

PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTE SOSTENIBLE DE EUSKADI 2030



EUSKO JAURLARITZA

EKONOMIAREN GARAPEN
ETA AZPIEGITURA SAILA



GOBIERNO VASCO

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS



Índice

0. Introducción	3
1. Situación actual del transporte en Euskadi	4
1.1. Transporte, motor de desarrollo económico en Euskadi	4
1.2. Marco institucional.....	8
1.3. Demanda del transporte en Euskadi	14
1.4. Balance de sostenibilidad de la movilidad	25
2. Marco de referencia y directrices	26
2.1. Libro Blanco de Transporte: <i>Marco de referencia europeo</i>	27
2.2. El Plan Director del Transporte Sostenible de Euskadi 2002-2012 como punto de partida ...	29
2.3. El transporte como elemento transversal: principales políticas a considerar.....	35
2.4. Mejores prácticas del sector	45
3. Plan de Transporte Sostenible de Euskadi 2030	46
3.1. Marco estratégico	46
3.2. Líneas de actuación y acciones	48
4. Evaluación y seguimiento del Plan	66
4.1. Modelo de seguimiento propuesto	66
4.2. Seguimiento estratégico – evolución del sector transporte	66
5. Modelo de gobernanza	69

0. Introducción

Euskadi, al igual que el conjunto de países europeos, se enfrenta a la necesidad de implantar políticas que fomenten un desarrollo sostenible tanto en términos económicos, como sociales y medioambientales.

Conscientes de esta necesidad, ya en 2001 desde la Comisión Europea se elaboró el primer Libro Blanco que supuso una verdadera inflexión en cuanto a la Política Común de Transportes.

En línea con este nuevo marco europeo, desde el Gobierno Vasco se puso en marcha el Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2002-2012. Dicho plan, que definía el transporte como *“un sector estratégico y básico de naturaleza económica, con capacidad de cohesión social y territorial y, como instrumento de relación económica, social y cultural de Euskadi con el exterior”*, ha permitido a Euskadi disponer en la actualidad de un sistema de transporte competitivo.

Dadas las características de la nueva coyuntura socio-económica, y gracias al conocimiento adquirido durante este periodo, desde la Comisión Europea se elaboró el segundo Libro Blanco que marca la nueva política europea y hoja de ruta en materia de transporte sostenible a seguir en el periodo 2011-2050.

En este nuevo marco, y en línea con los compromisos del programa de la presente legislatura, se considera necesario realizar un proceso de reflexión que permita a Euskadi seguir siendo un referente en materia de transporte sostenible. Para ello, se requiere la elaboración de un nuevo Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030 que dé continuidad al anterior Plan, y que permita actuar en el presente pero con una estrategia de futuro.

En este sentido, el presente documento constituye el referente de la política que se impulsará a través del Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030.

Para ello, se comenzará realizando un análisis de la situación actual del sector transportes que busca identificar las necesidades del sistema de transporte actual. Estas necesidades, junto con el marco de referencia y las mejores prácticas del sector, permitirán realizar una definición tanto a nivel estratégico como operativo del nuevo Plan.



1. Situación actual del transporte en Euskadi

1.1. Transporte, motor de desarrollo económico en Euskadi

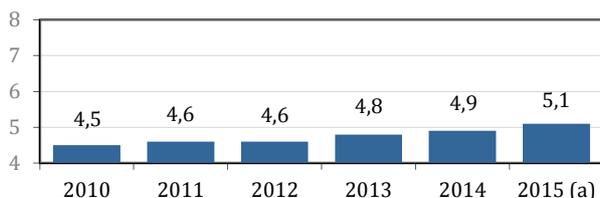
1.1.1. El peso del transporte y la logística en la economía

El transporte supone un **elemento clave en el desarrollo económico** de Euskadi. Por un lado, es una actividad que genera cada vez más valor añadido y, por otro, se trata de un sector estratégico en la sostenibilidad ambiental actual y futura.

En relación al **valor añadido aportado**, si bien en 2015 la actividad económica vasca registró un incremento del PIB del 4%, frente a la subida del 1,4% del ejercicio anterior, el sector de transportes ¹ ha acentuado el crecimiento del Valor Añadido Bruto (en adelante VAB), incrementándose el 5,8% en 2016, frente a la subida del 2,2%, que se dio en 2014. **El incremento ha sido mayor al de la economía en su conjunto**, lo cual deriva en que el sector aumente levemente su participación sobre el VAB total de la economía vasca (5,3% en 2015 frente al 5,2% en 2014).

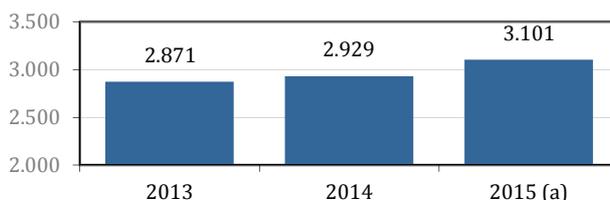
Si descartamos dentro del sector "Transportes, actividades postales y de correos" estas dos últimas, el **subsector del transporte** representa el 93,6% de la actividad total del sector en el que se encuadra. En 2015, el subsector del transporte ha generado en 2015 un **VAB de 3.101,8 millones de €**, que corresponde al 5,1% del total de la economía vasca, cuota mayor a la registrada en 2014 que fue del 4,9%.

Participación del sector transporte en el VAB de la CAPV (%): Años 2010-2015.



(a): El dato de VAB referido a 2015 es un avance.
Fuente: Eustat

VAB del sector transporte (Millones de €): Años 2013-2015.



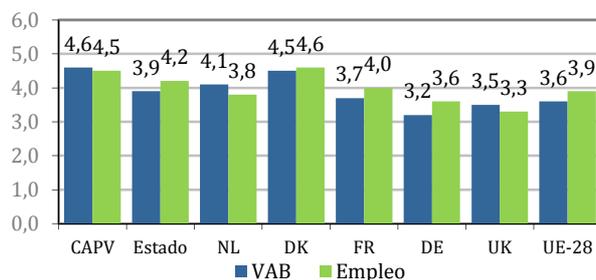
(a): El dato de VAB referido a 2015 es un avance.
Fuente: Eustat

En términos comparativos, el siguiente gráfico (referido a 2012 ya que éste es el último año para el que se dispone de información agregada europea), muestra que dichas **magnitudes económicas del sector de transporte son superiores en la CAPV tanto a las del Estado como a las del conjunto de la Unión Europea**.

Así, atendiendo a la participación sobre el VAB total, en 2012 el Estado se sitúa en un valor de un 0,7% por debajo de Euskadi, al tiempo que en el caso de la UE-28 el diferencial alcanza un 1%. En lo relativo al empleo, las diferencias son ligeramente menores, ya que el Estado y la UE-28 se desmarcan de la CAPV en 0,3 y 0,6, respectivamente.

¹: Se refiere al sector transporte, actividades postales y correos, de acuerdo con CNAE-2009 y SEC-10.

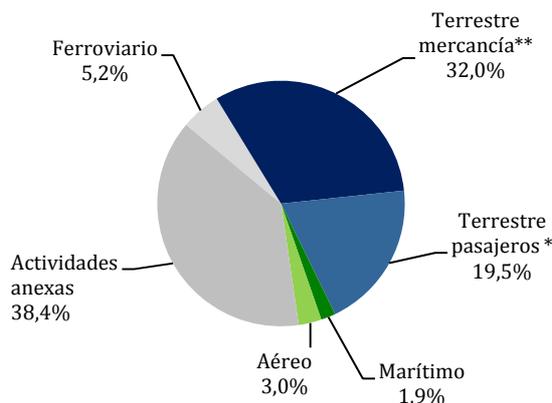
Participación sector de transporte en el VAB y el empleo en la CAPV, y comparación con otros países de interés. 2012 (%)



Fuente: Statistical Pocketbook 2015 y Eurostat

En lo referente a la distribución del VAB en el año 2015, las actividades anexas al transporte recogen el 38,4% del total, el transporte de mercancías el 32,0%, el transporte terrestre de pasajeros el 19,5%, el transporte ferroviario el 5,2%, el aéreo el 3,0% y el marítimo el 1,9% restante. Calculando la proporción del VAB de las actividades anexas al transporte entre el resto de subsectores en función de su aportación al VAB total sectorial, y añadiendo el transporte terrestre de pasajeros, el transporte terrestre de mercancías y el transporte ferroviario, el conjunto de estas actividades representa el 92,1% del VAB del transporte, frente al 7,9% correspondiente a la suma del transporte marítimo y aéreo.

Distribución del VAB¹ del sector de transporte en la CAPV por subsectores. 2015² (%)



1 Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento.

2 El dato de VAB referido a 2015 es un avance.

* Terrestre pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

** Terrestre mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009 y SEC-10).

Además, resulta de utilidad valorar la evolución del número de empresas y de autorizaciones (vehículos autorizados) para la actividad propia de transportista. En el año 2016 el **número de empresas y autorizaciones de vehículos se ha incrementado respecto al 2015**.

Esta tendencia, como podemos observar en la siguiente tabla, viene mayormente marcada por el aumento en transporte de mercancías, al ser su volumen superior al de viajeros. También cabe destacar que las fluctuaciones en el transporte de mercancías (entre otros, debido a su estrecha relación con la coyuntura socioeconómica) son mayores (p.ej. +17,6% en 2016 respecto a 2015). En cuanto al cómputo global de empresas y autorizaciones se puede apreciar que, tras la evolución negativa en los años 2014 y 2015 respecto a 2009, en 2016 se consigue alcanzar los niveles de 2009 e incluso superarlos.



Evolución de empresas y autorizaciones para transporte de viajeros/as y mercancías en la CAPV. Años 2009-2016.

		2009	2014	2015	2016	Grado de avance	
						Δ 2009- 2016	Δ 2015 - 2016
Transporte de Viajeros/as	Empresas	2.351	2.394	2.400	2.362	0,47%	-1,58%
	Autorizaciones	4.535	5.042	5.112	5.295	16,76%	3,58%
Transporte de Mercancías	Empresas	7.861	6.668	6.831	8.033	2,19%	17,60%
	Autorizaciones	18.646	14.372	15.201	18.528	-0,63%	21,89%
Total en la CAPV	Empresas	10.212	9.062	9.231	10.655	4,34%	15,43%
	Autorizaciones	23.181	19.414	20.313	23.823	2,77%	17,28%

Fuente: Ministerio de Fomento

Por otro lado, a continuación se presentan los principales indicadores empleados para medir la evolución del sector de transporte en los últimos años:

Productividad del transporte

El índice de productividad del transporte refleja la evolución del valor añadido bruto (VAB) del sector transporte en Euskadi, calculando así el Valor Añadido Bruto en miles de euros por persona ocupada. La evolución experimentada ha sido la siguiente:

2003 (CNAE-1993 Rev 1)	2011 ¹ (CNAE-2009 y SEC-10)	2012 ¹ (CNAE-2009 y SEC-10)	2013 (a) ¹ (CNAE-2009 y SEC-10)	Grado de avance	
				Δ 2003-2013	Δ 2012-2013
55,3	72,3	71.1	74,7	35,1%	1,0%

1: Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación en actividades ilegales.

(a): El dato referido a 2013 es un avance.

Fuente: OTEUS

En 2013 la productividad del transporte supera los 74,7 miles de euros por persona ocupada, mientras que la correspondiente al conjunto de la economía se sitúa en 67,8 miles de euros por persona ocupada.

En lo relativo a la evolución, la **productividad del transporte ha experimentado un aumento del 35,1% respecto a 2003 y un incremento del 1,0% respecto al ejercicio anterior** y ampliando el ámbito al conjunto de la economía las variaciones se cifran en el 26,9% y -1,7% respectivamente.

Crecimiento comparado del transporte y del conjunto de la economía de la CAPV

En cuanto a la relación entre el crecimiento del sector del transporte y del conjunto de la economía de la CAPV, en un plano temporal amplio (periodo 2003-2015), el crecimiento del VAB del transporte se sitúa por encima al correspondiente al conjunto de la economía: 44,4% frente a 40,2%.

En el periodo más reciente (evolución 2014-2015), el VAB del transporte también crece en mayor proporción que el de la economía en su conjunto: 5,9% frente a 3,1%.

2003 (CNAE-1993 Rev 1)	2013 ¹ (CNAE-2009 y SEC-10)	2014 ¹ (CNAE-2009 y SEC-10)	2015 (a) ¹ (CNAE-2009 y SEC-10)	Grado de avance	
				Δ 2003-2015	Δ 2014-2015
Transporte: 2.148.203 miles de €	Transporte: 2.871.363 miles de €	Transporte: 2.929.703 miles de €	Transporte: 3.101.822 miles de €	Transporte: 44,4%	Transporte: 5,9%
Economía: 44.646.354 miles de €	Economía: 59.903.935 miles de €	Economía: 60.692.811 miles de €	Economía: 62.602.876 miles de €	Economía: 40,2%	Economía: 3,1%

1 Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

(a): Los datos referidos a 2015 son un avance.

Fuente: OTEUS.



1.1.2. Dimensión internacional y comercio exterior

El transporte también es un elemento clave en la competitividad de la economía vasca al tratarse de un sector que **facilita el desarrollo y la competitividad del comercio exterior** de Euskadi.

Tal y como se aprecia en las siguientes tablas, la CAPV **exportó en 2015 más de 13 millones de toneladas** por valor de 21,8 millones de euros, lo cual supone **un incremento del 38% respecto a 2010 y un 3% respecto a 2014 en volumen, y un incremento del 26% respecto a 2010 y una reducción del -2% respecto a 2014 en valor.**

Valor de las exportaciones, importaciones y comercio exterior de la CAPV (miles de €).

		2010	2013	2014	2015
Export.	UE28	11.111.734	12.655.690	14.212.114	13.987.111
	OCDE fuera UE	2.465.635	3.590.691	3.568.878	3.629.327
	Otros	4.298.140	4.385.510	4.731.634	4.251.313
	Total	17.875.509	20.631.891	22.512.626	21.867.751
Import.	UE28	7.568.629	7.549.847	9.472.079	10.208.030
	OCDE fuera UE	1.669.771	2.694.040	2.163.233	1.732.563
	Otros	6.192.106	5.717.717	5.500.253	4.895.028
	Total	15.430.506	15.961.604	17.135.565	16.835.621
Comercio exterior	UE28	3.543.105	5.105.843	4.740.035	3.779.081
	OCDE fuera UE	795.864	896.651	1.405.645	1.896.764
	Otros	-1.893.966	-1.332.207	-768.619	-643.715
	Total	2.445.003	4.670.287	5.377.061	5.032.130

Fuente: Eustat

Valor de las exportaciones, importaciones y comercio exterior de la CAPV (toneladas).

