



## INFORME DE RESPUESTA A LAS ALEGACIONES Y PROPUESTAS DE MEJORA RECIBIDAS DURANTE LA FASE DE INSTRUCCIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE EUSKADI.

### 1. ANTECEDENTES:

El Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi ha sido sometido a los trámites preceptivos de **consulta previa, audiencia, información pública y consulta a otras administraciones**, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y los artículos 8 y 9 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, de Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General.

Con carácter previo a la elaboración del borrador del texto normativo, se trasladó a la ciudadanía información relativa a: a) los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa; b) la necesidad y oportunidad de su aprobación; c) los objetivos de la norma y d) las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias, invitándola a que se pronunciara al respecto a través de la **consulta previa** establecida en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. Dicha consulta se inició el 11 de noviembre de 2020 y se publicitó mediante anuncio en el Tablón de Anuncios de la Sede Electrónica de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

Posteriormente, se realizó el **trámite de información pública** para la ciudadanía en general anunciado a través del BOPV del día 21 de abril de 2021.

Se ha dado participación, asimismo, a distintas administraciones que podrían verse afectadas directamente por la regulación prevista. Así, las Administraciones públicas a las que se les ha realizado el trámite de **participación y consulta a otras Administraciones** previsto en el artículo 9 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, han sido las siguientes: Administración del Estado, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, las tres Diputaciones Forales y los ayuntamientos de Euskadi, a través de EUDEL.

Asimismo, se ha dado **audiencia a las siguientes Entidades**: Autoridad Territorial de Transportes de Gipuzkoa; Consorcio de Transportes de Bizkaia; Euskal Trenbide Sarea/Red Ferroviaria Vasca; Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, SAU y Kontsumobide.

Teniendo en cuenta la incidencia que la regulación tiene en su ámbito competencial, la iniciativa normativa se puso a disposición del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente de la CAPV mediante la herramienta de tramitación telemática de disposiciones de carácter general (Tramitagune) para que la analizaran y, si fuera el caso, realizaran aportaciones.



Como resultado de estos trámites de audiencia e información pública, se han recibido escritos de alegaciones, observaciones y propuestas de mejora por parte de los siguientes interesados:

- MERCADONA, S.A.
- Aitzol Egia
- Elkartean-Asociación Coordinadora de Personas con Discapacidad Física de Euskadi.
- Gasteizko Bizikleteroak
- Diputación Foral Alava-Servicio de Movilidad y Transportes
- Diputación Foral Bizkaia-Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial.
- Diputación Foral Bizkaia-Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural.
- Consorcio de Transportes de Bizkaia
- EUDEL
- Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.
- Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.
- Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente.

Dichas alegaciones, indicaciones y propuestas son analizadas en este informe, indicándose motivadamente si tras su estudio han sido o no estimadas procediéndose, en este caso, a modificar en consecuencia el texto inicial del Anteproyecto de Ley.

## **2. ALEGACIONES RECIBIDAS:**

### **2.1.MERCADONA S.A.**

Enmienda de adición de un **nuevo apartado 7 al artículo 16** con la siguiente redacción: “7. *Los objetivos a alcanzar nunca serán mayores a los dispuestos en el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi*”.

*Respuesta: No se acepta. Los ayuntamientos pueden regular en el marco de sus competencias a tal efecto.*

### **2.2.AITZOL EGIA**

Con carácter general, manifiesta la falta de adecuación del anteproyecto al ordenamiento europeo, en particular, la Directiva 2010/40/UE, de 7 de julio de 2010 y el RD 662/2012, de 13 de abril, que establecen el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte y el Reglamento Delegado 2017/1926, de la Comisión Europea, de 31 de mayo de 2017, que complementa la Directiva 2010/40/UE.

Se realizan las siguientes observaciones al articulado:

**Artículo 9. Fomento del transporte público-** Es imprescindible que el anteproyecto reconozca la importancia de estos los sistemas para el fomento del transporte público de viajeros. Deberá dotar a la Autoridad del Transporte de Euskadi de los recursos y

competencias para que Euskadi pueda disponer de recursos de información similares a las buenas practicas disponibles en otros países europeos.

*Respuesta: No se acepta. El artículo 21 ya recoge la necesidad de que el departamento competente cuente con un sistema de información. La ATE es un órgano consultivo en todo caso al que no corresponde la titularidad de estos recursos.*

**Artículo 19. Indicadores de evaluación y seguimiento-** El anteproyecto debe requerir a las autoridades de transporte competentes en cada territorio histórico, del suministro de indicadores y datos de al menos las especificaciones del Reglamento delegado 2017/1926.

*Respuesta: No se acepta. Dicho reglamento vincula únicamente al punto de acceso nacional de cada Estado miembro, no a cada Comunidad Autónoma. En cualquier caso, este anteproyecto hace referencia, a su vez, al SIT del Departamento.*

**Artículo 20. Información pública-** Es necesario completar este artículo de forma que quede alineado con el reglamento delegado 2017/1926.

*Respuesta: No se acepta. El reglamento citado no se aplica a las Comunidades Autónomas.*

**Artículo 21. Difusión de la información pública-** Los datos existentes en la actualidad no cumplen con los formatos establecidos en el reglamento delegado 2017/1926. El anteproyecto debe alinearse con el citado reglamento. Para ello debe dotar de competencias a la Autoridad del Transporte de Euskadi.

*Respuesta: No se acepta. La presente ley regula el Sistema de Información autonómico (al que no resulta aplicable el reglamento citado) que no debe confundirse con Moveuskadi.*

**Artículo 22. Solicitud de información-** Es necesario completar este artículo de forma que quede alineado con el reglamento delegado 2017/1926 y que la autoridad pública no pueda declinar la solicitud de información alegando que no dispone de ella.

*Respuesta: No se acepta. Lo regulado en este anteproyecto se completa con la legislación básica a tal efecto.*

**Artículo 26. Fomento del sistema tarifario único-** Es necesario que los sistemas tarifarios se diseñen de forma que posibiliten la interoperabilidad de los mismos. El anteproyecto no hace mención de ello y obvia la inclusión de la información de tarifas en el catálogo de datos establecido en el reglamento delegado 2017/1926.

*Respuesta: No se acepta. El reglamento no resulta aplicable a las Comunidades Autónomas.*

### **2.3.ELKARTEAN-ASOCIACION COORDINADORA DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD FÍSICA DE EUSKADI:**

**Exposición de motivos-** añadir una referencia específica a la necesidad de garantizar el derecho a la movilidad de las personas con discapacidad asegurando condiciones de accesibilidad universal y el cumplimiento de la normativa vigente en materia de accesibilidad de los transportes públicos.

*Respuesta:* No se estima oportuno añadir mayor precisión.

**Artículo 1. Objeto-** añadir el término “accesible” después de movilidad sostenible.

*Respuesta:* No se acepta. Resulta redundante ya que se incluye en el texto la accesibilidad entre los principios generales que informan la ley, subrayándose, a su vez, en el artículo de derechos y obligaciones de las personas.

