

**MEMORIA IMPACTO NORMATIVO REGLAMENTO DE TRANSPORTE URBANO
AYUNTAMIENTO DE TORREVIEJA**

FICHA RESUMEN EJECUTIVO

Organo proponente	Ayuntamiento de Torrevejea.
Fecha inicio	2 de noviembre de 2023
Título de la norma	Reglamento de uso del transporte urbano de Torrevejea
Oportunidad de la propuesta.	
Situación que se regula	<p>a) Regular la utilización, tanto por parte de la empresa prestataria del servicio, como de la ciudadanía en general, de los vehículos, paradas y todos los elementos que conforman el servicio de transporte urbano de la ciudad de Torrevejea.</p> <p>b) Reforzar la eficacia de la garantía de los derechos de las personas con movilidad reducida en el interior de los autobuses.</p> <p>c) Dar respuesta a los cambios provocados por la continua evolución social, económica, medioambiental, cultural, técnica y tecnológica en el ámbito de la movilidad en general, y del transporte urbano en particular.</p>
Objetivos que se persiguen	<ul style="list-style-type: none"> - Mejora de la seguridad vial. - Eficiencia en la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida en el ámbito del transporte urbano. - Participar en el impulso de la transformación urbana en una ciudad más sostenible desde el punto de vista ambiental y energético, utilizando autobuses de combustible alternativo.
Principales alternativas consideradas	La alternativa de no regular el uso del transporte urbano lleva aparejada que la consecución de los objetivos que se persiguen no sea real, siendo claramente insuficiente para ello no regular la utilización de las infraestructuras adscritas al transporte urbano. Es necesario, asimismo, establecer derechos y deberes a los usuarios y usuarias de este servicios para garantizar tanto su seguridad dentro de los autobuses, como fuera de ellos.
Contenido y análisis jurídico	
Tipo de norma	Reglamento
Estructura de la norma	La norma consta de una parte expositiva, integrada por la exposición de motivos, y una parte dispositiva, que incluye 89 artículos encuadrados en once títulos y tres disposiciones finales.
Informes a recabar	Este Reglamento afecta a la seguridad vial y a la movilidad general del municipio, por lo que deben recabarse informes de la Policía Local de Torrevejea.
Trámite de consulta e información públicas	El Reglamento ha sido publicado para su trámite de consulta según establece el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común. Asimismo, durante su tramitación, se sustanciará el trámite de exposición pública regulado



	en dicha ley. Asimismo, se ha remitido a las asociaciones de padres y madres de alumnos de los colegios e institutos de Torrevieja, así como a las Asociaciones de Consumidores.
Análisis de impactos	
Adecuación al orden de competencias	La prestación del servicio de transporte urbano es de competencia municipal, tal y como refleja el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de Bases del Régimen Local, pues Torrevieja es una ciudad con población superior a los 50.000 habitantes.
Impacto económico y presupuestario	La norma no tiene impactos económicos significativos, pues se trata de un Reglamento que regula el comportamiento y usos de las infraestructuras de transporte y los autobuses que prestan el servicio.
	La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia, pues las empresas no utilizan este servicio.
	La norma no afecta a las cargas administrativas, pues no introduce ningún nuevo procedimiento para el ciudadano.
	No afecta a los presupuestos del Ayuntamiento de Torrevieja, pues es una materia transversal.
	La norma no tiene impacto de género, aunque se adjunta informe de impacto de género.
	La norma no tiene impacto por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género, pues es aplicable a todo el mundo por igual.

1. INTRODUCCIÓN

Los informes de impacto normativo vienen definidos en el artículo 7.d de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno.

El artículo 2 del R.D. 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Impacto Normativo establece la estructura y contenido de dichos informes.

2. OPORTUNIDAD DEL PROYECTO

Se está tramitando en estos momentos la licitación del nuevo servicio de transporte urbano en la ciudad de Torrevieja. En este nuevo servicio, que sustituye al actual, claramente insuficiente, se van a utilizar autobuses de funcionamiento con combustible no fósil, así como se va a implantar un sistema de digitalización completa del servicio, tanto embarcada en los autobuses como fuera de ellos, junto con un nuevo sistema de tarifas que ahora mismo no existe.

Estas novedades y cambio radical en el transporte urbano requiera la redacción de un nuevo Reglamento, que se adapte completamente a estas nuevas características del servicio a implantar.

a) Fines y objetivos

Como se ha comentado, el fin general del Reglamento es regular el uso y comportamiento de los usuarios y usuarias del servicio de transporte urbano, tanto a nivel de autobuses,



como del resto de infraestructuras que conforman el servicio. También se establecen las obligaciones y derechos de estos usuarios y usuarias al respecto, así como los de los trabajadores del servicio.