		2010	2013	2014	2015
Export.	UE28	7.043.222	7.375.490	8.170.969	8.398.021
	OCDE fuera UE	1.689.267	1.720.137	1.476.546	1.827.926
	Otros	3.100.950	2.403.757	2.760.487	2.810.151
	Total	11.833.439	11.499.384	12.408.002	13.036.098
Import.	UE28	8.307.512	7.080.578	6.195.950	6.165.438
	OCDE fuera UE	2.204.883	1.853.217	3.121.388	3.572.594
	Otros	12.276.970	11.431.683	8.280.244	9.428.108
	Total	22.789.365	20.365.478	17.597.582	19.166.140
Comercio exterior	UE28	-1.264.290	294.912	1.975.019	2.232.583
	OCDE fuera UE	-515.616	-133.080	-1.644.842	-1.744.668
	Otros	-9.176.020	-9.027.926	-5.519.757	-6.617.957
	Total	10.955.926	-8.866.094	-5.189.580	-6.130.042

Fuente: Eustat

Esto se traduce en un mayor tráfico de mercancías tanto dentro de Euskadi como fuera de la comunidad autónoma y pone en valor la necesidad de unas **infraestructuras y empresas de transporte** que permitan que ese flujo de mercancías con el exterior se mantenga o aumente **en base a criterios como la competitividad o la sostenibilidad.**



1.2. Marco institucional

1.2.1. El reparto competencial

La situación competencial de los diferentes sistemas de transporte del País Vasco ofrece un amplio y complejo marco, tanto en planificación, como en gestión, mantenimiento y financiación. Una de las consecuencias que se derivan de esta circunstancia es el reto de formular el sistema de movilidad integrado como un todo, en forma de red, al servicio del ciudadano, por lo que precisa de una coordinación y colaboración entre las entidades implicadas.

Desde el punto de vista competencial, en Euskadi se puede diferenciar:

- **Gobierno Vasco:** Según el artículo 10, apartado 32, del Estatuto de Autonomía del País Vasco, son competencias exclusivas de la Comunidad Autónoma del País Vasco las 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, y de los centros de contratación y terminales de carga en materia de transportes.

Asimismo, el artículo 12.9 del Estatuto de Autonomía establece que corresponde a la Comunidad Autónoma del País Vasco la ejecución de la legislación del Estado en materia de ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tenga su origen y destino dentro del territorio de la Comunidad Autónoma, aunque discurra sobre las infraestructuras de titularidad estatal a que hace referencia el número 21 del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado.

- **Diputaciones:** La Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos, establece en su artículo 7 las competencias exclusivas de los órganos forales en materia de planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos, conforme al Plan General de Carreteras aprobado por las instituciones comunes de la Comunidad Autónoma, todo ello sin merma de lo dispuesto en el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía.

Y además, en su artículo 10, establece que corresponden a las instituciones comunes de la Comunidad Autónoma las competencias de legislación, desarrollo normativo, alta inspección, planificación y coordinación en materia de transportes mecánicos por carretera, ejerciendo los territorios históricos "las mismas facultades y con el mismo carácter que en el presente ostenta Álava, dentro de su territorio, de acuerdo con los convenios vigentes con el Estado".

- **Ayuntamientos:** Los ayuntamientos ejercen, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, competencias en materia de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad así como del transporte colectivo urbano, conforme a lo que establece el artículo 25.2.g de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local. A su vez, el artículo 26.1.d establece el transporte colectivo urbano de viajeros como servicio mínimo obligatorio, para aquellos Municipios con población superior a 50.000 habitantes.

Por último, conforme a la Ley 2/2016 de 7 de abril de Instituciones Locales de Euskadi, entre las competencias propias de los Municipios se establecen las de ordenación, planificación, programación, gestión, disciplina y promoción de los servicios urbanos de transporte público de personas que, por cualquier modo de transporte, se lleven a cabo íntegramente dentro de sus respectivos términos municipales (artículo 17.1.18), cuyo ejercicio deberá adecuarse al marco de lo dispuesto en dicha ley y en la legislación que sea de aplicación.

- **Estado.** Según el artículo 149.1.20 y 21 el Estado tiene competencia exclusiva en puertos de interés general y aeropuertos de interés general (cuando se haya reservado su gestión directa), control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, servicio meteorológico y matriculación de aeronaves, así como en ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma
- **Autoridad del Transporte:** La Ley 5/2003 creó la Autoridad de Transporte de Euskadi con el objetivo de coordinar los servicios, tarifas, aumentar la oferta de transporte público y, especialmente, dirigir los procesos consulta y coordinación con el resto de administraciones de Euskadi.



La misma ley establecía la posibilidad de constituir Autoridades Territoriales de Transporte. En este sentido, el proceso ha sido el siguiente:

- En Bizkaia existe el Consorcio de Transportes de Bizkaia. Está integrado por el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Bizkaia, el Ayuntamiento de Bilbao y resto de ayuntamientos de los municipios que atraviesa el Ferrocarril Metropolitano de Bilbao. Se creó en 1976 como ente responsable de la construcción del metro de Bilbao. En 1995 se le dotó de funciones para la coordinación tarifaria en Bizkaia. Asimismo, la Ley de su creación contempla la posibilidad de recibir competencias sobre gestión del transporte público del Territorio Histórico.

Asimismo existe la Autoridad de Movilidad de Bizkaia, integrada por Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Bizkaia, el Ayuntamiento de Bilbao y el Consorcio de Transportes de Bizkaia, como órgano de cooperación con la finalidad de disponer de una estructura integrada que se ocupe de la cooperación interadministrativa a efectos de la puesta en común de las políticas públicas en materia de transporte en el Territorio Histórico de Bizkaia, promoviendo y facilitando el ejercicio coordinado de las potestades públicas por todas las instituciones y entidades con competencias en materia de transportes

- En Gipuzkoa, la Autoridad Territorial del Transporte es la encargada de promover la cooperación entre los diferentes agentes del transporte del Territorio Histórico, así como de planificar su red de transportes. Actualmente, está conformada por una participación de un 45% del Gobierno vasco, un 45% de la Diputación Foral y un 10% por los Ayuntamientos de San Sebastián, Irún Rentería, Arrasate, Eibar, Hernani, Zarautz y Lasarte-Oria. En sus estatutos se prevé la posibilidad de las entidades que la conforman le atribuyan competencias, entre otras, sobre planificación de servicios e infraestructuras y gestión de servicios de transporte.
- En Álava se está avanzando en la creación de una Autoridad del Transporte en Álava, integrada por la Diputación, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz-Gasteiz y el Gobierno Vasco, con posibilidad de incluir otras entidades.

Sistema	Infraestructura	Órgano Titular	Ente / Operador
Sistema Viario	Red Gral. Carreteras	Diputaciones Forales	Concesionario / Prestatario de Servicio Público de Transporte Usuario Particular
	Red Urbana	Ayuntamientos	
	Autopistas de peaje (*)	Estado Diputaciones Forales	
Sistema Ferroviario	Red Transeuropea Red Peninsular	Estado	Adif y Renfe
	Red Métrica	C.A. del País Vasco Estado	ETS y Euskotren Adif y Renfe Métrica
	Metro / Tranvía	C.A. del País Vasco	ETS, Metro Bilbao y Euskotren
	Puente Colgante	Autoridad Portuaria Bilbao	Privado
Sistema Portuario	Puertos Interés General	Estado	Autoridad Portuaria
	Puertos Autonómicos	C.A. del País Vasco	C.A. del País Vasco
Sistema Aéreo	Aeropuertos Interés General	Estado	AENA
Sistema de Cable	Ascensores y funiculares	C.A. del País Vasco	Privados Públicos
		Diputaciones Forales	
		Ayuntamientos	
Sistema de Transporte Intermodal	Centros de Transporte y Logística	Consorcio / Entidades públicas, privadas, mixtas	Operadores Logísticos

* Son autopistas de titularidad estatal la AP-68 y de la AP-1 el tramo al sur hasta Armiñon. Son titularidad de las Diputaciones Forales las autopistas AP-8, la AP-1 de Luko a Eibar, y los Túneles de Artxanda

1.2.2. Principales características de la movilidad en el transporte público

A continuación se muestran las principales características del transporte público en Euskadi:

Una importante oferta ferroviaria

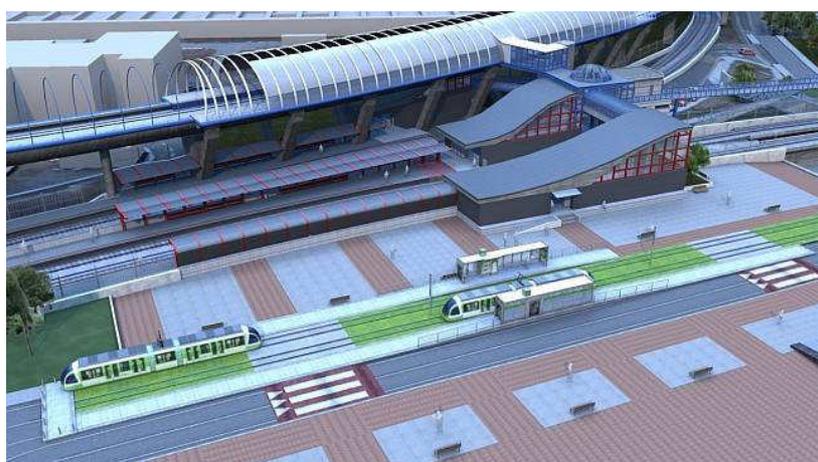
El transporte público en Euskadi destaca por contar con una oferta ferroviaria muy importante, que **cubre el 87 % de la población**.

Cabe destacar la **gran radialidad** de la oferta ferroviaria de cercanías que junto con la existencia de tramos de vía única (30%), la compatibilización de tramos para pasajeros y mercancías, y la baja velocidad comercial, reducen la competitividad del transporte público frente al coche; especialmente en trayectos transversales y aquellos de más de 30 minutos.



Una oferta intensiva, conectada e intermodal

Adicionalmente a la importante oferta ferroviaria, mencionar que Euskadi también cuenta con una amplia oferta en modos de transporte diferentes y complementarios, conformando una red de transporte intensiva, conectada e intermodal en el territorio.



Accesibilidad prácticamente universal

En términos generales, la accesibilidad para los municipios de más de 5.000 habitantes es prácticamente total. Si bien el tiempo de desplazamiento en transporte público puede llegar a ser un 50% superior al privado, se considera asumible al no superar la barrera de los 30 minutos.



Competitividad del transporte público especialmente en cercanías de capitales

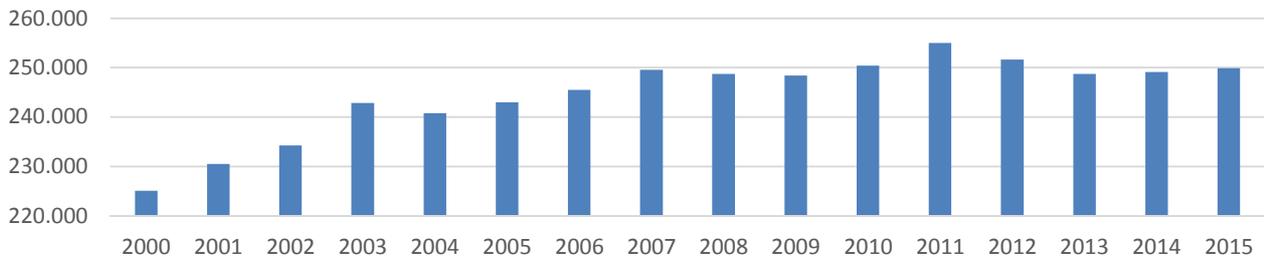
En desplazamientos más largos, en relación a las capitales de los Territorios Históricos, el transporte público es también un **50% más largo en tiempo** que el vehículo privado, aunque en estos casos, los valores absolutos sí que comienzan a ser más disuasorios. Hay excepciones como la de Bilbao con los municipios del territorio, con una diferencia de tan solo 11 minutos, y Vitoria con una diferencia de 1 hora al resto de Euskadi.



Una demanda en crecimiento

Pese al crecimiento de la demanda del transporte público, éste ha estado por debajo del crecimiento general de movilidad. Como excepción, cabe destacar el aumento producido en las capitales, consecuencia del aumento de la oferta (principalmente por la ampliación del Metro Bilbao) y de las restricciones del uso del vehículo privado (peatonalización, OTA, etc.).

Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transporte colectivo por carretera y ferroviario. Años 2000 – 2015 (miles de personas).



Fuente: OTEUS

Integración tarifaria e interoperabilidad

Conscientes de la relevancia de disponer de un sistema de transporte integrado que fomente la intermodalidad, se han producido significativos avances en materia de integración tarifaria en los últimos años, así como en la interoperabilidad entre las tarjetas y sistemas BAT, Barik y Mugí, siendo cerca de las 550.00 validaciones las registradas en el ámbito de la CAE (2014-2016).





1.2.3. Mapa de agentes del sector

Además del extenso reparto competencial, el sector del transporte en Euskadi cuenta con un gran abanico de agentes implicados, y que se han tenido en cuenta a la hora de la elaboración del PDTS de Euskadi 2030: empresas, ciudadanía, organismos públicos, sistema educativo...

MAPA DE AGENTES IMPLICADOS DEL SECTOR TRANSPORTE

Empresas de Transporte

- Carretera
- Tren
- Aéreo
- Marítimo

Empresas de movilidad + Empresas de logística

Empresas de Infraestructuras e Instalaciones

Organismos Públicos:

- Gobierno Vasco
- Diputaciones Forales (Bizkaia, Gipuzkoa, Alava)
- Ayuntamientos
- OTEUS
- Autoridad del transporte en Euskadi
- Autoridad Territorial de Transporte en Gipuzkoa
- Consorcio de Transportes de Bizkaia
- Autoridad Movilidad Bizkaia

Escuelas, centros tecnológicos y centros de investigación

Asociaciones y Clusters

Agentes económicos (Cámaras de comercio, etc.)