**Artículo 3.a). Principios de actuación-** sería necesario hablar de la “garantía” de la accesibilidad universal y del marco jurídico vigente sobre accesibilidad.

*Respuesta:* No se acepta. La mención específica de la accesibilidad se incluye en el artículo 7 sobre Derechos y obligaciones de las personas, así como en el artículo 12 respecto al fomento de la accesibilidad.

**Artículo 4.i). Objetivos-** hacer referencia que estos medios y tecnologías sean también accesibles.

*Respuesta:* No se acepta. No se estima oportuna añadir mayor precisión.

**Artículo 5. Definiciones-** añadir definiciones de “accesibilidad universal” y “diseño universal”, en base al art. 2 del RDL 1/2013.

*Respuesta:* No se acepta. Estas definiciones se incluyen en la normativa propia de accesibilidad y, a mayor abundamiento, esta ley dedica un artículo concreto a este efecto (art 12. Fomento de la accesibilidad).

**Artículo 8. Fomento de la movilidad activa-** añadir “en cumplimiento de la normativa de accesibilidad”. Añadir además de para bicicletas, también para otros elementos para la movilidad de las personas con discapacidad.

*Respuesta:* No se acepta. El artículo 12 ya recoge el concepto de accesibilidad. Lo aportado es objeto de regulación específica en esa materia.

**Artículo 12. Fomento de la accesibilidad a los medios de transporte e infraestructuras-** Incorporar la referencia tanto al cumplimiento de la normativa sobre accesibilidad como a garantizar las condiciones de accesibilidad universal.

*Respuesta:* No se acepta. Es redundante con el artículo.

**Artículo 13.4. Instrumentos de planificación de la movilidad sostenible-** Habría que hablar de aplicar la normativa, no solo de tenerla en cuenta.

*Respuesta: No se acepta. El texto se ajusta a lo dispuesto en los informes jurídicos preceptivos evacuados en la tramitación de este texto.*

**Artículos 15 a 17- Planes de movilidad sostenibles-** En todos ellos sería necesario incorporar la participación de las entidades que representamos a personas usuarias. En particular, a quienes representamos a las personas con discapacidad.

*Respuesta: No se acepta. El procedimiento de aprobación se determinará conforme a la normativa específica de cada Territorio Histórico. Esta ley no regula el procedimiento de aprobación de los planes de movilidad urbana ya regulado en la Ley 4/2019. El Decreto 254/2020 ya regula los planes de movilidad de los centros de trabajo.*

**Artículo 18.1- Planeamiento urbanístico y movilidad sostenible-** Incluir “el cumplimiento de la normativa” en lugar de “una adecuada accesibilidad de la ciudadanía al transporte público”.

*Respuesta: No se acepta. Las administraciones actúan en cumplimiento del artículo 3 de la Ley 40/2015. Asimismo, el artículo 12 hace mención expresa a lo solicitado.*

**Artículo 26.2.d)- Fomento del sistema tarifario único-** Añadir: “o condición de persona con discapacidad o situación de necesidad de una tercera persona”.

*Respuesta: No se acepta. El concepto de persona usuaria es integrador e inclusivo y abarca, entre otras, a las personas con discapacidad.*

Por último- Incorporar la apuesta por la innovación para la movilidad, dispositivos y tecnologías de apoyo a que tengan en cuenta todos los aspectos de la movilidad de las personas con discapacidad, de acuerdo con lo previsto en el Art. 20.d) de la Convención.

*Respuesta: no se estima oportuno añadir mayor precisión al texto.*

## **2.4. GASTEIZKO BIZIKLETEROAK:**

**Alegación primera: sobre la participación para la elaboración, modificación y revisión de planes- artículo 23.**

Que esta Ley de movilidad incluya y especifique que, para garantizar la participación real y efectiva en los procedimientos de elaboración, modificación, revisión y aprobación de los instrumentos de planificación previstos en la presente ley, se llevarán a cabo procesos participativos que constarán al menos de los parámetros que se indican.

*Respuesta: No se acepta. La ley permite en cada caso determinar la forma de participación pública más adecuada en función del instrumento específico y su contenido en cuestión.*

**Alegación segunda: sobre la participación continua y permanente.**

Que esta ley recoja la creación de un consejo vasco de movilidad sostenible, consejos forales y consejos municipales que deberán regirse por sus propios reglamentos que establecerán su composición, estructura, funciones y régimen de funcionamiento. Entre sus principales funciones deberá figurar el seguimiento y evaluación de los distintos planes de movilidad sostenible de la administración correspondiente.

*Respuesta: No se acepta. No se estima necesario la creación de nuevos órganos colegiados a tal efecto, habida cuenta de la existencia de foros ya creados.*

**Alegación tercera: sobre la importancia del factor económico en el concepto de sostenibilidad y no solo los factores ambiental y social.**

Que la Ley indique claramente que uno de los principios y objetivos de la movilidad sostenible es también la sostenibilidad económica de la Comunidad, tanto en la exposición de motivos como en los principios de actuación como en el capítulo de Definiciones.

*Respuesta: No se acepta. Resulta redundante ya que se incluye en el texto la sostenibilidad económica en el objeto de la ley, así como en la propia definición de movilidad sostenible.*

**Alegación cuarta: sobre los principios de actuación. Artículo 3.**

Que esta Ley explique claramente las causas por las que se ha adoptado la decisión que en el artículo 3 indica “La consideración de la red ferroviaria como eje estructurante de la oferta del transporte público, siendo el transporte por carretera complementario a aquél”, y también explique la magnitud del impacto previsto de esta decisión en la mejora de la sostenibilidad económica, social y ambiental de Euskadi.

*Respuesta: No se acepta. No es objeto del articulado de una disposición normativa de carácter general incluir los motivos detallados en base a los cuales se define el contenido de la misma. Asimismo, incluir los argumentos pormenorizados de cada artículo supondría una dificultad para la comprensión del texto general.*

**Alegación quinta: sobre las definiciones.** Se proponen las siguientes definiciones:

*Movilidad activa:* Capacidad de desplazamiento ya sea caminando o impulsando otros medios de transporte que aprovechen el cuerpo humano como motor.

*Movilidad sostenible:* es el desplazamiento de personas y mercancías de forma eficiente, con un coste razonable, económicamente viable, socialmente responsable y aceptable y sin perjudicar el medio ambiente.

*Accesibilidad universal:* es la característica que deben cumplir los entornos, bienes, productos y servicios, que permite a todas las personas su acceso, comprensión, utilización y disfrute de manera normalizada, cómoda, segura y eficiente. Resulta un concepto absolutamente contrapuesto al de barreras.

*Desplazamiento:* Itinerario, con origen y destino definidos, en el que se utilizan el impulso del cuerpo humano, uno o varios medios de transporte y que se puede dividir en una o varias etapas.

