

01/12

dictamen

sobre el Anteproyecto de Ley de
MOVILIDAD SOSTENIBLE DE EUSKADI

Bilbao, 27 de enero de 2012



CES
EGAB

Consejo Económico
y Social Vasco

Euskadiko Ekonomia eta Gizarte
Arazoetarako Batzordea



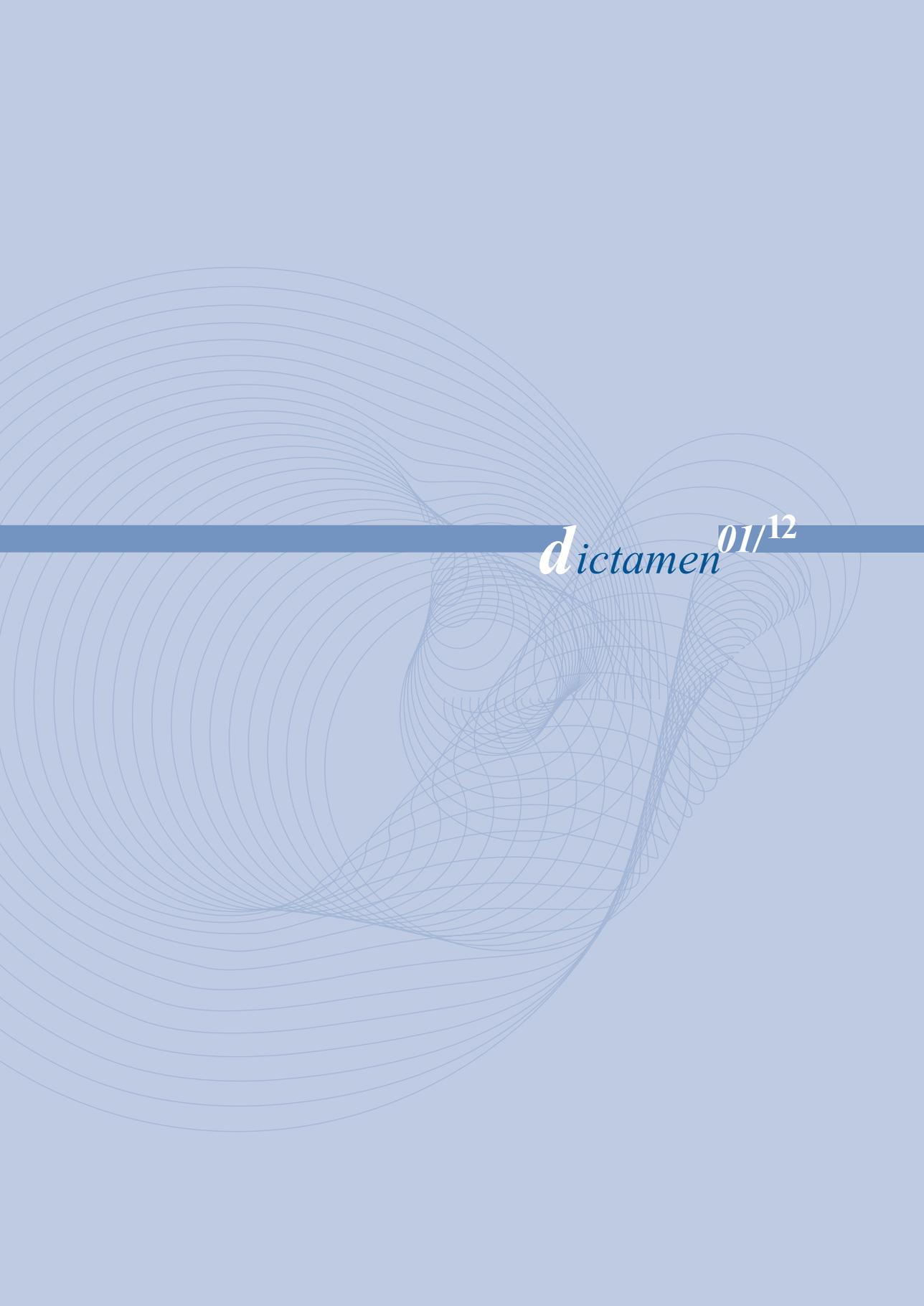
**CES
EGAB**

Consejo Económico
y Social Vasco

Euskadiko Ekonomia eta Gizarte
Arazoetarako Batzordea

©**Edita:** Consejo Económico y Social Vasco
Gran Vía 81, 7ª planta
48011 Bilbao. Bizkaia
www.cesvasco.es

Maquetación: Cuatrobarras
Imprenta: Imprenta Gestingraf
Depósito Legal: BI-332-11



dictamen 01/12

I. ANTECEDENTES

El día 22 de diciembre de 2011 tuvo entrada en el Consejo Económico y Social Vasco escrito del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, solicitando informe sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible 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.

De manera inmediata fue enviada copia del mismo a todos los miembros del Pleno del Consejo a fin de que remitan sus propuestas y opiniones y dar traslado de las mismas a la Comisión de Trabajo pertinente, según lo establecido en el Reglamento de Funcionamiento del Consejo Económico y Social Vasco.

La Comisión de Desarrollo Económica se reunió el día 18 de enero de 2012 con el objeto de debatir una primera propuesta de Anteproyecto de Dictamen. El mismo día la Comisión aprueba el siguiente Proyecto de Dictamen que se eleva al Pleno del CES Vasco del 27 de enero de 2012 donde se aprueba por unanimidad.

II. CONTENIDO

El texto sobre el Anteproyecto de Ley consta de una Exposición de Motivos, 16 Artículos distribuidos en 3 Capítulos y 8 Disposiciones Adicionales, 1 Disposición Transitoria y 3 Disposiciones Finales.

CAPÍTULO I.- DISPOSICIONES GENERALES

- Artículo 1. Objeto de la Ley
- Artículo 2. Definiciones
- Artículo 3. Principios generales y objetivos en materia de movilidad sostenible
- Artículo 4. Régimen competencial
- Artículo 5. Órganos de gestión

CAPÍTULO II.- INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

- Artículo 6. Marco para la planificación de la movilidad sostenible
- Artículo 7. El Plan de Movilidad del País Vasco
- Artículo 8. Los Planes de Movilidad de los Territorios Históricos
- Artículo 9. Los Planes de movilidad urbana
- Artículo 10. Los Planes de movilidad de los centros de actividad
- Artículo 11. Instrumentos de evaluación y seguimiento

CAPÍTULO III.- FINANCIACIÓN DE LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD

01/12d

- Artículo 12. Financiación de las políticas de movilidad. Sostenibilidad económica
- Artículo 13. Los programas de inversiones
- Artículo 14. Los planes de servicios
- Artículo 15. Proyectos de incorporación al sistema de transporte
- Artículo 16. Estudio de viabilidad

DISPOSICIONES ADICIONALES

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

DISPOSICIONES FINALES

Exposición de Motivos

Esta Ley trata de configurar la hoja de ruta de un largo proceso gradual de implantación de un modelo de movilidad más sostenible.

Se menciona en la Exposición de Motivos que si bien la movilidad ha constituido y constituye un dinamizador innegable de cambio y de progreso de nuestras sociedades y de nuestra economía, hoy en día sabemos que un crecimiento descontrolado y errático de la misma puede acarrear numerosos problemas que afectan directamente a nuestra calidad de vida y ponen en riesgo el desarrollo futuro.

La sociedad de nuestro siglo se enfrenta al desafío de lograr el desacoplamiento entre el crecimiento económico y de la movilidad por un lado y, al aumento exponencial de los costes externos o daños colaterales que una movilidad insana genera. Dicho de otro modo, el reto que se suscita en materia de transportes se puede resumir en cómo lograr una movilidad que impulse el crecimiento económico y la competitividad de una economía manteniendo e incrementando nuestro bienestar sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus necesidades y aspiraciones.