Empresas y ciudadanos

Sistema sanitario y asegurador (Osakidetza, aseguradoras sanitarias y de accidentes)

Asociaciones y organismos Medioambientales

Sistema educativo

Marco normativo y regulador

1.3. Demanda del transporte en Euskadi

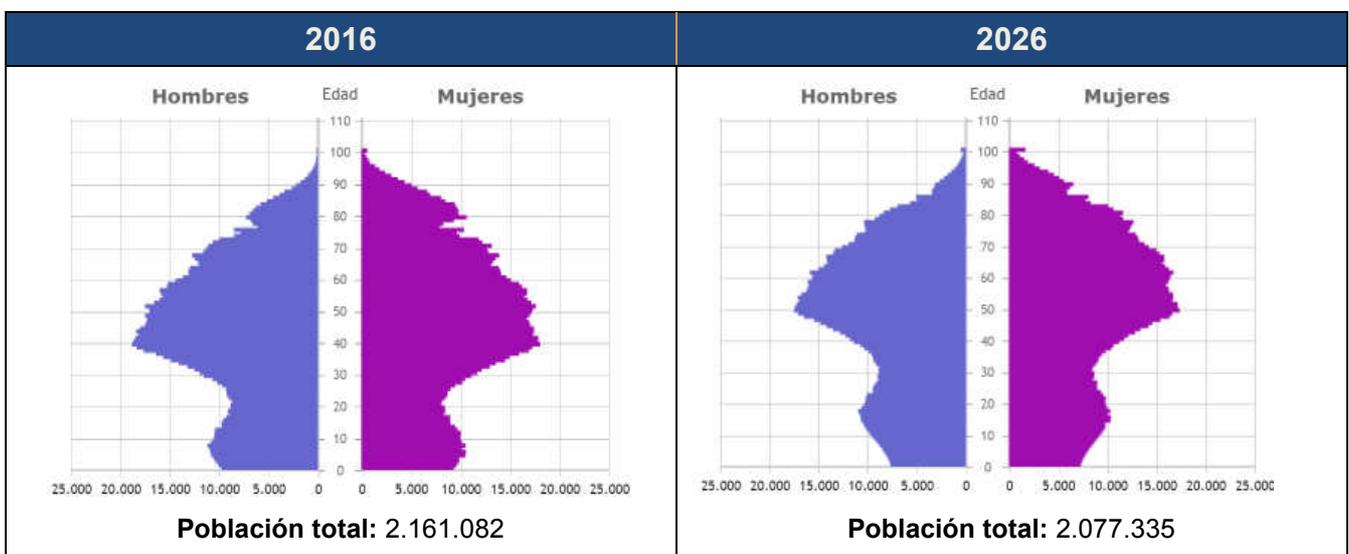
1.3.1. Principales factores con impacto en la demanda de transporte

Cambios en la estructura poblacional

Según previsiones del Eustat, **la población en Euskadi sufrirá un descenso del 3,9 % entre 2016 y 2026**. Este descenso, prolongará la tendencia actual donde el descenso poblacional es más pronunciado en Bizkaia y Gipuzkoa que en Álava, llegando en 2026 a la siguiente distribución poblacional: 15,1% de la población reside en Álava, (1,5 puntos porcentuales más que en 2001), el 52,3% en Bizkaia (1,5 puntos menos) y el 32,6% en Gipuzkoa.

Adicionalmente, cabe destacar que se prevé un **envejecimiento poblacional**, donde previsiblemente se demande más transporte público.

Evolución de la pirámide poblacional de la CAPV. Años 2016 y 2026 (personas).



Fuente: Eustat

Estas previsiones vienen marcadas por dos factores del crecimiento demográfico: el natural (nacimientos menos defunciones) y el migratorio (inmigraciones menos emigraciones).

Es por ello que resultan prioritarias las políticas de movilidad orientadas a la mejora de la accesibilidad y sostenibilidad socioeconómica y medioambiental entendiendo también nuevas relaciones de movilidad.

Además, Euskadi cuenta con una gran densidad de población:

35%

El 35% de la población reside en las 3 capitales.

38%

Los 26 municipios con más de 15.000 habitantes representan otro 38%.

11%

Los 181 municipios de menos de 5.000 habitantes sólo representan un 11%.

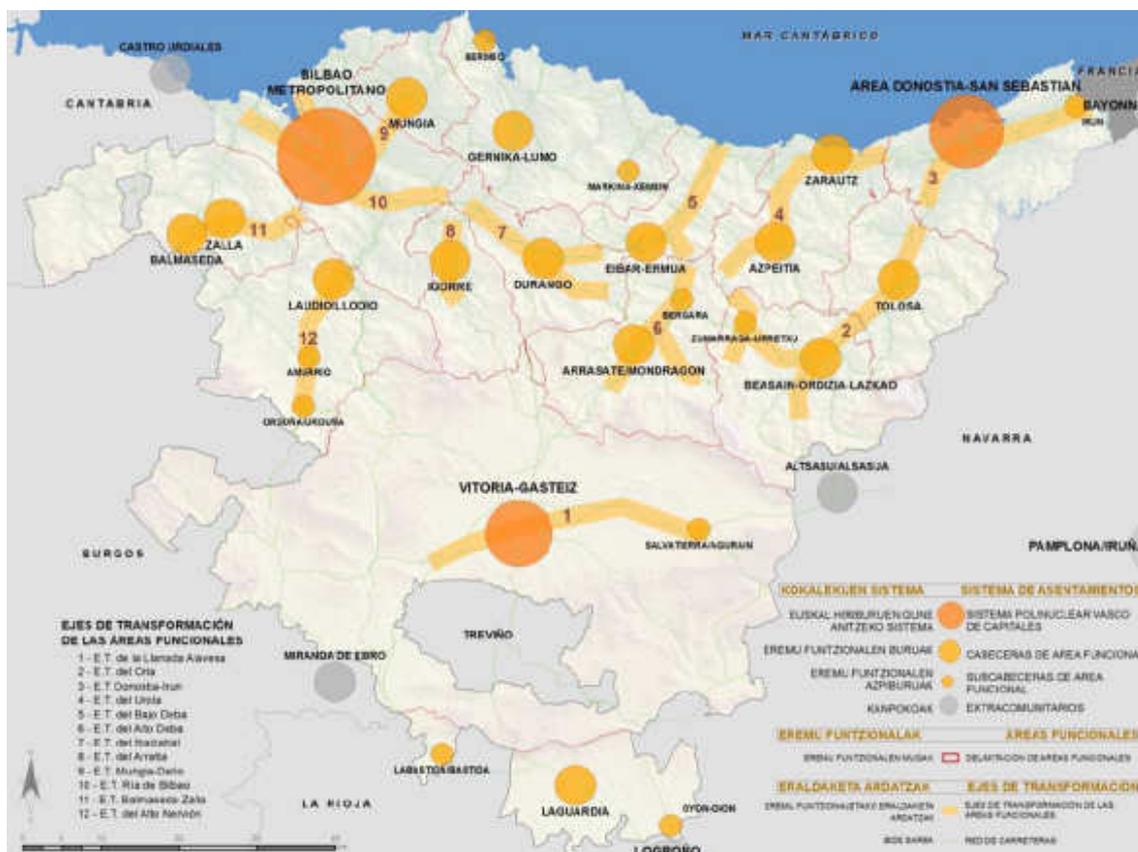
El Bilbao Metropolitano constituye el sistema urbano de mayor entidad de la CAPV, acogiendo el 75% de la población de Bizkaia y el 40% de la Comunidad Autónoma. De esta forma, Bizkaia destaca por su carácter predominantemente urbano, altamente concentrado en torno a Bilbao y a los grandes municipios de la margen izquierda.

En Gipuzkoa, el sistema de asentamientos urbanos se estructura de una manera más equilibrada. El área metropolitana de Donostia-San Sebastián acoge el 45% de la población guipuzcoana y el 15% de la correspondiente a la CAPV; asentándose más del 30% de la población en una malla de ciudades medias y núcleos con más de 10.000 habitantes, distribuidos por los valles interiores y la costa.

En contraste, Álava se presenta como mayoritariamente rural dado que los municipios con más de 10.000 habitantes serían el núcleo de Llodio y la capital, donde reside el 75% de la población alavesa. Dicha singularidad en la configuración del sistema de asentamientos se refleja también en la organización político-administrativa y especialmente en la existencia de figuras como la de los Concejos.

Así, se podría afirmar que, tal y como se refleja en las DOT (Directrices de Ordenación Territorial), el sistema urbano vasco es un **sistema polinuclear de capitales** con una red de cabeceras y subcabeceras de las áreas funcionales de Bilbao Metropolitano, Álava Central y Donostia/San Sebastián, así como distintos ejes de transformación.

Mapa del sistema urbano vasco. Noviembre 2016.



Fuente: Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV

Esta configuración poblacional lleva consigo la necesidad de llevar a cabo estrategias de movilidad diferenciales en función de la densidad poblacional de los municipios y ciudades:

- *Grandes ciudades y municipios:*

Dada su alta densidad poblacional y en consecuencia, de movilidad, es crucial poner el foco en la implantación de políticas de movilidad sostenible en estas grandes urbes.

- *Municipios de poca población:*

Buscando un equilibrio entre accesibilidad y sostenibilidad económica y medioambiental, deberán implantarse soluciones en torno a la interoperabilidad y al transporte a la demanda.

Mayor concentración de la actividad económica y de la movilidad

El menor impacto de la crisis económica en Euskadi ha llevado consigo una menor tasa de paro que en el Estado, y por tanto, una menor disminución de la demanda de movilidad.

58%

La localización de la actividad es un factor muy relevante dado el alto número de desplazamientos que requieren, como el actual peso del **vehículo privado**, que alcanza un 58% entre las modalidades de transporte con motivo trabajo (valor muy superior al 38% de media).

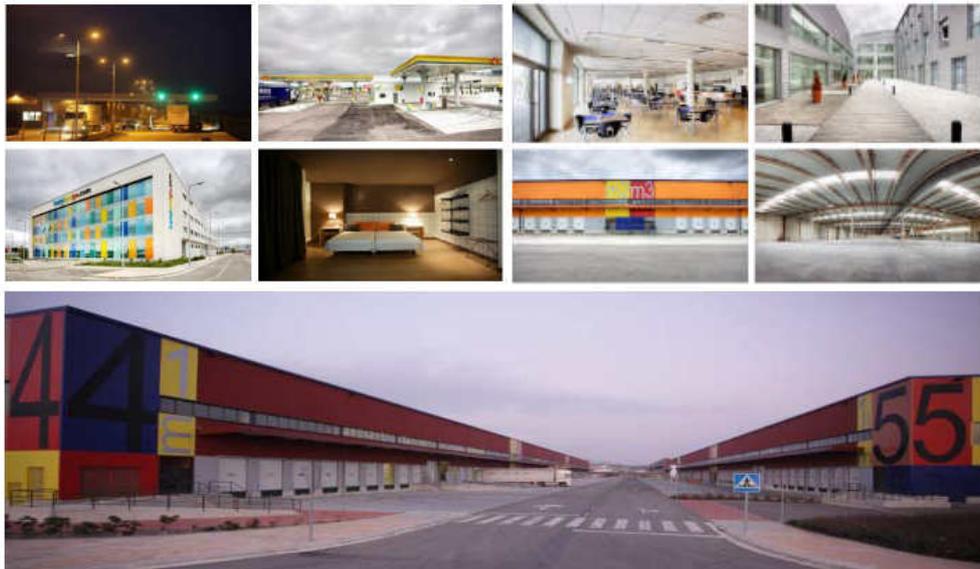
39%

En este sentido, cabe destacar que el 39% de los empleos están concentrados en **empresas de más de 100 empleados**, por lo que cobra una especial importancia la realización de **Planes de Desplazamiento de Empresa**.

Dada la ubicación de las empresas de Euskadi, existen ámbitos periurbanos que agrupan grandes áreas de concentración industrial y que se caracterizan por una **elevada utilización del vehículo privado**, debiendo buscarse una distribución modal más sostenible.

Por otro lado, existen otra serie de centros como por ejemplo **hospitalarios, tecnológicos, universitarios, escolares y de ocio**, que tienen la misma relevancia dado el alto número de desplazamientos que generan.

Finalmente cabe destacar que, dada la ubicación estratégica de Euskadi, las grandes **plataformas logísticas** de Euskadi son un gran centro de atracción de viajes derivados tanto de sus trabajadores como de su propia actividad, aspecto que deberá ser contemplado a la hora de definir el Plan.



Análisis de la movilidad en Euskadi

Si se realiza un análisis de la movilidad en el periodo de vigencia del Plan Director de Transporte 2002-2012, se pueden observar dos tendencias:

- Periodo de **crecimiento económico** (2003 - 2007):

En esta etapa se produce un elevado crecimiento económico (**+35% PIB**), un aumento de la **población (+2%)**, y un incremento de la **movilidad (+11,4%)**.



- Periodo de **recesión económica** (desde 2008):
 En esta etapa la economía se contrae (**-1,4% PIB**), en especial hasta finales de 2012, detectándose desde entonces una ligera recuperación.
 De 2007 a 2012 se incrementa la **población (+2,3%)**, descendiendo de 2012 a 2014 (**-0,3%**).
 Entre 2007 y 2011 se constata un incremento de la **movilidad (+1,9%)**, si bien notablemente menor al incremento del anterior periodo.
- Evolución de la economía **posterior al periodo de vigencia del plan anterior**:
 En el periodo 2011-2015, el **PIB** experimentó un crecimiento del **+1,7%**, compensando así las reducciones de los años 2012 (-1,9%) y 2013 (-1,3%) con las tasas de crecimiento de los años 2014 (+2,0%) y 2015 (+3,0%). Mientras que la **movilidad**, para el periodo 2011-2016 aumentó considerablemente con un **+8,1%**.

Evolución del PIB en precios corrientes. Años 2011-2015(a) (miles euros y tasa variación)

2011	2012	2013	2014	2015 (a)	Grado de avance	
					Δ 2011-2015	Δ 2014-2015
68.041.740	66.775.970	65.906.376	67.223.820	69.216.483	1,7%	3,0%

(a): Dato de avance para el PIB de 2015

Fuente: Eustat

Por todo ello, puede concluirse que durante el periodo de vigencia del anterior Plan se produjo un aumento de la movilidad media por habitante, motivada en gran medida por el crecimiento económico presentado.

