la Agencia Andaluza de Promoción Exterior (Extenda), existentes en el exterior, en la red que tiene el Estado a tal efecto, concretamente ICEX España.
- Cerrar la Delegación Comercial Andaluza en Madrid.
- Cumplir con las recomendaciones e informes de la Cámara de Cuentas emitidos con respecto a la Agencia Andaluza de Promoción Exterior, S.A. (Extenda), mientras se lleva a cabo el proceso de integración.

Parlamento de Andalucía, 1 de abril de 2019.

El portavoz del G.P. Vox en Andalucía,

Alejandro Hernández Valdés.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000081, Proposición no de ley relativa al artículo 17 del Decreto Legislativo 1/2018, de 19 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones dictadas por la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de tributos cedidos

Presentada por el G.P. Vox en Andalucía

Calificación favorable y admisión a trámite

Tramitación ante la Comisión de Hacienda, Industria y Energía

Apertura del plazo de presentación de enmiendas a tenor del artículo 169.2 del Reglamento

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 9 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Vox en Andalucía, con arreglo a lo previsto en el artículo 168 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente proposición no de ley en comisión relativa al artículo 17 del Decreto Legislativo 1/2018, de 19 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones dictadas por la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de tributos cedidos.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Consejo de Gobierno y el presidente de la Junta de Andalucía tienen adquirido un compromiso para la gobernabilidad por el que acordó impulsar una reforma fiscal que contemple la bonificación al 99% del impuesto de sucesiones y donaciones, la bajada del tramo autonómico del impuesto del IRPF y del tramo autonómico del impuesto sobre el patrimonio, equiparándolo a los tipos de la escala nacional y revertir la subida del impuesto sobre las transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación de la comisión la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a:

Modificar los tipos aplicables a los tramos de escala autonómica de la siguiente forma:

Base liquidable Hasta €	Resto base liquidable Hasta €	Tipo aplicable %
0,00	12.450,00	5,00
12.450,00	7.750,00	7,00
20.200,00	7.800,00	11,00
28.000,00	7.200,00	12,50
35.200,00	14.800,00	15,00
50.000,00	10.000,00	15,50
60.000,00	60.000,00	20,50
120.000,00	en adelante	22,50

Parlamento de Andalucía, 1 de abril de 2019.

El portavoz del G.P. Vox en Andalucía,

Alejandro Hernández Valdés.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN

11-19/PNLC-000082, Proposición no de ley relativa a la adaptación de ciclos de Formación Profesional

Presentada por el G.P. Ciudadanos

Calificación favorable y admisión a trámite

Tramitación ante la Comisión de Educación y Deporte

Apertura del plazo de presentación de enmiendas a tenor del artículo 169.2 del Reglamento

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 9 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Ciudadanos, con arreglo a lo previsto en el artículo 168 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente proposición no de ley ante la Comisión de Educación y Deporte, relativa a la adaptación de ciclos de Formación Profesional.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Formación Profesional en nuestra comunidad autónoma debe ir encaminada a la inserción, reinserción y actualización laboral, y cuyo objetivo principal debería consistir en el aumento y la adecuación del conocimiento y habilidades de los actuales y futuros trabajadores a lo largo de toda la vida.

Para ello, debe contar este tipo de formación de un papel estratégico, necesitando una revisión profunda de su situación en Andalucía.

Debe constituir un verdadero motor de cambio en la estructura del mercado laboral, aumentando la proporción de profesionales cualificados. Todo esto debe tener un impacto relevante en la competitividad del sector productivo andaluz.

No podemos estar ajenos a la necesidad de revisión del modelo actual de Formación Profesional. Esta revisión debe ir enfocada a acabar con las actuales cifras de desempleo juvenil y otras ineficiencias del mercado laboral español. Esas cifras actuales de desempleo a nivel general en Andalucía así como, específicamente, en la juventud justifican sobradamente dicho cambio.

Una de las debilidades del actual sistema es la falta de adecuación de la oferta de ciclos de Formación Profesional en centros públicos de Andalucía a la oferta laboral de los distintos sectores productivos de cada provincia de nuestro territorio. Ante ello, la oferta formativa de la FP debe ser capaz de adaptarse a las nuevas necesidades de las empresas, y existiendo igualmente una adaptación a nivel territorial.

Diferentes estudios, incluso la opinión de los agentes económicos y sociales, indican la necesidad de adecuar la Formación Profesional a la realidad de la oferta laboral de cada provincia. Para ello, resulta

necesario conocer adecuadamente cuál es la demanda de ciclos que la oferta laboral realiza en cada zona. Esto en Andalucía nunca se ha hecho, produciendo con ello una desubicación de los diferentes ciclos con la realidad laboral y económica.

