

7/21

dictamen

Sobre el Anteproyecto de Ley

de Movilidad Sostenible de Euskadi

Bilbao, 16 de septiembre de 2021



CES
EGAB

Consejo Económico
y Social Vasco

Euskadiko Ekonomia eta Gizarte
Arazoetarako Batzordea

Dictamen 7/21

I.- INTRODUCCIÓN

El día 16 de julio de 2021 tuvo entrada en el Consejo Económico y Social Vasco escrito del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda 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 8/2012, de 17 de mayo, del Consejo Económico y Social Vasco.

Su finalidad es la de establecer los principios y objetivos a los que debe responder el transporte de personas y mercancías para lograr el desarrollo integral de una movilidad sostenible y segura desde las perspectivas social, económica y ambiental.

Asimismo, se plantea ordenar los instrumentos y procedimientos necesarios para lograr una movilidad sostenible en la CAPV, coordinada entre las administraciones con competencia en las materias relacionadas con la movilidad.

De manera inmediata fue enviada copia del documento a todos los miembros del Pleno del Consejo a fin de que remitieran 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. El día 7 de septiembre de 2021 se reúne la Comisión de Desarrollo Económico y a partir de los acuerdos adoptados, se formula el presente Proyecto de Dictamen para su elevación al Pleno del Consejo del 16 de septiembre donde se aprueba por unanimidad.

II.- CONTENIDO

Tal y como se menciona en la Exposición de Motivos, el concepto de movilidad sostenible lleva implícito la necesidad de un planteamiento integrado y multimodal que responda adecuadamente a las necesidades de la ciudadanía en materia de transporte de personas y mercancías y que, a su vez, contribuya a reducir o minimizar el impacto de carácter ambiental y social que se deriva del modelo de transporte actual, hecho que requiere la contribución de las administraciones públicas y de la sociedad vasca en su conjunto.

Siguiendo las indicaciones de la “Estrategia 2050” (aprobada en noviembre de 2018) se deben realizar las actuaciones oportunas, impulsadas desde las administraciones públicas para lograr la neutralidad climática, también en materia de transportes, impulsando la movilidad sostenible que tiene como finalidad absoluta la respuesta desde las administraciones públicas a la problemática social y ambiental derivada de un modelo de transporte que ha demostrado originar impactos de carácter ambiental, con repercusiones sociales, económicas y urbanísticas que actualmente tienen su evidencia ostensible, entre otros, en el consumo de energía de fuentes no renovables, los niveles de inmisión de determinados contaminantes sobre la calidad del aire y su relación con el cambio climático, alteración de índices acústicos o la incidencia de las infraestructuras existentes sobre los núcleos urbanos.

En este sentido, en diciembre de 2019, la Comisión Europea publicó el “Pacto Verde Europeo” que, entre otros, hace referencia expresa a los retos en materia de movilidad y transporte que deben ser acometidos por los Estados miembros.

Dentro de las actuaciones previstas en el mismo, en diciembre de 2020 la Comisión Europea presentó su “Estrategia de movilidad sostenible e inteligente”, sentando las bases para que el sistema de transporte de la UE pueda conseguir su transformación ecológica y digital y sea más resiliente ante futuras crisis.

Con el fin de establecer el marco normativo común regulador de la movilidad sostenible en Euskadi y en base a lo establecido en el Estatuto de Autonomía del País Vasco que reconoce en el artículo 10.32 la competencia exclusiva de la CAPV en materia de ferrocarriles, transportes terrestres, marítimos, fluviales y por cable, puertos, helipuertos, aeropuertos y servicio meteorológico del País Vasco, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.20 de la Constitución, el anteproyecto de ley pretende fijar el marco programático en consonancia con las políticas europeas.

Cuerpo dispositivo

El anteproyecto consta de 30 artículos (distribuidos en cinco capítulos), tres disposiciones adicionales, dos transitorias y dos disposiciones finales.

En el **Capítulo I. Disposiciones Generales (art. 1 a 7)** se determina el objeto, el ámbito de aplicación y los principios y objetivos de la ley. Asimismo, se presentan una serie de definiciones, y se regula la distribución competencial entre las distintas administraciones públicas vascas con competencias en esta materia, así como los derechos y obligaciones de las personas.