*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, incluida la marcha a pie.

*Movilidad inteligente:* En la exposición de motivos se menciona la movilidad sostenible e inteligente, pero desconocemos su definición. Hemos encontrado la siguiente: se refiere a utilizar modos de transporte al lado de o en lugar de poseer un vehículo que utiliza gasolina.

*Respuesta:* *No se acepta. No se estima oportuno la inclusión de estas definiciones por no aportar mejor comprensión al texto de la ley. Se entiende que la definición que incluye la ley es la más adecuada respecto del texto legal propuesto. Se considera que la definición propuesta resulta redundante en sí misma.*

#### **Alegación sexta: sobre los objetivos- artículo 4.**

Que el objetivo c) se cambie por “contribuir a la mejora del medio ambiente y la seguridad y salud de la ciudadanía, *reduciendo la contaminación atmosférica y acústica, las enfermedades derivadas de la contaminación, el sedentarismo y el estrés y el número de accidentes*”.

*Respuesta:* *se acepta parcialmente y se modifica el art. 4.c)*

Que el objetivo d) se cambie por “implantar medidas disuasorias del uso del vehículo privado *motorizado no colectivo* promoviendo la movilidad activa y *el transporte colectivo*”.

*Respuesta:* *No se acepta. No se estima oportuno aportar mayor precisión al texto.*

Que el objetivo e) se cambie por “para el transporte público y colectivo, priorizar los vehículos que consuman energías renovables frente a los combustibles fósiles”.

*Respuesta:* *No se acepta. La movilidad activa ya incluye los conceptos aportados.*

Se propone añadir los siguientes objetivos:

- Reducir las necesidades de desplazamientos (quizás el objetivo más importante)
- Atender adecuadamente a las condiciones de movilidad de las personas con limitaciones de movilidad
- Proporcionar una oferta de redes peatonales y ciclistas que garanticen una accesibilidad total (es un derecho mencionado en el artículo 7) por estos modos garantizando su seguridad.
- Integrar la movilidad sostenible en la ordenación del territorio, en la planificación urbanística y en las nuevas áreas industriales potenciando el urbanismo de proximidad
- Potenciar el espacio público multifuncional, reduciendo la preponderancia actual del uso del espacio para el vehículo privado motorizado
- Promover la flexibilidad laboral y el teletrabajo
- Optimizar la utilización de las infraestructuras existentes
- Promover la permeabilización de las infraestructuras para la fauna.
- Coordinar con comunidades autónomas anejas

*Respuesta: No se acepta. Algunos de los objetivos señalados se consideran ya incluidos en el texto; respecto del resto, los objetivos aportados se considera pudieran integrar el contenido de los instrumentos de planificación o, por último, no son objeto del ámbito de aplicación de la ley.*

#### **Alegación séptima: sobre los derechos y obligaciones de las personas-artículo 7.**

Añadir en el apartado de los derechos de las personas el siguiente: f) *Disponer de infraestructuras de calidad y seguras en los desplazamientos con distintos modos de movilidad para las personas de diferentes edades y capacidades físicas.*

*Respuesta: no se acepta. Se considera implícito en la letra a) del artículo.*

#### **Alegación octava: sobre el fomento de la movilidad activa-artículo 8.**

Que el artículo 8 sea cambiado de la siguiente forma:

1. Las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco priorizarán y *promoverán* los desplazamientos a pie y medios no motorizados tanto en el ejercicio de sus competencias en materia de movilidad sostenible, como en materia de planificación urbanística y ubicación de servicios *con base a criterios de proximidad* y la construcción de infraestructuras, con base en criterios ambientales, económicos y de seguridad.

*Respuesta: Se acepta parcialmente. Se modifica el artículo.*

2. El planeamiento urbanístico y los instrumentos de ejecución urbanista *priorizarán dotar a ciudades y pueblos de espacio público para la ciudadanía (peatonal y de estancia) minimizando el espacio dedicado al transporte privado motorizado y reduciendo la velocidad de éste al máximo para garantizar la calidad y seguridad de dichos espacios.*

*Respuesta: No se acepta. Se considera ya incluido en la redacción actual.*

3. Los edificios destinados a servicios públicos, las estaciones ferroviarias y de autobuses se dotarán de aparcamientos para bicicletas *cercanos al punto de destino, sin elementos que dificulten el acceso y con capacidad para un 20% más de la demanda estimada.*

*Respuesta: No se acepta. Se considera que lo aportado es propio de la normativa sectorial aplicable.*

4. Los nuevos edificios residenciales deberán dotarse de emplazamientos seguros y resguardados para bicicletas, *en puntos anejos a la entrada al edificio, sin elementos que dificulten el acceso, y con capacidad para al menos 2 bicicletas por vivienda.*

*Respuesta: No se acepta. Se considera que lo aportado es propio de la normativa sectorial aplicable.*

Además, consideramos que se deberían añadir varias directrices más para el fomento de la movilidad activa real y eficiente.



**Alegación novena: sobre la formación de la movilidad activa.** Artículo 8.

En el artículo 8 se debería añadir la creación de programas formativos que garanticen que toda la ciudadanía adquiriera la capacidad de desplazarse en bicicleta por la calzada de forma autónoma y segura.

*Respuesta: no se acepta. Se entiende incluido en el art. 11.*

**Alegación décima: sobre el fomento del transporte público.** Artículo 9.

3. cambiar “vehículo privado” por “vehículo privado motorizado y no colectivo”

*Respuesta: Se acepta parcialmente y se modifica el artículo.*

Proponen añadir estos otros puntos:

5. *Se mejorará la calidad del servicio del transporte público fomentando la implantación de SIT (Sistemas Inteligentes de Transporte) y otras herramientas de gestión como la regulación semafórica favorable al transporte público y carriles de uso exclusivo.*

6. *Se establecerá un sistema tarifario único para todo el transporte público (bus, metros y tranvía) y para toda la comunidad autónoma, que permita la bonificación de los transbordos y descuentos por uso.*

7. *Se garantizará el acceso con bicicletas al transporte público para favorecer la intermodalidad.*

8. *Todos los puntos de paradas del transporte público ya sea urbano o interurbano deberán contar con infraestructuras para la espera accesibles, seguras, cómodas y que proporcionen resguardo frente a las inclemencias climáticas.*

9. *Se modernizará y extenderá la red ferroviaria que sirve de soporte a los servicios de viajeros de cercanías, para promover el uso del ferrocarril como medio de transporte eficiente y sostenible para conectar entre sí los núcleos urbanos.*

*Respuesta: No se acepta. Se considera que ya están integrados en otros apartados del texto de la ley.*

**Alegación undécima: sobre el fomento de la intermodalidad bicicleta-transporte público.**

Proponen que esta ley recoja el siguiente artículo en el capítulo II:

