

# Índice General

*Página*

## **PRESENTACIÓN**

ALBERTO PALOMAR OLMEDA ..... 9

## **CAPÍTULO 1**

### **ASPECTOS GENERALES Y TRAMITACIÓN PARLAMENTARIA DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. PRINCIPIOS Y ALCANCE DEL DERECHO A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE**

JAVIER RODRÍGUEZ TEN ..... 31

**I. Los antecedentes** ..... 32

**II. La tramitación parlamentaria** ..... 35

1. *Actuaciones previas* ..... 35

2. *El trámite parlamentario* ..... 37

3. *Acerca de la Memoria del análisis de impacto normativo y los informes emitidos* ..... 41

3.1. La Memoria del análisis de impacto normativo.... 41

3.2. El Dictamen del Consejo Económico y Social.... 42

3.3. El Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ..... 42

3.4. El Informe del Consejo Nacional de la Discapacidad 43

3.5. El Informe del Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ..... 43

**III. Las definiciones sobre movilidad sostenible** ..... 44

1. *Definiciones de alcance general* ..... 45

	<i><u>Página</u></i>
1.1. Accesibilidad .....	45
1.2. Aplicación de movilidad como servicio .....	45
1.3. Área o entorno metropolitano .....	45
1.4. Autoridad de transporte metropolitano .....	45
1.5. Autoridad de Transporte Público Urbano (ATPU) .	46
1.6. Carril, vía o plataforma reservada .....	46
1.7. Conectividad .....	46
1.8. Costes externos .....	46
1.9. Estación de recarga para vehículos eléctricos.....	46
1.10. Gestión de la demanda de movilidad .....	47
1.11. Gran centro de actividad.....	47
1.12. Importe total de una actuación completa .....	47
1.13. Movilidad activa.....	47
1.14. Movilidad inclusiva .....	47
1.15. Movilidad sostenible .....	47
1.16. Nodo logístico .....	48
1.17. Nodos de servicios de movilidad .....	48
1.18. Plan de movilidad sostenible de entidades locales .	48
1.19. Plan de movilidad sostenible simplificado de entida- dades locales .....	48
1.20. Plan de movilidad sostenible al trabajo .....	49
1.21. Pobreza de transporte.....	49
1.22. Servicios de transporte público de personas a la demanda.....	49
1.23. Servicios de movilidad de conexión al ferrocarril ..	49
1.24. Servicios de movilidad compartida.....	50
1.25. Servicios de movilidad colaborativa o «carpooling»	50
1.26. Sistema de gestión .....	50
1.27. Sistema de gestión ambiental.....	50
1.28. Servicio de suministro eléctrico a buques.....	50

	<u><i>Página</i></u>
2. <i>Definiciones referidas al «espacio controlado de pruebas»...</i>	51
2.1. Autoridad de supervisión .....	51
2.2. Comisión de personas expertas en movilidad .....	51
2.3. Espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad («espacio controlado de pruebas»).	51
2.4. Oficina Gestora del espacio controlado de pruebas («Oficina»).....	51
2.5. Promotor .....	52
2.6. Proyecto piloto de innovación en movilidad («proyecto» o «proyecto piloto») .....	52
<b>IV. El objeto y la finalidad de la Ley (artículo 1) .....</b>	<b>52</b>
<b>V. El reconocimiento del derecho a la movilidad sostenible..</b>	<b>57</b>
<b>VI. Los principios rectores de la movilidad sostenible .....</b>	<b>60</b>
1. <i>Seguridad de las personas y del sistema multimodal integrado de movilidad en su conjunto .....</i>	61
2. <i>Cohesión social y territorial .....</i>	61
3. <i>Perspectivas de género e igualdad de trato y no discriminación .....</i>	62
4. <i>Sostenibilidad ambiental, social y económica .....</i>	62
5. <i>Servicio al desarrollo económico sostenible .....</i>	64
6. <i>Digitalización .....</i>	64
7. <i>Accesibilidad universal .....</i>	64
8. <i>Resiliencia del sistema de transportes .....</i>	64
9. <i>Cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por España .....</i>	64
10. <i>Transparencia, sensibilización y participación ciudadana ..</i>	65
11. <i>Fomento de la ciudad de proximidad .....</i>	65
<b>VII. Los títulos competenciales y las relaciones con y entre las administraciones públicas interesadas.....</b>	<b>66</b>
1. <i>Los títulos competenciales.....</i>	66
2. <i>Las bases de las relaciones con y entre las Administraciones Públicas interesadas.....</i>	69