El **Capítulo II sobre el fomento de la movilidad sostenible (art. 8 a 12)** sienta las bases para el ejercicio de las competencias y la definición de políticas en materia de movilidad sostenible para todas las administraciones, hecho que subraya la transversalidad de la materia regulada, recogándose menciones expresas a la movilidad activa, el transporte público, el transporte de mercancías por ferrocarril, la educación y el fomento de la accesibilidad a medios de transporte e infraestructuras.

El **Capítulo III sobre instrumentos de planificación de la movilidad sostenible (art. 13 a 19)** expone las herramientas de planificación de las distintas administraciones públicas vascas y otros sectores de la sociedad, procediendo a regular de forma concreta la administración competente, contenido y vigencia de los planes de movilidad estableciéndose, a su vez, la forma de realizar la evaluación y seguimiento de los mismos.

Se regulan, en concreto, el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, los Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos, los Planes de Movilidad Urbana y los Planes de movilidad de centros de trabajo.

Estos planes se erigen como documento fundamental para la definición de políticas tendentes a la consecución de los objetivos de la ley promoviéndose, en todo caso, la coordinación y cooperación administrativa.

El **Capítulo IV. Información y participación pública en materia de movilidad sostenible** recoge una serie de artículos (art. 20 a 25) para la promoción y fomento de la información y participación pública, estableciendo una serie de obligaciones para las administraciones en materia de información y difusión de información pública, reconociendo, a su vez, el derecho de la ciudadanía a conocerla y determinando, en aras del principio de transparencia que deben observar las administraciones públicas en su actuación, la participación real y efectiva de la sociedad vasca en los procedimientos para la toma de decisiones sobre asuntos que incidan directa o indirectamente en la planificación de la movilidad sostenible.

El **Capítulo V** trata sobre los **instrumentos de gestión de la movilidad (art. 26 a 30)** recogiendo menciones expresas al sistema tarifario único, a la necesaria interoperabilidad

de los títulos de transporte público, la financiación de las políticas de movilidad y fiscalidad del transporte y los planes de servicios y las infraestructuras del transporte.

Por último, la ley finaliza con tres **disposiciones adicionales** (la primera sobre la Agencia de Seguridad Ferroviaria de Euskadi; la segunda sobre los Planes de transporte, y la tercera sobre los medios personales y materiales); dos **disposiciones transitorias** (la primera sobre el Plan Director de Transporte Sostenible, y la segunda sobre la Interoperabilidad de los títulos de transporte público) y dos **disposiciones finales** que versan, respectivamente, sobre la modificación de la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad del Transporte de Euskadi, y sobre la entrada en vigor de la norma.

III.- CONSIDERACIONES GENERALES

El reciente Pacto Verde Europeo (diciembre, 2019) y la Estrategia europea de movilidad (noviembre, 2018) nos enfrentan a intensos retos en materia de movilidad y transporte que han de abordarse desde una perspectiva novedosa y siguiendo unos principios muy concretos y medidos: la nueva movilidad ha de ser sostenible, inteligente y resiliente.

Esta nueva mirada sobre algo tan crucial en la cotidianidad de las personas, como es su movilidad, cambiará los estilos de vida. Y es que,

- **No se concibe una Europa climáticamente neutra y con una economía próspera, moderna y competitiva, sin una movilidad “limpia, segura y conectada”.** El transporte sigue siendo uno de los sectores más implicados en las emisiones de gases de efecto invernadero. Tal y como se menciona en la exposición de motivos, la cuarta parte de dichas emisiones la genera el transporte. Por ello, uno de los retos más serios al que se enfrenta ese sector es reducir significativamente sus emisiones y ser más sostenible.
- **El concepto actual de estilo y calidad de vida de la ciudadanía europea no se concibe sin una movilidad “limpia, segura y conectada”.** La movilidad y el transporte es un factor muy condicionante en la vida de las personas: impacta en los desplazamientos necesarios para desarrollar la actividad laboral, el ocio, las relaciones familiares..., pero también en el desarrollo del turismo (industria creciente) y por supuesto en el buen funcionamiento de las cadenas de suministro mundiales que abastecen los servicios y nuestra producción industrial. La movilidad es un factor que posibilita nuestra vida económica y social. La crisis del Covid 19 ha puesto de manifiesto la relevancia que la movilidad (mercancías y personas) tiene en nuestro bienestar diario.