El modelo de movilidad futura de Euskadi debe ser sostenible para lo cual ha de abordar un enfoque medioambiental pero también económico y social.

01/12 

Sostenibilidad ambiental en el sentido de que los desplazamientos de personas y mercancías no menoscaben el medioambiente o, lo hagan únicamente en la medida y con el alcance estrictamente necesario.

Sostenibilidad social en cuanto que nuestro modelo de movilidad debe contribuir a la consecución de una mayor cohesión y vertebración social y territorial de Euskadi, de tal manera que se garantice la accesibilidad universal y equitativa de cualquier individuo, sobre todo de aquellas personas pertenecientes a los grupos más vulnerables, desfavorecidos o que merecen una especial protección.

Y, por último y no por ello menos importante, sostenibilidad económica. Contemplando dos cuestiones que se encuentran íntimamente vinculadas. Por un lado, internalizando los costes externos del transporte, lo que implica valorar en la determinación del precio de los desplazamientos, el coste de las externalidades que para la sociedad conlleva el transporte. Este coste real deberá servir como factor disuasorio para que se elijan los modos y los desplazamientos más sostenibles y, como fuente de ingresos para compensar los daños generados y financiar en su caso, los modos y desplazamientos más sostenibles.

Por otro lado, la sostenibilidad económica exige que las inversiones en infraestructuras y servicios de transporte se rijan por principios de eficiencia y economía. Asimismo, se deben explorar fórmulas adecuadas de financiación de las infraestructuras y servicios de transporte que, exploren adecuadamente la participación privada. Por último, es importante destacar la corresponsabilidad que, idealmente, debe implantarse para que los beneficiarios de inversiones públicas en infraestructuras y servicios de transporte puedan contribuir en las cargas del coste al erario público.

Cuerpo Dispositivo

01/12d

En el **Capítulo I.- Disposiciones Generales**, que comprende los artículos 1 al 5, se regula:

- Con carácter general, los principios que han de observarse por todas las Administraciones Públicas vascas a la hora de ejercitar sus competencias con incidencia en la accesibilidad y, con carácter especial, los objetivos generales a alcanzar con las políticas de movilidad sostenible. Muchos de los principios generales y objetivos de la Ley abordan y se refieren a la oferta de la movilidad pero de la misma manera, a la demanda de movilidad, un aspecto el de la demanda que ha ocupado un segundo plano en las políticas de transportes tradicionales y que, esta Ley debe contribuir a superar.

Se menciona, igualmente, que la Ley es de aplicación a la movilidad sostenible de personas y mercancías que se efectúa con los sistemas de transporte terrestre, en cualquiera de sus modos, en el ámbito territorial de Euskadi.

- Las definiciones de ciertos conceptos básicos, entre los que se encuentran: accesibilidad, área de influencia de una actividad, centro de actividad, coste social del transporte, desplazamiento, indicador de movilidad, intermodalidad, modo de transporte, movilidad, movilidad sostenible, sistema tarifario integrado, sistemas de transporte inteligente, sostenibilidad,

transporte colectivo, transporte público, transporte privado, transporte terrestre y transporte vertical.

- El régimen competencial en materia de políticas de movilidad sostenible, el cual respeta el reparto de competencias realizado en 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, en la Ley estatal 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, y en la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera, adecuándolo a la realidad del fenómeno de la movilidad y preservando en todo caso las competencias tanto de las instituciones comunes de la Comunidad Autónoma, como de los Territorios Históricos y de los Municipios.

En otras palabras, el Gobierno Vasco, a través del Departamento competente en materia de transporte, tendrá la competencia para la planificación general de la política de movilidad. Dicha competencia se instrumentalizará en el Plan de Movilidad del País Vasco. Las Diputaciones Forales tendrán la competencia para desarrollar el Plan de Movilidad del País Vasco en lo que al establecimiento de las políticas de movilidad interurbana respecta a través del correspondiente Plan de Movilidad del Territorio Histórico. Los Ayuntamientos tendrán la competencia de planificación de la política de movilidad urbana a través del plan de movilidad urbana.

Asimismo, contempla la posibilidad de que los municipios y los entes locales colaboren y puedan elaborar y ejecutar políticas de movilidad conjuntamente a través de las fórmulas jurídicas vigentes.

- Finalmente, se establecen los órganos de gestión y de participación en el establecimiento del nuevo modelo de movilidad sostenible en Euskadi.

El Capítulo II.- Instrumentos de Planificación de la Movilidad (artículos 6 a 11) configura los instrumentos de planificación de la

movilidad sostenible en los diversos niveles institucionales y empresariales a través de los cuales se articularán las políticas de movilidad sostenible.

El marco de referencia lo configura el Plan de Movilidad Sostenible del País Vasco, que concreta los objetivos a alcanzar en un periodo y que vertebrará la movilidad de todo Euskadi a partir, entre otros elementos, de la red ferroviaria como eje estructurante de la oferta de transporte, por ser la de mayor capacidad y la de menor incidencia en el entorno. Partiendo de la base de dicho instrumento, se contemplan los planes de movilidad de cada uno de los Territorios Históricos, los planes de movilidad urbana y, por último, los planes de movilidad de los centros de actividad.

01/12d

Los Planes de Movilidad de los Territorios Históricos tienen por objeto el desarrollo territorializado del Plan de Movilidad del País Vasco. El ámbito territorial de cada Plan de Movilidad coincidirá con el de cada uno de los Territorios Históricos. La vigencia de estos Planes será de 10 años.

Los planes de movilidad urbana son el instrumento de planificación de la movilidad sostenible de los Municipios de Euskadi. El ámbito territorial de los mismos es el del municipio, si bien se contempla una casuística diferente en ciertos casos. Se menciona, asimismo, que los Municipios con una población superior a 20.000 habitantes, los que presenten problemas de movilidad según el Plan de Movilidad del Territorio Histórico y los que presten voluntariamente servicios públicos de transporte urbano tendrán la obligación de aprobar un plan de movilidad urbana. La vigencia de estos Planes será de, al menos, 10 años.

Los centros de actividad que señale el Plan de Movilidad del País Vasco, en particular centros de trabajo, parques empresariales y centros educativos, contarán con sus propios planes de movilidad.

A lo largo de este capítulo quedan sentados los fundamentos para

que las Administraciones Públicas con competencia en materia de movilidad se doten de los instrumentos de evaluación y seguimiento que consideren oportunos para analizar el éxito y, en su caso, identificar las desviaciones en la aplicación de las políticas de movilidad planificadas y programadas. Y, con base en las conclusiones alcanzadas, adoptar las medidas necesarias para rectificar aquéllas en orden a conseguir alcanzar los objetivos establecidos. Como complemento de dicha fórmula de control, la norma reserva al Gobierno Vasco la competencia de efectuar el seguimiento y evaluación del cumplimiento de los planes de movilidad aprobados por las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El Capítulo III.- Financiación de las Políticas de Movilidad

(artículos 12 a 16) establece tanto el fundamento de la sostenibilidad económica de las políticas de movilidad como los instrumentos de financiación de éstas de tal forma que se pone a disposición de las Administraciones Públicas vascas las herramientas necesarias para desarrollar y concretar las políticas de movilidad con ocasión de desarrollar sus competencias en materia de transporte.

- Los programas de inversiones: El programa de inversiones es el instrumento que define las prioridades y los mecanismos de financiación de las infraestructuras, los servicios para la movilidad y las actuaciones administrativas que establecen los instrumentos de planificación de la movilidad.

La elaboración del programa de inversiones corresponde al órgano que elabore el correspondiente instrumento de planificación de la movilidad.