CAPÍTULO 2

**LA COOPERACIÓN Y COLABORACIÓN ENTRE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS: EL SISTEMA GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**

RAMÓN TEROL GÓMEZ .....	73
<b>I. Consideraciones de carácter general e introductorio. La cooperación y colaboración entre Administraciones públicas al servicio de la movilidad sostenible.....</b>	<b>74</b>
<b>II. El sistema general de movilidad sostenible.....</b>	<b>77</b>
1. <i>Aspectos generales y de concepto. La consideración de instrumento de cooperación y colaboración entre Administraciones y su financiación .....</i>	77
2. <i>El Foro Territorial de Movilidad Sostenible.....</i>	81
2.1. Antecedentes y naturaleza .....	81
2.2. Composición y funciones .....	82
3. <i>El Consejo Superior de Movilidad Sostenible.....</i>	84
3.1. Antecedentes.....	84
3.2. Naturaleza y funciones .....	85
3.3. Especial consideración sobre la Sección Transversal de Formación y Capacitación .....	87
4. <i>Las herramientas al servicio del Sistema General de Movilidad Sostenible.....</i>	91
4.1. El Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) .....	91
4.2. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y las recomendaciones metodológicas. Remisión.....	95
<b>III. La consecuente reorganización en el ámbito de la Administración estatal y del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible .....</b>	<b>95</b>
1. <i>Planteamiento y aspectos generales .....</i>	95
2. <i>La Conferencia Sectorial competente para las cuestiones relativas a la movilidad sostenible: la de Transportes.....</i>	98

	<u><i>Página</i></u>
3. <i>El Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible</i> .....	101
<b>CAPÍTULO 3</b>	
<b>BASES PARA EL FOMENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE</b>	
ANTONIO RAMÓN RODRÍGUEZ CASTAÑO .....	105
<b>I. Introducción</b> .....	105
<b>II. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS)</b> .....	109
1. <i>Contenido del DOMOS</i> .....	112
1.1. Contenido mínimo .....	112
1.1.1. Orientaciones generales para una movilidad sostenible .....	113
1.1.2. Objetivos, sendas e hitos cuantitativos y cualitativos de carácter indicativo de las políticas de las administraciones públicas .	114
1.1.3. Orientaciones sobre los criterios de planificación de infraestructuras de transporte, tanto para generación de nueva infraestructura como para la gestión sostenible y eficiente de la conservación de las infraestructuras existentes .....	114
1.1.4. Sistema de indicadores para el seguimiento de los objetivos, sendas e hitos .....	115
1.1.5. Relación de los ámbitos temáticos de otros instrumentos y herramientas de la movilidad sostenible, como las recomendaciones metodológicas y guías de buenas prácticas .....	116
1.1.6. Elementos de las estrategias y planes de las administraciones públicas en materia de información, sensibilización y formación .....	116
1.2. Contenido complementario .....	119

	<i><u>Página</u></i>
1.2.1. Los documentos de recomendaciones metodológicas.....	119
1.2.2. Las guías de buenas prácticas .....	120
2. <i>Procedimiento de elaboración y aprobación del DOMOS y de sus documentos complementarios</i> .....	122
2.1. Procedimiento para la elaboración y aprobación del DOMOS.....	122
2.2. Procedimiento para la elaboración y aprobación de los documentos complementarios .....	124
3. <i>Valor jurídico</i> .....	124
4. <i>Eficacia</i> .....	126
<b>III. Bibliografía</b> .....	127

