XUNTA DE GALICIA

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

ANTEPROXECTO DE LEI DE ESTRADAS DE GALICIA

MEMORIA ECONÓMICO-FINANCEIRA

1 OBXECTO 3

2 MEMORIA ECONÓMICA-FINANCEIRA 4

2.1 EXPROPIACIÓN DO SOLO SEN DEREITOS URBANÍSTICOS 4

2.2 REPOSICIÓN DE BENS E SERVIZOS AFECTADOS 5

2.3 ACTUALIZACIÓN DOS IMPORTES DAS SANCIÓNS 5

1 OBXECTO

O obxecto da presente memoria é xustificar a incidencia económica dos principais cambios que se pretenden introducir na nova Lei de Estradas de Galicia, con respecto á vixente Lei 4/1994, de 14 de setembro, analizando a incidencia de cada un deles en relación á situación actual, analizando o custo a que poida dar lugar e, no seu caso, o xeito de financiamento.

Con seu contido, dáselle cumprimento ó esixido no artigo 41.2 da Lei 16/2010, de 17 de decembro, de Organización e Funcionamento da Administración Xeral e o Sector Público Autonómico Galicia sobre a documentación esixida para a elaboración de disposicións administrativas de carácter xeral.

2 MEMORIA ECONÓMICA-FINANCEIRA

A maior parte das modificacións que a nova Lei de Estradas introduce con respecto á Lei 4/1994 non teñen ningunha repercusión económica para ningunha das administracións afectadas dado que se trata, fundamentalmente de cambios de procedemento. En todo caso, a aprobación da nova Lei non supón custo económico algún para as anteditas administracións.

Tampouco se introducen novas atribucións ou funcións coa entidade suficiente como para requirir a dotación de novos medios humanos ou materiais.

Así, os procesos de planificación, proxección, financiamento, construción, conservación, explotación e, en xeral, xestión, das redes de estradas séguense a realizar segundo un esquema fundamentalmente similar ó establecido pola lexislación anterior.

Os cambios introducidos para flexibilizar a tramitación de expropiacións e bens e servizos afectados tampouco teñen unha incidencia económica significativa, na práctica, como se verá a continuación.

O único aspecto no que se aprecia un cambio potencial de incidencia económica é o derivado da variación da contía das sancións a impor polas infraccións tipificadas na nova Lei.

A continuación analízase polo miúdo cada un dos casos anteriores.

2.1 EXPROPIACIÓN DO SOLO SEN DEREITOS URBANÍSTICOS

No relativo ás expropiacións, a posibilidade de expropiar só o solo en situación de rural, deixando o aproveitamento urbanístico en posesión do propietario expropiado, se ven supón un aforro en primeira instancia, compénsase coa perda da posibilidade de enaxenar ese aproveitamento urbanístico a que daría lugar o feito de telo expropiado, que sería o preceptivo coa lexislación actual.

A estimación do aforro directo que supón a feito de non expropiar os dereitos urbanísticos pódese realizar a partir dos datos estatísticos sobre as expropiacións en materia de estradas tramitadas en anos anteriores. Así, entre 2004 e 2011, o importe total destinado pola Xunta de Galicia ó pago de expropiacións en materia de estradas foi de 444.335.299,37 €. É dicir, unha media de 55.541.912,42 € ó ano.

Da análise estatística dunha serie de obras significativas (Autovía da Costa da Morte, Autovía Ourense – Celanova, Vía Ártabra,...) dedúcese que, do importe global destinado ás expropiacións, o 19,26 % destínase a pagar solos con aproveitamento urbanístico, mentres que o 60,17 % destínase ós solos puramente rústicos. O 20,57 % restante está constituído polas indemnizacións polos bens afectados.

Por outra parte, dese mesmo análise estatístico, conclúese que os terreos con dereitos urbanísticos supoñen un custe unitario para a administración 10,94 veces superior ó dos terreos rústicos (32,03 €/m^2 fronte a 2,93 €/m^2).

Supoñendo que todo o terreo con aproveitamentos urbanísticos se abonase ós prezos do solo rústico, deixando aquel en posesión do seu propietario orixinal, o importe destinado a indemnizar pola expropiación dese tipo de solos reduciríase nesa mesma proporción (10,94 veces). É dicir, que o aforro medio anual estimado que se produciría sería, aproximadamente, o seguinte:

$$55.541.912,42\,€/ano \cdot 19,26\% \cdot \frac{(32,03-2,93)\,€/m^2}{32,03\,€/m^2} = 9.720.122,59\,€/ano$$

Como xa se comentou, ese aforro directo compensaría co feito de non ter adquirido os dereitos urbanísticos asociados a eses terreos, o que impediría enaxenalos posteriormente e, en xeral, realizar tráfico xurídico de calquera tipo con eles.