*Artículo xx: Fomento de la intermodalidad bicicleta-transporte público*

*Las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco fomentarán la intermodalidad bicicleta-transporte público dedicando un capítulo a esta intermodalidad en sus respectivos Planes de movilidad exigibles por esta ley. Dicho capítulo constará de al menos los siguientes apartados:*

- *Diagnostico*
- *Determinación de las áreas de influencia*
- *Determinación de la población servida*
- *Determinación del mercado potencial de desplazamientos*
- *Estimación de la demanda*

- *Propuestas de actuación*
- *Indicadores de seguimiento para la evaluación*

Respuesta: *No se acepta. No es objeto de esta ley pormenorizar medios de transporte en concreto.*

**Alegación duodécima: sobre el fomento de la accesibilidad a medios de transporte e infraestructuras. Artículo 12.**

Es necesario cuidar el diseño interior de las estaciones de modo que, para en el fomento de la intermodalidad bicicleta-transporte público, proponen que se incluya:

- *Se facilite el acceso directo a los andenes desde los aparcamientos de bicicletas y la distancia no sea excesiva.*
- *Las escaleras vayan dotadas de guías o canalillos para bicicletas que faciliten su uso por los ciclistas.*
- *Los pasillos de las estaciones y los pasillos de maniobra en los aparcamientos tengan las dimensiones adecuadas.*
- *La situación de los aparcamientos y otros servicios esté adecuadamente señalizada.*

Respuesta: *No se acepta. No se estima oportuno añadir mayor precisión al texto de la ley.*

**Alegación decimotercera: sobre los instrumentos de planificación-artículo 13.**

Proponen que el apartado 1 del art. 13 sea cambiado por:

1. Los instrumentos de planificación previstos en esta ley constituyen la herramienta que posibilita un tratamiento sistemático, coherente e integral de todas las acciones dirigidas a la consecución de un modelo de movilidad *sostenible que prioriza la movilidad activa sobre la motorizada y la colectiva sobre la individual y que persigue optimizar el uso de las infraestructuras existentes*. Los distintos planes deberán concretar en el respectivo ámbito territorial, la aplicación de los objetivos de movilidad de la presente ley mediante el establecimiento de las actuaciones que se consideren oportunas para alcanzarlos, *incluyendo como mínimo:*

- *diagnóstico de la situación,*
- *los objetivos*
- *las actuaciones propuestas con sus indicadores*
- *los mecanismos de financiación y programa de inversiones.*

Respuesta: *No se acepta. Ya está incluido en otros apartados de la ley.*

Proponen que en el apartado 2.c) del artículo 13 se incluya la palabra sostenible.

Consideran que el apartado d) Planes de movilidad de centros de trabajo queda indefinido y es insuficiente. Proponen que se incluyan:

- d) Planes de movilidad sostenible de empresas
- e) Planes de movilidad sostenible de polígonos industriales
- f) Planes de movilidad sostenible de centros comerciales
- h) Planes de movilidad de grandes estadios

*Respuesta: No se acepta. No se estima oportuna la inclusión de los planes propuestos con carácter específico.*

Proponen que el punto 4 del artículo 13 quede de la siguiente forma:

Los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible tendrán en cuenta las obligaciones derivadas de: la normativa sobre promoción de la accesibilidad y en particular, la Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la promoción de la accesibilidad y su normativa de desarrollo; *de las obligaciones derivadas de la ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y de las derivadas de la reciente Ley de Cambio Climático y Transición energética.*

Proponen añadir otro punto al artículo 13:

*5) los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible contarán para su elaboración con la participación desde los inicios de los actores implicados o afectados por dicho plan: ciudadanía, entidades locales, grupos políticos, comités de empresa, sindicatos, operadores de transporte, comerciantes, etc. La participación en los planes de las administraciones públicas deberá llevarse a cabo en procesos participativos cuya metodología, objetivos y fases estén definidos previamente.*

*Respuesta: No se acepta. La disposición solicitada se encuentra derogada. Sobre la participación, se encuentra regulada en el artículo 23.*

Proponen añadir indicadores al artículo 19:

*d) indicadores para cada una de las actuaciones aprobadas.*

*e) indicadores de número de usos y de reparto modal de los distintos tipos de movilidad*

*Respuesta: No se acepta. Los indicadores son de carácter enunciativo y permite la inclusión de cualquiera otros que se estimen convenientes y que definirá cada instrumento de planificación.*

#### **Alegación decimocuarta: sobre articulado que falta en los instrumentos de planificación.**

Proponen que cada uno de estos planes añadidos sean detallados en artículos distintos y así mismo que para cada uno de estos planes se fije el plazo máximo en la que deben de estar realizados y los plazos en los que las distintas actuaciones tienen que llevarse a cabo.

Proponen que se especifique que las actuaciones previstas en los planes de movilidad sostenible no podrán llevarse a cabo antes de la finalización del proceso participativo y de la aprobación definitiva del plan.

*Respuesta: no se estima oportuno añadir mayor precisión al texto.*

#### **Alegación decimoquinta: sobre la falta de directrices para establecer la necesaria coordinación con otras comunidades cercanas.**

Proponen que la ley planifique la necesaria coordinación incluyendo los requisitos necesarios de coordinación con el resto de Comunidades Autónomas colindantes con

objeto de conseguir una movilidad sostenible tanto económicamente como social y ambientalmente.

*Respuesta: No se acepta. No se estima oportuno añadir mayor precisión a lo dispuesto en el texto normativo sobre la coordinación y cooperación entre administraciones.*

**Alegación decimosexta:** proponen incluir un apartado de “documentos de referencia” que al menos cite las leyes y estrategias de mayor rango que se han considerado para elaborar esta ley.

*Respuesta: No se acepta. La exposición de motivos recoge los documentos principales observados en la elaboración de esta ley sin que resulte necesario enumerar pormenorizadamente todos los documentos consultados a tal efecto.*

**Alegación decimoséptima:** proponen incluir un capítulo dedicado a incumplimientos y sanciones.

*Respuesta: No se acepta. Se establecen obligaciones generales a las administraciones públicas y se presume que las mismas actúan en cumplimiento de los principios recogidos en el artículo 3 de la Ley 40/2015*

## **2.5. DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA:**

### **A) Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la DFB**

Se afirma la necesidad de una mayor precisión y adecuación conceptual sobre las infraestructuras a las que se refiere el texto de anteproyecto, que puede tener una afección directa en la competencia exclusiva de las instituciones forales en materia de carreteras y caminos establecida en el art. 7 de la Ley 27/1983, de 25 de noviembre, en relación con el art. 10.34 del EAPV y la disposición adicional primera de la CE. Se ha de resaltar el ámbito competencial sobre infraestructuras viarias sobre el que tiene competencia exclusiva la DFB, tanto en el art.30 como en la exposición de motivos, donde no se menciona el art. 10.34 del EA.

