



MEMORIA ECONOMICA DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE EUSKADI.

OBJETO DE LA PRESENTE MEMORIA

La presente memoria económica tiene por objeto dar cumplimiento a las obligaciones institucionales aparejadas a la tramitación de una disposición general impuestas tanto por el Decreto Legislativo 2/2017, de 19 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Control Económico y Contabilidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi, como por la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, de elaboración de disposiciones de carácter general.

En este sentido, recordamos que el Decreto Legislativo 2/2017, de 19 de octubre, y el Decreto 464/1995 establecen que el control económico-normativo de los anteproyectos de leyes, que se circunscribirá a la fiscalización tanto de la incidencia propiamente económica como de toda creación y supresión de órganos y entidades de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi, así como sus modificaciones y reestructuraciones, se efectuará por la Oficina de Control Económico partiendo de un documento elaborado por el órgano promotor de la iniciativa legislativa y que deberá tener el contenido mínimo establecido en el artículo 42 y siguientes de la norma reglamentaria invocada.

IDENTIFICACIÓN DEL PROGRAMA ECONÓMICO PRESUPUESTARIO EN EL QUE SE INSERTA LA DISPOSICIÓN PROPUESTA

La disposición propuesta se enmarca dentro del Programa “5141 Planificación del Transporte”, cuyo Responsable es “08 Planificación Territorial, Vivienda y Transportes. Dirección de Planificación del Transporte”.

En la correspondiente memoria de la Ley 1/2021, de 11 de febrero, por la que se aprueban los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el ejercicio 2021, se indica que uno de los pilares fundamentales para el desarrollo del Plan Director de Transporte Sostenible es la elaboración de un plan de movilidad sostenible para la CAPV, al objeto de establecer unas directrices que garanticen que los sistemas de transporte de Euskadi se ajusten a las necesidades económicas, sociales y ambientales del territorio, promoviendo a su vez, la implicación de las distintas administraciones públicas en aras a mejorar la eficiencia y sostenibilidad del mismo, todo ello reduciendo sus impactos negativos desde la perspectiva del transporte como vector de desarrollo económico y cohesión territorial y social.

Asimismo la citada memoria se indica que la futura ley de movilidad sostenible permitirá integrar todos los elementos comunes del sistema de gestión integrado y coordinación de operadores, garantizando la prestación del servicio, formulando los mecanismos de cooperación económica y tecnológica de los mismos e impulsando los

modos de transporte medioambientalmente más sostenibles y la utilización de energías limpias que contribuyan a la lucha contra el cambio climático favoreciendo la accesibilidad universal y consoliden un transporte de calidad.

Por otra parte, en la citada memoria se indica que la implantación de la interoperabilidad de los títulos de transporte válidos en la CAPV en todos los sistemas de transporte del territorio vasco es igualmente un objetivo prioritario para esta legislatura, así como su uso en un soporte más desarrollado tecnológicamente. En este sentido, actualmente se está trabajando en la interoperabilidad de TUVISA, Alavabus, Lurraldebus y Metro Bilbao (Mugi) además de mantener los trabajos de coordinación y actualización de los centros de compensación de los tres Territorios Históricos.

También se añade en la memoria que se realizará una actualización de la aplicación Sistema de Información de Transporte (SIT) que incluye diferentes indicadores del sector del transporte. En esta línea, ante la creciente demanda de movilidad y el desarrollo de nuevas tecnologías de información, se hace necesario seguir avanzando en la prestación de nuevos servicios avanzados del transporte. En este sentido, resulta evidente la necesidad de desarrollo de herramientas telemáticas que permita fomentar entre la ciudadanía, de forma efectiva, el uso del transporte público, a través de un mejor acceso a la información disponible, entre otros, dando respuesta a una de las principales demandas que realizan las personas usuarias de los sistemas de transporte, y que, además, promoverá su uso entre las personas viajeras y turistas que visiten el País Vasco.

Identificación de los objetivos, acciones e indicadores afectados por la entrada en vigor, indicando si hay modificación de los mismos. -

La norma afecta a los siguientes objetivos, acciones e indicadores:

OBJETIVO 1-MOVILIDAD SOSTENIBLE

ACCIONES:

- Implantación del Plan Director del Transporte Sostenible.
- Promover el mantenimiento general de la seguridad en la circulación ferroviaria de competencia autonómica.
- Impulsar medidas dirigidas al análisis, prevención y corrección de los riesgos inherentes al transporte ferroviario, desde el punto de vista operacional.
- Propiciar la coordinación con las administraciones de los territorios adyacentes de las respectivas planificaciones territoriales en materia de transportes.

INDICADORES:

- Elaboración del Plan de Movilidad Sostenible de la CAPV.
- Ley de Movilidad Sostenible.

OBJETIVO 2: POLITICA DE TRANSPORTES DE PERSONAS Y MERCANCIAS

ACCIONES:

-Diseño y desarrollo de una nueva herramienta telemática sobre la red de transportes existentes en la CAPV.

-Puesta en marcha de mecanismos de apoyo al transporte público y puesta en marcha para todo Euskadi de la interoperabilidad de los títulos existentes para los diferentes modos de transporte públicos.

INDICADOR: Interoperabilidad en toda la red de BAT-BARIK-MUGI.

IDENTIFICACIÓN DE AQUELLOS ASPECTOS DE LA DISPOSICIÓN QUE INCIDAN O REPERCUTAN EN MATERIAS PROPIAS DE LA HACIENDA GENERAL DEL PAÍS VASCO.

El anteproyecto de ley objeto de la presente memoria viene a configurar un marco de actuación institucional para el establecimiento de las políticas de movilidad sostenible; es decir, establece principios y objetivos generales de las políticas de movilidad, y procede a diseñar el marco instrumental a través del cual se articularán las políticas en la materia. Será en el momento en el que cada institución o entidad competente establezca, a través del ejercicio de su potestad de planificación de la movilidad, las concretas políticas aplicables en su ámbito territorial, cuando se puedan concretar de manera precisa los gastos e ingresos que ocasiona (indirectamente) el anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi.

Por lo tanto, la repercusión económica del proyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi deberá ser valorada de manera individualizada en el momento de elaboración de cada instrumento de planificación de la movilidad contemplado en dicha norma.

Así pues, puede concluirse en este momento que el coste para la Hacienda General del País Vasco derivado de la aprobación del anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi será en primer lugar el preciso para la elaboración del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi y para su ulterior seguimiento. Unos costes que, en todo caso, no requerirán financiación adicional respecto de los recursos previstos en sus Presupuestos generales.

A tal efecto, en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el ejercicio 2021, se ha consignado una partida sobre “*Elaboración del Plan de Movilidad Sostenible*”, con una dotación para 2021 de 75.000€. Crédito de compromiso 2022 de 0,05M.

Por lo que se refiere al Sistema de Información del Transporte del País Vasco, del que deberá disponer el Departamento de la Administración General del País Vasco competente en materia de transporte, su implantación no requerirá una financiación adicional respecto de los recursos previstos en sus presupuestos generales.

A tal efecto, en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el ejercicio 2021, se ha consignado una partida sobre “*Proyecto de consultoría para*

acceder a datos de calidad e incorporar servicios avanzados de transporte en Moveuskadi”, con una dotación para 2021 de 250.000€. Crédito de compromiso 2022 de 0,05M.

Asimismo, se ha consignado una partida sobre “*Desarrollo de centros telemáticos sobre información de los sistemas de transporte de la CAPV*”, con una dotación para 2021 de 275.000€. Crédito de compromiso 2022 de 0,10M.

Por lo que se refiere a la interoperabilidad de los títulos de transporte público, en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el ejercicio 2021, se ha consignado una partida sobre “*Consortio de Transportes de Bizkaia. Convenio interoperabilidad de títulos*”, con una dotación para 2021 de 218.500€.

Por último y en relación al coste para la Hacienda General del País Vasco derivado de la creación de la Agencia de Seguridad Ferroviaria de Euskadi, habrá que esperar al desarrollo reglamentario de esta ley en el que se proceda a establecer con precisión sus funciones, estructura organizativa y financiación.

EVALUACIÓN DEL COSTE QUE PUEDA DERIVARSE DE SU APLICACIÓN PARA OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS, LOS PARTICULARES Y LA ECONOMÍA EN GENERAL.

Según se ha indicado, nuestro ordenamiento jurídico establece que en la tramitación de un anteproyecto de ley será preciso aportar una memoria económica que, complementando a la que es preceptivo ex Decreto Legislativo 2/2017, de 19 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Control Económico y Contabilidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi (desarrollada por el Decreto 464/1995, de 31 de octubre), exprese la estimación del efecto económico total a que dé lugar la entrada en vigor de aquélla.

Habiendo analizado en otro apartado esta memoria la repercusión económica (general y organizativa) del anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi, en el presente apartado se analizará los efectos económicos de dicha iniciativa legislativa sobre otras administraciones públicas vascas, los particulares y la economía en general.

Repercusión económica de la iniciativa sobre las Diputaciones Forales-

La repercusión de la entrada en vigor del anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi para las Diputaciones Forales deriva del hecho de que son administraciones competentes en materia de transporte por carretera y de las infraestructuras viarias, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley 27/1983, de 25 de noviembre (LTH).

A tal efecto, el anteproyecto de ley establece que tendrán la competencia para desarrollar el plan de movilidad sostenible de Euskadi en el ámbito interurbano de su respectivo territorio, a través del correspondiente plan de movilidad sostenible. Asimismo, tendrán la competencia para asistir técnicamente en la elaboración de planes de movilidad urbana a los municipios que tengan obligación de hacerlo, de acuerdo con lo previsto en la normativa de aplicación, que recordemos son los municipios de más de 5.000 habitantes.

Por último y en relación con los planes de servicios, el anteproyecto de ley se remite a la normativa sectorial que resulte de aplicación, que en este caso está conformada por la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de transporte de viajeros por carretera y el Decreto 51/2012, de 3 de abril, por el que se aprueba su reglamento de desarrollo.

Lo anterior supone que será en el momento en el que cada Diputación Foral establezca, a través del ejercicio de su potestad de planificación de la movilidad, las políticas aplicables en su Territorio Histórico cuando se puedan concretar de manera precisa los gastos e ingresos que ocasiona (indirectamente) el anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi.

Repercusión económica de la iniciativa sobre las Corporaciones Locales-

Respecto de las Corporaciones Locales ha de señalarse, en primer lugar, que la obligación de elaborar, tramitar y aprobar un plan de movilidad urbano deriva de lo dispuesto en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, a la cual se remite el presente anteproyecto de ley.

Dicho lo anterior, ha de señalarse que la repercusión para los Municipios de la entrada en vigor del anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi será la misma, en su respectivo ámbito de actuación en cuanto a movilidad, que, para la Administración General de la Comunidad Autónoma en el suyo, dado que la potestad de planificación de la movilidad sostenible de aquéllos se circunscribe a la aprobación del Plan de Movilidad Urbana.

Lo anterior supone que será en el momento en el que cada Corporación Municipal establezca, a través del ejercicio de su potestad de planificación de la movilidad, las políticas aplicables en su municipio, cuando se puedan concretar de manera precisa los gastos e ingresos que ocasiona (indirectamente) el anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi.

Repercusión económica de la iniciativa sobre las Autoridades Territoriales del Transporte-

El anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi contempla la intervención de las autoridades territoriales del transporte, estableciendo que cada autoridad del transporte territorial propondrá, conforme a su instrumento de creación, las tarifas que las personas usuarias deberán pagar por la utilización de los medios e infraestructuras de transporte de su competencia y será responsable de los correspondientes sistemas operativos de gestión.

En cualquier caso, dada la naturaleza de las facultades atribuidas desde el anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi a las autoridades territoriales del transporte, puede concluirse que dichas entidades deberán ser dotadas por las Administraciones Públicas que las integren con los medios, tanto económicos como humanos y materiales, precisos para poder ejecutarlas de manera efectiva. Los términos concretos de dicha dotación dependerán de la voluntad de las Administraciones Públicas que las integren.

Respecto a la incidencia económica sobre la única Autoridad Territorial del Transporte que ha sido constituida con personalidad jurídica propia, como es la Autoridad

Territorial del Transporte de Gipuzkoa, hemos de indicar que, de acuerdo a su convenio de creación de fecha 30 de septiembre de 2010, dichas facultades ya las está desarrollando con cargo a sus presupuestos, por lo que la entrada en vigor de este anteproyecto no tendrá especial incidencia económica. Solo añadir a este respecto que tanto la Autoridad de Movilidad de Bizkaia, creada por convenio de 27 de febrero de 2017, como la Autoridad de Movilidad de Alava, creada por convenio de 6 de marzo de 2018, son órganos de cooperación adscritos a las respectivas Diputaciones Forales de Bizkaia y Alava, que carecen de personalidad jurídica propia.

Repercusión económica de la iniciativa sobre la empresa.

En relación a lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 16/ 2012, de 28 de junio, de Emprendedores del País Vasco, respecto al impacto del anteproyecto de ley de movilidad sostenible de Euskadi en la constitución, puesta en marcha y funcionamiento de las empresas, hemos de señalar que el objeto de la citada norma es doble: por una parte, establecer los principios y objetivos a los que debe responder el transporte de personas y mercancías para lograr el desarrollo integral de una movilidad sostenible y segura desde las perspectivas social, económica y ambiental y por otra parte, ordenar los instrumentos y procedimientos necesarios para lograr una movilidad sostenible en la Comunidad Autónoma del País Vasco, coordinada entre las administraciones con competencia en las materias relacionadas con la movilidad.

A tal efecto, regula el procedimiento de elaboración y los contenidos mínimos de distintos planes de movilidad, pero no predetermina los contenidos materiales.

En particular, y respecto a los planes de movilidad de centros de trabajo, el presente texto normativo no genera una nueva obligación legal para los centros de trabajo, ya que se remite a lo dispuesto en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, y sus disposiciones de desarrollo. En particular, dichos planes están regulados en el reciente Decreto 254/2020, de 10 de noviembre, sobre Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca.

Repercusión económica de la iniciativa sobre los particulares y la economía en general.

Por último, añadir que el anteproyecto de ley no tiene repercusión económica directa sobre los particulares y la economía en general. Habrá de ser con ocasión de la aprobación de cada uno de los instrumentos de planificación de la movilidad cuando se podrá cuantificar la concreta incidencia en la economía en general y en la sociedad en su conjunto.

El Director de Planificación del Transporte
Ivan Pedreira Lanchas
Firmado electrónicamente