Pero esos aportes de la movilidad no están exentos de costes medio-ambientales y sociales. Además de las emisiones de gases de efecto invernadero, no se pueden obviar otros impactos negativos como la contaminación atmosférica, acústica y del agua, los accidentes de tráfico, la congestión y la pérdida de biodiversidad., todo lo cual repercute en la salud y bienestar de las personas. Los esfuerzos y las medidas estratégicas emprendidas en el pasado en el continente europeo aún no han abordado suficientemente estos costes. De ahí que la nueva mirada del Pacto Verde se oriente hacia la ecologización de la movilidad, que se impone como un condicionante para que el sector del transporte crezca, y hacia su **digitalización**, como motor indispensable para la modernización, fluidez y eficiencia de todo el sistema.

En definitiva, la transformación de la movilidad nos ofrece claras oportunidades para

mejorar la calidad de vida de las personas y para que la industria, en todas las cadenas de valor, se modernice, cree puestos de trabajo de calidad, desarrolle nuevos productos y servicios, y refuerce su competitividad en un momento en que otros mercados avanzan rápidamente hacia una movilidad sin emisiones.

La materialización de este modelo europeo de movilidad exige que se adopten los correspondientes desarrollos normativos. El Anteproyecto de ley que se presenta a dictamen enfrenta esa labor y lo hace con premura e incorporando la visión y principios del nuevo modelo europeo de movilidad -sostenible e inteligente-, por lo que **valoramos oportuna y conveniente esta iniciativa legislativa.**

No obstante, observamos algunas cuestiones que consideramos requieren una reflexión y estimamos necesario solventar algunas carencias no contempladas en el anteproyecto.

- Las profundas transformaciones que implican las transiciones climático-energética, tecnológico-digital y socio-sanitaria nos están enfrentado a una **vorágine legislativa y planificadora que hace especialmente necesario establecer un orden y coordinación** en toda ella. Son muchas las normas y planes que se están aprobando en materias diversas, que sin embargo están muy relacionadas: energía, economía circular, urbanismo...

El Anteproyecto de Ley, consciente de esa necesidad, establece en el art. 4.j. que las Administraciones Públicas vascas han de contemplar como uno de sus objetivos de la política de movilidad “articular un sistema de relación interadministrativa organizado mediante un método de planificación estructural”; y en el artículo 3 señala que las Administraciones Públicas se ajustarán en su actuación al principio de “información, coordinación y cooperación entre administraciones públicas con competencias en materia de movilidad sostenible” (art. 3.j.) y al de “coordinación de los planes territoriales y urbanísticos con los planes de movilidad sostenible” (art. 3.i.).

Sin embargo, dada la complejidad de las materias, la intensísima imbricación existente entre los diversos ámbitos de actuación implicados y los distintos ritmos legislativos y planificadores en dichos ámbitos, **nos planteamos si realmente no haría falta establecer algún mecanismo de coordinación y ordenación más concreto y específico que evitara solapamientos y mejorara la necesaria integración normativa y planificadora.**

En vista de lo expuesto en este punto, parece necesario que quienes son competentes, en los distintos niveles institucionales, en materias como transporte e infraestructuras, planificación y urbanismo, energía, medioambiente, interior - tráfico- o educación tienen que poder trabajar conjuntamente y en el momento oportuno para alinear sus políticas en aras a conseguir una efectiva movilidad sostenible. En nuestra opinión ello contribuiría también a evitar la profusión legislativa y a una mejor ordenación de las normas de incidencia sobre materias conexas.

En otro orden de cosas, pero relacionado con lo mencionado, no podemos obviar que este Consejo dictaminó en julio de 2019 una versión del anteproyecto de Ley de movilidad sostenible de Euskadi y comparando aquel anteproyecto con el actual se observa un cambio significativo en su contenido y alcance. En concreto, respecto a

la eliminación del capítulo de transporte por cable para proceder a tramitar una ley con el solo objeto de regular este sistema de transporte, ya nos hemos pronunciado en un dictamen anterior.