En relación al Plan de Movilidad de Euskadi (art.14), señala que no podrá contener previsiones que puedan suponer invasión de la competencia exclusiva en materia de carreteras y caminos de la DFB. En relación con la ATE, mencionada en dicho art. 14, se afirma que esta institución no refleja ni en su composición ni en su cometido la distribución competencial respecto a todas las materias relacionadas con la movilidad y en especial, en lo referente a carreteras y caminos de competencia foral.

Respecto al art. 15 señala que el informe preceptivo y vinculante solo podrá referirse a aspectos que, con posible incidencia en el plan de movilidad de Euskadi, no sean competencia exclusiva de la DFB.

*Respuesta: alegación expositiva. El anteproyecto de ley respeta el régimen de distribución competencial de las administraciones forales en materia de carreteras.*

### **B) Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la DFB:**

En relación al análisis del articulado, y en base a lo dispuesto, entre otras, en la ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio natural y de la Biodiversidad, el D.L. 172014, de 15 de abril, se realizan las siguientes propuestas de redacción alternativa:

**Título:** Anteproyecto de Ley de “*accesibilidad*” sostenible de Euskadi.

*Respuesta:* No se acepta. El texto se vertebra en torno al concepto de movilidad que se define en el mismo.

### **Artículo 3. principios de actuación:**

b)- La consideración de la accesibilidad universal como derecho individual y colectivo que requiere un sistema de transporte integrado, eficiente, “*sensato*”, seguro e inclusivo y *sostenible*.

(nuevo apartado)-*accesibilidad energética y neutralidad climática.*

*Respuesta:* No se acepta. La *sensatez* es un término que debe informar las políticas a llevar a cabo. La *sensatez* no es un principio de actuación de las administraciones según artículo 3 de la Ley 40/2015. Resulta redundante incluir la sostenibilidad al ser un término que ya se incluye en el propio artículo, así como en las definiciones. No es objeto de la presente ley regular materias relativas al cambio climático, si bien, se recoge en el texto que las actuaciones deben suponer el menor impacto ambiental posible, que implícitamente, redundando en la neutralidad climática.

### **Artículo 4. objetivos:**

c)- Contribuir a la mejora del medio ambiente y la seguridad y salud de la ciudadanía, reduciendo la contaminación atmosférica, *terrestre*, *acuática* y *acústica*, y *los efectos del cambio climático*.

*Respuesta:* Se acepta parcialmente. Se modifica el artículo 4.

d)-Implantar medidas disuasorias del uso del vehículo privado promoviendo la movilidad activa, *la movilidad no motorizada y la no movilidad*.

*Respuesta:* No se acepta. La *movilidad activa* ya incluye los conceptos aportados.

### **Artículo 7. Derechos y obligaciones de las personas usuarias**

1. Las personas tienen derecho a una *accesibilidad* sostenible y a la elección de los medios de transporte *más sostenibles* para alcanzar un determinado destino, sin perjuicio de otra normativa concurrente que resulte de aplicación.

Este derecho se concreta en:

b) Disponer de un servicio de transporte público *razonablemente accesible* con independencia de su punto de residencia.

*Respuesta:* no se acepta. El texto se vertebra sobre el concepto de *movilidad sostenible*. El concepto “*razonablemente accesible*” no es un término jurídico.

## **Artículo 8. Fomento de la movilidad activa.**

1. Las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco promoverán los desplazamientos a pie y medios no motorizados tanto en el ejercicio de sus competencias en materia de movilidad sostenible, como en materia de planificación “territorial” y urbanística, ubicación de servicios y construcción de infraestructuras, con base en criterios de proximidad.”

*Respuesta: se acepta y se modifica el art. 8.1.*

3. Las determinaciones contenidas en los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible relacionados en el párrafo anterior, “que se ajustarán a los objetivos de protección ambiental”, serán tenidas en cuenta en la elaboración y formulación de los instrumentos de planificación territorial, urbanística y de infraestructuras.

*Respuesta: no se acepta. Se entiende implícito en la mención de planificación ambiental.*

5. (nuevo) *Los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible tendrán en cuenta las obligaciones derivadas de la normativa sobre sostenibilidad energética y cambio climático. En este sentido, los instrumentos de planificación de esta Ley irán acompañados del correspondiente estudio de sostenibilidad energética.*

*Respuesta: No se acepta. Se entiende que las administraciones actúen en consonancia con los principios regulados en el artículo 3 de la Ley 40/2015.*

## **Artículo 14. Plan de movilidad sostenible de Euskadi.**

5. El Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi contendrá:  
*El diseño y las determinaciones de la interacción entre este plan y la Infraestructura verde-azul de Euskadi.*

*Respuesta: No se acepta. Se entiende que el Plan tendrá en cuenta toda la normativa sectorial que resulte aplicable, sin pormenorizar en el texto cada una de las referencias.*

## **Artículo 15. Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos.**

4. A efectos de lograr la coordinación entre los distintos planes, los Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos contendrán, al menos:  
*Los principios y medidas generales en materia de sostenibilidad ambiental, social y económica.*

*El diseño y las determinaciones de la interacción entre los planes de los Territorios Históricos y la Infraestructura verde-azul.*

*Respuesta: No se acepta. Se entiende que el Plan tendrá en cuenta toda la normativa sectorial que resulte aplicable, sin pormenorizar en el texto cada una de las referencias.*

## **Artículo 16. Planes de Movilidad Urbana.**

*Los planes de movilidad urbana contendrán los principios y medidas generales en materia de sostenibilidad ambiental, social y económica.*

*El diseño y las determinaciones de la interacción entre el plan de movilidad urbana y la infraestructura verde-azul municipal y de su área funcional.*

*Respuesta: No se acepta. Se entiende que el Plan tendrá en cuenta toda la normativa sectorial que resulte aplicable, sin pormenorizar en el texto cada una de las referencias.*

3. Deberán aprobar Planes de Movilidad Urbana los municipios de más de 5.000 habitantes, de conformidad con las previsiones dispuestas en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, “*en los municipios con polos de atracción que generen una gran movilidad, así como lo previsto en la presente ley al respecto*”.

*Respuesta: No se acepta. El ámbito se remite a lo dispuesto en la Ley 4/2019.*

6. El contenido y la vigencia de los Planes de Movilidad Urbana será de 5 años, en los términos previstos en la Ley 4/2019 de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca. “*Anualmente, o previamente si así lo estableciera el propio Plan de Movilidad Urbana sostenible, se realizará un seguimiento de la consecución de los objetivos y la correspondiente revisión de sus determinaciones*”.

*Respuesta: No se acepta. Se establece en el artículo 19.2 el seguimiento de cada plan, sin perjuicio de que cada administración pueda regular en cada instrumento de planificación un seguimiento inferior.*

### **Artículo 30. Infraestructuras de Transporte.**

1. En el procedimiento de planificación de las infraestructuras que incidan en la movilidad sostenible, se evaluará por la administración promotora el impacto de las mismas en el conjunto de su vida útil, desde la perspectiva de la oferta y demanda social de nuevos servicios de transporte, su incidencia y aportaciones a la movilidad sostenible, su estudio económico- financiero y su integración funcional en el conjunto del sistema de transporte público existente en la Comunidad Autónoma del País Vasco motivando su necesidad y sostenibilidad desde la óptica de sus costes sociales, económicos, “*energéticos*” y ambientales.

