

DICTAMEN 1/03

Sobre el Anteproyecto de Ley de la Autoridad del Transporte de Euskadi.

Bilbao, 26 de febrero de 2003

I.- ANTECEDENTES

El día 14 de enero tuvo entrada en el Consejo Económico y Social Vasco escrito del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco por el que se solicitaba informe sobre el Anteproyecto de Ley de la Autoridad del Transporte de Euskadi, según lo establecido en el artículo 3.1.a) de la Ley 9/1997, de 27 de junio, del Consejo Económico y Social Vasco.

Dicho Anteproyecto de Ley desarrolla la competencia exclusiva que en esta materia otorga el artículo 10.32 y 10.34 del Estatuto de Autonomía del País Vasco, que le atribuye competencias exclusivas en materia de ferrocarriles, transportes terrestres, marítimos, fluviales y por cable, puertos, helipuertos, aeropuertos y Servicio Meteorológico del País Vasco, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.20º de la Constitución, centros de contratación y terminales de carga en materia de transportes. Además, el artículo 12.9 del Estatuto de Autonomía establece que corresponde a la Comunidad Autónoma del País Vasco la ejecución de la legislación del Estado en materia de ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino dentro del territorio de la Comunidad Autónoma, aunque discurren sobre las infraestructuras de titularidad estatal a que hace referencia el número 21 del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado. Por otro lado, la distribución de competencias interna desarrollada en la CAPV a través de la Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos, establece en su artículo 7 las competencias exclusivas de los órganos forales en materia de planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explicitación de carreteras y caminos, conforme al Plan General de Carreteras aprobado por las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma.

De manera inmediata fue enviada copia del Anteproyecto de Ley a todos los miembros del Pleno del Consejo a fin de que remitieran las propuestas y opiniones que considerasen oportunas y dar traslado de las mismas a la Comisión Permanente o Comisión de Trabajo pertinente, según lo establecido en el Reglamento de Funcionamiento del Consejo Económico y Social Vasco.

El día 6 de febrero se reunió en sesión de trabajo la Comisión de Desarrollo Económico formulando la propuesta de Dictamen que fue elevada a la aprobación del Pleno, quien en su sesión del día 26 de febrero de 2003 acordó aprobar el mismo.

II.- CONTENIDO

El texto del Anteproyecto de Ley de la Autoridad del Transporte de Euskadi consta de exposición de motivos, tres Títulos que comprenden dieciséis artículos, una Disposición Derogatoria y dos Disposiciones Finales, con el siguiente contenido:

EXPOSICION DE MOTIVOS

TITULO I. OBJETO Y AMBITO.

Artículo 1. Objeto.

Artículo 2. Ambito.

Artículo 3. Principio de colaboración entre Administraciones Públicas.

TITULO II.- DE LA AUTORIDAD DEL TRANSPORTE DE EUSKADI.

Artículo 4. Objetivos

Artículo 5. Funciones

Artículo 6. De los informes.

Artículo 7. De la Organización de la Autoridad del Transporte de Euskadi.

Artículo 8. Composición del Pleno

Artículo 9. Secretaría.

Artículo 10. Funciones del Pleno

Artículo 11. Funciones del presidente

Artículo 12. Funcionamiento.

Artículo 13. Secciones y Ponencias.

TÍTULO III. DE LAS AUTORIDADES TERRITORIALES DEL TRANSPORTE.

Artículo 14. Creación de las Autoridades Territoriales del Transporte.

Artículo 15. Régimen de las Autoridades Territoriales del Transporte.

Artículo 16. Criterios de actuación con la Autoridad del Transporte de Euskadi.

Disposición Derogatoria

Disposiciones Finales

Exposición de Motivos:

En la exposición de motivos previa se señala que dada la compleja realidad geográfica de Euskadi, los intensos flujos de demanda de transporte existentes (de los municipios y áreas funcionales, de los Territorios Históricos, y los flujos transfronterizos) y su peculiar sistema de organización socioadministrativa, existe una preocupación por establecer un sistema integrado del transporte mediante la constitución de un órgano ordenador, coordinador y planificador de todos los transportes, máxime al observar el uso intensivo del vehículo privado con la saturación de las infraestructuras e insostenibilidad de todo el sistema.