Además de todo lo señalado anteriormente, la realidad de la oferta de FP hasta este momento es que hay también un desajuste muy importante entre el número de plazas ofertadas y la demanda de ellas. De hecho, durante el curso 2018-2019, 30.000 solicitudes de plaza no han sido atendidas en Andalucía.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación de la comisión la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a:

Impulsar la adecuación de la oferta de ciclos y número de plazas de Formación Profesional en centros públicos de Andalucía a la oferta laboral de los distintos sectores productivos de cada provincia de nuestro territorio.

Parlamento de Andalucía, 1 de abril de 2019.

El portavoz del G.P. Ciudadanos,
Sergio Romero Jiménez.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

MOCIÓN CONSECUENCIA DE INTERPELACIÓN

11-19/M-000004, Moción relativa a política general en materia educativa

Presentada por el G.P. Socialista

Calificación favorable y admisión a trámite de las enmiendas formuladas por el G.P. Adelante Andalucía

Consecuencia de la Interpelación 11-19/I-000008

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de abril de 2019

Orden de publicación de 10 de abril de 2019

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Adelante Andalucía, al amparo de lo previsto en el artículo 157 del Reglamento de la Cámara, formula las siguientes enmiendas:

Enmienda núm. 1, de modificación

Punto 1

Se propone modificar este punto, quedando redactado como sigue:

«1. Ampliar la red de plazas de gestión pública en la etapa de Educación Infantil, 0-3, para dar cabida a todo el alumnado comprendido en estas edades, aumentando progresivamente la oferta de la red de titularidad pública para atender las necesidades de escolarización de esta etapa, así como garantizar su gratuidad desde la enseñanza pública».

Enmienda núm. 2, de modificación

Punto 5

Se propone modificar este punto, quedando redactado como sigue:

«5. Aumentar progresivamente los servicios complementarios de aula matinal, comedor y actividades extraescolares en los centros públicos para satisfacer la demanda de las familias, manteniendo los precios y bonificaciones existentes, hasta alcanzar la totalidad de los centros andaluces al final de la legislatura, garantizando calidad y condiciones laborales dignas, sin perjuicio de poner en marcha todas las medidas necesarias para promover que dichos servicios gestionen de forma directa desde lo público».

Enmienda núm. 3, de modificación

Punto 8

Se propone modificar este punto, quedando redactado como sigue:

«8. Mantener el Plan de Garantía Alimentaria y desarrollarlo durante todo el año, incluido el verano, para que el alumnado en riesgo de exclusión social pueda tener tres comidas al día, permitiendo que el desayuno se les pueda ofrecer en el aula matinal».

Enmienda núm. 4, de modificación

Punto 22.1

Se propone modificar el siguiente apartado del punto 22, quedando redactado como sigue:

«1. Incorporar para el proyecto de ley de presupuesto de la comunidad autónoma para el año 2019, y en sucesivos presupuestos, una dotación presupuestaria que garantice anualmente 500 maestros y maestras para poder realizar apoyo educativo, así como establecer una ratio máximo de alumnado NEAE por maestro de Pedagogía Terapéutica y Monitor o monitora escolar y la recuperación del servicio de ILSE y de monitores y monitoras escolares para que sea desarrollado de manera directa por la Administración».

Enmienda núm. 5, de modificación

Punto 22.2

Se propone modificar el siguiente apartado del punto 22, quedando redactado como sigue:

«2. Incorporar para el proyecto de ley de presupuesto de la comunidad autónoma para el año 2019, y en sucesivos presupuestos, una dotación presupuestaria que garantice la ratio de un orientador u orientadora por cada 500 alumnos y alumnas».

Enmienda núm. 6, de supresión

Punto 22.3

Se propone suprimir el siguiente apartado del punto 22:

«13. Garantizar la jubilación parcial de los docentes de la enseñanza concertada en Andalucía, mediante un acuerdo de la Administración Educativa en el seno de la mesa de la Enseñanza Concertada, que ha de firmarse este mismo curso 2018-2019 con efectos inmediatos».

Enmienda núm. 7, de modificación

Punto 27

Se propone modificar este punto, quedando redactado como sigue:

«27. Cumplir con la Ley 2/2017, de Memoria Histórica y Democrática, incluyendo contenidos curriculares al respecto, para que el alumnado pueda conocer la verdad objetiva de los hechos históricos, con el fin de ser rigurosos en el tratamiento de una parte de nuestra historia que debe servir para no volver a repetir los

errores del pasado como cualquier sociedad moderna y democrática debe hacer, así como la eliminación en la denominación de los centros educativos de personajes o hechos que supongan una exaltación de la dictadura franquista, en cumplimiento de la Ley de Memoria Democrática».