2.2 REPOSICIÓN DE BENS E SERVIZOS AFECTADOS

No caso dos bens e servizos afectados, a posibilidade de repoñelos en lugar de indemnizar pola súa perda tamén é neutra no aspecto económico, dado que os importes que actualmente se destinan a eses fins, ben como parte dos expedientes de expropiación ou ben como expedientes independentes de reposición de servizos afectados, trasladaríanse integramente ós expedientes das obras.

En calquera caso, non suporía cambios orzamentarios, dado que sempre se estaría empregando o mesmo concepto orzamentario (o 600: mellora da accesibilidade), aínda que circunstancialmente podería supoñer un lixeiro transvase, dentro dese concepto, entre os subconceptos que inclúe (en concreto, entre o 600.3: expropiacións en materia de estradas, contra o que se abonan as indemnizacións polos bens expropiados, e o 600.1: obras en materia de estradas, contra o que o fan tanto os expedientes de obra como xa actualmente os de reposición de servizos afectados).

Para estimar o importe dese transvase, débense empregar de novo os datos estatísticos da execución orzamentaria dos últimos anos.

Así, os expedientes de reposición de servizos afectados supoñen unha media, nos últimos anos, duns 5,5 millóns de euros anuais, pero ese importe xa se financia con cargo ó subconcepto 600.1, ó mesmo co que se financiaría en caso de que se incluíse no proxecto das obras, polo que non tería efecto orzamentario ningún.

Pola súa parte, a expropiación de bens supón, cos datos empregados no apartado anterior, unha media anual de aproximadamente, 11,4 millóns de euros. Agora ben, débese ter en conta que nunha serie de bens afectados resulta imposible a súa reposición, debido ás súas circunstancias particulares ou á súa propia natureza. É o caso, por exemplo, de árbores antigas e de elementos dos que, trala expropiación, non se dispoña de espazo físico para a súa reposición.

En todo caso, o importe máximo do transvase de compromisos entre os subconceptos 600.3 e 600.1 ó que podería dar lugar a modificación lexislativa proposta non superaría, en media anual estimada, o importe anterior.

2.3 ACTUALIZACIÓN DOS IMPORTES DAS SANCIÓNS

Aínda que as accións tipificadas como infracción son fundamentalmente as mesmas que na Lei 4/1994, e as circunstancias atenuantes e agravantes, aínda que distintas e máis desenvolvidas, terán un efecto análogo, o incremento dos importes das sancións máximas e mínimas dará lugar, previsiblemente, a un incremento da recadación por esa vía.

Como xa se comentou, os incrementos dos importes máximos das sancións, do 67 % en cada tipo de infracción, son coherentes coa variación da inflación rexistrada entre a data de aprobación da Lei 4/1994 (outubro de 1994) e a actualidade, que foi do 61,7 %. Así, este incremento é equivalente ó que se tería producido no caso de que se tivese actualizado periodicamente a contía das sanción previstas naquela Lei, proporcionalmente ó incremento da inflación, tal e como se prevía na súa disposición adicional única.

Polo tanto, o efecto económico é relativo, dado que, aínda que existe, non sería necesaria a modificación da Lei de Estradas para que se tivese producido.

Na administración autonómica, o presuposto de ingresos para o 2012 recolle unha partida pola imposición de sancións en materia de estradas de 383.637 €. Mantendo a hipótese de que a contía media das sancións se incremente nunha porcentaxe equivalente á das sancións máximas, este valor incrementaríase, coa entrada en valor da nova Lei, en aproximadamente, 0,25 millóns de euros.

No caso das administracións locais, nos presupostos das deputacións provinciais non se recolle, en ningún caso, recadación algunha por este concepto, polo que en principio a modificación lexislativa non lles afectaría de ningún xeito.

3 CONCLUSIÓNS

Considérase que co contido desta Memoria Económico - Financeira xustifícase a incidencia económica dos principais cambios que se pretenden introducir na nova Lei de Estradas de Galicia, con respecto á vixente Lei 4/1994, de 14 de setembro.

Polo tanto, co seu contido, dáselle cumprimento ó esixido na letra b do artigo 41.2 da Lei 16/2010, de 17 de decembro, de Organización e Funcionamento da Administración Xeral e o Sector Público Autonómico Galicia sobre a documentación esixida para a elaboración de disposicións administrativas de carácter xeral

Santiago de Compostela, 16 de xaneiro de 2012

A directora xeral de Infraestruturas

Ethel María Vázquez Mourelle