1.3.2. Demanda

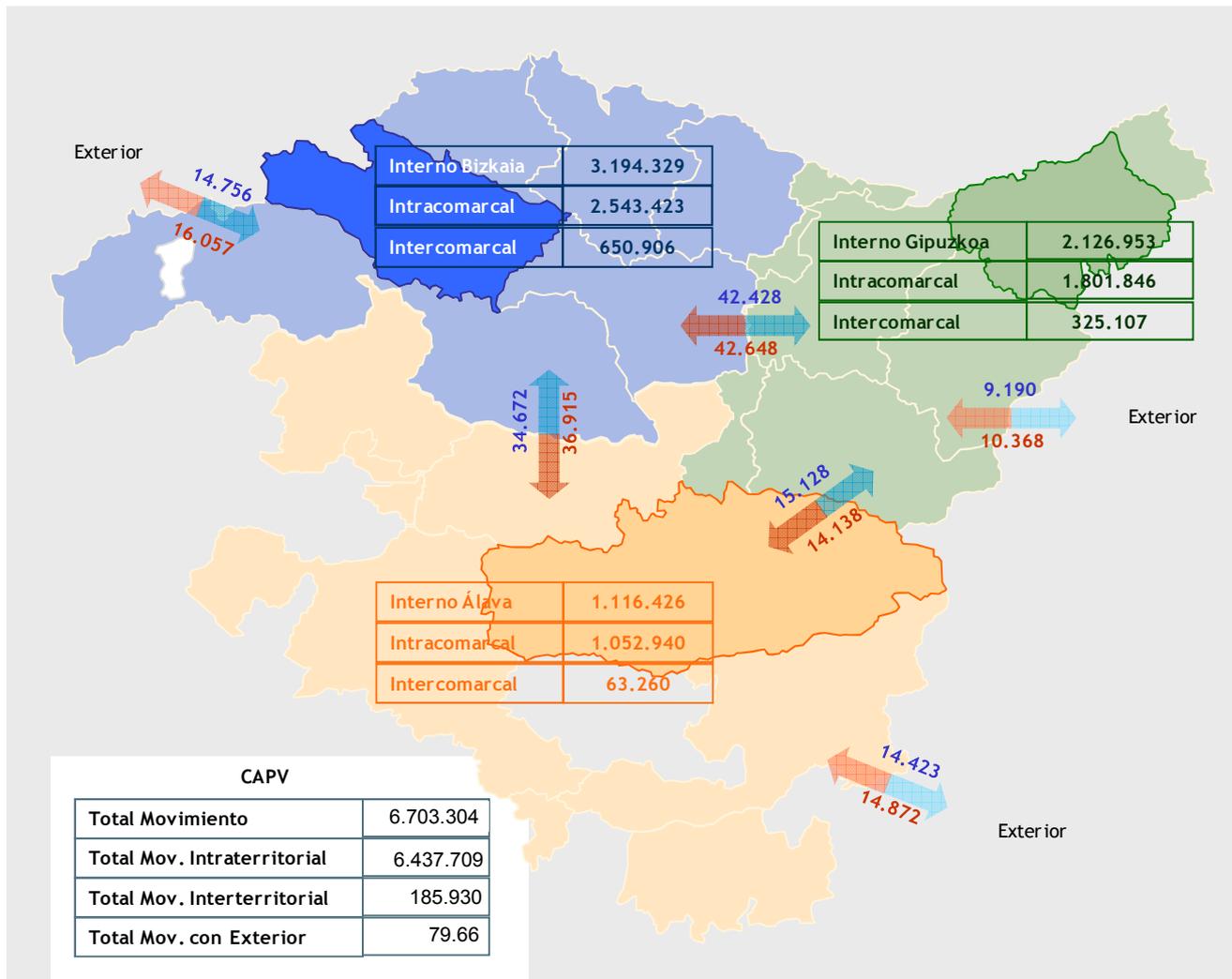
Transporte de personas

En lo relativo a la demanda de movilidad de personas en la CAPV, la **movilidad global ha crecido de forma continuada** desde el año 2000, si bien a ritmos diferentes según el periodo, y de forma desigual según el modo de transporte.

En base a los resultados de la encuesta de movilidad que periódicamente realiza el Gobierno Vasco, cuya última edición ha sido en 2016, se observa un incremento de la movilidad. En concreto, en 2016 se han registrado 6.705.864 desplazamientos diarios de la población (mayor de 6 años) en la CAPV, lo cual supone un aumento del 8,1% respecto a la anterior encuesta –realizada en 2011-. Esta cifra supone una **media de 3,33 desplazamientos por habitante en día laborable** (de la población de >6 años), lo cual representa un incremento del +9,2% respecto al 2011, que fue de 3,05 desplazamientos.

Analizando el ámbito de la movilidad de las personas en la CAPV en 2016, tal y como se muestra en el mapa, cabe destacar que el **98,8% de los desplazamientos diarios realizados tienen origen y destino en Euskadi**. En particular, el 96% de los movimientos son intraterritoriales, lo que representa 6.437.709 desplazamientos realizados dentro del mismo territorio frente a los 5.885.298 desplazamientos realizados en 2011 (+9,4%). El 2,8% de los desplazamientos son interterritoriales, reduciéndose en un 7,1% respecto 2011 hasta los 185.930 desplazamientos con origen y destino en diferentes territorios, y el 1,2% restante con el exterior, lo que supone 82.225 desplazamientos que se inician o finalizan fuera de la CAPV.

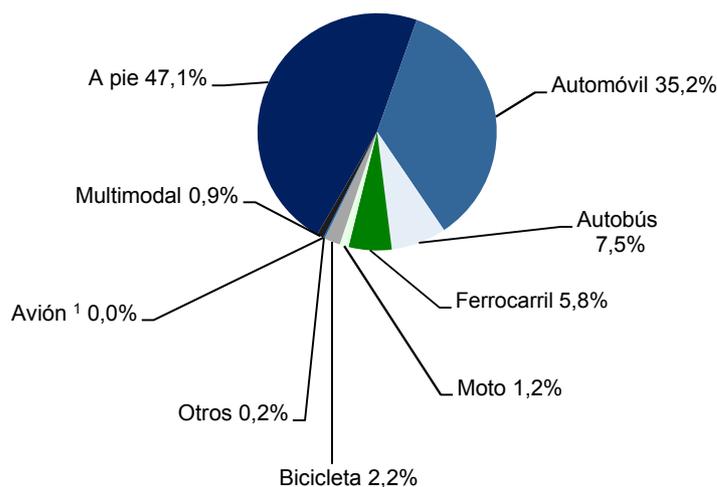
Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen ¹



¹ Se refiere a los residentes en la CAPV
Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016

En cuanto a las motivaciones de los desplazamientos de la población, en día laborable, **en 2016 la movilidad obligada** (movilidad laboral y por estudios) **supuso el 43,8% de los movimientos**. En comparación con los años 2007 y 2011 la evolución ha sido dispar, registrándose una reducción del peso de los desplazamientos por motivo laboral respecto a 2011 mientras que se mantiene similar respecto a 2007 (30,3% en 2016 frente a 37,3% en 2011 y 30,1% en 2007). Por otro lado, el peso de los desplazamientos por razones académicas se incrementa respecto al del 2011 pero se reduce en comparación a 2007 (13,5% en 2016 frente a 12,3% en 2011 y 17,3% en 2007).

Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte. 2016 (%)



¹: Se refiere al uso del avión dentro de la CAPV

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016

Analizando la distribución modal, se constata el **incremento de los desplazamientos no motorizados (a pie y en bicicleta)**. Los desplazamientos a pie concentran casi la mitad de los movimientos, siendo con diferencia el principal modo de desplazamiento (47,1% en 2016 frente a 44,8% en 2011 y 41,4% en 2007). Por su lado, la bicicleta sigue su expansión, así su peso se incrementa hasta el 2,2% en 2016 (1,9% en 2011 y 0,9%).

El uso del vehículo privado (coche y moto en conjunto) desciende ligeramente, registrando un peso porcentual en el reparto modal del 36,4% en 2016 frente a 36,7% en 2011 y 39,8% en 2006. No obstante, **el coche se mantiene en el segundo lugar en el orden de importancia recogiendo el 35,2% de los desplazamientos en 2016**. Por su lado, **la bicicleta sigue su expansión**, así su peso se incrementa hasta el 2,2% (1,9% en 2011 y 0,9%).

Por otro lado, centrándonos en la **demanda de movilidad del transporte público colectivo** (autobús, ferrocarril, avión y barco) éstos suman un 13,3% de los desplazamientos en 2016, frente al 16,1% de 2011 y 17,5% de 2007.

Hay que señalar que dicha disminución es en el peso porcentual conjunto del transporte colectivo, puesto que el uso del transporte colectivo se mantiene o incluso incrementa en algunos, si bien su peso porcentual puede incluso disminuir al haberse incrementado el número de desplazamientos en otros modos.

Por último, se ha de reseñar que, año tras año, **el uso de los transportes públicos colectivos ha ido creciendo de forma continuada desde el año 2000 hasta el año 2015** (últimos datos disponibles del global de transportes colectivos en Euskadi).

En este sentido, en el periodo 2000-2015 el número de viajeros y viajeras de los servicios públicos de transporte colectivo por carretera y ferrocarril en la CAPV creció un 11,5%. Si bien dicho crecimiento ha sido muy ligero y dispar en los últimos años, en los cuales se ha ralentizado. En el último año registrado, por ejemplo, el crecimiento del uso en el conjunto de los transportes colectivos ha sido del 0,2%, del año 2014 al 2015.

Evolución de la utilización del transporte público colectivo ¹. Años 2000 - 2015 (miles de viajeros y viajeras).

2000	2012	2013	2014	2015	Grado de avance ²	
					Δ 2000 - 2015	Δ 2014 - 2015
225.966	253.393	244.031	251.398	251.918	+11,5%	+0,2%

¹ Se computa en este indicador la demanda de personas usuarias de funiculares, pero no la de ascensores al no disponer de los datos completos del año 2000.

² El "Grado de avance" entre el año 2000 y el 2015 se calcula sin considerar las líneas de autobús de la concesión A-3700 Bilbao/Vitoria-Gasteiz, al no disponer por el momento de datos de dichas líneas previamente al año 2011.

Fuente: OTEUS

Se subraya que al valorar la evolución del transporte colectivo, es necesaria una **visión conjunta del desempeño de la oferta existente en cada área**. Con dicha premisa, a continuación se expone lo más destacado de cada modo de transporte:

En primer lugar, se analiza el **transporte público por carretera**:

- En el ámbito **urbano, se registra un crecimiento del pasaje en las tres capitales vascas**. En cifras, Tuvisa experimenta el mayor avance con una subida del 5,2% en 2015, alcanza su nivel máximo de actividad con un total de 13,8 millones de personas; por su lado, DBus, en 2016 prestó servicio a 28,5 millones de personas, lo que supone un incremento interanual en su actividad del 1,1%; Bilbobus, por último, ha trasladado un total de 25,9 millones de personas en 2016, lo que supone una leve disminución del nivel de actividad del 0,7% con respecto a 2015.
- En el ámbito **interurbano, Lurraldebus mantiene la tendencia alcista** de los últimos años desplazando 30 millones de viajeros y viajeras en 2015 (crecimiento interanual del 3,4%). Por el contrario, **Bizkaibus** junto a la concesión de la línea de autobús A-3700 Bilbao/Vitoria-Gasteiz han prestado servicio a un total de 26,1 millones de usuarias y usuarios, representando un **descenso del 4,16%** y **Autobuses Interurbanos de Álava-AIA** ha trasladado a 392,2 miles de clientes, suponiendo una **contracción en su actividad del 12,3% en relación al año precedente**.

En los aspectos referentes al **transporte ferroviario**, se observa:

- En 2015, **la demanda de los servicios del Metro de Bilbao se mantiene constante** respecto a los tres años anteriores, así la demanda se sitúa en 87,5 millones de clientes, lo que representa un 0,2% más que en 2014.



- El cómputo total del **sistema tranviario de EuskoTren ha experimentado un incremento en la demanda del 3,0% en 2015 respecto al ejercicio anterior**. El aumento de actividad se debilita por la contracción experimentada en el número de pasajeros y pasajeras del Tranvía de Bilbao (-3,1%), cerrando el año con un total de 2.887,5 miles de desplazamientos.



En sentido opuesto, el Tranvía de Vitoria-Gasteiz ha mejorado en un 5,5% el número de viajeros y viajeras respecto a 2014, registrando un total de 7.699,8 miles de usuarios y usuarias y alcanzando su nivel máximo de actividad desde 2009, año en que comienza a prestar servicio.

- En el **ámbito interurbano**, de acuerdo con los datos facilitados por los dos operadores –Renfe y Euskotren-:
 - En la red de ancho convencional y de ancho métrico de **Renfe se recogen pérdidas de pasajeros y pasajeras** cerrando el ejercicio con 16,3 y 1,1 millones de personas (-0,5% y -3,7%, respectivamente)
 - Por su lado, Euskotren ha registrado un total de 15,6 millones de usuarios y usuarias, por lo que el tráfico se estrecha en un 0,1% respecto a 2014.

La **evolución de la demanda conjunta** de los servicios de transporte público colectivo se puede observar en la siguiente tabla.

Evolución (en miles) de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera. Años 2010-2015.

Año	BUS urbano	BUS interurbano	TOTAL	Δ Anual
2010	65.531	47.139	112.670	-
2011	67.677	49.746	117.423	4,2%
2012	66.942	50.426	117.368	0,0%
2013	66.235	50.864	117.099	-0,2%
2014	67.236	51.085	118.321	1,0%
2015	68.130	50.601	118.731	0,3%

Fuente: SIT-Sistema de Información del Transporte

Evolución (en miles) de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos ferroviario. Años 2010-2015.

Año	TREN urbano	TREN interurbano	TOTAL	Δ Anual
2010	98.383	39.392	137.775	-
2011	100.041	37.540	137.581	-0,1%
2012	97.975	36.277	134.252	-2,4%
2013	97.532	34.110	131.642	-1,9%
2014	97.674	33.147	130.821	-0,6%
2015	98.121	33.018	131.139	0,2%

Fuente: SIT-Sistema de Información del Transporte

Respecto al **transporte aéreo de personas**, en el conjunto de la CAPV, en el año 2016, **se mantiene la senda de crecimiento** en lo que se refiere al número de desplazamientos realizados con origen y/o destino los aeropuertos de Euskadi. El **principal impulsor de la expansión del tráfico vasco es la terminal de Bilbao (+7,3%)** que ha sido utilizada por 4,6 millones de personas.

Por su parte, el aeropuerto de **Donostia-San Sebastián ha registrado un incremento del volumen total del 3,7%**, alcanzando del orden de 264.422 personas. Por último, el aeropuerto de **Vitoria-Gasteiz ha trasladado del orden de 36.716 personas frente a las 11.200 de 2015**, lo que se traduce en un **incremento del tráfico del 228,3%**.



Evolución de los pasajeros transportados en los aeropuertos vascos. Años 2014 - 2016.

	2014	2015	2016	Grado de avance	
				Δ 2014 - 2016	Δ 2015 - 2016
Bilbao	4.015.350	4.277.725	4.588.265	6,5%	7,30%
Donostia/San Sebastián	245.422	255.077	264.422	3,9%	3,70%
Vitoria - Gasteiz	7.073	11.182	36.716	58,1%	228,30%
Total	4.267.845	4.543.984	4.889.403	6,5%	7,60%

Fuente: AENA

En relación al **transporte marítimo de personas**, concentrado en el Puerto de Bilbao, ha registrado un movimiento de **165,5 miles de personas en 2015, experimentando un aumento del 2,7%** del número de pasajeros y pasajeras respecto a 2014. Este aumento **se debe al crecimiento del volumen de pasajeros de la línea regular** que ha trasladado a 94.981 pasajeros y pasajeras a lo largo del año. Estos datos muestran una expansión del tráfico registrado del 17,2%, siendo el incremento de las personas embarcadas del 16,6% y del 17,8% en las desembarcadas.