Sin embargo, esta es una cuestión problemática debido al reparto competencial en esta materia en multitud de administraciones y a que la gestión de este servicio público se realiza desde diferentes empresas ya sean públicas o privadas. Así, la Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos, establece en su artículo 7 las competencias exclusivas de los órganos forales en materia de planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explicitación de carreteras y caminos, conforme al Plan General de Carreteras aprobado por las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma, todo ello sin merma de lo dispuesto en el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía, y además en su artículo 10 establece que corresponden a las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma las competencias de Legislación, Desarrollo Normativo, Alta Inspección, Planificación y Coordinación en materia de Transportes Mecánicos por carretera, ejerciendo los Territorios

Históricos las mismas facultades y con el mismo carácter que en el momento de su aprobación ostentaba Álava, dentro de su territorio, de acuerdo con los convenios vigentes con el Estado.

Por ello, debido a esta necesidad de coordinación entre las diversas administraciones competentes en la materia, se aborda a través de esta norma con rango de Ley la creación de los instrumentos y mecanismos que posibiliten un sistema integrado de transporte para toda la Comunidad Autónoma del País Vasco con el objetivo de armonizar y equilibrar nuestra organización institucional del transporte y permitir una política de transporte más eficaz y acorde a sus necesidades y a la adecuación a las directrices comunitarias en esta materia. De esta forma, se crea la Autoridad del Transporte de Euskadi (en adelante ATE), como Órgano superior consultivo y de coordinación de la Administración General del País Vasco en materia de ordenación del transporte, que estará adscrita al Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.

Cuerpo dispositivo:

El **Título I** de la Ley, dedicado a regular el objeto y ámbito de la Autoridad del Transporte de Euskadi, concreta en su *Artículo 1* que su objeto es la creación de la ATE, como Órgano superior consultivo y de coordinación de la Administración General del País Vasco en materia de ordenación del transporte y sus infraestructuras, adscrita al Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco. En el *Artículo 2* señala que la ATE ejercerá sus competencias ordenadoras respecto de los transportes que tengan su origen y destino dentro del territorio de la Comunidad Autónoma, cualquiera que sea la titularidad de las infraestructuras sobre los que discurran y que en esta Ley se establecen las bases y mecanismos de la Ordenación, Coordinación, Planificación y Alta Inspección de Transportes de mercancías y viajeros en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco, respecto a los transportes por ferrocarril, por carretera, marítimos, fluviales y por cable, puertos, helipuertos y aeropuertos, así como respecto de las actividades auxiliares y complementarias del transporte, que posibiliten la efectiva implantación de un sistema integrado de transporte. En el *Artículo 3* se recoge el principio de colaboración entre Administraciones Públicas que participan en la ATE, de forma que ajustarán sus relaciones recíprocas a los deberes de información mutua, colaboración, coordinación y respeto entre ellas.

El **Título II**, que regula los objetivos, funciones, organización y funcionamiento de la Autoridad del Transporte de Euskadi, enumera en el *Artículo 4* los principales objetivos de la ATE entre los que se encuentran la definición y coordinación de las políticas de ordenación del transporte, la planificación de las distintas modalidades del transporte y su ajuste al equilibrio territorial y al desarrollo sostenible, la cooperación interadministrativa, fomentar la coordinación de los servicios, redes y tarifas, y la puesta a disposición del usuario de una mejor oferta, impulsar un transporte más racional y eficiente mediante la integración plena de los aspectos sociales, medioambientales y económicos del desarrollo sostenible, optimizar los recursos públicos y privados para impulsar la interoperabilidad de los diferentes modos de transporte y su inserción en el sistema europeo de transporte, etc..

En el *Artículo 5* se indican las funciones de la ATE que se distribuyen en las de ordenación, planificación, coordinación, alta inspección y consultiva. El *Artículo 6* señala que la ATE deberá emitir en un plazo máximo de tres meses los informes solicitados que le corresponde de acuerdo a esta Ley. El *Artículo 7* concreta la organización de la ATE, que podrá actuar en Pleno, Secciones y Ponencias. Precisamente el *Artículo 8* enumera la composición del Pleno donde además de la Presidencia que corresponde al Consejero de Transportes y Obras Públicas y la Vicepresidencia al Viceconsejero de este Departamento, participan 18 vocales (8 representantes de la Administración General del País Vasco, 6 de las DDFF y 4 de los Ayuntamientos de la CAPV). El *Artículo 9* establece la Secretaría Técnica de la ATE y los *Artículos 10 y 11* las funciones del Pleno y del Presidente respectivamente. El artículo 12 define el funcionamiento de la ATE, de su Pleno y sus acuerdos. El *Artículo 13* indica que el Pleno podrá acordar la creación de Secciones y Ponencias.

