



MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PROYECTO DE LEY DEL TRANSPORTE METROPOLITANO DE VIAJEROS DEL ÁREA DE ZARAGOZA

Índice:

- I. Antecedentes
- II. Necesidad y oportunidad del anteproyecto
- III. Estructura y contenido de la norma
- IV. Impacto por razón de género de la norma
- V. Memoria económica

Antecedentes:

El régimen jurídico de la iniciativa legislativa del Gobierno de Aragón para la elaboración de proyectos de ley se recoge en el Capítulo I del Título VIII de la Ley 2/2009, de 11 de mayo del Presidente y del Gobierno de Aragón. El procedimiento de elaboración de los proyectos de ley se regula en el artículo 37 de la Ley 2/2009, de 11 de mayo del Presidente y del Gobierno de Aragón. Después de atribuir el impulso al órgano directivo competente mediante la preparación de un anteproyecto se especifica que el proyecto irá acompañado de una memoria, un estudio o informe sobre la necesidad y oportunidad del mismo, un informe sobre el impacto por razón de género de las medidas que se establecen en el mismo, que incorporará una evaluación sobre el impacto por razón de orientación sexual, expresión o identidad de género, así como una memoria económica que contenga la estimación del coste a que dará lugar. En todo caso, los anteproyectos de ley habrán de ser informados por la Secretaría General Técnica del Departamento.

Mediante Orden de 17 de diciembre de 2019, el Consejero de Vertebración de Territorio, Movilidad y Vivienda dispuso dar inicio al procedimiento de elaboración del anteproyecto de Ley del Transporte Metropolitano de Viajeros por carretera del área de Zaragoza y encomendar su elaboración y tramitación a la Dirección General de Transportes.

El artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas prevé el trámite de consulta pública previa. Con el objetivo de mejorar la participación de la ciudadanía en el procedimiento de elaboración de normas, este artículo establece que, con carácter previo a la elaboración de la norma, se



sustanciará una consulta pública en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectadas por la futura norma acerca de:

- a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.
- b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.
- c) Los objetivos de la norma.
- d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

En cumplimiento de lo anterior y de acuerdo con lo dispuesto en la Orden CDS/20/2017, de 16 de enero, por la que se dispone la publicación del Acuerdo de 20 de diciembre de 2016, del Gobierno de Aragón, se remitió el cuestionario que se adjunta con el que dar inicio a la consulta pública previa a través del Portal de Participación Ciudadana del Gobierno de Aragón. Abierto el periodo de dicha consulta pública previa por un plazo de 20 días, entre el 12 de febrero y el 3 de marzo de 2020, no se ha recibido alegación alguna en la cuenta de correo electrónico señalada a tal fin, dgtransportes@aragon.es.

Es objeto de esta memoria dar cumplimiento a la exigencia de justificación de la aprobación del anteproyecto mencionado.

Necesidad y oportunidad del proyecto.

En primer lugar, expondremos el marco normativo en el que se fundamenta el texto del proyecto de Ley del transporte metropolitano de viajeros del área de Zaragoza que ahora se proyecta aprobar.

El Estatuto de Autonomía de Aragón, en su artículo 71.14.^a y 71.15.^a atribuye a la Comunidad Autónoma competencias exclusivas sobre “Aeropuertos, helipuertos y otras infraestructuras de transporte en el territorio de Aragón que no tengan la calificación legal de interés general, así como la participación en la planificación, en la programación y en la gestión de las infraestructuras que tengan tal calificación en los términos que establezca la ley estatal.”, así como sobre el “Transporte terrestre de viajeros y mercancías por carretera, por ferrocarril y por cable, así como el transporte fluvial, que transcurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma, con independencia de la titularidad de la infraestructura”.



En el ejercicio de dichas competencias las Cortes de Aragón aprobaron la Ley 14/1998, de 30 de diciembre, de los Transportes Urbanos de la Comunidad Autónoma de Aragón y la Ley 17/2006, de 29 de diciembre, de Medidas urgentes en el sector del transporte interurbano de viajeros por carretera de la Comunidad Autónoma de Aragón. Por su parte, el Gobierno de Aragón aprobó el Decreto 24/2008, de 12 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Medidas para el mantenimiento y mejora de los servicios de transporte interurbano de viajeros por carretera de la Comunidad Autónoma de Aragón y el Decreto 189/2017, de 28 de noviembre, por el que se crea y regula el Consejo Aragonés del Transporte. La Ley 5/2018, de 19 de abril del Taxi ha recogido la regulación de los servicios de taxi que transcurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma de Aragón. Así mismo, el Decreto Ley 7/2019, de 12 de marzo, del Gobierno de Aragón, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el arrendamiento de vehículos con conductor reguló aquellos aspectos estrictamente necesarios para poder ordenar de forma adecuada la actividad de transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor.