Finalmente, considerando la demanda de **otros medios de transporte**, es destacable que en el **sistema del transporte por cable** se han desplazado 2.048 miles de personas en funiculares (-9,3% en relación a 2014) y 362 miles en el ascensor de Ereaga (único con datos disponibles de usuarios y usuarias en 2015), representando un **4,9% más que en el ejercicio previo**; el tráfico del puente colgante de Bizkaia ha sido utilizada por un total de 3.664 miles de usuarios y usuarias (-3,7% respecto al año anterior) y el flujo de pasajeros y pasajeras trasladadas en los botes Portugalete-Las Arenas y Erandio-Barakaldo ha descendido hasta 487,8 miles de personas (-13,7% respecto a 2014).

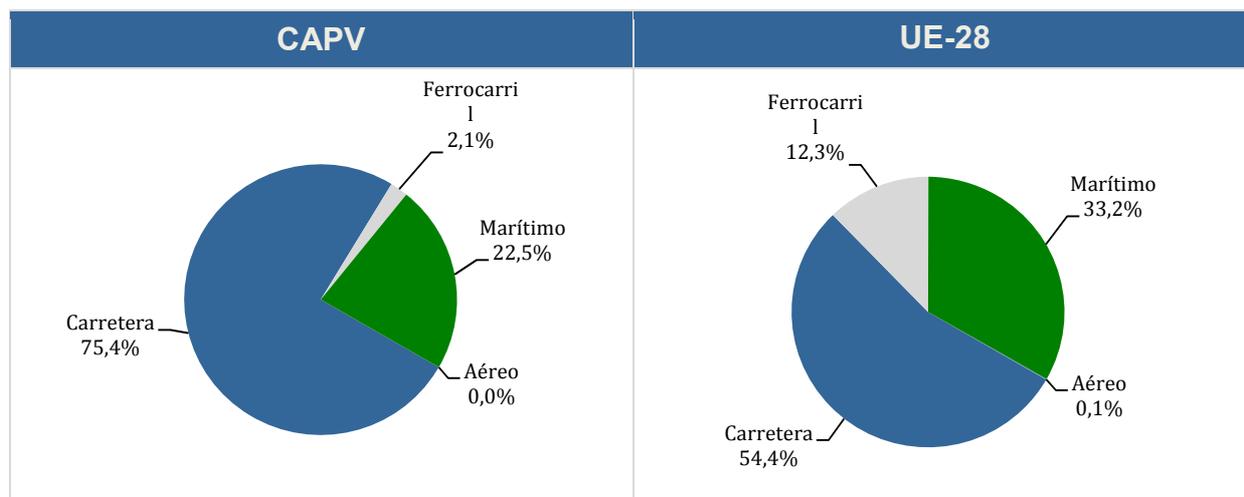
Transporte de mercancías

Euskadi, como **eslabón clave del arco atlántico** y país de carácter inminentemente industrial, presenta una gran actividad en cuanto al transporte de mercancías se refiere.

En primer lugar, respecto a la distribución modal del transporte de mercancías se destacan las **diferencias entre la CAPV y la UE-28**, siendo en la **CAPV mucho mayor el peso del transporte de mercancías por carretera**, que alcanza el 75,4% en la CAPV frente al 54,4% de media en la UE-28.

Adicionalmente, en la siguiente gráfica pueden observarse las principales diferencias y características del reparto modal en la CAPV y la UE-28:

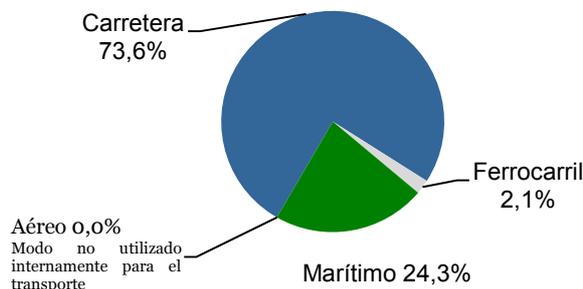
Distribución modal del transporte de mercancías (%). Año 2014



Fuente: OTEUS.

En relación al **volumen de actividad del transporte de mercancías** en la CAPV se observa que en 2016 el tráfico ha alcanzado la cifra de **152.215,4 miles de toneladas**, lo que representa una disminución del 1,7% sobre la estimación realizada para el año anterior.

Transporte de mercancías interno (dentro de la CAV) por modalidad (tn-km). Año 2016.



Fuente: OTEUS.

A continuación, se realiza un análisis independiente de cada modo de transporte:

- El tráfico de mercancías por **carretera en la CAPV**, el **modo de transporte mayoritario** con un 73,6% de las tn-km transportadas **registra además un ligero aumento del 0,7% respecto a 2015**, así el volumen total situándose en 91,7 millones de toneladas.

La evolución seguida por los diferentes ámbitos de transporte de mercancías ha sido dispar; mientras el transporte interregional e internacional han experimentado una variación de -3,7% y +17,4% respectivamente (lo que supone alcanzar los 42,7 y 6,5 millones de toneladas respectivamente), el transporte intrarregional se recupera un +8,15% tras haber sufrido una fuerte contracción entre los años 2014 y 2015, cuando bajó hasta 32,6 millones de toneladas.

Transporte de mercancías por carretera según tipo de desplazamiento (Miles de tn). Años 2010 – 2016.

	2010	2014	2015	2016	Grado de avance	
					Δ 2010 - 2016	Δ 2015 - 2016
Intramunicipal	13.934	9.033	8.528	7.229	-92,75%	-15,23%
Intramunicipal / Intrarregional	43.368	41.170	32.581	35.235	-23,08%	8,15%
Interregional	48.033	39.321	44.396	42.751	-12,36%	-3,71%
Total interior	105.334	89.524	85.505	85.215	-23,61%	-0,34%
Total Internacional	4.908	5.352	5.519	6.477	24,22%	17,36%
TOTAL	110.243	94.875	91.024	91.691	-20,23%	0,73%

Fuente: Eustat.

- En cuanto a las **mercancías transportadas en ferrocarril**, el tráfico total ha alcanzado las 3.137,9 miles de toneladas en 2015, lo que representa una **disminución del 2,7%** con respecto al volumen movilizado en 2014. Atendiendo a la cifra de cada operador, se muestra que Renfe, a través de la red ferroviaria convencional, ha transportado un flujo de mercancías total de 2.384,2 miles de toneladas en 2015 (-5,7% respecto a 2014), y se mantiene como principal operador ferroviario de la CAPV absorbiendo el 76% del total del tráfico.

Por su parte, **Renfe, en la red de ancho métrico, ha registrado un incremento del 7,3%** en 2015 (745,4 miles de toneladas transportadas).

Por último, **Euskotren recupera parte de la actividad de transporte de mercancías que había disminuido drásticamente los últimos años**, registrando 8,3 miles de toneladas en 2015.

- El **tráfico aéreo de mercancías** en el conjunto de la CAPV en 2016 se sitúa en los **55,1 miles de toneladas**, siendo así un modo prácticamente residual en Euskadi. No obstante, cabe mencionar que en términos relativos el tráfico de mercancías ha aumentado un 11,9% respecto a 2015.

Este **incremento proviene**, en gran medida, **del desarrollo de la actividad experimentado** en el principal aeropuerto de mercancías de Euskadi, el **aeropuerto de Vitoria-Gasteiz**, que ha trasladado un volumen total de 52,1 miles de toneladas, representando una subida del 12,4%.

Por otro lado, el aeropuerto de Bilbao muestra un ligero incremento del nivel de actividad respecto al año previo (+3,6%), con un volumen total de 2,97 miles de toneladas.

En último lugar, el aeropuerto de Donostia-San Sebastián ha logrado aumentar un 37,6% respecto a 2015, con un volumen registrado de transporte de mercancías de 4,6 toneladas, si bien esta cifra se sitúa aún lejos de las 30,7 toneladas registradas en 2014.

- Por último, destacar que la actividad comercial de los dos principales puertos vascos en 2015 suma un volumen total de 36,9 millones de toneladas (+6,1%), alcanzando la segunda mayor cifra desde el año 2007.

En el caso del Puerto de Bilbao, se ha tramitado una carga total de 32,9 millones de toneladas, un 6,0% más respecto al tráfico registrado en el ejercicio anterior, logrando una participación del 89% del total del tráfico marítimo en la CAPV.

El Puerto de Pasaia, ha experimentado un incremento del 6,7% del volumen de mercancías, con lo que se alcanza un tráfico total de 3,8 millones de toneladas (cuya representación es del 10,3% sobre el total de mercancía movilizada); el Puerto de Bermeo (con una participación menor, 0,7% del total) ha experimentado una contracción del 15,6% en el volumen de carga transportado.

Distribución de mercancías por modos de transporte. Años 2013-2015.

Tipo de tráfico	2013		2014		2015	
	Miles Tn.	%	Miles Tn.	%	Miles Tn.	%
Carretera	103.854,70	74,0	116.779,7	75,4	112.099,5	73,6
▪ Internos	40.922,00	29,1	50.203	32,4	41.109	27,0
▪ Origen / Destino	43.454,00	30,9	44.673	28,9	49.915	32,8
▪ Tránsito ¹	19.478,70	14,0	21.902,7	14,1	21.074,5	13,8
Ferrocarril	3.193,00	2,3	3.223,4	2,1	3.137,9	2,1
Aéreo	40	0,0	47,5	0,0	45,0	0,0
Marítimo	33.326,50	23,7	34.824,4	22,5	36.933,0	24,3
TOTAL	140.414,20	100	154.875,0	100,0	152.215,4	100,0

¹ Estimado en base a datos del estudio "Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2011".
Fuente: OTEUS





1.4. Balance de sostenibilidad de la movilidad

Se analiza a continuación la sostenibilidad del sistema de movilidad de Euskadi desde el punto de vista económico, energético, medioambiental y de seguridad:

Contaminación

Se distinguen tres periodos en Euskadi:

- 1990-2007: aumento de más del 100% de las emisiones, de forma más acusada que en el conjunto de España y ligeramente superior a Europa.
- 2007-2012: las emisiones se reducen (-13% de emisiones de GEIs) por la implantación de políticas de movilidad sostenible y el **efecto de la crisis económica**.
- 2012-2014: crecen las emisiones (+4,8% de GEIs), coincidiendo con una ligera recuperación de la actividad económica.

Siniestralidad

La siniestralidad está muy relacionada con la movilidad en vehículo privado. Debido a los esfuerzos y recursos dedicados a este fin, entre los años 2000 y 2015 se ha **reducido en un 71,5%** las muertes por accidente de tráfico, muy por encima del objetivo europeo del 50%.

En relación a 2016, el número de accidentes aumentaron un 10,8% respecto a 2015, volviéndose a situar en niveles similares a 2013 con 8.085 accidentes. No obstante, cabe destacar que el 69,3% de los accidentes fueron sin víctimas.

Coste económico

En 2004 los costes externos del transporte se valoraron en 2.000 millones de euros. Representando el **40%** los costes por **accidentes**, el **27%** los costes por **contaminación** del aire y **14%** los costes por **congestión**.

En 2008 se redujeron los costes de congestión y los de contaminación en **300 millones de euros** debido al **descenso** de **accidentalidad** y a las nuevas tecnologías. Sin embargo se produjo un aumento del resto de parámetros.

Consumo energético

Según los datos publicados por el EVE, en 2015 el sector del transporte suponía el **38,2% del total del consumo energético de Euskadi**, siendo el principal responsable de este consumo el **transporte por carretera (95,3% del total)** y por tipo de energía los **gasóleos y gasolinas (92,0%)** y **kerosenos (3,6%)**.

Adicionalmente, el consumo energético del transporte ha subido un 21,1% en el periodo 2002-2015, variación en sentido contrario al citado objetivo estratégico. En 2015 el consumo energético del transporte se ha incrementado un 3,4% interanual, siguiendo la misma dirección de la actividad económica (expansión del PIB vasco del 4% en 2015 frente al 1,4% en 2014).

Consumo energético por modos de transporte (Ktep). Años 2010-2015.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Petróleo y derivados						
Ferrocarril	0	0	0	0	0	0
Carretera	1.562	1.534	1.624	1.692	1.712	1.766
Aire	76	81	74	68	67	69
Navegación	8	7	6	5	3	6
Total Transporte	1.646	1.622	1.704	1.765	1.782	1.841
Energías renovables						
Ferrocarril	0	0	0	0	0	0
Carretera	102	101	104	68	65	69
Aire	0	0	0	0	0	0
Navegación	0	0	0	0	0	0
Total Transporte	102	101	104	68	65	69
Electricidad						
Ferrocarril	16	16	15	14	15	15
Carretera	0	0	0	0	0	0
Aire	0	0	0	0	0	0
Navegación	0	0	0	0	0	0
Total Transporte	16	16	15	14	15	15
TOTAL						
Ferrocarril	16	16	15	14	15	15
Carretera	1.663	1.635	1.728	1.760	1.777	1.835
Aire	76	81	74	68	67	69
Navegación	8	7	6	5	3	6
Total Transporte	1.763	1.739	1.823	1.847	1.862	1.925

Fuente: EVE (Ente Vasco de Energía).

2. Marco de referencia y directrices

Dado tanto el carácter global del sector transporte como la ubicación geográfica que sitúa a Euskadi en una situación estratégica y nexo de unión con Europa, el presente plan está alineado con el **cumplimiento de las directrices europeas definidas en el Libro Blanco de Transporte que fue elaborado por la Comisión Europea en 2011**, así como con la **Estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador-Europa 2020**. Igualmente se complementará con la **Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, aprobada por Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015**.

Estos aspectos ya fueron contemplados en la elaboración del Plan Director de Transportes de Euskadi 2002 – 2012, un plan que ya contemplaba la estrategia y plan de acción definida en el Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea de 2001, así como otras estrategias europeas.

Puesto que las acciones a desarrollar en el ámbito del Transporte Sostenible requieren de una continuidad y un horizonte temporal a medio-largo plazo, y al igual que el actual Libro Blanco da continuidad a su predecesor, en la elaboración del presente Plan se **da continuidad al Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2002-2012**.

Por otro lado, cabe destacar que el transporte es un sector que se caracteriza por su transversalidad, debiéndose por este motivo contemplarse en la elaboración de políticas y directrices de otros sectores de actividad, como por ejemplo Energía, Cambio climático, Ciencia, Tecnología e Innovación, Seguridad Vial, etc. así como en otra serie de políticas entre las que destaca la Política de Medioambiente.