Los beneficios alcanzados por la ordenanza pretenden ser los siguientes:

1. De carácter ambiental. El nuevo servicio tiene un claro beneficio ambiental, adaptándose a la nueva normativa de movilidad y ambiental vigente. No obstante, el nuevo Reglamento no incide directamente sobre este carácter, pues es una norma mucho más específica.
2. De tipo económico. Aunque el nuevo servicio establece nuevas tarifas de uso, dichas tarifas se regulan en una Ordenanza independiente, no incidiendo el Reglamento en este punto. Sí que se regula, sin embargo, la utilización de las herramientas disponibles para el uso de estas tarifas en los autobuses, facilitando su uso por parte de los ciudadanos y ciudadanas, y para que la recarga de las tarifas en sus soportes, físicos o digitales, sean fáciles, sencillos e intuitivos.
3. De tipo social. El buen uso por parte de la ciudadanía tanto de los autobuses, como de los elementos que los conforman, provocarán una buena convivencia entre las personas, tanto dentro como fuera de los vehículos, además de contribuir a la minimización de los tiempos muertos de los autobuses, permitiendo cumplir las frecuencias previstas.

b) Adecuación a los principios de buena regulación.

El Reglamento es una norma muy específica para la utilización correcta de los autobuses y elementos que conforman el servicio de transporte urbano. Esta norma se ha redactado cumpliendo, en este ámbito, con la normativa vigente en materia de movilidad y circulación, como es:

- La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, así como todas sus modificaciones.
- Ley 9/2013, de de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y sus modificaciones.
- Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, y sus modificaciones.

Así como otras normativas más generales que, aun no incidiendo el Reglamento directamente en ellas, también forman parte del nuevo servicio de transporte urbano:

- Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera.

Respecto a los principios de necesidad y eficacia, el proyecto de Reglamento se adapta al interés general, por cuanto contiene los parámetros de la moderna gestión pública, pues tiene en cuenta que prescinde de medidas innecesarias y marca de forma clara y precisa los objetivos que se persiguen con la nueva regulación. La seguridad vial y el establecimiento de derechos y deberes para los usuarios y usuarias del transporte urbano permiten que la prestación del servicio en que se basa pueda llevarse a cabo de manera más eficiente.

También se garantiza la máxima seguridad jurídica, al incorporarse la norma de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, con el fin de generar un marco normativo



estable a nivel municipal.

La norma se ajusta al principio de proporcionalidad, ya que contiene la regulación imprescindible, tras constatar que no existen medidas menos restrictivas de derechos, o que supongan menos obligaciones a los destinatarios. Supone establecer un marco jurídico en el que se han elegido las medidas menos gravosas para las personas. A estos efectos, el reglamento es coherente con este principio, puesto que no implica la asunción de nuevas cargas u obligaciones administrativas que las ya existentes anteriormente.

A fin de garantizar el principio de seguridad jurídica, la iniciativa normativa se ejercerá de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, tanto nacional como autonómico, para generar un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilite su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas.

De conformidad con el principio de transparencia, en la elaboración de la norma se ha cumplido con los trámites que dan participación y audiencia a los interesados. En aplicación del mismo, primeramente se ha dado publicidad al proyecto mediante el trámite de consulta pública en la página web del Ayuntamiento de Torrevieja, cumpliendo así el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común, y posteriormente se llevará a cabo la información pública, una vez aprobada inicialmente por la Junta de Gobierno Local.

c) Análisis de alternativas

La consecución de los objetivos definidos y la solución a las necesidades mencionadas requiere un desarrollo normativo, por lo que las alternativas no normativas son claramente insuficientes. Se impone una alternativa normativa por establecer derechos y obligaciones y adaptar necesariamente su contenido a normativa superior.

Respecto a las alternativas normativas, es necesario redactar un Reglamento completamente nuevo, pues el existente no es municipal (es un Reglamento redactado por la mercantil prestataria del servicio actual). Asimismo, dados los profundos cambios llevados a cabo en las normas ambientales y de movilidad en los últimos años, es necesario adaptar el Reglamento a esta nueva normativa.

3. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

a) Contenido

La ordenanza se estructura en 89 artículos, divididos en 11 títulos y tres disposiciones finales, junto con el anexo del cuadro de sanciones.