Si bien el título competencial es otro, debe traerse a colación la Ley 10/2017, de 30 de noviembre, de régimen especial del municipio de Zaragoza como capital de Aragón, cuyo artículo 30 relativo a los Transportes establece que el municipio de Zaragoza será competente para la planificación, ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios de transporte público urbano de viajeros que se desarrollen en su término municipal pero precisa que, no obstante, el transporte interno o que dé acceso a los ámbitos de actuación de Proyectos de Interés General de Aragón, se prestará en el seno del Consorcio de transportes.

La exposición de motivos de la Ley 17/2006, de 29 de diciembre, de Medidas Urgentes en el Sector del Transporte Interurbano de Viajeros por Carretera de la Comunidad Autónoma de Aragón decía que, para posibilitar la reordenación global del mapa concesional de las líneas regulares que conforman el transporte público de viajeros por carretera en Aragón, se establecía la facultad de conceder prórrogas de las concesiones de transporte publico regular de viajeros por carretera de uso general, cuya vigencia no podría superar en ningún caso el 31 de diciembre de 2017.

El Reglamento de Medidas para el Mantenimiento y Mejora de los Servicios de Transporte Interior, que desarrolla la citada ley, aprobado por Decreto 24/2008, de 12 de



febrero, del Gobierno de Aragón, en su Título III abordaba la posibilidad de otorgar las referidas prórrogas a las concesiones vigentes a la entrada en vigor de la Ley 17/2006, citada, cuyo plazo de vigencia pudiera estar próximo a su finalización, cuando el interés público lo justificara. Procede detallar que la prórroga se otorgó en fecha 2 de diciembre de 2009 extendiéndose su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2017.

Considerando el estado actual de la red de transporte público de viajeros por carretera de Aragón, que está sometido a un profundo proceso de análisis y reordenación que ha de dar lugar a la licitación de un nuevo mapa contractual, y dado que el procedimiento para la adjudicación de un nuevo contrato no ha concluido y que existen razones de interés público que exigen la continuación del servicio, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 97.3 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en el mes de diciembre de 2017, se requirió a las empresas prestadoras de servicios para que prolongaran su gestión hasta la finalización del procedimiento de licitación tendente a la adjudicación de la explotación del servicio.

Este nuevo mapa concesional, en elaboración, estructura los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera en 19 ámbitos territoriales delimitados en torno a los principales ejes de movilidad de Aragón. De ellos, 4 conforman el ámbito territorial correspondiente al Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza (CTAZ).

El Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza fue creado mediante Convenio de Colaboración Interadministrativa suscrito con fecha 12 de diciembre de 2006, como entidad pública de carácter asociativo con el objeto de articular la cooperación económica, técnica y administrativa entre el Gobierno de Aragón, la Diputación Provincial de Zaragoza, los Ayuntamientos del área de Zaragoza, así como en su caso, con la Administración General del Estado, a fin de coordinar el ejercicio de las competencias en materia de planificación, creación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte.

Puede afirmarse que es en este ámbito metropolitano donde más se evidencian las crecientes necesidades de movilidad derivadas de las influencias recíprocas entre los municipios que lo conforman, presentes por su fuerte interrelación económica, laboral y social. La compleja configuración de los ámbitos metropolitanos, como es el caso del área de Zaragoza, otorga a los sistemas de transporte, y en especial a los transportes públicos, una función esencial a la hora de resolver esas necesidades de movilidad personales, sociales y culturales en unas condiciones tales que las haga compatibles con el crecimiento económico,