- En relación con los **derechos y obligaciones** recogidos en el art. 7 y teniendo en cuenta el carácter planificador, sistémico y de ordenación general que tiene el anteproyecto, estimamos necesaria **una regulación más completa y adecuada** de los mismos que permita configurarlos, realmente, como derechos y obligaciones, y no como meros principios inspiradores de las políticas de movilidad.

En efecto, la regulación de derechos y obligaciones es un tema de suma importancia, y por ello vemos necesaria una mayor concreción en la regulación de cada derecho, definiendo los sujetos de los derechos, el régimen de sanciones en caso de incumplimiento... tratando de evitar en la medida de lo posible situaciones abusivas.

- Respecto a los **plazos**, estimamos que el plazo de vigencia de 10 años del Plan de Movilidad Sostenible (art. 14) podría resultar un poco excesivo teniendo en cuenta el entorno tan cambiante de las materias que regula la Ley, aunque es cierto que se prevé una revisión de sus determinaciones cada cinco años. Hay que tener en cuenta además que se da un plazo de dos años para la elaboración del mismo y que los Planes de movilidad urbana tendrán una vigencia de cinco años.

Asimismo, conviene tener presente que los Planes de movilidad urbana cuyo objetivo es el desarrollo en el ámbito geográfico del municipio de los principios y objetivos establecidos en los art. 3 y 4 de esta Ley (tal y como se dispone en el punto 2 del art. 16) y del Plan de Movilidad Sostenible, se aprobarán de conformidad con las previsiones dispuestas en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, así como lo previsto en la presente ley al respecto.

Por tanto, conforme a los plazos marcados en la Ley 4/2019 (entrada en vigor el 28.02.2019), los Planes de movilidad urbana deberían estar aprobados desde el 28.02.2021 y, por ende, pueden estar vigentes antes de que vea la luz esta Ley de movilidad. Es por ello, que al igual que la Disposición Adicional Primera referida al Plan Director de Transporte Sostenible, debería incluirse otra Disposición Adicional Tercera en la que se prevea la plena eficacia y vigencia de los Planes de movilidad urbana, hasta la entrada en vigor del primer Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, para permitir su adecuación en el plazo de 2 años.

- Este Consejo estima que si bien la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca regula aspectos relativos a la movilidad al centro de trabajo, dada la importancia de este tipo de movilidad, tanto desde el punto de vista cuantitativo, por cuanto la movilidad al trabajo representa un porcentaje muy importante de la movilidad total generada, como desde el punto de vista cualitativo en aspectos centrales de la relación laboral que tienen que ver con la siniestralidad laboral, el absentismo, etc. deberían contemplarse en una Ley de movilidad de carácter sistémico como es la que nos ocupa cuestiones tales como:
 - ✓ La movilidad en ámbitos donde se localicen diferentes empresas que compartan un mismo espacio: planes de movilidad de centros de trabajo interempresas (multiempresas),

- ✓ La movilidad generada por una nueva implantación urbanística de un centro de trabajo.
- ✓ La participación de los agentes económicos y sociales en el modelo de gobernanza.

IV.- CONSIDERACIONES ESPECÍFICAS

Artículo 1. Objeto

Consideramos relevante incluir además de las tres dimensiones del desarrollo sostenible, la calidad de vida, bienestar y salud de la ciudadanía porque son indicadores de bienestar.

La presente ley tiene por objeto establecer los principios y objetivos a los que debe responder el transporte de personas y mercancías para lograr el desarrollo integral de una movilidad sostenible y segura desde las perspectivas social, económica, ambiental y de calidad de vida, bienestar y salud de la ciudadanía.

Artículo 3. Principios de actuación.

- El apartado a) cuyo tenor literal es el siguiente *“La consideración de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal como derecho individual y colectivo que requiere un sistema de transporte integrado, eficiente, seguro e inclusivo”*, sugerimos que en línea con la visión de la Estrategia de Movilidad Inteligente y sostenible de EU, sea modificado quedando en los siguientes términos:

a) La consideración de la movilidad sostenible como **garante efectiva de la libertad de circulación de personas y mercancías** que requiere un sistema de transporte integrado, eficiente, seguro e inclusivo.