## CAPÍTULO 4

### **LA PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE**

ALBERTO PALOMAR OLMEDA .....	129
<b>I. Planificación y gestión de la movilidad</b> .....	130
1. <i>Instrumentos de planificación de la Administración General del Estado</i> .....	132
1.1. Determinaciones generales .....	132
1.1.1. Compromisos internacionales .....	135
1.1.2. Desarrollo territorial y urbano sostenible.	137
1.1.3. Vinculación con los instrumentos de ejecución de infraestructuras del transporte .	142
1.2. El procedimiento de aprobación.....	143
1.2.1. Indeterminación inicial.....	143
1.2.2. Trámites preceptivos .....	144
1.2.3. Aprobación .....	144
1.2.4. Determinaciones materiales de carácter imperativo .....	145

	<u><i>Página</i></u>
1.2.5. Posición ordinamental en relación con la planificación de las infraestructuras del transporte .....	145
2. <i>La planificación en materia de transportes en el ámbito de las Comunidades Autónomas</i> .....	146
3. <i>La planificación en el ámbito de las entidades locales</i> .....	147
3.1. Necesidad de planificación para los Ayuntamientos entre 20.000 y 50.000 habitantes .....	147
3.2. Planificación adicional .....	148
3.3. El contenido material .....	149
3.4. Actualización .....	149
3.5. Consideración de conjunto .....	149
4. <i>El Registro de Planes</i> .....	149
<b>II. La planificación específica en función de circunstancias especiales</b> .....	<b>150</b>
1. <i>Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad</i> .....	151
1.1. Posición ordinamental .....	151
1.2. El concepto propiamente dicho y el alcance de su materia .....	154
1.3. Conocimiento público de los criterios .....	154
2. <i>Planes de movilidad sostenible al trabajo</i> .....	155
2.1. Contenido obligacional .....	155
2.2. Contenido sustantivo .....	156
2.3. Los planes podrán contemplar la compensación de la huella de carbono para aquella movilidad emisora de gases de efecto invernadero sobre la que no se haya podido actuar .....	157
2.4. Operatividad y funcionalidad de los planes .....	158
2.5. Medidas de ejecución .....	159
<b>III. El seguimiento de la planificación</b> .....	<b>160</b>
1. <i>Reglas comunes</i> .....	160
2. <i>Reglas transitorias</i> .....	160

	<u>Página</u>
3. <i>Financiación potestativa</i> .....	161
<b>IV. Movilidad para todas las personas.</b> .....	<b>161</b>
1. <i>Determinación general</i> .....	161
2. <i>De la indeterminación a la fijación del orden de prioridades.</i>	162
3. <i>Reducción de externalidades negativas</i> .....	162
<b>V. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa.</b> .....	<b>163</b>
1. <i>El papel de la ordenación territorial y la planificación urbana</i> .....	163
2. <i>Determinaciones específicas en relación con el espacio urbano</i> .....	164
3. <i>Consideración específica sobre la movilidad ligada al transporte público</i> .....	166
<b>VI. La política específica en relación con las personas con discapacidad o movilidad reducida</b> .....	<b>167</b>
<b>VII. Medidas en relación con una programación con perspectiva de género e igualdad de trato y no discriminación en la movilidad.</b> .....	<b>171</b>
<b>VIII. Régimen específico de las infraestructuras y equipamiento para la sostenibilidad del sistema de transporte</b> .....	<b>172</b>
1. <i>Terminales de transporte, talleres de material móvil y otras infraestructuras</i> .....	172
2. <i>Carriles reservados a determinados vehículos</i> .....	172
2.1. <i>Municipios de población superior a 30.000 habitantes</i> .....	172
2.2. <i>Municipios de menos de 300.000 habitantes.</i> .....	173
2.3. <i>Características de la regulación</i> .....	173
2.4. <i>Dinámica de la constitución</i> .....	174
3. <i>Suministro de electricidad a aeronaves estacionadas</i> .....	174
4. <i>Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos</i> .....	177
<b>IX. Información y gestión ambiental y de la energía en los servicios de transporte: la huella de carbono</b> .....	<b>180</b>
1. <i>Referencias específicas en relación con la huella de carbono</i> .	180