La aprobación de la financiación de las actuaciones programadas corresponde a la Administración Pública competente en cada caso.

- Los planes de servicios: Los servicios de un determinado modo o modos de transporte se programarán mediante la formula-

ción de un plan de servicios que regule el grado de participación de los operadores en su gestión, la coordinación con otros modos de transporte, el modelo de gestión y explotación económica y las tarifas a satisfacer por las personas usuarias.

En el supuesto de que la normativa sectorial reguladora de un modo de transporte contemplase un instrumento de planificación análogo a los planes de servicios, será aquél el que pase a integrar el contenido fijado desde esta Ley para éstos últimos.

- Proyecto de incorporación al sistema de transporte. La Ley establece expresamente la incorporación al sistema de transporte como mecanismo necesario para que los promotores de los nuevos asentamientos (tanto residenciales como económicos o dotacionales) se hagan responsables de los desplazamientos futuros que generen los mismos, internalizando el coste social de éstos para, de ese modo, evitar que sea la comunidad vasca en su conjunto quien tenga que responder de los mismos.
- Estudio de viabilidad. El estudio de viabilidad tiene por objeto evaluar el coste de oportunidad e impacto concreto que comporta la creación, modificación sustancial o adaptación de una infraestructura o un servicio de transporte, tanto desde el punto de vista de la oferta y la demanda como desde las perspectivas económico-financieras presentes y futuras, ambiental, de seguridad y funcional.

La Ley abre la puerta a adoptar medidas que graven en mayor medida los desplazamientos y los modos menos sostenibles en aras de financiar los modos más sostenibles y los transportes colectivos, además de ser susceptible de generar un efecto disuasorio de los hábitos menos sostenibles.

En el futuro y, con la necesaria flexibilidad que requiera el contexto económico en el que nos encontremos, será preciso encontrar fórmulas imaginativas que permitan la valoración económica de las exter-

nalidades producidas por la movilidad y su transferencia a la financiación del transporte sostenible. En este sentido, se puede pensar en la creación de un canon de movilidad variable en modos de transporte motorizados basado en los objetivos de emisiones de GEIS contemplados en los Planes y compromisos del Gobierno Vasco o, incluso en la creación de un mercado de derechos de emisiones de GEIS donde los medios de transporte colectivos pudieran generar créditos que permitieran financiar y garantizar sus sostenibilidad económica.

DISPOSICIONES ADICIONALES

En las ocho disposiciones adicionales de la Ley se contienen aquellas necesarias para alinear totalmente el ordenamiento jurídico autonómico en pos del cambio de modelo de movilidad en Euskadi.

01/12d

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

En ella se establece la fórmula para que no se consoliden prácticas contrarias a la sostenibilidad de la movilidad en los casos de los centros de actividad.

DISPOSICIONES FINALES

La primera versa sobre la entrada en vigor de la Ley, la segunda sobre el desarrollo reglamentario y la tercera sobre el plazo para elaborar el Plan de Movilidad del País Vasco.

III. CONSIDERACIONES

III.1 Consideraciones Generales

Contexto y valoración de la norma

Aun cuando existen ciertas referencias a la materia en la legislación del Estado y de otras CC.AA¹, en nuestra Comunidad no existe una ley de movilidad sostenible. Es por ello por lo que este Consejo valora la iniciativa legislativa del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes ya que este Anteproyecto de Ley viene a rellenar un importante vacío legal.

01/12d

No obstante, a nuestro entender el Anteproyecto de Ley que se nos consulta tiene elementos matizables y/o mejorables.

Aspectos que merecen una positiva valoración

Observamos positivo que la norma, en su Exposición de Motivos, se plantee el desacoplamiento entre el crecimiento económico y la movilidad por un lado y, el freno del aumento exponencial de los costes externos o daños colaterales que una movilidad insana genera, y que se entienda que sólo así es factible mantener e incrementar nuestro bienestar sin comprometer el de futuras generaciones.

Nos agrada comprobar que la norma contemple que el modelo de movilidad se aborde teniendo en consideración el enfoque medioambiental y también el social y el económico, y no se reduzca, como a veces suele ocurrir, a la visión ambiental.

¹ Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (artículos 100 a 106) que recoge los objetivos y principios, así como los Planes de Movilidad Sostenible, Ley catalana 9/2003, de 13 de junio de la movilidad y Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana

En este sentido, valoramos positivamente que se pretenda lograr un modelo de movilidad que contribuya a la consecución de una mayor cohesión y vertebración social y territorial de Euskadi (sostenibilidad social), y que se interiorice el hecho de que ello va a ser posible a través de servicios públicos de transporte colectivo adecuados y accesibles, accesibilidad tanto física de forma que el transporte no se convierta en un entorno discapacitante, como económica a través de una política tarifaria que lo haga asequible a las rentas más bajas.

Y paralelamente apreciamos que en su dimensión económica de la movilidad, la norma contemple tanto la internalización de los costes externos del transporte (lo que implica valorar en la determinación del precio de los desplazamientos, el coste de las afecciones o externalidades que para la sociedad conlleva el transporte); como que las inversiones en infraestructuras y servicios de transporte se han de regir por principios de eficiencia y economía. En este sentido, vemos positivo que se plantee, con carácter previo a cualquier decisión inversora, una evaluación coste-beneficio; y que se tenga en cuenta que la oferta de transporte público debe ser eficiente en cuanto al servicio prestado, evitando duplicidades y solapamientos.

Este Consejo considera adecuado el hecho de definir con precisión ciertos conceptos (artículo 2), ya que además de contribuir pedagógicamente, permite saber, con mayor precisión, a qué nos referimos en relación con ciertas materias, evitando, de esta forma, posibles interpretaciones divergentes.

Encontramos especialmente alentador que entre los principios generales y objetivos en materia de movilidad sostenible, recogidos en el artículo 3, se mencionen las redes ferroviarias como el eje estructurante de la oferta del transporte público, por todas las ventajas que conlleva.

Otro de los aspectos que el CES Vasco encuentra halagüeño es la visión apoyada en la sensibilización y concienciación, la promoción, y el estímulo, propiciando inercias positivas, y ello porque a nuestro

entender tal aspecto es previo a y más positivo que la posibilidad de pensar en un canon de movilidad, como se dice, o la posibilidad de crear un mercado de derechos de emisiones de GEIs.

Es también digna de mención la importancia que se le da a la planificación, estableciendo Planes de Movilidad con criterios de sostenibilidad. Es especialmente destacable la creación del Plan Director de Movilidad Sostenible del País Vasco como instrumento de planificación general de la movilidad (artículo 7), el cual incluye entre sus determinaciones e instrumentos: un diagnóstico actual y a futuro de las necesidades de movilidad (artículo 7.4.a), la creación de un sistema tarifario integrado (artículo 7.4.c.); elementos de financiación de las medidas generales en materia de movilidad (artículo 7.4.e.), las directrices para la internalización gradual de los costes externos del transporte y para el reparto en su caso, del coste y cargas de las infraestructuras y servicios de transporte entre los beneficiarios de la revalorización que supone la conexión de espacios a las redes de transporte (artículo 7.4.f.); y la creación de un plan de infraestructuras y servicios ferroviarios (artículo 7.4.g.).

Vemos también positivas las modificaciones de las competencias de la Autoridad del Transporte para integrar los elementos principales de la Ley de Movilidad Sostenible.

Aspectos matizables y/o mejorables

Compartiendo la iniciativa de legislar del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, hay una serie de aspectos sobre los que convendría reflexionar ya que a nuestro entender son matizables y/o mejorables:

- Una buena técnica jurídica sigue el mandato general de que las normas deben ser claras y concisas y de que éstas regulan lo que se puede hacer y lo que no se puede hacer respecto a una determinada materia. En este sentido, una **exposición de motivos** y un **artículo corto, claro y conciso mejoran la calidad de las normas**.