Por este motivo, el presente Plan deberá estar también elaborado de forma alineada con los **planes y políticas** que se vean afectadas por la actividad del transporte. En este sentido

Adicionalmente, el PDS de Euskadi 2030 deberá **incorporar las mejores prácticas** en materia de transporte sostenible que permitan no solo fomentar el cumplimiento de los objetivos y directrices europeas, sino que contribuyan además al desarrollo socio-económico y a dar respuesta a las necesidades de movilidad de la ciudadanía.

En el presente apartado se realiza un breve análisis de todos estos aspectos contemplados en la redacción del Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030.



2.1. Libro Blanco de Transporte: *Marco de referencia europeo*

Desde la Comisión Europea y con el objetivo de fijar unas bases comunes mínimas que permitan garantizar la coherencia de las políticas de transporte en la Unión Europea, en el año 2011 se redactó el Libro Blanco que define las políticas de transporte competitivo y sostenible.

Las propuestas del Libro Blanco persiguen los siguientes objetivos:

- Un transporte creciente y que apoye a la movilidad.
- Una red básica eficiente para los desplazamientos y un transporte interurbano y multimodal.
- Unas condiciones de competencia equitativas para los desplazamientos a larga distancia de pasajeros y un transporte de mercancías multimodal.
- Unos transportes urbanos y suburbanos no contaminantes.
- Conseguir una reducción de gases de efecto invernadero en un 60%.



Para alcanzar estos objetivos, el Libro Blanco establece cinco estrategias para las cuales propone una serie de iniciativas:

1. Un sistema de movilidad eficiente e integrado

- Contar con un **Espacio Único Europeo del Transporte** que facilite los movimientos de los ciudadanos y el transporte de mercancías, reduzca costes e incremente la sostenibilidad del transporte europeo.
- Fomentar el **empleo y las condiciones laborales de calidad** dado que los recursos humanos son un componente crucial de cualquier sistema de transporte de calidad.
- Consolidar y reforzar la **protección del transporte** aéreo y marítimo mediante la cooperación con los principales interlocutores internacionales
- Desarrollo del marco necesario para garantizar la **seguridad del transporte** para los ciudadanos europeos. Iniciativas en el ámbito de la tecnología, el control de la aplicación, educación y especial atención a los usuarios vulnerables de la carretera serán fundamentales para reducir todavía más las pérdidas de vidas humanas.
- Incentivar las iniciativas de fomento de la **calidad, accesibilidad y fiabilidad de los servicios de transporte** ya que son aspectos que ganarán una creciente importancia en los próximos años, entre otras cosas debido al envejecimiento de la población.



2. Innovación para el futuro: tecnología y comportamiento

- Establecer una **política de investigación e innovación del transporte** para apoyar el desarrollo e implementación de las tecnologías claves necesarias para hacer evolucionar el sistema de transporte de la UE hacia un sistema moderno, eficiente y fácil de utilizar.
- Fomentar un **comportamiento más sostenible** promocionando activamente una mejor planificación de la movilidad, proporcionando la información necesaria sobre todos los modos de transporte, tanto de pasajeros como de mercancías, y sobre las posibilidades de su uso combinado y los correspondientes impactos medioambientales.
- **Reducir la congestión y las emisiones** en las **zonas urbanas** estableciendo una estrategia mixta que incluya ordenación del territorio, regímenes de tarificación, servicios de transporte público eficientes e infraestructuras para los modos no motorizados y vehículos no contaminantes.

3. Infraestructura moderna, tarificación inteligente y financiación

- Generar una **cohesión territorial y un crecimiento económico** sustentados en una red básica de transporte que garantice conexiones multimodales eficientes entre las capitales de la UE y otras ciudades importantes, puertos, aeropuertos y pasos fronterizos clave.
- Confeccionar un **marco de financiación coherente**, priorizando aquellos proyectos que satisfagan las políticas europeas, generen valor añadido, minimicen el impacto en el medio ambiente y que mejoren la seguridad física y la protección de los usuarios.
- Aplicar **políticas de precios** basadas en la política de “quien contamina, paga” (internalización de costes externos) y que fomenten la utilización de las modalidades de transporte más **sostenibles en términos económicos, sociales y medioambientales**.

4. Dimensión internacional

- Afianzar el papel de la **Comisión Europea** como **organismo de normalización** en el ámbito del transporte, al ser este un sector que no entiende de fronteras.





2.2. El Plan Director del Transporte Sostenible de Euskadi 2002-2012 como punto de partida

2.2.1. Contextualización

Tal y como se menciona anteriormente, **Euskadi no parte de cero** para lograr el objetivo de desarrollar una red de transporte sostenible, ya que tiene parte de recorrido realizado en el **Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2002-2012**.

Es por ello que el Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030 **da continuidad a este camino ya avanzado**.

El anterior Plan se definió para poder llevar a cabo una gestión integral del sistema de transporte de Euskadi, bajo una perspectiva de sostenibilidad e integración de los parámetros medioambientales.

Todo ello, buscaba ser alcanzado mediante la persecución del cumplimiento de unos objetivos a través del desarrollo de los siguientes ejes estratégicos.

Objetivos	Ejes estratégicos
1. Desvincular el desarrollo económico del incremento de demanda del Transporte	1.1 Impulsar una cultura de sostenibilidad de forma coordinada entre las administraciones, el sector del transporte y el productivo y los ciudadanos. 1.2 Adaptación del sector empresarial a la nueva era de las relaciones, teniendo en cuenta la mundialización y la intermodalidad. 1.3 Aplicar el criterio de "Transporte Preventivo", promoviendo la intermodalidad, para eliminar desplazamientos innecesarios.
2. Lograr una accesibilidad universal y sostenible	2.1 Gestionar de forma anticipada la demanda de movilidad. 2.2 Mejorar el asentamiento espacial y distribución equilibrada de las actividades residenciales y socioeconómicas en el territorio.
3. Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte	3.1 Potenciar el desarrollo de la intermodalidad tanto en el transporte de personas como de mercancías. 3.2 Transformar servicios de transporte concurrentes en complementarios. 3.3 Potenciar los modos de transporte de menor impacto ambiental, como son el marítimo y ferroviario.
4. Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa	4.1 Potenciar la plataforma logística Aquitania-Euskadi para la gestión, coordinación y planificación del Transporte. 4.2 Crear Centros Logísticos con capacidad para atender y gestionar el Transporte Integral.
5. Hacia un transporte sostenible	5.1 Concienciar a la sociedad de la necesidad de un Transporte Sostenible. 5.2 Mejorar y promover una mayor utilización del transporte público. 5.3 Fomentar la utilización más racional del vehículo privado. 5.4 Discriminación positiva a favor del transporte colectivo. 5.5 Impulso de una política tarifaria.



2.2.2. Grado de desarrollo del PDTS 2002 – 2012

Con carácter previo a la definición del PDTS 2030, se consideró necesario realizar una valoración del grado de desarrollo del Plan anterior. No parece dudoso que la relación entre economía y transporte obliga ahora a establecer escenarios diferentes de actuación en función de las variaciones de la primera, monitorizando adecuadamente mediante indicadores transversales anuales la evolución de ambas en un proceso de planificación continuada. En este sentido el **plan realizado en 2001-2002, no considera las consecuencias de la crisis económica**, que sin duda han trastocado las líneas de actuación que se preveían en el anterior plan.

Del mismo modo, el carácter pionero del plan 2002-2012, **le priva de indicadores que permitieran una evaluación más directa del transporte**, ya que, por ejemplo, el observatorio de movilidad OTEUS se crea como consecuencia del Plan.



Análisis general

De forma general, del anterior Plan cabe señalar los siguientes aspectos:

- Se trata del primer documento del Gobierno Vasco que **trata de una forma integral el transporte no sectorial**, contemplando todos los modos de transporte.
- Aparece como referente la potenciación de modos sostenibles (transporte público, pie y bicicleta) y se plantea como objetivo un crecimiento racional de la movilidad.
- A partir del Plan se han desarrollado instrumentos de análisis de la situación de la movilidad en Euskadi. Como se apuntaba anteriormente, **en enero del 2004, se constituyó el Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS)**. También se realiza un informe anual sobre la situación del transporte en la Comunidad Autónoma vasca (Panorámica del Transporte en Euskadi).
- A la vez se definieron los instrumentos de gestión responsables de la movilidad de las personas y mercancías, entre ellos, la Autoridad del Transporte de Euskadi y también se planteó la instauración de las Autoridades Territoriales de Transporte.

El nuevo Plan ha de volver a insistir en el desarrollo de estos instrumentos que permiten aunar esfuerzos de las distintas administraciones con competencias en materia de movilidad.

- Por lo que se refiere al transporte de mercancías **el Plan planteó la colaboración entre regiones**, potenciando así el desarrollo económico y sostenible de las mismas. Así **se creó la Eurorregión Aquitania – Euskadi**.
- El nuevo plan ha de considerar, en base a la información disponible (observatorio de la movilidad, estudios sectoriales, etc.) y a la participación de los agentes implicados, indicadores que permitan su evaluación continuada.

Balance de los objetivos del Plan 2002-2012

Por lo que se refiere al cumplimiento de los objetivos planteados en el plan el resultado ha estado marcado, entre otros, por una crisis económica que ha tenido un gran impacto sobre el sector tanto en términos de oferta como de demanda:

Objetivo 1. Desvincular el desarrollo económico del incremento de demanda del Transporte

En primer lugar, ha de tenerse en cuenta que la elaboración del Plan 2002-2012 tiene lugar en un momento de crecimiento económico y donde no existía previsión alguna de que la situación cambiase.

Sin embargo, la crisis económica que se inició durante el periodo de vigencia de dicho Plan, hace necesario evaluar el grado de desarrollo de este objetivo **desde dos puntos de vista: periodo pre-crisis y periodo de crisis económica**.



- Periodo pre-crisis:

Durante el periodo previo a la existencia de la crisis, se puede indicar que el presente objetivo se cumplió en gran medida, al producirse un incremento de la movilidad tres veces inferior al incremento del PIB en el periodo 2003-2007 (+11,4 % movilidad vs 35,0% PIB)

- Periodo de crisis económica:

Si se realiza este mismo análisis sobre el periodo 2007-2011, se observa cómo la crisis ha tenido un gran impacto tanto en términos económicos como de movilidad, con un aumento del PIB del 3,2% y, únicamente, un 1,9% en demanda de movilidad. En todo caso, si se tiene en cuenta el conjunto del periodo 2003-2011, se puede concluir que el presente objetivo ha sido cumplido en gran medida dado que el crecimiento económico en términos de PIB ha sido en torno a 2,9 veces superior al aumento de la demanda de movilidad.

Por otro lado, y en relación al cumplimiento del presente objetivo, cabe destacar que se han dado grandes pasos en la línea marcada en el PPTS 2002-2012 entre los cuales destaca la creación de dos entidades de gran relevancia en el modelo de gobernanza y seguimiento tanto de la estrategia como del propio sector:

- La **creación de la Autoridad del Transporte de Euskadi (ATE)** en 2003 de cara a planificar, ordenar y coordinar el desarrollo de la Política Común del Transporte y la consecución de un Transporte Sostenible
- La **creación del Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS)** como órgano de diagnosis y simulación prospectiva de la evolución del Transporte en el marco intracomunitario y supracomunitario.

Adicionalmente, se han desarrollado diversos programas de apoyo y ayuda al sector transporte, entre los que destacan:

- Apoyo al abandono de la actividad en el sector del transporte público de mercancías y viajeros
- Apoyo a asociaciones profesionales y empresariales del sector del transporte por carretera
- Apoyo a la implantación de sistemas de nuevas tecnologías en el sector del transporte público de mercancías y viajeros por carretera
- Apoyo a la concentración empresarial de empresas de transporte
- Fomento del transporte combinado
- Apoyo a la internacionalización de empresas
- Apoyo a la implantación de sistemas de gestión de calidad y de gestión medioambiental en el sector del transporte público de mercancías y viajeros por carretera

24.759.422 €

ejecutados en el periodo 2002 - 2012

86 %

de las solicitudes han sido aceptadas
en el periodo 2002 - 2012

Asimismo, también se han llevado a cabo otras iniciativas como la creación del observatorio de costes del transporte de viajeros y mercancías, el desarrollo del simulador de carga y Manual de Recomendaciones de transporte de bobinas de acero, y el desarrollo de las acciones formativas programadas (exámenes de capacitación de transportistas, exámenes de consejeros de seguridad de mercancías peligrosas, jornadas de formación, becas, etc.).

Objetivo 2. Lograr una accesibilidad universal y sostenible

Con objeto de mejorar la distribución de las actividades residenciales y socioeconómicas en el territorio, se han desarrollado o están culminándose la **redacción de 15 planes territoriales parciales** de áreas funcionales. Todos estos planes **tienen un capítulo destinado a la movilidad**. Desarrollar y sistematizar estos contenidos es uno de los retos que debe considerar el nuevo plan. Sin embargo, al no coincidir las áreas estudiadas con unidades administrativas constituidas, habrá que vehicular fórmulas para la puesta en marcha de las propuestas de actuación que se derivan de esta planificación.

Cabe destacar que se han desarrollado de forma generalizada planes de movilidad en los municipios de Euskadi, siendo el reto actual fomentar la implantación de las actuaciones contempladas en dichos planes. En esta línea, también se han desarrollado el **Plan para la promoción de la accesibilidad en el transporte**, que tiene como objeto mejorar la accesibilidad de personas con movilidad reducida, y **códigos de buenas prácticas** como el código Goek y el Manual de Buenas Prácticas de Movilidad Sostenible (este último, desarrollado en colaboración con Eudel).



Adicionalmente, y con el objetivo de avanzar en una accesibilidad universal y sostenible, **se ha constituido el portal de información Moveuskadi** (2012) como herramienta integral del transporte público.



Para dar respuesta a la necesidad de avanzar en el desarrollo de las ITS, también se constituyó en 2005 la **Asociación Clúster del Transporte y la Logística de Euskadi**, basada en un modelo de colaboración público-privado.

Finalmente, ante la necesidad de dotar de una **regulación completa al transporte de viajeros por carretera** en un sector estratégico como es el transporte, se aprueba la Ley 4/2004 de Transporte de Viajeros por Carretera. Esta ley:

- Delimita las potestades administrativas de intervención en el transporte regulado por la ley, esto es, el servicio público de transporte y la ordenación administrativa de las actividades de transporte.
- Establece un marco normativo armónico con el existente en el Estado y el emanado de la Unión Europea, evitando innovaciones superfluas que pudieran confundir y con ello perjudicar la actuación de los distintos agentes públicos y privados.
- Efectúa una regulación exhaustiva de lo esencial de la materia, dejando al desarrollo reglamentario los aspectos instrumentales, secundarios o periféricos. Es decir, se trata de un marco general que se complementa con diversos decretos de materias más concretas como puede ser el Decreto 51/2012 de 3 de abril cuyo foco está en la adaptación del marco a las nuevas realidades y retos que plantea el transporte público de viajeros por carretera en Euskadi.