	<u><i>Página</i></u>
2. <i>Gases de efecto invernadero y otros contaminantes</i> .....	182
3. <i>Sistemas de gestión ambiental y energía</i> .....	183
<b>CAPÍTULO 5</b>	
<b>LA MOVILIDAD EN LA PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DE TRANSPORTE. PROVISIÓN DE SERVICIOS Y OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO EN EL ÁMBITO DEL ESTADO</b>	
GIL MANUEL PEREA .....	185
<b>I. Introducción</b> .....	186
<b>II. La coordinación interadministrativa como eje del sistema</b>	192
1. <i>De la coordinación entre Administraciones Públicas como principio rector</i> .....	194
2. <i>Hacia una coordinación que facilite la intermodalidad</i> .....	199
3. <i>La coordinación tecnológica</i> .....	199
<b>III. El derecho a la movilidad y la cohesión territorial. Especial atención al medio rural (arts. 40 y 41)</b> .....	200
1. <i>El derecho a la movilidad y su vínculo con la cohesión territorial</i> .....	200
2. <i>De la mera provisión de infraestructuras a soluciones reales y flexibles</i> .....	202
3. <i>Flexibilidad en el régimen de prestación: adaptación de oferta, innovación y carácter lineal o zonal</i> .....	203
<b>IV. El régimen jurídico de las obligaciones de servicio público (OSP) en los servicios de competencia estatal</b> .....	206
1. <i>Concepto y principios: necesidad, proporcionalidad y sostenibilidad (arts. 43 y 44)</i> .....	206
1.1. <i>El concepto de OSP y su anclaje constitucional y europeo</i> .....	206
1.2. <i>De los contratos a licitar para la prestación de las OSP</i> .....	210
1.3. <i>Los principios rectores y aplicables (art. 44)</i> .....	213

	<i><u>Página</u></i>
2. <i>El procedimiento de establecimiento y la propuesta de rentabilidad socioeconómica (art. 45)</i> .....	217
2.1. Trámite, contenido y formalización .....	217
2.2. El encuadre normativo material: el Reglamento n.º 1370/2007 y el Test Altmark .....	218
3. <i>La corresponsabilidad financiera y el compromiso de gasto de la Administración proponente (art. 46)</i> .....	224
4. <i>Seguimiento, evaluación y extinción de las OSP (art. 47)</i> ...	230
4.1. Competencias de seguimiento e intervención en las crisis del contrato .....	230
4.2. La revisión de las tarifas y el «mínimo de percepción».....	235
<b>V. Servicios regulares de competencia estatal y conexión intermodal (arts. 42 y 48)</b> .....	237
1. <i>Introducción general: la conexión modal como pilar del nuevo paradigma de movilidad</i> .....	237
2. <i>El artículo 42 LMS: los servicios de movilidad de conexión</i> .	237
3. <i>El art. 48 de la LMS y los servicios regulares de competencia estatal</i> .....	239
4. <i>Las disposiciones vinculadas: DA 8.<sup>a</sup>, DT 2.<sup>a</sup> y DA 15.<sup>a</sup></i> ....	241
<b>VI. Consideraciones finales</b> .....	242
<b>VII. Bibliografía</b> .....	243
CAPÍTULO 6	
<b>LA PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE DE COMPETENCIA ESTATAL</b>	
M. <sup>a</sup> TERESA CANTÓ LÓPEZ .....	245
<b>I. Introducción: la génesis de una reforma necesaria</b> .....	245
<b>II. El orden jerárquico de los criterios para la planificación de las infraestructuras de transporte de competencia estatal</b> .....	250
1. <i>El artículo 49 de la LMS como norma clave de la arquitectura planificadora</i> .....	256