*Respuesta: No se acepta. Es redundante ya que el art. 30.2 hace referencia expresa al estudio previsto en la ley 4/2019 en esta materia.*

***(Nueva) Disposición Adicional cuarta. Evaluación ambiental de los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible.***

*“El Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, los Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos y los Planes de Movilidad Urbana están sometidos a evaluación ambiental de conformidad con lo previsto en la normativa de evaluación ambiental”.*

*Respuesta: No se acepta. No se considera oportuno añadir el trámite solicitado en aras de la simplificación administrativa.*

## **2.6. DIPUTACIÓN FORAL DE ALAVA:**

Se realizan las siguientes observaciones al articulado:

**Artículo 14.c).** Propone ampliar a dos meses el plazo de audiencia del Plan de movilidad sostenible de Euskadi.

*Respuesta: No se acepta. Se entiende que el plazo propuesto permite la participación efectiva de todas las administraciones.*

**Artículo 15.3.** Propone establecer el plazo de un mes para el informe preceptivo y vinculante de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

*Respuesta: Se acepta y se modifica el artículo.*

**Artículo 16.** Se propone añadir nuevo apartado 6 “*En todo caso, las propuestas elaboradas por los municipios, previamente a su aprobación, deberán ser objeto de informe preceptivo emitido por el órgano correspondiente de cada Diputación Foral, al objeto de verificar que el contenido de los Planes de Movilidad Urbana se corresponde con los objetivos y determinaciones de los Planes de Movilidad Sostenible de cada Territorio Histórico*”.

*Respuesta: Se acepta parcialmente y se modifica el artículo.*

**Artículo 17.** Propone indicar quien aprueba los planes de movilidad de centros de trabajo y los plazos de aprobación.

*Respuesta: No se acepta. El Decreto 254/2020 regula los planes de movilidad de los centros de trabajo.*

**Artículo 19.** Propone ampliar a tres años la periodicidad del informe de evaluación y seguimiento de los indicadores.

*Respuesta: No se acepta. Se entiende que en plazo de 10 años de vigencia es más conveniente una revisión con carácter bienal.*

**Artículo 29.** Propone concretar el momento de elaborar, tramitar y aprobar los planes de servicios. ej. al finalizar los plazos concesionales (10 años).

*Respuesta: No se acepta. No se estima oportuno mayor precisión ya que no todos los servicios de transporte se encuentran concesionados.*

## **2.7. CONSORCIO DE TRANSPORTES DE BIZKAIA.**



**Consideraciones generales:** las autoridades territoriales carecen casi de competencias pareciendo que su labor se reduce a la de meros gestores si apenas ámbito de decisión. Los territorios históricos constituyen en esta materia el ámbito más adecuado, básico y cercano de relaciones entre administración y los ciudadanos.

**Observaciones al articulado:**

**Artículo 11-** propone mayor protagonismo de las autoridades territoriales de transporte, en la promoción y divulgación de programas formativos y de sensibilización. Se propone que la ATE impulsará un documento de contenidos formativos en que se diseñe la Estrategia Vasca de Educación para la sostenibilidad.

*Respuesta:* No se acepta. La Estrategia de Educación ya fue aprobada por Consejo de Gobierno a propuesta del departamento competente.

**Artículo 14-** propone mayor protagonismo de las autoridades de transporte. Propone añadir que participaran en el procedimiento de elaboración del Plan de movilidad de Euskadi, aportando datos, informes y sugerencias.

*Respuesta:* No se acepta. Se entiende que la participación de las autoridades territoriales se encuentra garantizada conforme a lo dispuesto en el artículo 14.4 y el capítulo IV.

**Artículo 15.** La formulación y aprobación de estos planes será de las Autoridades territoriales del transporte y el informe vinculante de la ATE. Propone añadir que se tendrán en cuenta las necesidades de transporte en los sectores educativo, económico, sanitario, económico de ocio, rural y núcleos poblacionales, para garantizar una visión integral del territorio.

*Respuesta:* No se acepta. Se entiende que quien debe emitir un informe vinculante es la administración pública que ostente las competencias en la materia a tal efecto.

**Artículo 26.** Propone que cada Autoridad del Transporte “establecerá” las tarifas.... A tal efecto, promoverán convenios de colaboración con las entidades titulares de los distintos modos de transporte. Se ha de concretar significado de “su traslado a los sistemas de transporte privado”. El sistema de bonificación no tiene que ser común, sino la definición de los colectivos beneficiarios y los criterios generales del alcance de tales bonificaciones.

*Respuesta:* No se acepta. La competencia en la aprobación de tarifas corresponde a las administraciones públicas y en todo caso, el anteproyecto se remite al instrumento de creación de cada autoridad territorial. La ley pretende sentar las bases a futuro de los sistemas más integrados y equitativos en aras a fomentar el uso del transporte público.

**Artículo 28.** Solicita consultar también a la ATE.

*Respuesta:* No se acepta. El texto no impide, en su caso, la participación de la ATE como órgano consultivo.

**Artículo 29.** Propone añadir informe preceptivo de las Autoridades territoriales si el Plan de servicios no excede del TH.

*Respuesta:* No se acepta. Se considera adecuada únicamente la comunicación a la ATE en aras de la simplificación administrativa.

**Artículo 30.** Propone añadir que “la citada evaluación será sometida informe preceptivo de la Autoridad Territorial del Transporte, si no excede del TH”

*Respuesta:* No se acepta. No se considera oportuno añadir el trámite solicitado en aras de la simplificación administrativa.

**Disposición transitoria (nueva).** Propone añadir una tercera disp. transitoria, señalando que en tanto no esté constituida la Autoridad territorial del Transporte del TH, será sustituida por el organismo territorial existente con funciones de coordinación.

*Respuesta:* No se acepta. La presente Ley no incide sobre el funcionamiento de las autoridades territoriales existentes.

**Disposición Final Primera.** Propone añadir nuevo apartado modificando el art.8.1 de la Ley 5/2003, para que se hallen representadas en el Pleno de la ATE las Autoridades territoriales.

*Respuesta:* No se acepta. No se considera oportuno un cambio en la composición actual de la ATE para el cumplimiento de los objetivos planteados en la ley.

## 2.8. EUDEL

### **Consideraciones generales desde el punto de vista municipal:**

Sobre la evolución de la competencia municipal en materia de movilidad: Todavía no se han abordado los mecanismos de financiación para la obligación municipal de confeccionar planes de movilidad urbana, por lo que tampoco está generalizada la presencia de equipos técnicos cualificados en sede municipal.