El Título I habla de las disposiciones generales del servicio. El Título II establece la organización del mismo, en cuanto a líneas, frecuencias y demás características que lo forman. Consta de 5 capítulos, que hablan respectivamente del Trazado, Paradas, Tarifas, Seguros y Horarios.

El Título III describe los servicios no regulares y que se han denominado “especiales”. El Título IV habla de los vehículos que prestarán el servicio y sus características, así como de la publicidad y su relación con las personas usuarias del servicio.

El Título V habla de las instalaciones auxiliares necesarias y existentes para la prestación del servicio, y el Título VI del personal adscrito al mismo. Este Título se divide en 3 capítulos, que hablan respectivamente de Normas Generales, el Personal de Inspección y de los Conductores-Perceptores.

El Título VII define los derechos y obligaciones de los usuarios y usuarias del transporte



urbano.

Por último, los Títulos VIII y IX hablan de los viajes gratuitos y bonificaciones posibles en el servicio, y de otras disposiciones, como objetos perdidos y accidentes. El Título X establece el procedimiento de reclamaciones y escritos, y el Título XI el régimen sancionador.

Las tres disposiciones finales definen la difusión del documento, la depuración de responsabilidades ante malos tratos por parte del personal trabajador, y de la entrada en vigor del Reglamento.

b) Encaje dentro del derecho nacional, autonómico y de la Unión Europea.

El Reglamento se engloba, a nivel local, para conseguir aquellos objetivos marcados por las diferentes normativas desarrolladas por la Unión Europea en materia de transporte y movilidad.

El R.D.L. 6/2015, de 30 de octubre, del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, establece los derechos y deberes de los usuarios y usuarias de las vías. En su artículo 7, establece las competencias de los municipios en esta materia:

“Corresponde a los municipios:

[...]

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Los vehículos del transporte urbano no dejan de ser un tipo de vehículos a motor, por lo que este precepto es completamente aplicable a ellos. En este sentido, la Ordenanza municipal que regula este artículo en el Ayuntamiento de Torrevieja es la Ordenanza de movilidad, siendo este Reglamento un caso muy particular de la aplicación de esta ordenanza al caso de los autobuses urbanos.

Asimismo, el artículo 39 de la citada ley establece también en su apartado 4 la competencia de los Ayuntamientos en el régimen de paradas y estacionamientos en vías públicas, y eso incluye las paradas de transporte público.

Este Reglamento también se adapta al R.D. 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.

c) Normas que quedan derogadas.

Dado que no hay normativa vigente al respecto a nivel municipal, no se deroga ninguna norma.

d) Vigencia de la norma

La vigencia será indefinida hasta que se produzca su derogación por norma posterior.

e) Rango normativo

El rango de reglamento que se otorga a la norma se establece por ser el instrumento regulador que define en la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de Bases del Régimen Local, para normativa de obligado cumplimiento de carácter local. Dado su carácter específico para un determinado modo de transporte y por la importancia de su contenido, se adapta a este rango mejor que una ordenanza.



f) Análisis sobre la adecuación de la propuesta normativa al orden de distribución de competencias

Tal y como indica el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de Bases del Régimen Local, corresponde a los Ayuntamientos de más de 50.000 habitantes la competencia en prestación del servicio de transporte urbano.

El presente Reglamento viene a completar el marco jurídico ya existente establecido tanto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, a nivel nacional, como en la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, a nivel autonómico, y la Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Torrevieja a nivel local.

g) Plan normativo

El nuevo reglamento a aprobar forma parte de todo el lote normativo, económico y técnico que conforma la definición y puesta en funcionamiento del nuevo servicio de transporte público urbano, conjuntamente con el Proyecto de Gestión y con la Ordenanza reguladora de la prestación patrimonial de carácter público no tributario de los precios del Transporte Público Urbano de Torrevieja

4. ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS ECONÓMICOS Y SOCIALES

4.1 Impacto sobre la organización municipal

Dado que el servicio de prestación del transporte urbano se llevará a cabo mediante gestión indirecta, su prestación y por tanto la aprobación de este Reglamento no incide en la organización municipal, pues no se crean ni se suprimen órganos municipales, ni altera el reparto de atribuciones existente entre las distintas Areas del Gobierno Municipal.

4.2 Impacto económico

a) Impacto económico general

El Reglamento marca unos marcos de comportamiento y hábitos de utilización de los elementos que conforman el transporte urbano que permita, a escala de gestión municipal, un modelo optimizado y sostenible.