A nuestro entender **la norma** que se nos presenta en esta ocasión, **muestra una Exposición de Motivos larga** que relata asuntos que no tienen que ver con lo que quiere regular, **que incluye términos** que son, **cuando menos, superfluos, y que**, por el contrario, **adolece de un análisis legislativo comparado**.

- Asimismo, en la norma, en general, **no se menciona la Directiva Europea 38/2004** sobre la libertad de movimientos de los ciudadanos europeos, **ni se mencionan mecanismos de coordinación con otras CCAA** limítrofes, en cuanto a la materia a regular. Cabe pensar que si hablamos de Movilidad, ésta se refiere al transporte de un lugar a otro, y esto puede afectar a otra Comunidad Autónoma o incluso en otro país (en nuestro caso; Francia).
- En la Exposición de Motivos **se menciona el cambio de modelo de movilidad en Euskadi, sin embargo**, en la norma **no se describe en qué consiste tal cambio, y además observamos ciertos aspectos que han de ser objeto de reflexión:**
 - Este **nuevo modelo de movilidad sostenible** ha de contemplar dos grandes aspectos:
 - La **movilidad sostenible de todos los modos de transporte**. El Anteproyecto se centra, casi exclusivamente, en la movilidad terrestre, perdiendo de vista la existencia de otros modos, en particular, el fluvial y marítimo (barcos, canales y puertos) y el aéreo (aeroplanos, aeropuertos y control del tráfico aéreo).
 - La **movilidad sostenible de personas y mercancías**. La movilidad de personas y la de mercancías no es comparable y la regulación de la movilidad de personas y mercancías debería ser diferenciada, y entonces se detectaría, en mayor medida, que el segundo campo, es decir el transporte de mercancías, tiene un escaso tratamiento en la norma.

- Existen **contradicciones entre los conceptos de movilidad sostenible y sostenibilidad**. En el primer caso se habla de “un coste económico razonable y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas”. En el segundo caso se habla (siguiendo la definición del Informe Brundtland) de no “poner en riesgo la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las suyas” (necesidades). Y ello supone la escasez de recursos naturales, mientras que en el primer caso sólo se contemplan los impactos ambientales y un “coste económico razonable”.
- La Ley **vincula excesivamente la sostenibilidad al cambio climático en detrimento de otros factores de sostenibilidad**. Así, la Ley nos expone la conclusión de que el actual modelo de movilidad no es sostenible ya que, tal y como se menciona en la página 2, el transporte es el responsable del 25% de emisiones de GEIs, pero no se dice nada de los altos ratios de artificialización del suelo por efecto de las infraestructuras de transporte (aunque en la página 3 se dice que hay “una ocupación desproporcionada del espacio público”).
- Centrándonos en la **dimensión económica de la movilidad**, no se desarrollan criterios de internalización de externalidades, ni de eficiencia económica en los estudios de nuevas infraestructuras.

Por otro lado, no está claro cómo se pretenden tratar y minimizar las duplicidades y solapamientos existentes en los servicios de transporte, ni lo que hacer con los servicios muy deficitarios; ni tampoco se abordan criterios para mejorar la gestión privada de infraestructuras cuando éstas son deficitarias. Este problema se ha solido solventar mediante subvenciones o la toma pública de la gestión de los servicios, con las consiguientes cargas para las arcas públicas, soluciones que, en la situación actual de crisis económica, van a verse seriamente condicionadas.

- Por lo que respecta a los “**principios**” establecidos en el artículo 3, echamos en falta los relacionados con:
 - Una planificación de la movilidad que priorice un sistema de transporte público y colectivo.
 - La incentivación de la utilización del transporte público (sistema tarifario e integración de tarifaria, coordinación de transportes públicos (públicos, escolares...), ajustes a la demanda...).
 - La realización de evaluaciones de la movilidad generada, integrando el máximo posible de indicadores.
 - El desarrollo armónico y sostenible del transporte de mercancías, de modo que, sin dejar de atender la demanda del mismo, se minimice su impacto, especialmente mediante el fomento de la intermodalidad con los medios ferroviarios.

Profundizando en el citado artículo, estimamos que la separación de objetivos y principios en dos artículos diferenciados, mejoraría la comprensión y lectura de la norma.

- En el marco de la planificación, queremos dejar constancia de que el Plan de Movilidad del País Vasco y los Planes de Movilidad de los Territorios Históricos conviene que sean denominados, respectivamente, Plan **Director** de Movilidad del País Vasco y Planes **Directores** de Movilidad de los Territorios Históricos, y ello a lo largo de todo el texto.
- En el caso concreto del Plan Director de Movilidad del País Vasco y de los Planes Directores de los Territorios Históricos, echamos de menos una mención a las **Directrices de Movilidad Sostenible** las cuales constituyen el marco orientador para la aplicación de los objetivos de movilidad de la Ley mediante el establecimiento de orientaciones, criterios, objetivos

temporales, propuestas operativas e indicadores de control.

Estas Directrices contribuyen a establecer la relación entre la movilidad terrestre y el resto de modos, y los servicios necesarios para que funcionen, así como establecer también la relación entre el uso del suelo y la oferta de transporte público y colectivo.

- Otro aspecto que nos llama la atención es que se remarca la prevalencia de la planificación de la movilidad sostenible, por encima de otras como la de la ordenación del territorio, la ordenación urbanística, etc. (artículo 6.3). En nuestra opinión, ha de planificarse y ordenarse el territorio teniendo en cuenta una movilidad que sea sostenible. Dicho de otra forma, estimamos que **en la planificación del territorio se ha de tener en cuenta una movilidad sostenible**. Esto no es algo claro en la Ley. De hecho, detectamos algunas contradicciones entre el artículo.

Asimismo creemos que el carácter bienal de la revisión del Plan quizá sea excesivo, ya que esto significa que cada plan tendrá 5 revisiones. Quizá fuera mejor el que se realizara una buena evaluación intermedia, y otra final, o que la duración del Plan fuera inferior a los 10 años que se establecen.

Por lo que respecta al procedimiento de aprobación del Plan, quizá no debería ser tan conciso, ya que parece bastante constreñido y es muy posible que no se pueda cumplir. Quizá no sea contenido como para una Ley, ya que resulta excesivamente estricto.

- Creemos que en los Planes de Centros de Actividad, representados principalmente por el centro de trabajo, existe en el Anteproyecto presentado una **escasa y en ciertos casos nula referencia tanto a la participación de los agentes económicos y sociales concernidos** como a la representación de las personas trabajadoras para participar en su elaboración, seguimiento y evaluación. Dado que esta medida tiene especial incidencia sobre las personas trabajadoras, sería conveniente que los mis-

mos pudieran ser sujetos activos, participativos, en la definición de estos planes así como en su evaluación y seguimiento.

- Si bien valoramos positivamente que la Ley ponga énfasis en la planificación, consideramos que **tan importante como la planificación es la evaluación y** aunque ésta se trata, a nuestro entender **no se le da tanta importancia**, en la norma, **como a la planificación**.

De hecho, echamos de menos referencias expresas a la evaluación de la movilidad generada y, en particular, a los indicadores: accesibilidad, emisiones GEIs, impacto sonoro, consumo energético, intermodalidad, seguridad y disminución de la siniestralidad, costes sociales y eficiencia de los sistemas, capacidad (oferta y demanda) y calidad del servicio; y a la necesidad de que los mismos se adapten a los estándares internacionales acordados.

- Echamos en falta una reflexión sobre **mecanismos de coordinación** a nivel de Comunidad Autónoma. A nuestro entender tales funciones podrían ser asumidas por la **Autoridad de Transporte de Euskadi (ATE)**² como órgano superior consultivo y de coordinación de la Administración General de la CAPV en materia de ordenación del transporte y sus infraestructuras, con funciones de ordenación, planificación, coordinación, alta inspección y consulta.