la cohesión social, la defensa del medio ambiente, la seguridad vial, y, en definitiva, con una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Con este fin, la Asamblea General del Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza, en sesión celebrada el 18 de marzo de 2013, aprobó dar inicio al proceso de revisión del anterior Plan de Movilidad Sostenible de Zaragoza – Plan Intermodal de Transporte, aprobado en 2008. Este proceso quedó estructurado en dos fases a los efectos de escalonar el alcance del mismo y el grado de implicación de las administraciones involucradas. A través de dicho acuerdo, de marzo de 2013, el Consorcio de Transportes asume la iniciativa de la primera fase consistente en la elaboración de las denominadas Directrices Metropolitanas de Movilidad de Zaragoza centradas, de manera prioritaria, en plasmar todas aquellas acciones que, por su interés metropolitano, se identifiquen como necesarias para materializar un sistema de movilidad y transporte público colectivo de alcance metropolitano, multimodal e integrado. Estas Directrices fueron aprobadas por la Asamblea General del Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza en sesión celebrada el 20 de junio de 2017.

Queda patente que disponer de un transporte metropolitano potente es una condición necesaria para incentivar el uso del transporte público. La caducidad de las actuales concesiones administrativas de transporte público, efectiva a partir del 31 de diciembre de 2017, y que continúan explotándose por prórroga tácita de las partes al amparo del artículo 72.3 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, como se ha expuesto más arriba, posibilita en condiciones adecuadas que el diseño de los nuevos servicios supere las deficiencias identificadas y, por tanto, puedan atender en mejores condiciones las necesidades de movilidad presentes, en especial, en el área metropolitana de Zaragoza.

Así, las Directrices Metropolitanas de Movilidad de Zaragoza recogen el objetivo de mejorar la oferta para que la utilización del transporte público colectivo se consolide como una alternativa real a las necesidades de movilidad en las localidades de este ámbito. Se propone para ello aprovechar las sinergias económicas y operativas derivadas de diseñar una red metropolitana que atienda de forma unificada a los barrios rurales y municipios del entorno de Zaragoza, consiguiendo así un sistema más eficiente y mejor dotado.

Estos postulados referentes al ámbito metropolitano de Zaragoza han sido asumidos por la Dirección General de Transportes del Gobierno de Aragón en los trabajos de elaboración del nuevo marco contractual de los servicios públicos del transporte regular de



viajeros por carretera para Aragón. Si bien su materialización última, en tanto que engloba competencias tanto del Gobierno de Aragón como de las administraciones municipales de este ámbito y, especialmente, del Ayuntamiento de Zaragoza, requiere dotarse de garantías jurídicas que den sustento tanto al propio proceso de planificación y ordenación, como a su posterior gestión.

De este modo, la implementación del transporte metropolitano de viajeros del área de Zaragoza vendría a complementar el actual marco jurídico autonómico, puesto que, como se ha puesto de manifiesto, en este ámbito concurren una serie de administraciones y entidades públicas que deben afrontar una gestión armónica de los sistemas de transporte y movilidad en todo el espacio metropolitano, superando los inconvenientes derivados de la compartimentación competencial. Un proceso que en el plano jurídico debe definir dos elementos actualmente no suficientemente clarificados. En primer lugar, el objeto en cuestión, esto es, la delimitación de la categoría de transporte metropolitano tomando como base de ordenación las dos categorías jurídicamente definidas: la urbana y la interurbana. En segundo lugar, el ente depositario de la ordenación y gestión de esta red metropolitana, el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza, en el que se aúnan equilibradamente a los titulares de estas redes: la administración autonómica, los ayuntamientos del ámbito metropolitano y la Diputación Provincial, y, en su caso, otras administraciones con competencias en los medios de transporte presentes en el ámbito.

Estructura y contenido de la norma.

El proyecto de Ley se compone de 8 artículos, una disposición transitoria, dos disposiciones adicionales y dos disposiciones finales. Su articulado se estructura en los siguientes cuatro capítulos:

- Capítulo I. Normas generales.
- Capítulo II. Planificación
- Capítulo III. Organización
- Capítulo IV. Financiación

Es objeto de este proyecto de Ley establecer el régimen jurídico aplicable al transporte metropolitano de viajeros del área de Zaragoza, así como determinar los instrumentos necesarios que permitan su funcionamiento integrado y coordinado con los demás modos de



transporte y con el resto del sistema de movilidad de la Comunidad Autónoma de Aragón, garantizándose una accesibilidad adecuada, segura y con el mínimo impacto ambiental posible.