El Título III recoge en el *Artículo 14* que la ATE promoverá la creación de las diferentes Autoridades Territoriales del Transporte, a través de la celebración de convenios de colaboración entre las instituciones y entidades competentes, que tendrán el régimen que se establezca en el instrumento de creación de los mismos, según reza el *Artículo 15*, y que tal como

establece el *Artículo 16*, desarrollarán las funciones de ordenación, planificación y coordinación en el ámbito de sus competencias, ajustando su actuación a los criterios básicos emanados de la ATE.

Finalmente, la *Disposición Derogatoria* anula las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a lo previsto en esta Ley. La *Disposición Final Primera* faculta al Gobierno Vasco a dictar las disposiciones precisas para su desarrollo y aplicación y la *Segunda* indica que esta Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el BOPV.

III.- CONSIDERACIONES

El transporte y las infraestructuras necesarias para ello presentan una gran importancia para nuestra comunidad como uno de los sectores de los que depende el desarrollo y la cohesión económica, social y territorial de la CAPV. La accidentada orografía de la CAPV y su propia situación geográfica como zona de paso entre la península ibérica y el resto del continente europeo son dos de los principales factores que condicionan fuertemente la alta movilidad que se registra en nuestro territorio, lo que se ha traducido principalmente en una amplia red de carreteras (con 0,6 Km de carreteras por Km² de superficie, la más densa del Estado), además de ferrocarriles, aeropuertos y puertos marítimos, junto a elevados costes de construcción, mantenimiento y medioambientales que debido a este intenso tráfico tenemos que soportar, pero del que también obtenemos beneficios. Frente a esta situación cercana a la saturación encontramos una demanda de servicios de transporte creciente en los últimos años, con mayor número de desplazamientos y de una mayor distancia, que de hecho están conduciendo a la saturación en varios puntos de nuestra red de carreteras y una alta tasa de accidentalidad.

Además, tal como señala este Anteproyecto en su exposición de motivos, el “peculiar sistema de organización socioadministrativa” de la CAPV conlleva un reparto de responsabilidades complejo, donde además del Gobierno Vasco, como institución autónoma común, y de los ayuntamientos dentro de su ámbito municipal, las Diputaciones Forales mantienen unas competencias muy amplias en el transporte por carretera y sus infraestructuras. Así, la Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos, establece las competencias exclusivas de los órganos forales en materia de planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explicitación de carreteras y caminos, conforme al Plan General de Carreteras aprobado por las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma (artículo 7¹). Por su parte, corresponden a las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma las competencias de legislación, desarrollo normativo, alta inspección, planificación y coordinación en materia de Transportes Mecánicos por carretera (artículo 10).

El Estatuto de Autonomía del País Vasco reconoce como competencias exclusivas del Gobierno Vasco la Ordenación del territorio y del litoral, urbanismo y vivienda (artículo 10.31), Ferrocarriles, transportes terrestres, marítimos, fluviales y por cable, puertos, helipuertos, aeropuertos y Servicio Meteorológico del País Vasco, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.20^º

¹ Este artículo 7.8 también señala:

“Al objeto de asegurar la debida coordinación de las redes de carreteras de la Comunidad Autónoma, los Territorios Históricos pondrán en vigor para sus redes las normas técnicas y de señalización que se establezcan en el Plan General de Carreteras aprobado por las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma, y en aquellas carreteras que sean prolongación de las de la Red estatal o que enlacen con las de otros Entes Públicos extracomunitarios o entre los propios Territorios Históricos, realizarán, como mínimo, aquellas previsiones, objetivos, prioridades y mejoras que se establezcan en dicho Plan General de Carreteras.

Cuando en los planes de la Comunidad Autónoma, del Estado, de otros Entes Públicos extracomunitarios o de los Territorios Históricos, se contemple el establecimiento de nuevas vías de comunicación cuyo trazado incida respectivamente en los Territorios Históricos o en los limítrofes a éstos, se procederá a coordinar dichos planes sobre la base de las facultades y atribuciones respectivas.”

de la Constitución, Centros de contratación y terminales de carga en materia de transportes (artículo 10.32); también corresponde a la Comunidad Autónoma del País Vasco la ejecución de la legislación del Estado en las materias de Puertos y aeropuertos con calificación del interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa (artículo 12.8), y en la Ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino dentro del territorio de la Comunidad Autónoma, aunque discurren sobre las infraestructuras de titularidad estatal a que hace referencia el número 21 del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado (artículo 12.9).