Objetivo 3. Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de Transporte

Durante el periodo de vigencia del Plan 2002-2012 pueden observarse dos tendencias, con una clara incidencia de la crisis económica:

- Periodo pre-crisis:

Pese al objetivo fijado en el Plan 2002-2012, entre los años 2003 y 2007 se produjo un aumento del 4% de la participación del vehículo privado sobre el total de modos de transporte de Euskadi, pasando de representar en 2003 un 34,6% a un 38,6% en 2007. Este aumento del uso del vehículo privado, tuvo durante este periodo un impacto directo en la modalidad a pie, reduciéndose su representatividad en un 4,4% en dicho periodo.

Esto, muy probablemente ha estado relacionado tanto con el incremento del poder adquisitivo de la población como con el aumento de la actividad empresarial.

- Periodo de crisis económica:

Si se realiza este mismo análisis para el periodo posterior a la irrupción de la crisis, se puede observar un descenso en la representatividad del vehículo privado del 38,6% en 2007 hasta el 35,7% en 2011, un valor muy cercano al 34,6% de 2003. En consecuencia, la modalidad a pie presenta un aumento del 3,4% entre los años 2007 y 2011. Por todo ello, se puede concluir que este objetivo presenta todavía un camino por recorrer, debiendo potenciar la búsqueda del equilibrio entre los diferentes modos de transporte.



Al objeto de impulsar proyectos y actuaciones que permitan a Euskadi avanzar hacia un nuevo equilibrio modal más sostenible, en el periodo de vigencia del plan se han llevado a cabo diversas iniciativas como la creación de aparcamientos disuasorios de Metro Bilbao (Boluetza, Leioa, Ansio, etc) y de Aparkabisa para el aparcamiento de mercancías peligrosas, así como áreas básicas de transporte de mercancías en convenio con los Ayuntamientos.

Otro evento destacable para la consecución del objetivo es la puesta en marcha desde Gobierno Vasco de la **red de tranvías de Bilbao (2002) y Vitoria (2008)**, así como la **puesta en marcha del ente público de derecho privado Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea** (Ley 6/2004), cuyo objeto es la construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias, ajustando su actividad al derecho privado, si bien con excepciones, como la contratación, el régimen de responsabilidad, el régimen tributario y determinadas áreas de actividad que suponen el ejercicio de prerrogativas administrativas, en las cuales se somete a derecho público. Tras la creación del ETS, se desarrolló también el **Plan Estratégico Euskotren XXI**, que contemplaba la estrategia del operador vasco y el gestor de infraestructura ETS para el siguiente quinquenio y que estaba **dotado con una inversión de 1.212,4 millones de euros para el periodo 2007-2012**.

1.212,4 Millones €
para el periodo 2007 – 2012
(Plan Estratégico Euskotren XXI)

Adicionalmente, de cara a avanzar en la intermodalidad, por un lado, cabría destacar la realización de diversos análisis de la potencial demanda interna del Tren de Alta Velocidad, lo cual dio pie al inicio del proyecto de la nueva red ferroviaria (YVasca); mientras que, por otro lado, también ha sido de gran relevancia el proceso de tramitación del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística de la CAPV ya que ha permitido identificar oportunidades del transporte intermodal de mercancías y pasajeros en Euskadi en los ámbitos extraterritorial, regional y local.

Objetivo 4. Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa

Las **mejoras portuarias** potencian la posición estratégica de Euskadi en lo que se refiere al transporte de mercancías. Por lo que se refiere a la movilidad de personas y transporte de mercancías, la **futura Y vasca** permitirá potenciar las conexiones ferroviarias de Euskadi con el resto de Europa y también transforma las distancias, reduciéndolas drásticamente.

La configuración de un área metropolitana vasca global que perfila esa mejora de conectividad, en tiempo y comodidad, establece oportunidades de potenciación de **Euskadi como referente internacional y rótula europea de distribución de mercancías y personas en el eje atlántico**.

En aras de tangibilizar estas oportunidades y posicionarse en el contexto europeo, se han llevado a cabo distintas acciones en colaboración con diversas entidades y agentes europeos:

- Promoción de la Plataforma Logística Aquitania-Euskadi a través de la Agrupación Europea de Interés Económico creada para su gestión.
- Impulso de políticas conjuntas de transporte con otras regiones europeas a través de la participación en la Comisión Arco Atlántico y en la Conferencia de Regiones Periférico-Marítimas (CRPM), así como el liderazgo, impulso y coordinación del Grupo de Transportes del Arco Atlántico.
- Impulso al desarrollo de proyectos de ERTICO, organización europea para la promoción de los sistemas inteligentes de transporte.

Adicionalmente, se ha colaborado con el sector en el diagnóstico de oportunidades de implantación de líneas de Short Sea Shipping desde los puertos vascos, así como en la identificación de potenciales fuentes de financiación europeas. Asimismo, también se han desarrollado acciones de apoyo a los centros logísticos de la CAPV mediante la promoción de la red de plataformas logísticas de Euskadi.

Objetivo 5. Hacia un Transporte Sostenible

Debido al alto nivel de autocontención, y a que el 63% de los desplazamientos se producen dentro de las áreas metropolitanas, la gran mayoría de medidas han estado focalizadas en la implantación de medidas que fomentan un transporte más sostenible en dichas áreas.

En este sentido, el **reto** sigue estando en desarrollar medidas que **fomenten un transporte más sostenible** en el conjunto del territorio. Un ejemplo de ello es la utilización del vehículo privado, donde el 86% de los desplazamientos realizados mediante este modo tienen origen o destino fuera de las capitales territoriales.

Una de las principales iniciativas llevadas a cabo en el periodo de vigencia del plan ha sido la reducción de tarjetas en soporte de papel, implantando en su lugar las tarjetas sin contacto Barik, Mugi y Bat y realizando además estudios previos sobre los requerimientos e idoneidad de la puesta en marcha de un modelo de interoperabilidad en Euskadi.



2.3. El transporte como elemento transversal: principales políticas a considerar

El presente Plan forma parte de los compromisos del Gobierno Vasco para la XI Legislatura y recogidos en su **Programa de Gobierno – Euskadi 2020**, incorpora sus iniciativas, y contribuirá a la consecución de los objetivos en él establecidos, en especial, el relativo a la **reducción en un 20% de las emisiones de gas efecto invernadero**.

Tal y como se menciona anteriormente, y dado el carácter transversal del transporte, a la hora de aplicarse el presente Plan deben de tenerse en cuenta tanto los **15 planes estratégicos como los 54 Planes departamentales complementarios** en los que el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras, y en concreto la Viceconsejería de Infraestructuras y Transportes, ha tomado parte. Entre ellas **destacan por sus sinergias tanto a nivel estratégico como de sus planes de acción**:

2.3.1. Estrategia Energética de Euskadi 2030

En la Estrategia Energética de Euskadi 2030, se establecen los objetivos y las líneas estratégicas de actuación del Gobierno Vasco en materia de política energética para el periodo 2016 – 2030.

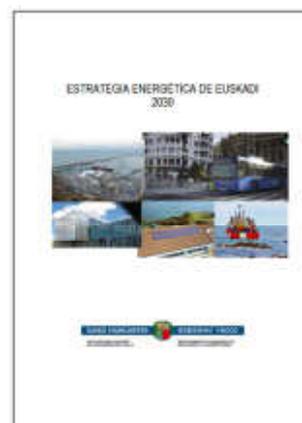
Esta estrategia tiene como objetivo a largo plazo, que el modelo socioeconómico vasco evolucione progresivamente hacia un nuevo modelo de menor consumo energético, estando este consumo orientado a la incorporación progresiva de las energías renovables y con la energía eléctrica como principal objetivo.

Para ello marca ocho líneas de actuación:

- Mejorar la **competitividad y la sostenibilidad energética** en la industria vasca.
- **Disminuir la dependencia del petróleo** en el sector transporte.
- Reducir el consumo de energía e incrementar el **uso de las renovables** en los edificios y el hogar.
- Promover una administración pública vasca más **eficiente energéticamente**.
- Fomentar la **eficiencia** y el **aprovechamiento energético** de los residuos en el sector primario.
- Impulsar la producción de **energía eléctrica renovable**.
- Supervisar **infraestructuras** y mercados de **suministro energético**.
- Orientar el **desarrollo tecnológico** energético.

Tal y como se puede apreciar, la segunda línea de actuación está estrechamente vinculada al sector transporte; un sector de gran importancia en la Estrategia Energética debido a los siguientes factores:

- En Euskadi, en 2014, el **37,4% del total de la energía fue consumida por el sector transporte**, siendo así uno de los mayores consumidores de energía.
- El sector transporte **consume mayoritariamente energía derivada del petróleo** (gasóleos, gasolinas y kerosenos representan el 95'7% del total en 2014). Lo cual supone algo más del 80% del consumo de petróleo en Euskadi.
- El parque automovilístico hoy en día es el principal causante del problema de calidad del aire debido a las emisiones de óxidos de nitrógeno derivados tanto del incremento del parque como de los kilómetros recorridos por los vehículos.
- La media de los desplazamientos diarios realizados por persona en Euskadi ha aumentado desde 3,05 en 2011 hasta 3,33 en 2016, según la encuesta que periódicamente realiza el observatorio del transporte en Euskadi OTEUS.
- Actualmente se constata una **tendencia del sector hacia la**



eficiencia y hacia menores emisiones en vehículos, siendo el principal impulsor los reglamentos (UE) de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, que establecen límites para los próximos años que están obligando a los fabricantes a realizar importantes esfuerzos.

- Como respuesta a las distintas incertidumbres relacionadas con el suministro futuro de derivados del petróleo - inestabilidad y riesgo de altos precios, la seguridad de abastecimiento, la capacidad de que la oferta pueda satisfacer la demanda y su efecto en el calentamiento global- desde las administraciones se están potenciando **políticas de fomento del uso de combustibles alternativos al petróleo**.
- Tras la aprobación en 2010 de la **estrategia de impulso del vehículo eléctrico en Euskadi** por parte del Gobierno Vasco como medio de mejora de la eficiencia energética en el transporte y elemento impulsor de nuevas oportunidades de negocio en el tejido industrial vasco, se puede apreciar que el sector transporte tiende hacia el desarrollo de infraestructuras que faciliten la utilización de este tipo de vehículos.
- En Euskadi, se cuenta con la **oportunidad de desarrollar el uso de gas natural**, una de las alternativas más atractivas para reducir el dominio del petróleo en el sector transporte, **en el transporte marítimo** especialmente a través del Puerto de Bilbao, donde existen infraestructuras para el suministro de este combustible cuyo uso está fomentando Europa a través de la Directiva relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.
- Fruto del programa para el transporte sostenible del EVE (Ente Vasco de la Energía), en Euskadi se han aprobado ayudas e iniciativas destinadas a la adquisición de vehículos, promoción de bicicletas, la gestión de flotas de transporte, planes de movilidad, proyectos piloto e infraestructuras de recarga.

Sobre esta situación, se fijan una serie de objetivos y metas (detalladas a continuación):

<i>Indicadores</i>	2015	2025	2030
Reducción consumo energético transporte por carretera (tep/a)	-	203.000	367.000
Porcentaje de ahorro energético en transporte por carretera (%)	-	11%	19%
Cuota de energías alternativas en transporte por carretera (%)	4%	10%	25%
Reducción derivados petróleo transporte por carretera s/ 2015 (%)	-	10%	30%

Además se definen tres iniciativas para alcanzar la disminución de la dependencia energética del petróleo en el sector transporte:

Iniciativa L.2.1. Fomentar la *movilidad sostenible* y la utilización de *modos de transporte más eficientes*:

- Fomento de la movilidad urbana sostenible.
- Promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.
- Fomento del transporte sostenible a centros de actividad.

Iniciativa L.2.2. Promover el uso de *vehículos eficientes* y la utilización eficiente de los mismos:

- Promoción de auditorías y sistemas inteligentes para gestión de flotas de transporte.
- Promoción de vehículos de menor consumo.
- Promoción de la conducción eficiente de vehículos.

Iniciativa L.2.3. Impulsar el uso de *combustibles y tecnologías alternativas*:

- Impulso a la transición hacia combustibles y tecnologías alternativos en flotas públicas y privadas.
- Fomento de la movilidad eléctrica.
- Impulso a la introducción del gas natural en el transporte.
- Impulso de otros combustibles alternativos.



Estrategia Vasca de Cambio Climático 2050

La Estrategia Vasca de Cambio Climático nace como compromiso enmarcado en uno de los objetivos del IV Programa Marco Ambiental 2020 de Euskadi.

Esta Estrategia establece la hoja de ruta de actuación a fin de reducir las emisiones de GEI y de reforzar la capacidad de adaptación de Euskadi al cambio climático, por medio de la innovación y el desarrollo que apoyen una economía competitiva.

Para ello la Estrategia Vasca de Cambio Climático identifica 14 sectores de actuación, siendo uno ellos el sector transporte, sector prioritario en materia de reducción de emisiones de GEI y de necesidad de adaptación al cambio climático.

Dando continuidad al Plan Vasco de Lucha contra el Cambio Climático 2008 – 2012 y basándose en los objetivos y hojas de ruta europeas, y los establecidos por el IV Programa Marco Ambiental 2020, la Estrategia Vasca de Cambio Climático 2050 fijan los siguientes objetivos:

- Integrar la mitigación y **adaptación al cambio climático** en la planificación pública, incorporando las políticas medioambientales dentro de las políticas territoriales y urbanísticas.
- Impulsar la acción ejemplarizante y coordinada de la Administración para lograr la transformación hacia una **sociedad baja en carbono** y adaptada.
- Favorecer la corresponsabilidad de todos los agentes de la sociedad vasca en las acciones de mitigación y de adaptación, apostando por la **formación** desde el sistema educativo y realizando acciones de **comunicación, información y sensibilización**.
- Apoyar la **innovación** y el desarrollo tecnológico, que permitan la reducción de emisiones de GEI en todos los sectores y reducir la vulnerabilidad del territorio al cambio climático.

En esta línea, se establecen diez metas en cambio climático, destacando la segunda por su directa vinculación con el sector transporte.