En este sentido, queda por ver cómo la ATE promoverá la articulación de los instrumentos de financiación de la política de financiación de las infraestructuras. No está claro cómo la ATE va a convertir el ferrocarril en el eje del sistema de transporte, cuando es evidente que las dotaciones presupuestarias

² Creada por la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad del Transporte de Euskadi.

para transporte de las Diputaciones son muy superiores a las que maneja el Gobierno Vasco. Hay una herencia histórica enorme de infraestructuras de carreteras construidas en comparación con la ferroviaria.

- Por último, observamos la ausencia de un epígrafe en relación con las infracciones y las sanciones correspondientes.

III.2 Consideraciones Específicas

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

01/12d

Tal y como se ha mencionado anteriormente, la norma que se nos presenta en esta ocasión, muestra una Exposición de Motivos larga, que relata asuntos que no tienen que ver con lo que quiere regular.

De hecho, y si bien el estilo de la Exposición de Motivos es algo muy propio del legislador, resulta difícil de entender su larga extensión y la inclusión de algunos términos que son, cuando menos, superfluos. Así, en la primera página se dan muchos datos históricos que consideramos no deben incluirse, ya que no aportan al Espíritu de la Ley. Así mismo, hay algunas expresiones como “experiencias del alma”, “de manera clandestina” o categorías “mentales” que no consideramos jurídicamente adecuadas.

Por ello proponemos la supresión de los 3 primeros párrafos, y en su lugar se propone la siguiente adición como inicio de la Exposición:

“En los últimos tiempos las necesidades de movilidad tanto de personas como de mercancías ha aumentado considerablemente”.

En caso de que no se opte por tal supresión, estimamos conveniente sintetizarla teniendo en consideración los aspectos anteriormente mencionados, habida cuenta de que se trata de la Exposición de Motivos de una norma jurídica.

Centrándonos en el contenido, proponemos las siguientes modificaciones y/o revisiones:

- Párrafo Tercero: *“La explosión de cambio... Ello vino motivado precisamente, por la menor movilidad y a la menor intensidad de intercambio con la Europa de vanguardia de entonces...”*
- Párrafo Quinto, donde dice *“Por lo tanto, la sociedad de nuestro siglo se enfrenta al desafío de lograr el desacoplamiento entre el crecimiento económico y de la movilidad por un lado y, el aumento exponencial...”* lo que figura subrayado y en cursiva creemos debería corregirse ya que lo que se pretende es **“el freno del aumento exponencial...”**. 01/12d
- Párrafo Decimotercero. La redacción debería matizarse en el siguiente sentido: *“La Ley se divide en esta exposición de motivos, **en tres capítulos** en los que se encuentran sistematizados dieciséis preceptos, **en ocho disposiciones adicionales, en una disposición transitoria y en tres disposiciones finales**”.*
- Párrafo Decimocuarto. Indicar que hay un error ortográfico ya que cuando se refiere al “acerbo de principios en materia de movilidad sostenible”, debe decir “acervo”, ya que, como indica la RAE, acerbo puede significar “áspero al gusto” o “cruel, riguroso, desapacible”.
- Párrafo Vigésimoprimer: *“En este sentido, la Ley abre la puerta a adoptar medidas que graven en mayor medida los desplazamientos y los **medos modos** menos sostenibles... En el futuro y, con la necesaria flexibilidad que requiera el contexto económico en el que nos encontremos, será preciso encontrar fórmulas imaginativas que permitan la valoración económica de las externalidades producidas por la movilidad y su transferencia a la financiación del transporte sostenible. En este sentido... y garantizar su sostenibilidad económica **teniendo en consideración los estándares de calidad del aire ambiente que plantean las Directivas de la UE y la Ley estatal de Calidad del Aire.**”*

- Párrafo Vigésimosegundo. A nuestro parecer el texto está incompleto ya que no se menciona qué es lo que se pretende incorporar al sistema de transporte.

CAPITULO I. Disposiciones Generales

Artículo 2. Definiciones

01/12d Valoramos positivamente la propuesta de definiciones que hace esta Ley, ya que además de llevar a cabo una labor pedagógica respecto a distintos términos, permite saber a qué nos referimos en relación con algunas materias, evitando interpretaciones diferentes, según el lector. No obstante, estimamos necesario llevar a cabo las siguientes mejoras:

- Matización del apartado a) mencionando que esa definición atañe a la “accesibilidad física”, en la medida que también cabe definir la “accesibilidad económica”. Paralelamente, y si bien la definición en si es correcta, se recomienda una nueva redacción final que entendemos más adecuada jurídicamente al enunciar las causas principales que impiden o dificultan el acceso a determinados colectivos.

”... y por otro indica la mayor o menor dificultad de acceso a determinados colectivos de personas usuarias, bien por su movilidad reducida o por edad, al transporte público”.

- Explicación más precisa en el apartado b) en relación al concepto “gravitacional”.
- Inclusión de un nuevo apartado c) con lo que el c) actual pasaría a ser d).

c) Autoridad de Transporte Público (ATP): Organismo de carácter público responsable de la planificación y gestión del sistema de transporte público en un área metropolitana.

- Consideramos que la definición que se da de Modo de transporte en el apartado h), no es del todo adecuada. A nuestro entender hay que distinguir entre modos y medios de transporte.
 - Modos son combinaciones de redes, vehículos y operaciones. Incluyen el caminar, la bicicleta, el coche, la red de carreteras, los ferrocarriles, el transporte fluvial y marítimo (barcos, canales y puertos), el transporte aéreo (aeroplanos, aeropuertos y control del tráfico aéreo), incluso la unión de varios o los tres tipos de transporte.
 - Medios hace referencia genérica a la forma o al vehículo en el cual se lleva a cabo la acción de transporte. Existen diferentes medios de transporte dentro de uno de los diferentes modos de transporte.

Por ello proponemos una nueva definición de Modos de Transporte:

“son el medio por el cual las personas y las mercancías logran la movilidad, dependiendo de la superficie por donde viajan o se desplazan”.

En consonancia con lo anterior, estimamos conveniente introducir una definición de **Medio de Transporte**.

“Conjunto de técnicas, instrumentos y dispositivos de características homogéneas en cuanto a la tecnología que se utilizan para el transporte de personas o mercancías”.

Asimismo se propone añadir un apartado donde se de una **definición genérica de transporte**. Se dan todas las parciales pero no la general. Proponemos la siguiente.

“desplazamiento de mercancías o personas de un lugar (punto de origen) a otro (punto de destino), en un medio

de transporte, que utiliza una determinada infraestructura”.

Artículo 3. Principios generales y objetivos en materia de movilidad sostenible

- En primer lugar, estimamos que la separación de los principios generales y los objetivos en dos artículos diferenciados facilitaría la lectura y comprensión de la norma.
- En relación al punto 1 (principios).
 - Estimamos que la enumeración debería seguir una misma pauta, bien iniciando las frases utilizando el sustantivo o el infinitivo verbal.
 - Tal y como hemos mencionado en las Consideraciones Generales echamos en falta principios relacionados con los siguientes aspectos:
 - Una planificación de la movilidad que priorice un sistema de transporte público y colectivo.
 - La incentivación de la utilización del transporte público (sistema tarifario e integración de tarifaria, coordinación de transportes públicos (públicos, escolares...), ajustes a la demanda...).
 - La realización de evaluaciones de la movilidad generada, integrando el máximo posible de indicadores.
 - El desarrollo armónico y sostenible del transporte de mercancías, de modo que, sin dejar de atender la demanda del mismo, se minimice su impacto, especialmente mediante el fomento de la intermodalidad con los medios ferroviarios.