Ciertamente, la dispersión de competencias y responsabilidades en materia de transportes de las diferentes instituciones puede ser el origen de numerosas disfunciones del sistema. Como señala el Anteproyecto de Ley de la Autoridad del Transporte en su exposición de motivos su intención es establecer un sistema integrado del transporte mediante la constitución de un órgano ordenador, coordinador y planificador de todos los transportes. De esta forma, se crea la ATE como Órgano superior consultivo y de coordinación de la Administración General del País Vasco en materia de ordenación del transporte y sus infraestructuras. De hecho, el propio Plan Director del Transporte Sostenible, aprobado por el Consejo de Gobierno el 19 de noviembre de 2002, indicaba en su primer objetivo que “se impulsará la creación de la Autoridad Coordinadora del Transporte de Euskadi con funciones de planificación, ordenación y coordinación en el desarrollo de la Política Común del Transporte y en la consecución de un Transporte Sostenible”.

Debido a este escenario expuesto anteriormente en el que nos encontramos, el CES Vasco debe valorar positivamente cualquier iniciativa que contribuya a una ordenación, coordinación y planificación más eficaz de los distintos modos de transporte y de las actividades relacionadas con los mismos y permita armonizar esta organización del transporte con las necesidades de la ciudadanía y una mayor atención a la intermodalidad, a la accesibilidad y al medioambiente.

Sin embargo, creemos que existen una serie de cuestiones que van a dificultar, sino impedir, una correcta y eficaz consecución de estos objetivos.

En **primer lugar**, consideramos que la justificación legal debería ampliarse haciendo referencia a la normativa que pretende influir. En este Anteproyecto de Ley el fundamento legal se sitúa en el Estatuto de Autonomía del País Vasco y en la Ley de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos, sin que exista ninguna remisión a la normativa básica de los diferentes sectores a los que pretende regular y en los que sin duda va a influir, bien sea normativa autonómica o estatal (por ejemplo, la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, la normativa de puertos, aeropuertos, etc.). Por seguridad jurídica en el operador debería hacerse una referencia clara y expresa a las normas en las que pretende influir, no siendo suficiente la referencia a la “normativa de aplicación”, concepto claramente insuficiente.

En **segundo lugar**, la ATE carece de facultades suficientes para convertirse en una auténtica “autoridad” y alcanzar los objetivos indicados en la exposición de motivos de ordenación, coordinación y planificación de los transportes en la CAPV. Una de las facultades imprescindibles para poder cumplir estos objetivos es que las decisiones tomadas en su seno deberían vincular de alguna forma las acciones que posteriormente los diferentes agentes representados en la ATE desarrollen en los respectivos ámbitos de responsabilidad. Si se pretende dotar de un rango de autoridad a este Organismo es difícil de entender que no exista una previsión del carácter ejecutivo y vinculante de sus decisiones, de subordinación de unas Entidades a otras, así como de las consecuencias de su incumplimiento por cualquier Entidad integrada.

En este mismo sentido, podría ser insuficiente la obligación legal impuesta en el artículo 16 de este Anteproyecto de Ley sobre criterios de actuación de las Autoridades Territoriales con la ATE, que refleja la actual distribución competencial y demuestra que la ATE tiene unas competencias muy limitadas. Así, aunque el propio Plan Director del Transporte Sostenible aprobado por el Gobierno Vasco el pasado año, en su primer objetivo anticipaba que “Se impulsará la creación de la Autoridad Coordinadora del Transporte de Euskadi funciones de planificación, ordenación y coordinación en el desarrollo de la Política Común del Transporte y en la consecución de un Transporte Sostenible”, dado que una parte fundamental de estas competencias de ordenación y planificación residen en la Diputaciones y en consecuencia las funciones de ordenación y

planificación no corresponden a esta ATE, esta función desaparece del artículo 1, como se tiene que reconocer a lo largo de este Anteproyecto.