- En el apartado b) se propone la siguiente adición:

b) La protección del medio ambiente, la salud y la seguridad de las personas, desde el punto de vista de la movilidad sostenible.

- En el apartado c), dado que en la actualidad hay nuevas tecnologías que permiten la movilidad con motores eléctricos de baja potencia como las bicicletas eléctricas, sugerimos la siguiente adición:

c) La priorización de los medios de transporte con menor coste social y ambiental, orientando las previsiones y la planificación hacia el fomento de la movilidad activa y sostenible.

- En línea con lo indicado en las consideraciones generales, sugerimos la siguiente adición en el apartado h):

h) La información, coordinación y cooperación entre Administraciones Públicas con competencias en la movilidad sostenible y en ámbitos que interfieran en la misma.

- En línea con lo indicado en las consideraciones generales, sugerimos la siguiente adición en el apartado i):

i) La coordinación de los planes territoriales, urbanísticos y energéticos con los planes de movilidad sostenible.

Artículo 4. Objetivos.

- En el apartado a) se propone la adición de “seguro” conforme al artículo 3, principio de actuación a) referido al sistema de transporte.

a) Configurar un sistema de transporte integrado, seguro, coordinado y sin duplicidades e ineficiencias de manera que el transporte en la Comunidad Autónoma del País Vasco, resulte como un sistema único. de manera que el transporte en la Comunidad Autónoma del País Vasco, resulte como un sistema único.”

- En el apartado b) en línea con la visión de la Estrategia de Movilidad Inteligente y sostenible de la EU sugerimos la siguiente adición:

Fomentar un sistema de transporte digital, resiliente, innovador, avanzado y gestionado en base a criterios de internalización de costes.

- En el apartado c) en línea con la visión de la Estrategia de Movilidad Inteligente y sostenible de EU sugerimos las siguientes adiciones:

c) Contribuir a la mejora del medio ambiente y la seguridad y salud de la ciudadanía, reduciendo el consumo de energía, la contaminación atmosférica, del agua y acústica, así como los efectos derivados del cambio climático.

- En el apartado d) se propone la siguiente adición dado que estimamos relevante dejar constancia que el automóvil, como medio de transporte prioritario, implica un alto riesgo de accidentes de tráfico:

d) Implantar medidas disuasorias del uso del vehículo privado para evitar la congestión del tráfico y reducir el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico, promoviendo la seguridad y la movilidad activa.

- En relación con el apartado j), sugerimos que se modifique para ampliar su contenido en línea con las consideraciones generales que hemos realizado sobre la necesidad de una coordinación interdepartamental e interinstitucional en todos los ámbitos sectoriales afectados. Tal y como está redactado “j) articular un sistema de relación interadministrativa organizado mediante un método de planificación estructural” se queda corto en su vocación coordinadora.

Dicha modificación debería acompañarse de otro artículo que regulase, con concreción, el mecanismo de coordinación que se anuncia, pues los instrumentos de coordinación que se establecen (art. 6.3, art. 8.3, art. 14, entre otros) parecen insuficientes a efectos de construir un sistema de coordinación integral.

Artículo 8. Fomento de la movilidad activa.

Se proponen las siguientes adiciones:

2. El planeamiento urbanístico y los instrumentos de ejecución urbanística tenderán a reforzar el papel de las calles, plazas, vías y avenidas donde puedan realizar el desplazamiento activo y sostenible promoviendo la pacificación del tráfico y dando

atención preferente a su uso peatonal.

3. Los edificios destinados a servicios públicos, las estaciones ferroviarias y de autobuses, así como en los centros educativos, culturales, deportivos y cualquier otra área comercial o centro de actividad económica se dotarán por la administración pública competente de aparcamientos suficientes para bicicletas y puntos de recarga para vehículos eléctricos.

Artículo 9. Fomento del transporte público.

- Punto 1, consideramos relevante que los costes sean asequibles y al alcance de toda la ciudadanía; por ello, se propone la siguiente adición:

1. Las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco fomentarán el uso del transporte público haciendo posible una red intermodal que garantice la movilidad de las personas y mercancías de manera accesible, **asequible**, sostenible, eficaz y eficiente.