- En relación con el punto 2 (objetivos), se proponen las siguientes modificaciones:
 - b) *Se haga realidad, tras un proceso gradual, la internalización de todos los costes sociales sobre el precio del transporte ~~privado~~, mediante un sistema de...* Y ello porque estimamos que tal consideración afectaría tanto al transporte privado como al público.
 - c) Se garantice la financiación de los sistemas de transporte público, **mediante los recursos presupuestarios suficientes**.
 - d) Se fomenten los modos de transporte con menores costes sociales y la intermodalidad, y en particular, aquellos sistemas de transporte de ~~bajo o nulo~~ **menor** impacto, como los desplazamientos en bicicleta o a pie y, el transporte público de calidad.
 - e) Las redes ferroviarias **de distinto ancho métricas** y tranviarias constituyan el eje estructurante de la oferta del transporte público, siendo el transporte por carretera complementario a aquél y no cubriendo las demandas de transporte colectivo que se encuentren servidas por servicios ferroviarios **de distinto ancho métricos** o tranviarios.

01/12d

CAPITULO II. Instrumentos de planificación de la movilidad

Artículo 6. Marco para la planificación de la movilidad sostenible.

- Dentro del punto 1, se recomienda añadir un párrafo 2:

“Los instrumentos de planificación tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenible en el ámbito de la CAPV, de los territorios Históricos y de los Municipios”

Y ello porque no se indica cual es su objetivo y éste debe quedar recogido en el texto legal.

- En el punto 2, se proponen las siguientes modificaciones:

“2. Se establecen los instrumentos de planificación siguientes:

- a) El Plan **Director** de Movilidad del País Vasco.*
- b) Los Planes **Directores** de Movilidad de los Territorios Históricos.*
- c) Los Planes de movilidad urbana o **intermunicipales sostenibles**.*
- d) Los planes de movilidad de centros de actividad.*

- En relación al punto 3, tal y como ya hemos mencionado en las Consideraciones Generales, se remarca la prevalencia de la planificación de la movilidad sostenible, por encima de otras como la de la ordenación del territorio, la ordenación urbanística, etc. Este Consejo entiende que ha de planificarse y ordenarse el territorio teniendo en cuenta una movilidad que sea sostenible. Dicho de otra forma, estimamos que **en la planificación del territorio se ha de tener en cuenta una movilidad sostenible**. Esto no es algo claro en la Ley. De hecho, detectamos cierta contradicción entre el artículo 6.3 y el artículo 7.3, ya que si en el primero prevalece la planificación de la movilidad, en el segundo se dice que el Plan de Movilidad del País Vasco, se establecerá a partir de determinaciones de las Directrices de Ordenación del Territorio.
- Adición de dos nuevos puntos, 5 y 6:

5. En las determinaciones de los diversos instrumentos de planificación, debe tenerse presente el transporte adaptado a personas con movilidad reducida y, en concreto, se debe velar por el cumplimiento de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, sobre igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas

con discapacidad y de las previsiones contenidas en el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad”; así como las que establece la Ley vasca 20/1997, de 4 de diciembre, sobre Promoción de la Accesibilidad y el Decreto vasco 68/2000, de 11 de abril, por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación.

6. Tienen una consideración especial y específica los instrumentos de planificación que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo y los servicios complementarios, como los equipamientos educativos, sanitarios o culturales, que eviten y reduzcan los costes sociales vinculados a la movilidad obligada.

01/12d

Artículo 7. El Plan Director de Movilidad del País Vasco.

- Adición de un nuevo punto que sería el primero:

“1. El Plan Director de Movilidad Sostenible tiene por objeto la definición y el desarrollo de las Directrices de movilidad sostenible en el territorio de la CAPV.”

- En el punto 4 se proponen las siguientes variaciones:
 - Nueva redacción en el apartado a) porque entendemos que, previo al diagnóstico, hay que realizar un estudio y éste debe versar tanto sobre las personas como sobre las mercancías.

“estudio, análisis y diagnóstico de la situación actual de la movilidad, tanto de personas como de mercancías y la proyección previsible de las variables de movilidad”.

- Adición de un nuevo apartado d) (pasando el d) actual a ser e)) dado que el Plan puede implicar a numerosos agentes y hay que tenerlos en cuenta. Es el denominado Planteamiento subjetivo, fórmulas de interrelación institucional (resto de Departamentos y otras Administraciones Públicas identificadas como agentes implicados) y la participación de los agentes económicos y sociales y la ciudadanía, durante el proceso de elaboración del Plan y en su implementación.

“establecer los agentes clave en la definición de los objetivos del plan”.

- Nueva redacción en el apartado e):

“la promoción y financiación adecuada de las infraestructuras y servicios de los transportes públicos colectivos.”

- Añadir dentro del apartado k) lo siguiente:

“los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión así como las propuestas de medidas correctoras”.

- Adición de un apartado final que sería el n) (teniendo en cuenta la inclusión del nuevo d):

“n) Organización del aparcamiento supramunicipal.”

- Por lo que respecta al punto 5, estimamos que el carácter bienal de la revisión del Plan quizá sea excesivo, ya que esto significa que cada plan tendrá 5 revisiones. Quizá fuera mejor el que se realizara una buena evaluación intermedia, y otra final, o que la duración del Plan fuera inferior a los 10 años que se establecen, por ejemplo, 6 años.
- Añadir un punto 8 y uno 9:

“8. Se incluirán en el Plan Director de Movilidad instrumentos de colaboración con las Comunidades Autónomas limítrofes, Navarra, La Rioja, Cantabria y Castilla y León, que permitan articular medidas comunes de movilidad sostenible, con especial atención a los centros de actividad que generen movilidad desde los territorios limítrofes.”

“9. Las administraciones asegurarán la mayor divulgación y conocimiento posible de los documentos aprobados provisional o definitivamente, mediante la utilización de todos los procedimientos que estén en su mano y especialmente a través de Internet”.

01/12d

Artículo 8. Los Planes Directores de Movilidad de los Territorios Históricos

- Adición de un nuevo punto que sería el primero:
- En el punto 4 se proponen las siguientes variaciones:
 - En el apartado a) añadir “estudio y análisis”, ya que son complemento indispensable del diagnóstico.

*“a. **estudio, análisis** y diagnóstico...”*

- En el apartado f) añadir “de corrección”.

*“f. las medidas de promoción **y corrección** de carriles de alta ocupación...”*

- En el apartado g) se recomiendan dos añadidos. Por un lado, entendemos que debe incorporarse junto a la gestión y mantenimiento, la **conservación**, como complemento, porque en relación a las infraestructuras, conservación y mantenimiento siempre van unidas indisolublemente y debe contemplarse en

la norma legal. Son dos conceptos distintos pero complementarios. Así se contempla en los diversos Planes de infraestructuras (por ejemplo, Plan extraordinario de Infraestructuras del Ministerio de Fomento). Por otro lado, creemos conveniente mencionar que **se dará especial relevancia a aquellas infraestructuras relativas a la distribución y almacenaje de mercancías**; y ello porque no se contemplan figuras tales como los centros de distribución de mercancías³, de especial importancia para descongestionar el tráfico terrestre de mercancías.