	<u><i>Página</i></u>
2. <i>La vinculación de los instrumentos de planificación sectorial a la orientación de prioridades y a las condiciones del instrumento de planificación estratégica estatal en movilidad. . . . .</i>	258
3. <i>La coherencia interna con las leyes sectoriales: la técnica de la modificación legislativa . . . . .</i>	260
<b>III. El sistema de evaluación de inversiones como requisito de racionalidad (arts. 50 a 53 de la LMS). . . . .</b>	<b>261</b>
1. <i>La evaluación como presupuesto de validez para la toma de decisiones: la reducción de la discrecionalidad . . . . .</i>	261
2. <i>El procedimiento de evaluación ex ante bifásica como filtro de racionalidad. . . . .</i>	263
2.1. El análisis preliminar de rentabilidad socioambiental . . . . .	264
2.2. El estudio de rentabilidad económica, social, ambiental y financiera . . . . .	266
2.3. Excepciones del procedimiento de evaluación <i>ex ante</i> . . . . .	270
3. <i>La evaluación ex post como mecanismo de aprendizaje institucional. . . . .</i>	271
4. <i>Las excepciones a la evaluación: análisis crítico de su alcance y posibles riesgos. . . . .</i>	276
<b>IV. La coordinación interadministrativa y la integración con la planificación territorial . . . . .</b>	<b>278</b>
<b>V. La ausencia de una autoridad independiente de evaluación: ¿una debilidad estructural de la reforma? . . . . .</b>	<b>284</b>
<b>VI. Reflexión final sobre el cambio de paradigma en la gobernanza de las infraestructuras . . . . .</b>	<b>288</b>
<b>VII. Bibliografía . . . . .</b>	<b>291</b>

CAPÍTULO 7

**LA CONTRIBUCIÓN DEL ESTADO A LA FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE**

BEGOÑA PÉREZ BERNABEU .....	293
<b>I. La contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano e interurbano: el Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible .....</b>	<b>293</b>
<b>II. Creación y régimen jurídico del FECMO-FCPJ como mecanismo de aportación de recursos públicos estatales ....</b>	<b>295</b>
<b>III. Objeto y alcance de la financiación estatal .....</b>	<b>302</b>
<b>IV. La naturaleza jurídica de la contribución financiera del FECMO-FCPJ.....</b>	<b>313</b>
<b>V. Las subvenciones financiadas con cargo al FECMO-FCPJ</b>	<b>317</b>
1. <i>Incoherencia normativa en el ámbito objetivo de las subvenciones del FECMO-FCPJ.....</i>	317
2. <i>Beneficiarios de las subvenciones.....</i>	319
3. <i>Condiciones para la concesión de la subvención .....</i>	328
4. <i>Criterios de valoración de las solicitudes .....</i>	330
5. <i>Tipos de subvenciones y criterios de prioridad de asignación de los recursos del FECMO-FCPJ .....</i>	335
5.1. <i>Consideraciones preliminares .....</i>	335
5.2. <i>Subvenciones para la financiación de costes operativos .....</i>	336
5.3. <i>Subvenciones para proyectos de inversión para la mejora de la movilidad .....</i>	344
5.4. <i>Subvenciones para acciones de interoperabilidad y sostenimiento económico de determinados servicios de transporte o movilidad .....</i>	346
<b>VI. Conclusiones.....</b>	<b>348</b>