- Efecto sobre los precios. No tiene efecto, pues el reglamento no establece ningún tipo de tarifa, tasa o precio público. No obstante, el buen uso del servicio de transporte urbano, regulado en este Reglamento, permitirá al usuario moverse mediante este servicio a costa de no utilizar el vehículo privado, con el ahorro que ello conlleva.
- Efecto sobre la productividad. No tiene efecto, pues el Reglamento no establece ningún tipo de medida sobre actividad económica alguna.
- Efecto sobre el empleo. La norma no incide en este campo.
- Efecto sobre la innovación. La norma no incide en este campo, aunque sí establece la incorporación de nuevas tecnologías para la mejora de la información a la persona usuaria y a la optimización del servicio.
- Efecto sobre los consumidores. La norma incide claramente sobre los consumidores, pues son quienes en última instancia utilizan el servicio de transporte urbano. El efecto del Reglamento es conseguir unos hábitos de comportamiento y acción en el uso de este servicio que permita mejorar la seguridad, tanto en el interior como en el exterior de los autobuses, así como una minimización de los tiempos muertos que permitan cumplir las frecuencias definidas.
- Efectos en relación con la economía europea y otras. Esta norma no incide en este campo, teniendo un ámbito puramente local.
- Efectos en relación con la unidad de mercado. Esta norma, por el mismo motivo expuesto anteriormente, no incide en este aspecto por su carácter meramente local.
- Efectos sobre las pymes. Una buena utilización del servicio de transporte urbano, regulado en este Reglamento, puede permitir a los trabajadores de las empresas de



la ciudad, prácticamente pymes en su totalidad, llegar a su puesto de trabajo sin necesidad de utilizar el vehículo privado, lo que se traduce en un ahorro de costes para estas personas trabajadoras, así como de las ventajas ambientales correspondientes.

- Efectos sobre la competitividad. Esta norma no incide en este campo, teniendo un ámbito puramente local.

b) Efectos sobre la competencia

Esta norma no incide en este campo, teniendo un ámbito puramente local.

4.3 Impacto presupuestario.

El Reglamento de uso del transporte urbano no produce impacto presupuestario alguno.

4.4 Impactos sociales

a) Impacto por razón de género

En el marco de los objetivos de la acción comunitaria prevista para la promoción de la igualdad entre hombres y mujeres, conforme al artículo 6 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en relación con el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para igualdad efectiva de mujeres y hombres, estableció la obligatoriedad, en los procedimientos de elaboración de proyectos de ley y otra normativa, de incorporar un informe sobre el impacto por razón de género de las medidas que establecen los mismos. Por ello se ha procedido a llevar a cabo un informe de impacto de género, adjunto al expediente, en el que se llega a la conclusión de que este Reglamento no tiene impacto por razón de género.

b) Impacto sobre la infancia, adolescencia y la familia.

El Reglamento puede tener un impacto positivo sobre la infancia, adolescencia y familia, pues su cumplimiento permitirá a los jóvenes tomar conciencia de la importancia del transporte sostenible y las ventajas de su uso para los beneficios ambientales, de seguridad vial y de regulación del tráfico.

c) Impacto por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género.

Este Reglamento no tiene ningún tipo de impacto sobre la orientación sexual, identidad o expresión de género.

4.4 Detección y medición de las cargas administrativas

No se contemplan nuevas cargas administrativas.

4.5 Otros impactos

La presente ordenanza tiene un claro impacto positivo en el medio ambiente y cambio climático, así como en la movilidad, acorde con las leyes y normativa de las que emana.

5. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS REALIZADAS.

La tramitación administrativa del presente Reglamento seguirá el procedimiento indicado al efecto por la normativa aplicable, básicamente la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común, así como la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de Bases del Régimen Local.

5.1 Consulta pública

Tal y como indica el artículo 133 de la Ley 39/2015, se dispuso consulta pública del reglamento en la página web del Ayuntamiento de Torrevieja durante el plazo establecido, no habiéndose presentado ningún tipo de observación al respecto.

5.2 Informes



Dado que el Reglamento es de aplicación general para todos los ciudadanos y ciudadanas del municipio de Torrevieja, y dado que el ámbito de actuación del mismo es estrictamente el municipio de Torrevieja, no resulta necesario solicitar informes sectoriales a ningún órgano, entidad o administración, salvo las necesarias de fiscalización e Intervención municipales.

5.3 Trámite de audiencia.

Tal y como indica la normativa vigente, una vez aprobada por la Junta de Gobierno Local el Proyecto de Reglamento de Uso del Transporte Urbano, será sometida a información pública.

Documento firmado electrónicamente