La redacción quedaría como sigue:

01/12d

*“g. un programa de infraestructuras de titularidad de la Diputación Foral competente, su gestión, mantenimiento y conservación todo ello, con su correspondiente programa de inversiones y gasto. **En particular, se dará especial relevancia a aquellas infraestructuras relativas a la distribución y almacenaje de mercancías”.***

- En el punto 6 estimamos conveniente modificar el plazo de vigencia de los Planes de Movilidad de los Territorios Históricos de 10 a 6 años.
- Añadir un punto 8:

8. Se podrán desarrollar también planes sectoriales para los diferentes medios o infraestructuras de movilidad, tanto en el caso de transporte de personas como en el caso de transporte de mercancías, así como planes te-

³ Las Diputaciones Forales, han gestionado 3 empresas públicas de estas características (Aparakabisa, en Bizkaia, Ceinsa en Gipuzkoa y Jundiz en Álava). Si bien nacen vinculadas al Gobierno Vasco, son transferidas a las Diputaciones Forales. Aparakabisa por ejemplo, tiene como objeto social la proporción, preparación y explotación de centrales integradas de mercancías. Actúa también como centro de logística integrada, o lo que es lo mismo de distribución. La misma finalidad tienen Jundiz y Ceinsa. La creación de estos centros de distribución permite una reducción del volumen de transporte terrestre de mercancías, el cual ha experimentado un crecimiento exponencial importante, así como de los problemas asociados al mismo (contaminación, etc.).

rritoriales específicos para zonas intermedias entre los Territorios Históricos y los municipios.

En la elaboración de estos planes participarán los entes locales afectados, las correspondientes autoridades de transporte y las entidades económicas, sociales y medioambientales.

Artículo 9. Los Planes de Movilidad Urbana

- Se propone la modificación del punto 3 en los siguientes aspectos:

3. Los Municipios con una población superior a **20.000** ~~50.000~~ habitantes, los que presenten problemas de movilidad según el Plan de Movilidad del Territorio Histórico y los que presten voluntariamente servicios públicos de transporte urbano tendrán la obligación de aprobar un plan de movilidad urbana. **Del mismo modo son obligatorios para aquellas localidades en las que los niveles de uno o más contaminantes atmosféricos y/o los niveles ruido superen los objetivos de calidad establecidos por la normativa en vigor.**

- En relación al punto 5., se recomienda:
 - Añadir lo dicho en el artículo 8.4 en relación al **estudio y análisis** (apartado a) y **conservación** (apartado e) y **propuesta de mejora** (apartado i).
 - En el apartado e. añadir el siguiente texto al final: **“... estaciones intermodales, así como habilitar paradas y estacionamientos para el transporte discrecional de viajeros”**.
 - En el apartado h) se recomienda añadir lo siguiente: **“un plan de distribución de mercancías, que deberá contemplar el establecimiento y gestión de las zonas de carga y descarga,...”**.

- En relación con el punto 8, añadir al final del texto lo que se menciona a continuación:

*“8. Las determinaciones del plan de movilidad urbana sobre acceso a sectores industriales, el plan de infraestructuras de titularidad municipal, las relativas a las plataformas reservadas para el transporte colectivo **y los centros de actividad, que se desarrollan a continuación**, deben ser incorporadas por los instrumentos de planeamiento urbanístico”.*

Artículo 10. Los planes de movilidad de los centros de actividad

01/12^d

- En primer lugar: estimamos conveniente añadir un nuevo apartado 1 que justifique cuál es la finalidad de estos planes que presentan un carácter más específico. Por ejemplo, ***hacer más seguros los desplazamiento y mejorar las condiciones en que las personas empleadas y las personas usuarias realizan sus desplazamientos, obteniendo ventajas, entre otras, como la reducción del estrés por congestión de tráfico o la reducción de la accidentalidad.***
- En relación con el punto 1 (que pasaría a ser el 2, según lo anterior), estimamos conveniente realizar ciertas modificaciones dado que entre los centros de actividad se tienen, además de los centros de trabajo, los parques empresariales y los centros educativos que se mencionan, los ***centros comerciales*** y los ***hospitales***.
- En relación con el punto 2, tenemos tres consideraciones. La primera tiene que ver con el hecho de que en el artículo 2. apartado c) de este Anteproyecto de Ley se define un Centro de actividad como un “establecimiento industrial, sanitario, educativo o terciario...”. Por su parte, en el punto 2 de este artículo 10, se señala que: *“El contenido mínimo del plan de movilidad de los centros de actividad será: un diagnóstico de la movilidad de sus empleados y empleadas, clientes,....”*. En este sentido tenemos que decir que en ninguna de estas categorías encajan

adecuadamente muchos de los usuarios de establecimientos sanitarios o educativos: pacientes, alumnos/as,... Por ello, estimamos que parece adecuado utilizar un término más genérico, como “**usuarios/as**” o, alternativamente, hacer referencia explícita a todos los colectivos que pueden estar involucrados.

Nuestra segunda consideración es que cabe plantearse si realmente esta Ley debe establecer que los Planes de Centros de Actividad deban contemplar medidas de Teletrabajo, de compartición de vehículos, o de transportes colectivos. Parece que estos elementos deberían ser voluntarios o, si acaso, fruto de una negociación en la empresa.

01/12d

La tercera consideración se refiere al hecho de que este Consejo entiende que entre los contenidos del Plan se han de incluir las medidas de seguimiento y evaluación.

- En el punto 4 se dice que:

“4. Los planes serán aprobados por las personas titulares de los propios centros de actividad tras la tramitación de un procedimiento en el que participen los empleados y, en su caso, de las asociaciones de consumidores y usuarios más representativas en el ámbito territorial.”

A este respecto tenemos que decir que no se tiene en cuenta a otros colectivos que pueden estar claramente interesados, como sería el caso de las asociaciones de estudiantes en el caso de las Universidades. De hecho, cabe recordar que, dentro de la UPV/EHU, los propios estudiantes gestionan algunos medios de transporte, a través de asociaciones creadas para este fin.

Asimismo se recomienda una nueva redacción en su parte final:

*“en el que participen **las personas empleadas o trabajadoras y los agentes económicos y sociales. En la elaboración y de-***

sarrollo de los planes de transporte de los centros de trabajo participarán también los agentes económicos y sociales”.

Se justifica esta modificación por la trascendencia que tiene sobre las personas trabajadoras, ya que una parte sustancial de los accidentes laborales son “in itinere” y es por ello que es aconsejable que se de participación a los sindicatos de trabajadores/as.

- En el punto 5, segundo párrafo, hacemos notar el siguiente error ortográfico, donde dice “a Gobierno Vasco” debería decir “al Gobierno Vasco”:

01/12d

“A tal efecto, los titulares de centros de actividad... un ejemplar del plan de movilidad al Gobierno Vasco, la Diputación del Territorio Histórico en el que se encuentren implantados y al Ayuntamiento correspondiente”.

- En el apartado 7, se menciona que: *“7. Las entidades que, estando obligadas a la elaboración de un plan de movilidad de centro de actividad, incumplieran su obligación no podrán ser beneficiarias, en cuanto que persistan en dicha situación, de subvenciones relacionadas con el fomento de la movilidad sostenible, con la lucha contra el cambio climático, ni con la eficiencia energética”.*

En nuestra opinión cabe que aquellas entidades que estando obligadas a la elaboración de un plan de movilidad de centro de actividad y no lo realicen, no puedan beneficiarse de las subvenciones relacionadas con el fomento de la movilidad sostenible, y ello sin perjuicio de las sanciones que se consideren oportunas. No obstante, entendemos que las subvenciones que tales entidades reciban en relación con el cambio climático y/o la eficiencia energética no deben verse afectadas en caso de incumplimiento de elaboración de un plan de movilidad.

En relación al segundo párrafo de este apartado 7, se introduce, para la gestión de subvenciones, un requisito más a la ya burocrática gestión de ayudas de esta naturaleza; por ello proponemos eliminar este punto.