A su vez, se da un paso más atribuyendo al Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza en una norma con rango de Ley la competencia sobre la planificación, ordenación, coordinación, y gestión del transporte metropolitano, así como la gestión del Sistema Tarifario Integrado de Zaragoza. Supone un escenario de actuación con las suficientes garantías para el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza que a diferencia del resto de consorcios de transportes análogos que operan en otros ámbitos metropolitanos del territorio nacional, no ha contado hasta la fecha con una referencia legislativa autonómica que desarrolle y regule su ámbito de actividad.

Se introduce, también así, elevando con ello a rango de Ley, el concepto de sistema tarifario integrado, definido como el conjunto de medios dispuestos al objeto de conformar un marco tarifario homogéneo y común en todo el sistema de transporte público en el área metropolitana de Zaragoza, de titularidad pública y de gestión única en el conjunto del ámbito metropolitano.

Por último, en materia de financiación se reconoce el hecho de que los transportes metropolitanos pueden precisar para su sostenibilidad de un cierto grado de apoyo público a través de compensaciones económicas en línea con el Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

Impacto por razón de género de la norma.

El impacto por razón de género de la medida que se establece en el proyecto de Ley del Transporte metropolitano de viajeros del área de Zaragoza es inexistente. La propia Ley aprobada por Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres, aplicada en virtud del artículo 149.3 CE, establece en su artículo 71 que los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración, pudiendo ser utilizados, sin discriminación, por cualquier persona que lo



deseo en las condiciones establecidas en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

Memoria económica.

En materia de financiación se reconoce el hecho de que la atribución de las competencias de planificación, ordenación, coordinación y gestión, incluyendo la licitación, de los servicios e infraestructuras, actividades auxiliares y complementarias del transporte público regular de viajeros por carretera resultantes de la aplicación y desarrollo de las Directrices Metropolitanas de Movilidad de Zaragoza pueda precisar para su sostenibilidad de un cierto grado de apoyo público a través de compensaciones económicas. En este sentido ya el Reglamento 1370/2007, en su Preámbulo recoge *“Actualmente, numerosos servicios de transporte terrestre de viajeros que constituyen una necesidad en términos de interés económico general no presentan posibilidades de explotación comercial. Las autoridades competentes de los Estados miembros deben tener la facultad de intervenir para asegurar la prestación de esos servicios. Entre los mecanismos que pueden utilizar para garantizar que se presten los servicios públicos de transporte de viajeros se encuentra la concesión de una compensación financiera a los mismos.”*

En el proceso de estudio y definición del mapa concesional de transporte público regular de viajeros por carretera de Aragón, el Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda ha elaborado los anteproyectos de los servicios de transporte público, que en el ámbito territorial de Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza estructura la nueva red de transporte público metropolitano del área de Zaragoza en torno a las siguientes líneas agrupadas en cuatro contratos previstos (Norte C16, Este C17, Sur C18, Oeste C19):



Corredor	LÍNEA	SUBLÍNEA	NOMBRE
Norte	101		Zaragoza – Ciudad del Transporte – Zorongo
	101	101B	Zaragoza – Ciudad del Transporte – Zorongo (sin ambulatorio)
	102	102A	Zaragoza – Cogullada – S. Juan Mozarrifar (por Av. Cataluña)
	102	102B	Zaragoza – Cogullada – S. Juan Mozarrifar (por S. Juan de la Peña)
	102	102C	Zaragoza – Cogullada – S. Juan Mozarrifar (por Av. Cataluña DyF)
	103		Zaragoza – S. Juan Mozarrifar
	103	103B	Zaragoza – S. Juan Mozarrifar (sin ambulatorio)
	110		Zaragoza – Villanueva – Zuera (Portazgo)
	110	110B	Zaragoza – Villanueva – Zuera (P. El Campillo)
	111		Zaragoza – Villanueva – San Mateo
	111	111B	Zaragoza – Villanueva – San Mateo (por Las Lomas)
	N11		Zaragoza – Villanueva – San Mateo – Zuera - Ontinar
	N12		Zaragoza – S. Juan Mozarrifar - Zorongo
Este	201		Zaragoza - Movera
	201	201B	Zaragoza – Movera (Lugarico)
	210		Zaragoza – Villamayor de Gállego
	211		Zaragoza - La Puebla de Alfidén - Alfajarín
	211	211B	Zaragoza - La Puebla de Alfidén - Alfajarín (por P. Malpica)
	212		Zaragoza – Movera - Pastriz
	212	212B	Zaragoza – Movera - Pastriz (por piscinas)
	213		Zaragoza - La Puebla de Alfidén - Villafranca de Ebro
	213	213B	Zaragoza - La Puebla de Alfidén - Villafranca de Ebro (por polígonos)
	214		Zaragoza - La Puebla de Alfidén - Osera de Ebro
	214	214B	Zaragoza - La Puebla de Alfidén - Osera de Ebro (por polígonos)
	310		Zaragoza - El Burgo de Ebro
	311		Zaragoza - El Burgo - Fuentes de Ebro
	312		Zaragoza - El Burgo - Pina de Ebro
	N21		Zaragoza - Movera - Pastriz - Villamayor de Gállego
	N22		Zaragoza - La Puebla de Alfidén - Alfajarín
	N31		Zaragoza - El Burgo - Fuentes - Pina de Ebro