Así, mas que ante una "Autoridad" estamos ante un "Organo de Coordinación" similar al Organo de Coordinación Tributaria donde las administraciones con competencias en la materia se ponen de acuerdo sobre las diferentes disposiciones sobre tributos, que luego en sus respectivos ámbitos de competencia llevan a cabo o no, o bien ante un "Consejo de Transportes" dado que en realidad sus funciones son básicamente de asesoramiento e información. El término Autoridad debe reservarse para aquellos Organismos que ostenten facultades ejecutivas, bien sean propias o bien derivadas mediante cesión de otras Entidades, sin que ninguno de estos condicionantes se establezcan en la presente norma. En este aspecto nos remitimos a la denominación y sentido que en otras Comunidades Autónomas se da al término Autoridad Unica, tales como en Cataluña, Autoridad del Transporte Metropolitano, o Madrid, e, incluso, en el ámbito europeo, con las previsiones para la creación de una Autoridad Unica del sector aéreo.

Por ello, entendemos que dadas la capacidad y funciones que se le atribuyen deberían modificarse la denominación dada a dicho ente administrativo de Autoridad, toda vez que las finalidades que se recogen en la ley son meramente de coordinación entre Administraciones. Como hemos mencionado, para obtener tal denominación, y dada la distribución competencial existente en la CAPV, debería existir una delegación de funciones o cesión de competencias por parte de las administraciones implicadas, de forma que se habilite para asumir las operaciones directamente realizadas por cada uno de las administraciones.

Hemos de recordar que éste es el caso de lo que se preveía para la Autoridad del Agua (cuyo Anteproyecto de Ley dictaminó el CES Vasco el 23 de febrero de 2001, aunque aún no ha sido aprobado por el Parlamento Vasco), donde existe una lógica y necesaria cesión de competencias en el caso de la denominada "policía de aguas" (capítulo segundo del Título primero). A este respecto el CES Vasco indicaba que "comparte la idoneidad de un modelo de Administración vasca del agua diseñado con la finalidad de imprimir en el funcionamiento de las administraciones implicadas las necesarias dosis de colaboración y coordinación interinstitucional que permitan superar la compartimentalización de concepciones y actuaciones en el marco de las aguas que la distribución competencial establecida por el ordenamiento interna propicia, así como simplificar las estructuras administrativas y optimizar los recursos disponibles". Y advertía además que "percibimos que la viabilidad del diseño concreto propuesto por el anteproyecto pivota en gran medida sobre el compromiso que las Diputaciones Forales adquieran con el modelo de administración vasca del agua que se propone y la efectiva delegación de sus atribuciones en materia de policía de aguas a favor del Organismo Autónomo URA. Puesto que entendemos necesario dotar al modelo de mayores garantías de viabilidad, estabilidad y permanencia, el CES recomienda su reforzamiento mediante la tramitación de una modificación de la Ley de Territorios Históricos que atribuya a las instituciones comunes las competencias que en materias de aguas vienen asignadas a los Territorios Históricos."

Otro ejemplo significativo, aunque en ámbitos territoriales menores, además del mencionado de la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona, es el del Transporte Metropolitano del Área de Valencia que ha dado paso a la constitución de la Entidad Pública de Transporte Metropolitano de Valencia (Ley de la Comunidad Autónoma de Valencia 1/1991, de 14 de febrero, de Ordenación del Transporte Metropolitano del Área de Valencia derogada parcialmente por la Ley 9/2000, de 23 de noviembre, de Constitución de la Entidad Pública de Transporte Metropolitano de Valencia). En el primer caso se trataba de una Comisión "ad hoc" para el encuentro de las Administraciones titulares de los servicios mientras que en el segundo existe una cesión de competencias tanto por parte de la Generalitat de Valencia como por los municipios que integra, donde incluso se prevé la posibilidad de participación de las administraciones responsables de ferrocarriles, puertos y aeropuertos.

En **tercer lugar**, siendo la finalidad perseguida la coordinación y la colaboración entre Administraciones igualmente competentes en materia de transportes, además de la creación de un nuevo organismo administrativo habría que analizar otros cauces para conseguir dicho fin (Convenios de Colaboración, Consejos Sectoriales). Además, percibimos otras indefiniciones importantes. Así, el artículo 7 indica que la ATE podrá actuar en Pleno, en Secciones y en Ponencia. Sin embargo el anteproyecto nada dice respecto a las Secciones y Ponencias, desconociéndose cuál va a ser su objeto y funcionamiento, a diferencia del Pleno, que sí lo desarrolla tanto en el resto de apartados de este artículo como en el artículo 8.