- En el actual apartado 8, primer párrafo, hacemos notar el siguiente error ortográfico, donde dice *“fomentarán la implantación efectiva de las medidas contempladas los planes de movilidad de centros de actividad”* debería decir *“fomentarán la implantación efectiva de las medidas contempladas **en** los planes de movilidad de centros de actividad”*:

Paralelamente se recomienda añadir un párrafo 2 con el siguiente texto:

01/12d

“Dicha colaboración podrá consistir en ayudas económicas para planes de movilidad o estudios de viabilidad de los mismos, para las empresas o conjuntos de empresas que compartan una problemática de movilidad en los términos que reglamentariamente se determinen”.

Se justifica esta adición en que pueden existir empresas que no pongan en marcha planes de movilidad argumentando la falta de medios económicos y que esto repercuta en los trabajadores. Para ello debe estudiarse la vía de la financiación pública, tal y como están realizando otras Comunidades Autónomas, por ejemplo Navarra.

- Para terminar queremos poner de manifiesto que este Consejo valoraría que tanto los diagnósticos de necesidades (punto 2), como las aprobaciones (punto 4) pudieran contar con la participación de los trabajadores y sus representaciones sindicales. Y que por extensión, y dado que tras la validación del plan, éste necesita de un seguimiento, la participación a la que nos referimos anteriormente, tiene también su sentido.

Artículo 11. Instrumentos de evaluación y seguimiento

- Estimamos conveniente añadir dos nuevos apartados previos (pasando el actual a ser tercero) con el siguiente contenido:

1. Para la evaluación de los instrumentos de planificación y para el análisis de los efectos que éstos pueden producir cuando se apliquen, se establecen los siguientes instrumentos de evaluación y seguimiento:

a) Los indicadores establecidos por los propios instrumentos de planificación.

b) La evaluación ambiental estratégica de planes y programas.

c) Los estudios de viabilidad de planes, programas y proyectos.

d) La evaluación de la movilidad generada y de las condiciones de seguridad.

2. El departamento competente en materia de transportes y movilidad debe elaborar, a partir de una batería de indicadores, que cabría recogerse en el Plan Director de Movilidad del País Vasco, un informe a presentar ante la Autoridad de Transportes de Euskadi, como órgano superior consultivo y de coordinación de la Administración General de la CAPV en materia de ordenación del transporte y sus infraestructuras.

- En relación con el actual apartado 4, se tienen dos consideraciones:
 - En el primer párrafo, además de la corrección de un error ortográfico: falta el artículo “el” delante de “Gobierno Vasco efectuará un control y evaluación del mismo”; estimamos necesario precisar cada cuánto tiempo realizará el Gobierno Vasco el citado control y evaluación.

- En el párrafo tercero, se recomienda el siguiente añadido:

*“...tanto el resultado de la misma, como en su caso, las recomendaciones para optimizar la consecución de los objetivos establecidos, **las desviaciones producidas y las posibles medidas correctoras**. Dicha evaluación será asimismo...”*

Y ello porque junto con las recomendaciones debe apreciarse si se han producido desviaciones (significativas o no) de los objetivos fijados en base al sistema de indicadores y la posibilidad de introducir o proponer medidas correctoras.

CAPITULO III. Financiación de las políticas de movilidad

01/12 

Artículo 12. Financiación de las políticas de movilidad. Sostenibilidad económica

- En relación con el punto 1, en el segundo párrafo estimamos conveniente realizar la siguiente modificación:

*“Todo ello, de modo que el déficit de cobertura de explotación de los servicios públicos de transporte se contenga **reduzca (mencionando hasta dónde llega el compromiso)** gracias a la intensidad en su uso, la intemalización de los costes externos de cada modo de transporte y su transferencia a la financiación de aquéllos.”*

Artículo 15. Proyecto de incorporación al sistema de transporte

- En el punto 4, segundo párrafo, se menciona: “Dicho informe habrá de ser emitido en el plazo de 1 mes, transcurrido el cual, si no se ha evacuado, se pueden continuar las actuaciones”; vemos conveniente precisar el citado plazo mencionando desde cuándo.
- El punto 6 dice: “Cuando con arreglo a los criterios del Plan de Movilidad del País Vasco deba elaborarse con carácter previo

un proyecto de incorporación al sistema de transporte, deberá tomarse en consideración la obligación de los promotores de los desarrollos urbanísticos a participar en la financiación del incremento de los servicios de transporte público que resulten pertinentes en la cuantía que determine el Ayuntamiento en cuyo término municipal se ubique el desarrollo urbanístico. Los recursos así obtenidos serán exclusivamente destinados a financiar la inversión que tenga que hacer la Administración Pública competente para la conexión de las parcelas con el sistema de transporte.”

01/12d

Tal y como hemos mencionado en las Consideraciones Generales y en las Específicas relativas al artículo 6, ha de planificarse y ordenarse el territorio teniendo en cuenta una movilidad que sea sostenible. Con lo cual, a nuestro entender, una buena práctica consiste en planificar y aprobar la instalación de Centros de Actividad en zonas que contemplen una movilidad que sea sostenible, evitando, de esta forma, la edificación de “castillos en el desierto”, con todo el coste que ello conlleva.

En consecuencia, estimamos conveniente sustituir la redacción del punto 6 por una nueva, en línea con la consideración planteada por este Consejo.

Artículo 16. Estudio de viabilidad

- En el punto 4 se menciona que “únicamente podrán ejecutarse aquellos planes y proyectos cuyo estudio de viabilidad arroje que los ingresos tarifarios o de otro tipo previstos sean superiores al correspondiente ratio mínimo vinculante de rentabilidad social y viabilidad económica para la implantación de nuevas infraestructuras de transporte y el establecimiento de nuevos servicios públicos de transporte con arreglo a los indicadores de movilidad contemplados en el Plan Director de Movilidad del País Vasco”.

Sin embargo, en el párrafo siguiente se abre la puerta, con carácter excepcional, a la aprobación de planes y proyectos que no cumplan los mínimos, pero no queda claro cuáles son los supuestos objetivos de excepcionalidad. Por otro lado, tampoco se dan pautas sobre cómo se calculará el ratio mínimo.

- En este sentido, queremos manifestar que los estudios de viabilidad son una buena herramienta y sus resultados deben ser tenidos en cuenta, sin embargo, existen beneficios, tangibles e intangibles, de las infraestructuras que no siempre se tienen en cuenta y que la norma debería mencionar.

Por ello, en el segundo párrafo del punto 4, junto al interés general se recomienda como complemento adecuado añadir ***“social o medioambiental”***.

- Tal y como hemos mencionado en las Consideraciones Generales, si se quiere reducir la dependencia de los combustibles fósiles y las emisiones de carbono es necesario potenciar aquellos modos de transporte que no sean contaminantes. Y estos requieren de unas estructuras adecuadas. Paralelamente, dichas infraestructuras generan trabajos muy necesarios en una época de fuerte desempleo.

Disposición Adicional Quinta

La Disposición Adicional quinta menciona que las cargas de urbanización correspondientes a la incorporación de los terrenos al sistema de transporte público, deberán ser satisfechas en metálico. A nuestro entender no parece que esto vaya con los sistemas actuales de pago que existen hoy en día y que incluso son fomentados desde el propio gobierno.

Disposición Adicional Sexta

La Disposición adicional sexta, en su punto 8, habla de la composición de la Comisión asesora en materia de movilidad de la Autoridad

del Transporte de Euskadi. Sin entrar a valorar si ésta es una comisión necesaria o no, lo que debemos reclamar es que sea paritaria teniendo un número igual de representantes de las centrales sindicales más representativas en el ámbito de Euskadi, como de representantes de las Organizaciones Empresariales más representativas en el ámbito de Euskadi.

IV. CONCLUSIONES

01/12d El CES Vasco considera adecuada la tramitación sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi, con las consideraciones que este órgano consultivo ha efectuado.

En Bilbao, a 27 de enero de 2012

Vº Bº El Presidente
Juan María Otaegui Murua

El Secretario General
Francisco José Huidobro Burgos