Corredor	LÍNEA	SUBLÍNEA	NOMBRE
Sur	410		Zaragoza - Cuarte de Huerva
	410	410B	Zaragoza - Cuarte de Huerva (entrada norte)
	411		Zaragoza - Cadrete - María de Huerva
	411	411B	Zaragoza - Cadrete - María de Huerva (por Sisallate y Colinas)
	412		Zaragoza - Jaulín
	413		Zaragoza - Muel
	501		Zaragoza - PLAZA
	510		Zaragoza - La Muela
	510	510B	Zaragoza - La Muela (por polígonos)
	510	510C	Zaragoza - La Muela (núcleo por polígonos)
	511		Zaragoza - La Muela - Épila
	511	511B	Zaragoza - La Muela - Épila (por polígonos)
	N41		Zaragoza - Cuarte - Cadrete - María de Huerva
Oeste	601		Zaragoza - Torres de San Lamberto
	602		Zaragoza - Monzalbarba - Alfocea
	603		Zaragoza - Casetas
	604		Zaragoza - Garrapinillos
	604	604B	Zaragoza - Garrapinillos (por Aeropuerto)
	604	604C	Zaragoza - Garrapinillos (Torre Medina)
	611		Pinseque - Casetas
	612		Zaragoza - Utebo - Monzalbarba
	612	612B	Zaragoza - Monzalbarba - Utebo
	613		Zaragoza - Casetas - Sobradíel
	614		Zaragoza - Garrapinillos - Lago Azul
	615		Villarrapa - La Joyosa - Torres de Berrellén
	619		Zaragoza - Alagón - Pedrola
	620		Zaragoza - Alagón
	700		Utebo - PLAZA
	N61		Zaragoza - Pinseque - Alagón
	N63		Zaragoza - Monzalbarba - Utebo - Casetas
	N64		Zaragoza - Garrapinillos

Según el estudio económico incluido en los anteproyectos, la nueva red de transporte público metropolitano por carretera del área de Zaragoza detallada en el punto anterior generará unos compromisos anuales de financiación de los servicios de 7.476.112,66 €, según el detalle que se recoge en la tabla siguiente, para los diez (10) años de vigencia de los contratos. Dichas cifras económicas corresponden con cuantías máximas previstas, pendientes de consolidación derivada de la licitación y formalización de los contratos.

Corredor	Nombre corredor	Servicio		Coste total (€) *	Ratio €/veh-km servicio	Ingresos totales sin IVA(€)	Compensación (€)	Ratio Ingresos/C ostes
		veh-km	veh-h					
C16	Corredor Norte	1.158.246,30	36.499,88	2.495.588,81 €	2,15	619.558,90 €	1.876.029,91 €	24,83%
C17	Corredor Este	1.106.251,33	36.221,79	2.524.190,10 €	2,28	885.976,09 €	1.638.214,01 €	35,10%
C18	Corredor Sur	1.194.751,99	34.974,92	2.500.005,54 €	2,09	1.211.733,76 €	1.288.271,78 €	48,47%
C19	Corredor Oeste	2.100.521,50	63.174,15	4.446.014,56 €	2,12	1.772.417,59 €	2.673.596,97 €	39,87%
Total		5.559.771,12	170.870,73	11.965.799,01 €	2,15	4.489.686,35 €	7.476.112,66 €	37,52%