- Punto 2, se propone la siguiente adición:

2. Las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco fomentarán en su respectivo ámbito competencial el uso de los tipos de vehículos menos contaminantes y más sostenibles, **así como el uso de combustibles alternativos menos contaminantes y más sostenibles**, priorizando la adquisición de medios de transporte colectivos propulsados por combustibles alternativos en la renovación de las flotas destinadas al transporte público.

Y ello porque es cierto que en dicho punto se hace referencia a ello, pero sólo en relación con la adquisición de medios de transporte colectivos. Estimamos que con dicho añadido quedaría más completa la previsión.

- Punto 3 (segundo párrafo), se propone sustituir lo que se subraya por lo que se menciona en negrita, ya que la expresión utilizada "buscará la garantía" nos parece poco clara.

La progresividad en la implantación de estas medidas buscará la garantía **requerirá** de la existencia de alternativas reales.

Artículo 13. Instrumentos de planificación de la movilidad sostenible

En el punto 3, sugerimos se añada la energía como un ámbito material más a tener en cuenta en los instrumentos de planificación ya que la conexión transporte-energía alternativa es un elemento relevante de la movilidad sostenible.

3. Las determinaciones contenidas en los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible relacionados en el párrafo anterior serán tenidas en cuenta en la elaboración y formulación de los instrumentos de planificación ambiental, **energética**, territorial, urbanística y de las infraestructuras.

Artículo 14. Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.

En este artículo se regula el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, definiéndose en el

punto 4, el procedimiento para su formulación y aprobación.

En la letra d), se dice que una vez se disponga del informe de la Autoridad de Transporte de Euskadi, se procederá a aprobar el plan de forma provisional con una Orden por el Departamento competente, y recayendo en el Consejo de Gobierno para su aprobación definitiva mediante

Dos cuestiones nos suscitan el procedimiento descrito, la primera **la aprobación provisional** por orden de un plan y **sus efectos en las administraciones, y personas afectas** por el mismo. Y la segunda, si se va a remitir a su aprobación por el Consejo del Gobierno Vasco, tras las consultas y audiencias señaladas, **cuál es la razón por la que no se prevé que se someta a dictamen de este órgano consultivo** como otras normas (como el presente anteproyecto de Ley) o planes gubernamentales que se nos solicitan.

Artículo 16. Planes de movilidad urbana

Tal y como hemos expuesto en las consideraciones generales, estos planes tendrán por objeto el desarrollo en el ámbito geográfico del municipio de los principios y objetivos establecidos en los art. 3 y 4 de esta Ley y del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, y se aprobarán de conformidad con las previsiones dispuestas en la Ley 4/2019.

Por tanto, conforme a los plazos marcados en la Ley 4/2019 (entrada en vigor el 28.02.2019), los planes de movilidad urbana deberían estar aprobados desde el 28.02.2021 y, por ende, pueden estar vigentes antes de que vea la luz esta Ley de movilidad.

Es por ello, que al igual que la Disposición Adicional Primera referida al Plan Director de Transporte Sostenible, debería incluirse otra Disposición Adicional Tercera en la que se prevea la plena eficacia y vigencia de los Planes de Movilidad Urbana, hasta la entrada en vigor del primer Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, para permitir su adecuación en el plazo de 2 años.

Artículo 17. Planes de movilidad de centros de trabajo

- Si bien la Ley 4/2019 regula aspectos relativos a la movilidad al centro de trabajo, por las razones expuestas en las consideraciones generales, se echa en falta que no se contemplen realidades tan relevantes como:
 - ✓ Los planes de movilidad de centros de trabajo interempresas (multiempresas). (En ámbitos donde se localicen diferentes empresas privadas y públicas que compartan un mismo espacio, estas, de forma conjunta, deberán realizar un plan de movilidad indistintamente de que los centros de trabajo realicen el propio, según lo que establece la normativa al respecto. El objetivo es abordar de forma conjunta aquellos aspectos comunes para promover la movilidad sostenible).
 - ✓ La movilidad generada por una nueva implantación urbanística de un centro de trabajo.
(Los estudios de evaluación de la movilidad generada deberán analizar el incremento potencial de desplazamientos provocado por una nueva planificación urbanística o una nueva implantación de un centro de trabajo a partir de 100 personas, así como, la capacidad de absorción de los servicios viales y de los sistemas de transporte, incluyendo los desplazamientos en bicicleta o a pie existentes. Todo ello con el objetivo de priorizar la movilidad sostenible para acceder a este nuevo emplazamiento).