## CAPÍTULO 8

**LA INNOVACIÓN EN LA MOVILIDAD SOSTENIBLE. EL  
SANDBOX REGULATORIO PARA LA MOVILIDAD  
SOSTENIBLE**

GUILLERMO DE BLAS BADOS .....	353
<b>I. Introducción .....</b>	<b>353</b>
<b>II. El espacio controlado de pruebas para la movilidad .....</b>	<b>355</b>
1. <i>Principios rectores del sandbox para la movilidad .....</i>	358
2. <i>Ámbito competencial .....</i>	360
3. <i>La Comisión de personas expertas en movilidad .....</i>	362
4. <i>Régimen jurídico de aplicación a los proyectos piloto de innovación en movilidad .....</i>	364
4.1. <i>Introducción .....</i>	364
4.2. <i>Marco normativo aplicable .....</i>	364
4.3. <i>Requisitos materiales para la admisión .....</i>	366
4.4. <i>Solicitudes .....</i>	367
4.5. <i>Tramitación .....</i>	370
4.6. <i>Resolución .....</i>	371
4.7. <i>Autoridad de supervisión .....</i>	372
4.8. <i>Protocolo de pruebas .....</i>	373
4.9. <i>Efectos de la firma del protocolo: inicio de las pruebas .....</i>	376
4.10. <i>Conclusiones .....</i>	377
5. <i>Régimen de garantías y protección de los participantes .....</i>	378
5.1. <i>Introducción .....</i>	378
5.2. <i>Obligación de informar y consentimiento informado .....</i>	379
5.3. <i>Derecho de desistimiento .....</i>	381
5.4. <i>Protección de datos de carácter personal .....</i>	382
5.5. <i>Protección frente a daños personales y materiales .....</i>	383

	<i>Página</i>
5.6. Protección de los derechos de propiedad intelectual e industrial .....	385
5.7. Seguimiento de las pruebas .....	386
5.8. Interrupción de las pruebas .....	387
5.9. Conclusiones .....	389
6. <i>Finalización del proyecto y efectos posteriores a la realización de pruebas</i> .....	391
6.1. Introducción .....	391
6.2. Informe final e informe de evaluación .....	391
6.3. Propuesta regulatoria: resultado del <i>sandbox</i> .....	393
6.4. Principio de proporcionalidad y prohibición de trato discriminatorio .....	396
6.5. Conclusiones .....	397

## CAPÍTULO 9

### **LAS PREVISIONES LEGALES SOBRE LOS VEHÍCULOS AUTOMATIZADOS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTES**

JUAN ROSA MORENO .....	399
<b>I. Planteamiento: transición hacia una movilidad automatizada, conectada y segura</b> .....	399
<b>II. Una aproximación al concepto de vehículo automatizado</b> .	404
<b>III. Sobre los principios para su regulación</b> .....	410
<b>IV. Los vehículos autónomos por carretera</b> .....	413
1. <i>Homologación para su puesta en servicio</i> .....	413
2. <i>Su uso o circulación</i> .....	416
2.1. Premisa: espacio controlado de pruebas .....	418
2.2. El primer intento de reglamentación .....	419
3. <i>Otras previsiones legales necesarias</i> .....	423
3.1. La responsabilidad por daños .....	423
3.2. Las autorizaciones personales .....	429

	<u><i>Página</i></u>
<b>V. Los sistemas de IA en la conducción autónoma . . . . .</b>	430
1. <i>Su clasificación como sistemas de alto riesgo. . . . .</i>	431
2. <i>La aplicación de los requisitos de los sistemas de alto riesgo .</i>	433
<b>VI. Nada relevante en la LMS como conclusión . . . . .</b>	436
<b>VII. Bibliografía . . . . .</b>	436

CAPÍTULO 10

**LAS PREVISIONES LEGALES SOBRE DIGITALIZACIÓN Y DATOS ABIERTOS EN EL ÁMBITO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE**

CARLOS LASHERAS ROMERO . . . . .	439
<b>I. Consideraciones generales . . . . .</b>	439
<b>II. Obligaciones de los prestadores de servicios y gestores de infraestructuras . . . . .</b>	442
1. <i>Obligaciones de las empresas que prestan servicios de transporte de personas . . . . .</i>	443
1.1. Servicios programados de transporte de personas .	444
1.2. Servicios de transporte a la demanda. . . . .	456
1.3. Formatos de inclusión. . . . .	458
1.4. La promoción de la digitalización por parte de las Administraciones Públicas . . . . .	462
2. <i>Obligaciones de los operadores de infraestructuras . . . . .</i>	465
3. <i>Reglas comunes a la disposición de datos. . . . .</i>	468
<b>III. Datos de infraestructuras de transporte existentes y planificadas afectadas por normativa europea. . . . .</b>	468
<b>IV. Datos de transporte con fines estadísticos . . . . .</b>	470
<b>V. Punto de acceso nacional de transporte multimodal y otros portales . . . . .</b>	472
<b>VI. Utilización de datos sobre transporte y movilidad. . . . .</b>	476
<b>VII. Implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y sistemas integrados de información y venta en el transporte. . . . .</b>	478
<b>VIII. Conclusiones. . . . .</b>	482