Sirva de referencia que, en el ámbito metropolitano de Zaragoza, ámbito coincidente con el definido en la Directrices Metropolitanas de Movilidad de Zaragoza, actualmente son necesarias aportaciones económicas de las distintas administraciones para cubrir una parte de los costes de explotación de los distintos servicios de transporte público regular de viajeros por carretera que dan servicio a los municipios y barrios rurales de dicho ámbito. Según la información económica aportada por el CTAZ, en el momento actual, previo a la situación de pandemia sanitaria ocasionado por la COVID-19, estas aportaciones económicas para la red en servicio ascienden a 7.087.457,97 €, que son cubiertas por las distintas administraciones integradas en el CTAZ a razón de los importes siguientes:

Año	Déficit total	Ayto. Zaragoza	Resto Aytos.	Gob. Aragón	DPZ
Previo	7.087.457,97 €	5.345.831,93 €	916.333,04 €	762.944,67 €	62.348,33 €

La futura red metropolitana de viajeros por carretera del área de Zaragoza, definida en los cuatro anteproyectos elaborados por el Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda supone, en consonancia con lo recogido en las Directrices Metropolitanas de Movilidad de Zaragoza, un importante salto en lo que a oferta de servicios de transporte público se refiere. La nueva oferta de servicios de transporte público metropolitano incrementa a la actual en más de un 14%, pasando de 4.715.578 veh·km a 5.396.618 veh·km anuales, con un 15% más de expediciones que pasan de 270.793 a 311.945 anuales. Por su parte, las aportaciones económicas anuales para cubrir el déficit de explotación de los servicios pasan de los 7.087.457,97 € actuales a los 7.476.112,66 € recogidos en los anteproyectos, lo que supone un incremento del 5,5%.

En cualquier caso, y en los términos generales plasmados en este proyecto de Ley, será en el presupuesto del Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza, donde se instrumenten las aportaciones de las distintas Administraciones Públicas y el reparto de la carga financiera para la sostenibilidad de los servicios e infraestructuras, actividades auxiliares y complementarias del transporte público regular de viajeros por carretera, declarado de interés y utilidad metropolitana.

A tal respecto, el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza ha suscrito los siguientes acuerdos (transcritos literalmente) por parte de su Asamblea General, en sesión ordinaria celebrada el 22 de octubre de 2018 en materia de financiación del transporte público metropolitano del área de Zaragoza previsto en la renovación del mapa concesional autonómico:



PRIMERO. - Las Administraciones consorciadas asumen el equilibrio financiero del conjunto del sistema de transporte público metropolitano del área de Zaragoza que resulte de la renovación del mapa concesional de transporte público regular de viajeros por carretera de Aragón, descrito en el punto 3 de los antecedentes, impulsada por el Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda del Gobierno de Aragón.

SEGUNDO. - El sostenimiento de los gastos de inversión y explotación del sistema de transporte público metropolitano del área de Zaragoza se realizará mediante aportaciones al CTAZ distribuidas entre las Administraciones consorciadas con arreglo al siguiente baremo:

a) Ayuntamiento de Zaragoza:	48 por 100
b) Resto de Ayuntamiento (entorno Zaragoza):	8 por 100
c) Gobierno de Aragón:	42 por 100
d) Diputación Provincial de Zaragoza:	2 por 100

TERCERO. - Por su parte, la aportación anual resultante de los Ayuntamientos del entorno de Zaragoza se repartirá entre ellos de manera homogénea aplicando para ello el acuerdo para la redistribución de aportaciones económicas de los Ayuntamientos del entorno dirigidas a la financiación de los servicios de transporte aprobado por la Asamblea General del CTAZ en sesión celebrada el 1 de febrero de 2018.

CUARTO. - El presente acuerdo mantendrá su vigencia desde la entrada en servicio de los nuevos contratos del sistema de transporte público metropolitano del área de Zaragoza y hasta la finalización de los mismos, cuya duración prevista es de 10 años.

QUINTO. - Aprobar un escenario transitorio durante tres ejercicios anuales desde el inicio de la vigencia del presente acuerdo en el que las aportaciones se determinarán como la evolución lineal entre las cuantías que venían aportando con carácter previo a la entrada en servicio de la nueva red de transporte público metropolitano del entorno de Zaragoza y las que resultarían de aplicar el baremo establecido en el punto segundo.