Un modelo de cogobernanza en materia de movilidad sostenible: Este anteproyecto no diseña un sistema de gobernanza conjunta para aglutinar los diferentes niveles institucionales que deben interactuar en materia de movilidad. Tampoco se define un sistema de participación activa de los gobiernos locales en los instrumentos de planificación de movilidad.

Financiación de la movilidad sostenible: La memoria económica debería recoger también los recursos que pueden disponer los ayuntamientos que, atendiendo a sus competencias, no pueden adoptar las medidas económicas y fiscales que se proponen en el articulado sin un previo desarrollo legislativo o foral correspondiente.

Servicios de transporte: La interoperabilidad de los títulos, el fomento de los combustibles alternativos, el fomento de los aparcamientos disuasorios y todo ello en una política de imposición de costes directos, conduce a un modelo de movilidad basado en un servicio público de transporte que merecería un mayor desarrollo.

La relación de la movilidad urbana con el cambio climático: se entiende que la ley 7/2021, de cambio climático y este anteproyecto de ley deben integrarse y ofrecer a los ayuntamientos un contexto de trabajo seguro.

La competencia urbanística y la movilidad: Las nuevas obligaciones urbanísticas como la evaluar adicionalmente la viabilidad de gestionar de forma sostenible los desplazamientos de personas y mercancías (art. 18.3) viene a suponer una carga más en el procedimiento municipal de elaboración de los planes urbanísticos, si este mandato no es asumido por la normativa urbanística. La normativa sectorial debe evitar ocasionar interferencias y nuevas obligaciones reguladas en otra normativa sectorial, lo que crea inseguridad jurídica.

*Respuesta: alegación expositiva. No se estima oportuno añadir mayor precisión al texto normativo.*

### **Consideraciones sobre el articulado:**

**Artículo 6.b)-** Las Diputaciones se les asigna el “desarrollo” del Plan de Movilidad Sostenible en su ámbito mientras que los Ayuntamientos planificarán la movilidad urbana “con sujeción al Plan de Movilidad Sostenible”. Se prefiere una terminología equivalente para ambos niveles institucionales.

Igualmente se habla en este apartado de su labor de asistencia de las Diputaciones para los Ayuntamientos, pero conforme el artículo 24.1 de la ley 4/2019 se menciona también la obligación de cubrir la movilidad urbana para los Ayuntamientos de -5.000 habitantes, no obligados a aprobar planes de movilidad urbana (62 municipios).

*Respuesta: No se acepta. Los informes jurídicos preceptivos avalan la redacción en estos términos.*

**Artículo 7.1 en relación con art. 18.g) de la LBRL-** No se entiende bien quién garantiza los derechos que se reconoce a las personas, pero esa ley garantiza una acción pública (art. 24) en materia de movilidad sostenible que implica unas exigencias jurídicas que obliga a una mayor precisión en este artículo.

*Respuesta: alegación expositiva.*

**Artículos 8 y 9.4-** Se considera que estas finalidades deben apelar a la regulación urbanística en vez de a la “planificación urbanística”, para lograr que desde la normativa urbanística se aborde ésta y otras cuestiones que desde el ámbito de la movilidad sostenible inciden en trabajo urbanístico.

*Respuesta: alegación expositiva. No se acepta. La mención realizada en este texto no obsta a que se incluyan menciones sobre movilidad en la normativa específica a elaborar por el órgano competente.*

**Artículo 9-** Las medidas contenidas son muy importantes pero todas ellas quedan en el ámbito voluntario del trabajo y difuminadas en la imprecisión de la Administración

competente para prestar un servicio que se considera esencial y estructural para definir el modelo de movilidad urbana también desde el planeamiento urbanístico.

*Respuesta: alegación expositiva.*

**Artículo 13.3.** Se establece que las determinaciones de los instrumentos de movilidad sostenible vinculan a la ordenación territorial, urbanística y ambiental. Esta es una tendencia que buscan todas las regulaciones sectoriales autonómicas que ya ha sido comentada y que se considera que debería gestionarse asumiendo la naturaleza territorial de los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible.

*Respuesta: alegación expositiva.*

**Artículo 14.3.c).** EUDEL tiene voluntad de asistir y representar a todos los ayuntamientos vascos en los términos que se acuerde, ahora bien, la audiencia de los Ayuntamientos no debería realizarse a través de EUDEL porque es una garantía de participación de todos los Ayuntamientos en el procedimiento administrativo de la elaboración de este instrumento de planificación.

*Respuesta: Se acepta y se modifica el artículo.*

**Artículo 15.** Se entiende que serían los planes de movilidad de los Territorios Históricos los que deberían cubrir igualmente la movilidad interurbana del resto del territorio no cubierto en la obligación de diseñar planes de movilidad municipales en la Ley 4/2019. Tampoco se entiende bien la ausencia de relación entre esta planificación y la de los planes de servicio de transporte público especialmente respecto de los que prestan las Diputaciones Forales.

*Respuesta: alegación expositiva.*

**Artículo 16.5.** No se entiende bien la redacción que debería tener un reflejo en el artículo 6 que establece el régimen competencial. También se destaca la diferencia que se establece en la “colaboración foral” o hacer “efectiva la “cooperación interadministrativa” en la elaboración de dichos planes” en el caso de que se solicite por los Ayuntamientos de más de 20.000 habitantes. Sería necesario motivar esta diferenciación, así como precisar la atribución de facultades que se incluirían en las funciones de colaboración y cooperación foral de entre las de carácter normativo o de ordenación, de planificación, de programación, de fomento, de gestión o ejecutivas. (art. 15 LILE).

*Respuesta: No se acepta. El texto permite determinar en cada caso la forma de colaboración en la elaboración, respetando las competencias de las administraciones implicadas.*

**Artículo 18.3.** Se trata de una obligación nueva no recogida en la ley 4/2019 y que interfiere en el ámbito urbanístico complicando la tramitación urbanística con una efectividad cuestionable en tanto que no se proceda a la correspondiente adecuación de las leyes urbanísticas.

*Respuesta: alegación expositiva.*

**Artículo 19.** Se trata también de una obligación nueva que exige un sistema propio o subcontratado para la evaluación y seguimiento de los indicadores de movilidad de todos los instrumentos de planificación de la movilidad que igualmente deberían ser conocidos por todos los niveles administrativos con competencia en la materia.

*Respuesta: alegación expositiva.*

**Artículo 21.4.** Se establece un mecanismo obligatorio de remisión de información centralizado que parece superado con una filosofía de open data para que toda la información esté disponible para el conjunto de las instituciones.

*Respuesta: alegación expositiva.*

**Artículo 25.** No parece que tenga sentido con la entrada en vigor plena de la ley 39/2015.

*Respuesta: alegación expositiva.*

**Artículo 28.4.** Las medidas fiscales y financieras que se establecen son de competencia foral y, por lo tanto, los Ayuntamientos no podrían contar con la financiación que se deriva de estas medidas de forma autónoma o previa al desarrollo normativo o foral.