Además, se establece en el artículo 5.1.5. f) el carácter imperativo de la consulta a esta Entidad en los supuestos que cualquier norma prevea la consulta a las Administraciones que la integran, aunque fueran por separado, lo que supone una modificación normativa que puede chocar en el ámbito competencial legislativo ya que una ley autonómica podría estar modificando una ley estatal o una norma foral, o una Ordenanza municipal, que previese la consulta a otras Entidades consultivas. Si a ello se une el dato de la necesidad de mayoría absoluta para la toma de decisiones y aprobación de informes (artículo 12.3º), y que el régimen de composición del Pleno (10 representantes del Gobierno Vasco, 6 de las Diputaciones Forales y 4 de los Ayuntamientos de la CAPV) asegura en todo caso una mayoría del Gobierno Vasco (con el voto de calidad del Presidente), se podría estar cercenando el derecho de consulta de las Entidades Forales o locales, dano un predominio absoluto a la Administración general autonómica.

IV.- CONCLUSIONES

El CES Vasco considera adecuada la tramitación del Anteproyecto de Ley de la Autoridad del Transporte de Euskadi con las consideraciones que este órgano consultivo ha efectuado.

En Bilbao, a 26 de Febrero de 2003

Vº Bº El Presidente
Rafael Puntonet del Río

El Secretario General
Manuel Aranburu Olaetxea

VOTO PARTICULAR QUE FORMULA EL REPRESENTANTE DEL SINDICATO LAB, D. RAFAEL SANCHEZ IZQUIERDO

1. El dictamen aprobado en el Pleno del CES señala que el término “Autoridad” debe reservarse para aquellos Organismos que ostenten facultades ejecutivas y que éste no es el caso del nuevo ente que se pretende crear para la ordenación del transporte y sus infraestructuras en Araba, Bizkaia y Gipuzkoa.

Seguidamente, y también en otros párrafos del dictamen, se hace referencia a la denominación que este tipo de entes tiene en algunas CC.AA. A nuestro juicio sin embargo, estas reseñas no aportan nada cualitativo a la hora de reforzar la conveniencia de modificar o no la denominación del ente. Por el contrario puede generarse confusión porque el modelo de organización administrativa y reparto competencial entre los diferentes los ámbitos instituciones de la CAPV es distinto al que existe en otros ámbitos geográficos.

2. Otro de los pasajes del dictamen está dedicado a transcribir literalmente fragmentos del dictamen emitido respecto a la Ley Reguladora de la Administración del Agua. Este hecho nos parece inadecuado y extemporáneo porque se trata de una materia ya dictaminada que además no tiene nada que ver con el asunto que nos ocupa.

Por otro lado, en esa referencia a la Autoridad del Agua la mayoría del Pleno del CES vuelve a reivindicar la centralización de competencias, en este caso para que Ayuntamientos y Diputaciones deleguen las competencias que actualmente les corresponde en favor de la futura Autoridad del Transporte, un extremo que no compartimos.

Además esta consideración entra en evidente contradicción con otras opiniones que se recogen en el dictamen; como por ejemplo, cuando se afirma que no estamos ante una “Autoridad” sino ante un “Órgano de Coordinación”, o cuando se propone la modificación del ente porque el término “Autoridad” debe reservarse para aquellos Organismos que ostenten facultades ejecutivas.

3. Por último señalar que tampoco coincidimos en la crítica que el dictamen realiza del apartado f) del artículo 5.1.5. Entendemos que la emisión de los *“informes que sean preceptivos conforme a la legislación vigente”* no impide que otras Administraciones sean consultadas o emitan sus informes cuando así lo prevea cualquier otra norma.

Además resulta sorprendente la preocupación mostrada en el dictamen por que se respete el actual ámbito competencial de Diputaciones y Municipios en lo que se refiere a aquellas normas forales o municipales que puedan prever la consulta a otras entidades (que no sea la Autoridad del Transporte). No se muestra la misma atención y vigilancia cuando se anima a centralizar otras competencias municipales y forales en aras a *“imprimir en el funcionamiento de las administraciones implicadas las necesarias dosis de colaboración y coordinación ..., así como simplificar las estructuras administrativas y optimizar los recursos disponibles”*.

En Bilbao, a 27 de febrero de 2003.

Firmado:

Rafael Izquierdo Sánchez