Así, la estimación de las aportaciones resultantes durante la vigencia del Acuerdo son las incluidas en la siguiente tabla¹, pendientes de consolidación derivada de la licitación y formalización de los contratos:

Año	Déficit total	Ayto. Zaragoza	Resto Aytos.	Gob. Aragón	DPZ
Año 1	7.476.112,66 €	5.126.369,37 €	874.458,72 €	1.388.578,51 €	86.706,06 €
Año 2	7.476.112,66 €	4.613.757,61 €	782.335,49 €	1.972.374,78 €	107.644,79 €
Año 3	7.476.112,66 €	4.101.145,84 €	690.212,25 €	2.556.171,05 €	128.583,52 €
Años 4 - 10	7.476.112,66 €	3.588.534,08 €	598.089,01 €	3.139.967,32 €	149.522,25 €

SEXTO. - Aquellas modificaciones futuras que se produzcan sobre la red de transporte público metropolitano del entorno de Zaragoza cuya motivación exceda su consideración de interés y utilidad metropolitana en el marco de las Directrices Metropolitanas de Movilidad de Zaragoza y, por tanto, respondan al interés propio de una o varias Administraciones consorciadas serán financiadas por estas en su totalidad, salvo que la Asamblea General del CTAZ adoptara otro acuerdo en cada caso.

SÉPTIMO. - Los servicios técnicos del Consorcio emitirán certificación de las aportaciones finales que resulten de aplicación de los criterios aprobados para cada ejercicio.

OCTAVO. - Las Administraciones consorciadas incorporarán en su presupuesto anual las partidas necesarias para atender los compromisos económicos que se deriven del presente Acuerdo y efectuarán su abono por semestres adelantados, salvo que se aprobase una periodificación diferente por la Asamblea General.

NOVENO. - Dar inicio a los trámites administrativos que correspondan para adecuar el ámbito territorial del CTAZ al previsto en los futuros contratos

¹ Para la determinación del escenario transitorio, se ha considerado la siguiente situación previa de aportaciones:

Año	Déficit total	Ayto. Zaragoza	Resto Aytos.	Gob. Aragón	DPZ
Previo	7.087.457,97 €	5.345.831,93 €	916.333,04 €	762.944,67 €	62.348,33 €



correspondientes a la red de transporte público metropolitana del entorno de Zaragoza.

DÉCIMO. - Dar cuenta del presente acuerdo en la próxima Comisión informativa especial de financiación del CTAZ que se celebre.

Queda patente que este proyecto de Ley viene a resolver una situación de mejora en la gestión del transporte público en el ámbito metropolitano del área de Zaragoza en el que se da una concurrencia de competencias entre administraciones que requiere de medidas eficaces de efectiva coordinación. Como resultado de esta coordinación, las diferentes administraciones serán capaces de ofertar a la ciudadanía un mejor transporte público con un menor coste que el que supondría si cada administración asumiera el ejercicio exclusivo de sus competencias, como se pone de manifiesto en los análisis económicos incluidos en los anteproyectos y citados anteriormente. En particular, disponer por parte del Gobierno de Aragón de una oferta de transporte público de viajeros en el área metropolitana de Zaragoza con el nivel de servicio previsto en las Directrices Metropolitanas de Movilidad de Zaragoza y concretado en los anteproyectos redactados resultaría más caro para el presupuesto autonómico que alcanzar dicho nivel de servicio de la mano de la integración de los servicios de transporte público a los municipios y Barrios Rurales de Zaragoza en una gestión unitaria del Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza.

Con todo ello, el análisis del impacto económico permite concluir que el proyecto de Ley supondrá un impacto económico positivo para el conjunto de las administraciones con competencias en materia de transportes integradas en el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza.

Y, en particular, en lo que se refiere al impacto económico para el Gobierno de Aragón derivado de la puesta en marcha de la nueva red de transporte público metropolitano del área de Zaragoza previsto en los anteproyectos elaborados por el Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda de conformidad con las Directrices Metropolitanas de Movilidad, en previsión de la aplicación de lo dispuesto en el presente proyecto de Ley y del acuerdo de financiación suscrito por la Asamblea General del CTAZ en sesión de 22 de octubre de 2018, le supone asumir, sin detrimento de las revisiones posteriores que procedan, un total de 27.896.895,58 € correspondientes a los 10 años de duración prevista de los contratos, lo que representa el 37,3% del total de 74.761.126,60 € en los que se cuantifican



las aportaciones económicas totales asumidas por las administraciones integradas en el CTAZ para la financiación de esta futura red metropolitana.

Zaragoza, a fecha de firma electrónica.

Gregorio Briz Sánchez

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES