

**MEMORIA IMPACTO NORMATIVO ORDENANZA REGULADORA DE LA PRESTACIÓN PATRIMONIAL DE CARÁCTER PÚBLICO NO TRIBUTARIO DE LOS PRECIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO**  
**AYUNTAMIENTO DE TORREVIEJA**

**FICHA RESUMEN EJECUTIVO**

|  |  |
|--|--|
| Organo proponente                          | Ayuntamiento de Torrevieja.  |
| Fecha inicio                               | 12 de diciembre de 2023  |
| Título de la norma                         | Ordenanza Reguladora de la Prestación Patrimonial de Carácter Público No Tributario de los Precios del Transporte Público de Torrevieja  |
| <b>Oportunidad de la propuesta.</b>        |  |
| Situación que se regula                    | a) Regular las cuantías económicas a abonar por parte de los usuarios y usuarias por la utilización del transporte público urbano, para cada una de las tarifas definidas en la propia ordenanza.<br>b) Reforzar la eficacia de la garantía de los derechos de las personas en situaciones especialmente desfavorecidas.<br>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. |
| Objetivos que se persiguen                 | - Mejora del servicio de transporte urbano de Torrevieja.<br>- Eficiencia en la protección de los derechos de las personas en situación de vulnerabilidad en el ámbito del transporte urbano.<br>- Participar en el impulso de la transformación urbana en una ciudad más sostenible desde el punto de vista ambiental y energético.   |
| Principales alternativas consideradas      | La disposición precios públicos para la utilización del transporte posibilita la compensación parcial de los costes que conlleva su prestación, de manera que permite mejorar su calidad, nivel de servicios y condiciones de confort.<br>Por tanto, no regular estos precios implica no poder compensar los gastos del transporte, suponiendo este hecho un gasto inasumible para el Ayuntamiento si se quiere mantener el grado de calidad del servicio definido en el proyecto de gestión.  |
| <b>Contenido y análisis jurídico</b>       |  |
| Tipo de norma                              | Ordenanza  |
| Estructura de la norma                     | La norma consta de una parte expositiva, integrada por la exposición de motivos, y una parte dispositiva, que incluye 11 artículos y una disposición final.  |
| Informes a recabar                         | Esta Ordenanza tiene contenido económico por lo que es necesario pedir informe a la Intervención municipal.  |
| 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.   |
| <b>Análisis de impactos</b>         |  |
| 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 tiene impacto económico, pues permite compensar parcialmente los costes de prestación del servicio de transporte urbano, permitiendo así mejorar la calidad de dicho 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 el uso de las tarifas reguladas en esta ordenanza está implícito en el servicio de transporte urbano de la ciudad, descontándose las tarifas reguladas de los costes del servicio de prestación del transporte urbano. |
|                                     | 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.

Estas novedades producen un coste de prestación del servicio superior al actual, que en parte debe ser compensado por los ingresos previstos por el uso por parte de los ciudadanos y ciudadanas de estos servicios.

### a) Fines y objetivos

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. Este beneficio, sin embargo, produce un encarecimiento de la prestación del servicio que debe ser compensado en parte por el abono por parte de las personas usuarias de unas tarifas por uso del transporte.
2. De tipo económico. La ordenanza tiene un beneficio económico obvio, pues regular las tarifas para la utilización del transporte, como se ha mencionado, permite una compensación parcial de los costes de prestación del mismo, incrementando pues la calidad de dicha prestación.
3. De tipo social. La ordenanza también permite dar a conocer a la ciudadanía el hecho de que cualquier servicio público tiene unos costes que no pueden ser gratuitos, pues esta situación no es sostenible ni a efectos económicos ni a efectos de calidad del servicio.

### **b) Adecuación a los principios de buena regulación.**

La ordenanza se ha redactado cumpliendo las especificaciones dadas en la Ley de Haciendas Locales, así como en las leyes presupuestarias nacionales y autonómicas.

Respecto a los principios de necesidad y eficacia, el proyecto de ordenanza 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 una ordenanza completamente nueva, pues actualmente no existe una similar por no existir tarifas en el vigente servicio de transporte.

### **3. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO**

#### **a) Contenido**

La ordenanza se estructura en 11 artículos y una disposición final.

La ordenanza define las distintas tarifas para el uso del transporte urbano, así como las condiciones de uso de cada una de ellas y la forma de obtención de las mismas.

La disposición final establece la entrada en vigor de la ordenanza.

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

La Ordenanza 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.

Se ha redactado tal y como establece el artículo 16 del R.D.L. 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales.

Asimismo, el artículo 15 de la citada ley establece también en su apartado 1 la competencia de los Ayuntamientos en la redacción de estas ordenanzas.

#### **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 ordenanza 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.

#### **f) Plan normativo**

La nueva ordenanza 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 el Reglamento de prestación del servicio.

### **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 esta ordenanza 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

La Ordenanza 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. Los precios definidos en esta ordenanza son precios exclusivos para el uso del transporte urbano, siendo precios de mercado y muy similares a los utilizados generalmente en estos usos.
- Efecto sobre la productividad. No tiene efecto, pues la ordenanza 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.
- 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 de la ordenanza es conseguir que los usuarios y usuarias comprendan los costes del servicio que está utilizando, asumiendo que dichos costes deben ser compensados en parte para poder obtener la calidad prevista.
- 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. No incide.
- 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.

Dado que los ingresos obtenidos por el uso del transporte urbano en aplicación de las tarifas reguladas en esta ordenanza están subsumidos e interiorizados en el coste total del servicio previsto, esta ordenanza no tiene impacto presupuestario, salvo el hecho de que permitirán compensar en parte el gasto total previsto en la prestación del servicio de transporte urbano.

## 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 esta ordenanza no tiene impacto por razón de género.

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

La ordenanza 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, al tiempo que permitirá entender que los servicios de calidad no pueden ser gratuitos.

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



Esta ordenanza 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.

### **5. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS REALIZADAS.**

La tramitación administrativa de la presente ordenanza 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 la ordenanza 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 Ordenanza Reguladora de la Prestación Patrimonial de Carácter Público No Tributario de los Precios del Transporte Público de Torrevieja, será sometida a información pública.

Documento firmado electrónicamente