CAPÍTULO 11

**MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA COMPETITIVIDAD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y LA LOGÍSTICA EN LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**

JOSÉ RODRÍGUEZ GARCÍA . . . . .	485
<b>I. El transporte de mercancías como servicio público esencial . . . . .</b>	<b>485</b>
1. <i>El transporte de mercancías como servicio público esencial. . . . .</i>	485
2. <i>La relevancia del transporte de mercancías para la economía y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía . . . . .</i>	494
3. <i>La sostenibilidad en el transporte de mercancías . . . . .</i>	499
4. <i>El transporte de mercancías en territorios insulares y extra peninsulares . . . . .</i>	503
4.1. Las Islas Canarias . . . . .	506
4.2. Las Islas Baleares . . . . .	512
4.3. Ceuta y Melilla . . . . .	515
<b>II. Las zonas de estacionamiento seguras y protegidas . . . . .</b>	<b>516</b>
1. <i>El transporte por carretera en la Unión Europea . . . . .</i>	516
1.1. La importancia del transporte por carretera en la Unión Europea . . . . .	516
1.2. La Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) . . . . .	520
1.3. El Mecanismo «Conectar Europa». . . . .	524
2. <i>Las zonas de estacionamiento seguras y protegidas . . . . .</i>	526
<b>III. Los nodos logísticos . . . . .</b>	<b>534</b>
1. <i>Los terminales multimodales de la Red Transeuropea de Transporte . . . . .</i>	534
2. <i>Los nodos logísticos . . . . .</i>	538
<b>IV. Bibliografía . . . . .</b>	<b>541</b>

CAPÍTULO 12

**PARTICIPACIÓN PÚBLICA Y TRANSPARENCIA EN LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**

ANTONIO DESCALZO GONZÁLEZ .....	543
<b>I. Introducción .....</b>	<b>543</b>
<b>II. La participación pública y la transparencia en la Ley de Movilidad Sostenible. ....</b>	<b>548</b>
1. <i>La omisión del derecho de acceso a la información en la Ley de movilidad sostenible y su relación con las leyes de acceso a la información en materia de medio ambiente y de transparencia y acceso a la información .....</i>	<i>557</i>
2. <i>La publicidad activa en la Ley de acceso a la información en materia de medio ambiente y en la Ley de transparencia y acceso a la información .....</i>	<i>562</i>
3. <i>El derecho de acceso a la información en el sector de la movilidad conforme a la Ley de acceso a la información en materia de medio ambiente y a la Ley de transparencia y acceso a la información .....</i>	<i>567</i>

CAPÍTULO 13

**EL RÉGIMEN SANCIONADOR**

POR MIGUEL CASINO RUBIO .....	575
<b>I. Introducción y el principio de intervención mínima sancionadora mal entendido .....</b>	<b>575</b>
<b>II. La clasificación de las infracciones .....</b>	<b>579</b>
<b>III. La reincidencia como circunstancia agravante de la infracción .....</b>	<b>582</b>
1. <i>Los requisitos de su aplicación .....</i>	<i>583</i>
1.1. El <i>dies a quo</i> del plazo de un año .....	586
1.2. El momento en el que la resolución sancionadora anterior se convierte en firme .....	587
1.3. La firmeza debe ser anterior a la comisión de la nueva infracción .....	589

	<u><i>Página</i></u>
2. <i>El efecto duplicador y la prohibición de bis in idem</i> .....	590
<b>IV. Los sujetos responsables</b> .....	592
<b>V. La lista de infracciones</b> .....	595
<b>VI. El catálogo de sanciones</b> .....	599
<b>VII. La prescripción de las infracciones y sanciones</b> .....	600
<b>VIII. El procedimiento sancionador</b> .....	603
<b>IX. Bibliografía</b> .....	606