*Respuesta: alegación expositiva.*

**Artículo 29.3.** Se establece una nueva obligación de comunicar los planes de servicio a la Autoridad de Transporte de Euskadi.

*Respuesta: alegación expositiva.*

**Artículo 30.** No se entiende bien. Se desconoce si se está planteando es una modificación del artículo 7 de la ley de sostenibilidad energética que quiere incluir la planificación de las infraestructuras y que podría ser más conveniente hacerlo mediante la modificación correspondiente.

*Respuesta: alegación expositiva.*

## **2.9. AYUNTAMIENTO DE DONOSTIA-SAN SEBASTIAN**

a) Consideraciones relativas a las Infraestructuras:

**Artículo 30.1-.** Convendría aclarar si las infraestructuras destinadas a ser utilizadas por vehículos privados de uso particular están incluidas dentro del análisis al que obliga el artículo 30 o no, o si este solo se refiere a infraestructuras destinadas a servicios públicos de transporte.

*Respuesta: alegación expositiva.*

b) Consideraciones relativas a Intermodalidad:

**Artículo 6.2 en relación con el 9.1-** No se define cómo se realizaría dicha planificación, ni su financiación, en desplazamientos con combinación de modos competencia de administraciones distintas.

*Respuesta: No se acepta. Es la propia herramienta de planificación la que debe definir en cada caso, con respeto a la distribución competencial, las cuestiones planteadas y que a su vez forman parte del contenido regulado en los propios planes.*

**Artículo 14.** No queda claro el alcance del análisis de intermodalidad contenido en el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi. Teniendo en cuenta que en muchos desplazamientos intermodales el viaje de última milla se realiza con origen y destino en zona urbana.

*Respuesta: alegación expositiva.*

**Artículo 9.4.** Debido a la problemática derivada de la ejecución de este tipo de infraestructuras (el municipio en el que se vaya a construir, probablemente, no sea al que vaya a dar servicio), ¿a quién correspondería la iniciativa de ejecución de un parking disuasorio? Tanto su construcción como la planificación/financiación de los servicios del transporte público que les vayan a dar conexión, ¿se van a incorporar al Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi? ¿Se contempla la construcción de parking disuasorios junto a las estaciones de tren en origen?.

*Respuesta: alegación expositiva.*

**Artículo 15.4.c en relación con el art. 13.1.** Consideramos que sí podrían estar cubiertos los aspectos de tratamiento sistemático y coherente entre los planes, no así la integralidad de las medidas en lo concerniente a intermodalidad entre administraciones.

*Respuesta: alegación expositiva.*

**Artículo 29.** Interesa aclarar si las administraciones municipales/forales y Gobierno Vasco deben coordinar sus respectivos Planes de Servicio, por ejemplo, para evitar duplicidades de oferta innecesarias entre los servicios ferroviarios urbanos y el transporte público urbano. Queda sin definir qué organismo sería el responsable de garantizar la coordinación y ausencia de duplicidades entre servicios competencia de distintas administraciones.

*Respuesta: alegación expositiva.*

c) Análisis costes:

En varios apartados del texto se hace mención a los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales, así como a la internalización de los mismos. Este tipo de análisis coste-beneficio es relativamente nuevo en el proceso de toma de decisiones de las AAPP por lo que convendría concretar a qué tipo de costes y beneficios se refiere cada uno de los apartados denominados costes económicos, sociales y medioambientales.

*Respuesta: alegación expositiva.*

d) Otros:

Por último, el borrador de texto plantea que para la formulación y aprobación del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi se dará audiencia a los municipios a través de Eudel, lo cual no garantiza el derecho a la participación de los municipios.

*Respuesta: Se estima parcialmente y se modifica el artículo.*

## **2.10. AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ**

**Artículo 5.** Propone incluir definición de “accesibilidad universal”.

*Respuesta: No se acepta. Esta definición se incluye en la normativa propia de accesibilidad.*

**Artículo 8.** Analizar la posibilidad de incluir junto a las bicicletas a los VMP (vehículos de movilidad personal) ya que han sido regularizados por la normativa de tráfico.

*Respuesta: no se acepta. No se estima oportuno añadir mayor precisión al texto. Procede incluirlo en su caso en la normativa sectorial.*

**Artículo 22.** propone hablar de “reclamaciones” en vez de” recursos”, según la ley de transparencia.

*Respuesta: No se acepta. Como resolución administrativa caben los recursos previstos en la normativa básica, sin que ello obste para la presentación de la reclamación ante el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno.*

## **2.11. DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONOMICO, SOSTENIBILIDAD Y MEDIO AMBIENTE.**

### **Consideraciones generales:**

La estrecha vinculación que existe entre la Política Energética y la Movilidad Sostenible requiere un reconocimiento, ya desde el propio Preámbulo, del papel fundamental que la política energética y los instrumentos que se han configurado para su materialización han tenido y van a continuar teniendo en la consecución de una movilidad sostenible. Esta reflexión cobra aún mayor relevancia si tenemos en cuenta que la sostenibilidad, como criterio que preside en estos momentos la Política Energética del Gobierno Vasco, ha tenido ya su reflejo, en el ámbito normativo, en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca y el Decreto 254/2020, por el que se desarrolla parcialmente la misma, y que ya contemplan obligaciones en el ámbito de la movilidad sostenible.

*Respuesta: No se acepta. El articulado ya recoge las referencias en los ámbitos concretos.*

### **Observaciones al articulado:**

**Artículo 4.e).** Propone referirse a “*combustibles alternativos*”, para no chocar con art.5 de la ley 4/2019.

*Respuesta: Se acepta y se modifica el artículo.*

**Artículo 9.2.** Propone enlazar con las obligaciones más concretas que ya establece al respecto para las administraciones publicas la Ley 4/2019.

*Respuesta: No se acepta ya que se realizan referencias en los apartados concretos del articulado de este texto.*

**Artículo 13.4.** debería hacerse referencia también a la ley 4/2019, que contempla obligaciones de elaboración de planes de movilidad urbana para las entidades locales y DDFF y regula su contenido y tramitación.

*Respuesta: No se acepta. Ya se realiza la referencia concreta en los apartados siguientes.*

**Artículo 14.** Sería conveniente la mención de la ley 4/2019, resaltando la importancia que van a tener los combustibles alternativos en la transición a un nuevo modelo energético que pueda descansar exclusivamente en fuentes renovables.

*Respuesta: No se acepta. En la regulación de los instrumentos de planificación de la movilidad se realizan las referencias concretas.*

**Artículo 15.** Es imprescindible determinar su necesario encaje con el art. 24 de la ley 4/2019, ya que reproduce las obligaciones que dicha ley establece para dichas administraciones.

*Respuesta: Se acepta y se modifica el texto.*

**El Director de Planificación del Transporte  
Ivan Pedreira Lanchas  
Firmado electrónicamente**