Procederá evaluar, asimismo, la viabilidad de las medidas propuestas en el propio estudio para gestionar de forma sostenible la nueva movilidad y, especialmente, las fórmulas de participación y financiación del promotor para colaborar en la solución de los problemas derivados de esta nueva movilidad generada.)

- ✓ La participación de los agentes económicos y sociales en el modelo de gobernanza.
- ✓ La creación de programa/agencia/oficina específica de movilidad al trabajo para dar soporte técnico y asesoramiento a las empresas para que elaboren estos planes de movilidad.

Artículo 19. Indicadores de evaluación y seguimiento

En el punto 2 se señala que “Las Administraciones Públicas que hayan aprobado un plan de movilidad elaborarán con una periodicidad de dos años un informe relativo a la evaluación y seguimiento de los indicadores...”. Y por otra parte, en la Ley 4/ 2019 de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca se indica que “La vigencia del plan será de cinco años, transcurridos los cuales se deberá efectuar una evaluación de los resultados alcanzados...”. Por ello, entendemos que debería existir una concordancia y claridad en los plazos establecidos para las diversas obligaciones de evaluación y seguimiento de indicadores en el Anteproyecto de ley que se nos consulta con otras leyes vigentes como la ley 4/2019 de Sostenibilidad.

Artículo 23. Participación pública

En línea con las consideraciones generales, con la finalidad de crear espacios de participación y consulta proponemos incluir un punto 4 con el siguiente texto:

4. El Gobierno Vasco y los territorios históricos crearán sus respectivos Consejos de movilidad como órganos de consulta y participación cívica y social en cuanto al funcionamiento del sistema de transporte público colectivo y de la movilidad integrados, al menos por:

- * Representantes de las organizaciones empresariales con más implantación en Euskadi
- * Representantes de las organizaciones sindicales con más implantación en Euskadi.
- * Representantes de las asociaciones de consumidores y usuarios más representativas en Euskadi.
- * Representantes de asociaciones y colectivos con una relevancia especial en el ámbito del transporte público y la movilidad.

Artículo 28. Financiación de las políticas de movilidad y fiscalidad del transporte.

Compartiendo el principio de sostenibilidad económica que se plantea para las políticas de movilidad a desarrollar por las Administraciones Públicas vascas, entendemos, sin embargo, que es necesario una mayor esfuerzo de concreción de su impacto en la memoria económica, particularmente en los nuevos órganos que se vayan a crear como la Agencia de Seguridad Ferroviaria y en cualquier caso, requerir la obligación de realizar una memoria de impacto económico tanto en su desarrollo reglamentario como en los Planes previstos su elaboración por las diferentes administraciones públicas. Por ello, se propone la siguiente adición en el punto 1:

1. Las Administraciones Públicas vascas elaborarán sus políticas de movilidad contenidas en los respectivos planes y estrategias, partiendo de la necesidad de su sostenibilidad económica con base en los criterios de economía y eficiencia en el uso de los recursos públicos incorporando en los planes para su aprobación la correspondiente memoria de impacto económico.

Por su parte, en el punto 3 se propone la siguiente modificación, sustituyendo lo subrayado por la que figura en negrita:

3. Las Administraciones Públicas vascas competentes en materia tributaria promoverán **podrán promover**, previa consulta al Departamento con competencias de transporte de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco, el uso de la fiscalidad y de otros instrumentos de política económica para contribuir a los objetivos de la presente ley.

Disposición Adicional Tercera. Medios personales y materiales

Se propone, en línea lo comentado anteriormente, la siguiente adición:

Las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco, de acuerdo con sus competencias, se dotarán de los recursos humanos y materiales suficientes para garantizar **la sostenibilidad económica de las políticas de movilidad** y el cumplimiento de los objetivos establecidos en la presente ley.

V.- CONCLUSIONES

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 16 de setiembre de 2021

Vº Bº de la Presidenta

Emilia M. Málaga Pérez

La Secretaria General

Lorea Soldevilla Palazuelos