Enmienda núm. 8, de modificación

Punto 28

Se propone modificar este punto, quedando redactado como sigue:

«28. Contemplar, en el Proyecto de Ley de Presupuestos de 2019 y siguientes, las partidas presupuestarias necesarias hasta garantizar un suelo de inversión del 5% del PIB para la educación pública».

Enmienda núm. 9, de adición

Punto nuevo

Se propone añadir un nuevo punto:

«29. Garantizar que la oferta educativa y la planificación escolar se realicen bajo los criterios necesarios para salvaguardar la oferta pública a todo el alumnado andaluz, asegurando que no se eliminará ninguna unidad ni ninguna línea educativa de la escuela pública mientras existan unidades concertadas en el mismo municipio».

Enmienda núm. 10, de adición

Punto nuevo

Se propone añadir un nuevo punto:

«30. Poner en marcha en este curso académico todas las acciones necesarias para garantizar la bioclimatización de los centros escolares andaluces».

Enmienda núm. 11, de adición

Punto nuevo

Se propone añadir un nuevo punto:

«31. Promover desde la Junta de Andalucía la apertura de centros educativos fuera del horario escolar para poder realizar actividades extraescolares o de convivencia de la comunidad educativa».

Enmienda núm. 12, de adición

Punto nuevo

Se propone añadir un nuevo punto:

«32. Poner en marcha las medidas para garantizar la estabilidad laboral del personal interino».

Enmienda núm. 13, de adición

Punto nuevo

Se propone añadir un nuevo punto:

«33. Realizar un seguimiento y evaluación de los planes de coeducación y planes de igualdad por parte de la inspección educativa, así como impulsar acciones de formación en género para el personal docente».

Enmienda núm. 14, de adición

Punto nuevo

Se propone añadir un nuevo punto:

«34. Cubrir las nuevas plazas docentes en los centros privados sostenidos con fondos públicos con personal seleccionado mediante convocatoria pública y/o que integre las bolsas para vacantes y sustituciones».

Enmienda núm. 15, de adición

Punto nuevo

Se propone añadir un nuevo punto:

«35. Reforzar con trabajadores del ámbito social (trabajadores y trabajadoras sociales, educadores y educadoras, mediadores y mediadoras) los centros de compensación educativa ubicados en zonas de especial vulnerabilidad social».

Parlamento de Andalucía, 1 de abril de 2019.

El Portavoz del G.P. Adelante Andalucía,

Antonio Maíllo Cañadas.

IMPULSO DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

MOCIÓN CONSECUENCIA DE INTERPELACIÓN

11-19/M-000004, Moción relativa a política general en materia educativa

Presentada por el G.P. Socialista

Consecuencia de la Interpelación 11-19/I-000008

Rechazada por el Pleno del Parlamento el día 4 de abril de 2019 en el transcurso de la sesión celebrada los días 3 de abril de 2019 y 4 de abril de 2019

Orden de publicación de 9 de abril de 2019

PRESIDENCIA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCIA

El Pleno del Parlamento, el día 4 de abril de 2019, en el transcurso de la sesión celebrada los días 3 y 4 del mismo mes y año, acordó rechazar la Moción relativa a política general en materia educativa, 11-19/M-000004, presentada por el G.P. Socialista, consecuencia de la Interpelación 11-19/I-000008.

Sevilla, 9 de abril de 2019.

P.D. El letrado mayor del Parlamento de Andalucía,
Vicente Perea Florencio.

COMPOSICIÓN Y ORGANIZACIÓN DE LA CÁMARA

COMISIONES, GRUPOS DE TRABAJO Y PONENCIAS DE ESTUDIO

11-19/CC-000002, Resolución del Pleno del Parlamento de Andalucía, de 4 de abril de 2019, por el que se crea la Comisión permanente no legislativa sobre políticas para la protección de la infancia en Andalucía

Aprobada por el Pleno del Parlamento el día 4 de abril de 2019, en el transcurso de la sesión celebrada los días 3 y 4 del mismo mes

Orden de publicación de 9 de abril de 2019

CREACIÓN DE LA COMISIÓN PERMANENTE NO LEGISLATIVA SOBRE POLÍTICAS PARA LA PROTECCIÓN DE LA INFANCIA EN ANDALUCÍA

El Pleno del Parlamento de Andalucía, el día 4 de abril de 2019, en el transcurso de la sesión celebrada los días 3 y 4 del mismo mes y año, ha acordado:

«La creación de la Comisión permanente no legislativa sobre políticas para la protección de la infancia en Andalucía.

En la misma se daría trámite a todas aquellas iniciativas de impulso (exceptuando las de carácter legislativo) y control que, pudiendo ser objeto del debate de otras comisiones permanentes, estén referidas a la protección de la infancia en nuestra comunidad.»