Metas en cambio climático
M1. Apostar por un modelo energético bajo en carbono
M2. Caminar hacia un transporte sin emisiones
M3. Incrementar la eficiencia y la resiliencia del territorio
M4. Aumentar la resiliencia del medio natural
M5. Aumentar la resiliencia del sector primario y reducir sus emisiones
M6. Reducir la generación de residuos urbanos y lograr el vertido cero sin tratamiento
M7. Anticiparnos a los riesgos
M8. Impulsar la innovación, mejora y transferencia de conocimiento
M9. Administración Pública vasca responsable, ejemplar y referente en cambio climático



2.3.2. Plan de Ciencia, Tecnología e Innovación Euskadi 2020

El PCTI Euskadi 2020 marca la estrategia para los próximos años en materia de ciencia, tecnología e innovación, los cuales juegan un papel importante en el bienestar de la sociedad y en el crecimiento económico.

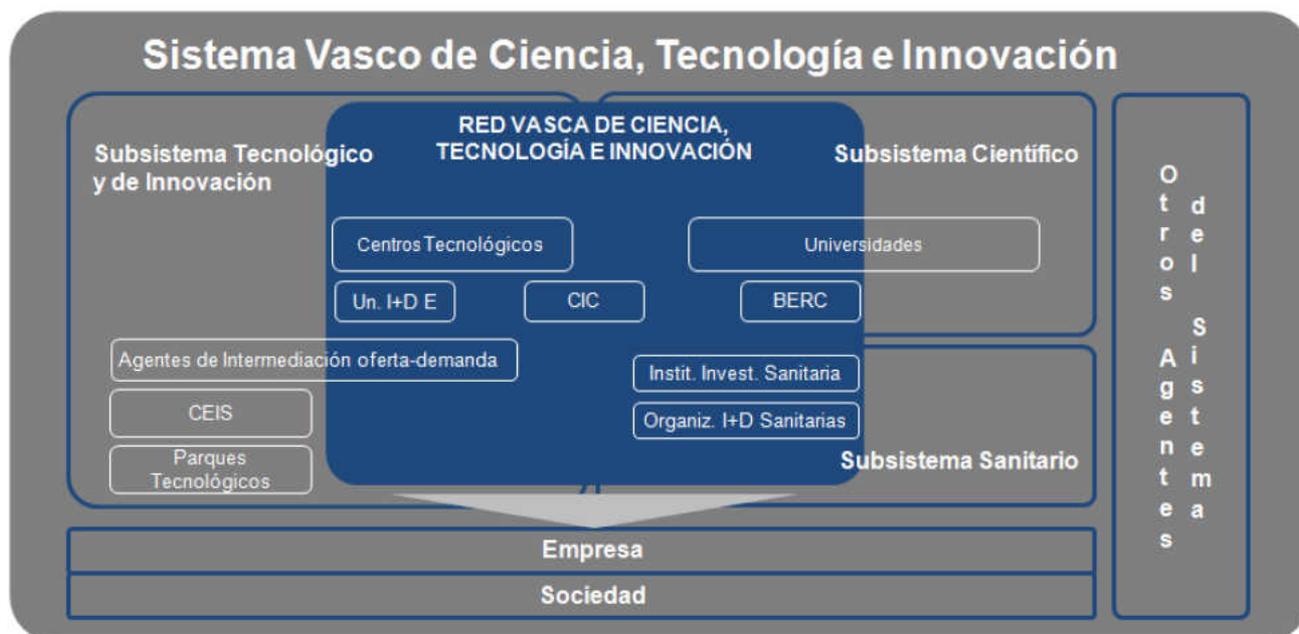
Para ello el Plan identifica unas prioridades estratégicas, siendo las que afectan al sector transporte:

- **Fabricación avanzada en el sector de la automoción, aeronáutica, ferrocarril y naval:** Investigación orientada a la incorporación de inteligencia en sistemas de producción, aprovechamiento de tecnologías emergentes, integración de materiales avanzados o procesos mejorados en materia de eficiencia y sostenibilidad de los recursos empleados.
- **Investigación y desarrollo tecnológico e industrial** en las áreas marcadas por la Estrategia EnergiBasque así como en las diferentes fuentes de energía como el petróleo, energías alternativas, electrificación del transporte, etc.



Para alcanzar dichas prioridades, el Plan plantea una política de investigación e innovación basada en la especialización inteligente y la mejora de la eficiencia del Sistema de Ciencia, Tecnología e Innovación a través de las siguientes líneas estratégicas:

- I. Impulsar la estrategia de especialización inteligente, mediante la ciencia, la tecnología y la innovación para dar respuesta a los retos sociales de Euskadi.
- II. Fortalecer el liderazgo industrial mediante la colaboración público-privada.
- III. Elevar la excelencia del Sistema de Ciencia, Tecnología e Innovación.
- IV. Garantizar el desarrollo del capital humano en ciencia, tecnología e innovación.



2.3.3. Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015 - 2020

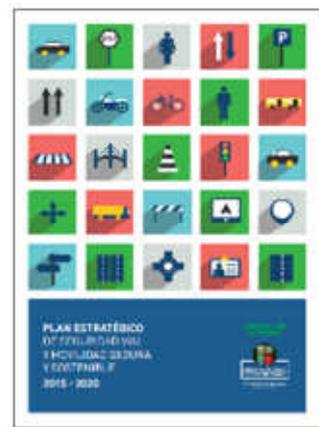
El Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible marca la estrategia para la **reducción del número y la gravedad de los accidentes de tráfico** en Euskadi, a través de la gestión del tráfico y la seguridad vial.

Para avanzar en este propósito el Plan articula 5 objetivos generales, vinculados con una serie de metas estratégicas cuantificables:

- I. Proteger los colectivos vulnerables.
- II. Mejorar la gestión del tráfico en las vías principales.
- III. Mejorar la seguridad vial en carreteras secundarias.
- IV. Corregir comportamientos inadecuados.
- V. Favorecer la movilidad segura y sostenible en entornos urbanos.

Para dar respuesta a estos objetivos se establecen las siguientes estrategias:

- **Educación Vial:** Trabajar desde la sensibilización y la formación en el logro de mayores niveles de seguridad vial y en una mayor concienciación de la ciudadanía.
- **Investigación del tráfico y seguridad vial:** Desarrollar proyectos de investigación que contribuyan a la mejora de la situación de la seguridad vial y la movilidad, teniendo en cuenta las principales tendencias, así como la información y los datos generados del sistema de recogida.
- **Gestión del tráfico:** Supervisar el estado del tráfico interurbano, adoptando medidas en cada momento para prevenir la congestión y garantizar la movilidad y seguridad, así como la detección y pronta respuesta a los incidentes de tráfico coordinando los recursos dispuestos para ello.
- **Vigilancia y control:** Reeducar comportamientos inadecuados en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, mediante la gestión eficiente de los recursos públicos.
- **Modelo de gestión avanzado:** Impulsar la coordinación con otras Administraciones e Instituciones Públicas y Privadas en materia de tráfico y carreteras.

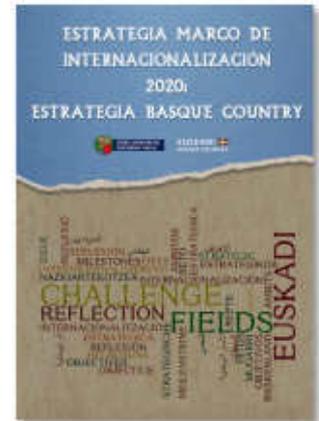


2.3.4. Estrategia Marco de Internacionalización 2020: Estrategia Basque Country

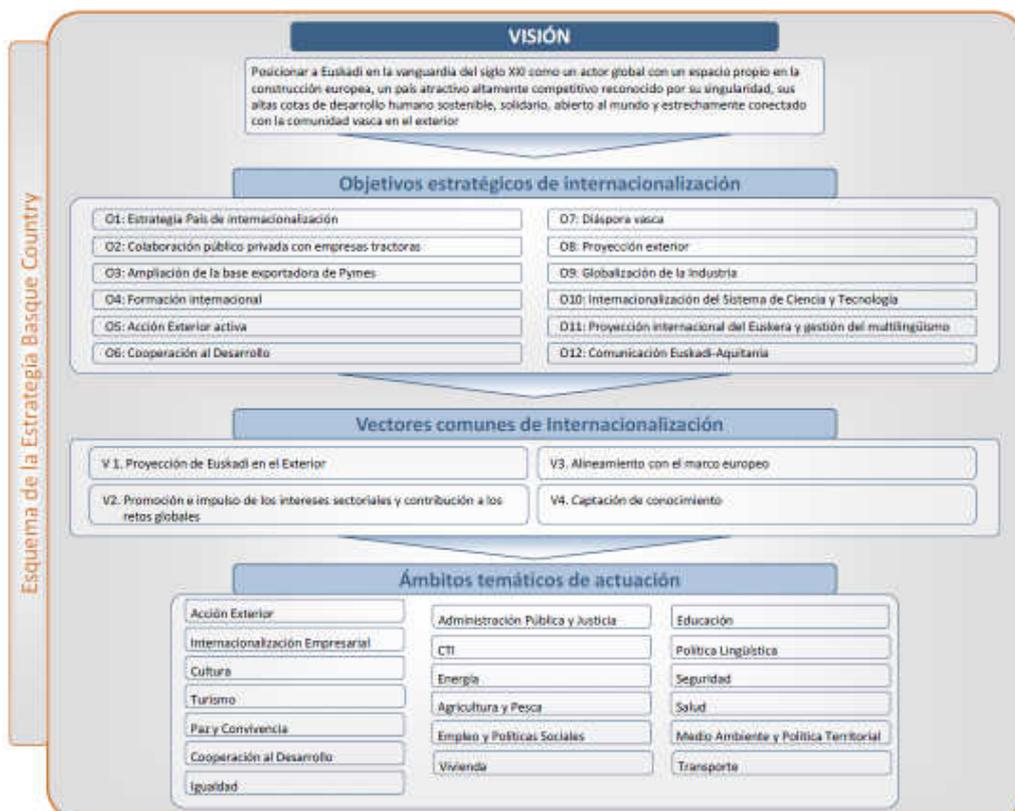
El actual escenario internacional viene marcado por una creciente globalización que acentúa las interdependencias entre los países, y obliga a un ejercicio de búsqueda continua de esquemas de cooperación para garantizar la gobernanza global.

En este contexto, la Estrategia Basque Country trata de dar respuesta a las necesidades de **internacionalización de Euskadi** y al objetivo de lograr una sociedad global y abierta.

Para ello esta Estrategia marca cuatro vectores comunes de internacionalización que implican la participación de los diferentes ámbitos de actuación que componen la actividad de Gobierno.



- I. **Proyección de Euskadi en el Exterior** a través del desarrollo de la marca Basque Country basada en las singularidades del territorio de tal forma que impacte en la capacidad para atraer inversiones, profesionales altamente cualificados o turistas, así como en la capacidad de ejercer influencia política y económica a nivel mundial.
- II. **Promoción e impulso de los intereses sectoriales en el exterior y contribución a los retos globales** detectando las oportunidades e identificando los mecanismos que apoyen el proceso de internacionalización de los agentes vascos, siendo un aspecto clave para el retorno del crecimiento y la recuperación del empleo en Euskadi.
- III. **Alineamiento con el marco europeo**, fomentando la participación de los agentes vascos en los programas y proyectos que se promueven desde la Unión Europea, optimizando así la integración de Euskadi en el espacio común europeo y posibilitando el retorno de los recursos comunitarios al País.
- IV. **Captación de conocimiento**, y aprendizaje continuo del exterior con el objetivo de conocer las mejores prácticas para resolver los retos a los que se enfrenta la sociedad vasca.





Teniendo en cuenta estos vectores, en lo que respecta al ámbito del transporte, la estrategia internacional es:

- **Acompañar a las empresas vascas** del sector en los proyectos internacionales en los que participen.
- Utilizar la existencia en Euskadi de una relevante **masa crítica de conocimiento** y empresas con capacidad para abarcar toda la cadena de valor de un proyecto ferroviario, desde la planificación hasta la explotación, a la hora de posicionar a Euskadi en el exterior y promover los intereses del sector a nivel internacional.
- Mantener el interés por la participación en redes y proyectos sectoriales donde la **cooperación transfronteriza** suponga un campo de acción relevante.

2.3.5. Políticas de Salud para Euskadi 2013- 2020

El Plan de Salud de Euskadi 2013-2020 pretende ahondar durante los próximos años en el mantenimiento y la mejora de la salud de la ciudadanía vasca.

Para ello, una de las premisas que marca es la incorporación de la salud y la equidad en salud en todas las políticas públicas y fortalecer así un sistema sanitario vasco equitativo y de calidad.

De esta manera trata de intervenir sobre la población para disminuir la morbimortalidad y la dependencia de las enfermedades con mayor impacto en la población, promover el envejecimiento saludable y mejorar las condiciones y oportunidades de salud en la infancia y juventud.

El Plan de Salud establece los pasos para una colaboración intersectorial, el trabajo en lo local y en lo comunitario para lograr entornos y estilos de vida saludables.

Entre los objetivos que establece el Plan de Salud se distinguen cuatro aspectos a tener en cuenta para el sector transporte:

- *Inclusión de la salud en todas las políticas:*

Hacer que la salud y la equidad en salud sean asumidas como metas del conjunto del gobierno y de todas las políticas públicas.

- *Identificación de los determinantes estructurales e intermedios:*

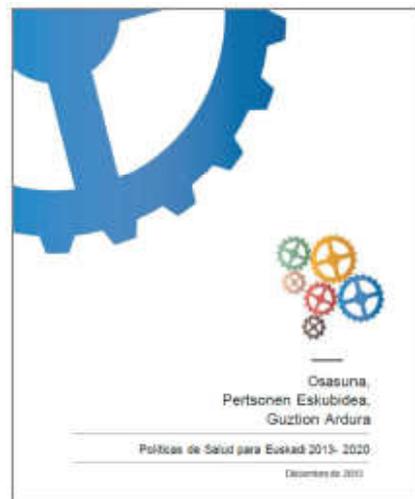
Planificación de la movilidad urbana y el transporte público, facilitando alternativas saludables como desplazamientos a pie y en bicicleta.

- *Promover un envejecimiento activo:*

Una **ciudad amigable con las personas mayores** con un entorno urbano integrador y accesible que fomente el envejecimiento activo y la autonomía de las personas mayores.

- *Aplicación de nuevas tecnologías:*

Adaptar las nuevas tecnologías en base a la evidencia de su utilidad y eficiencia en personas mayores, alineándose con la Estrategia de Innovación Pública del Gobierno Vasco.



2.3.6. Programa Marco por el Empleo y la Reactivación Económica 2017 - 2020

Dada la relevancia del sector transportes en términos de empleo, se considera oportuno contemplar de cara a la elaboración del presente Plan, el Programa Marco por el empleo y la Reactivación Económica 2017-2020.

Dicho Programa Marco tiene un carácter aglutinador y se constituye como una estrategia de País que da respuesta al compromiso de Gobierno de reactivar la economía y el empleo.



El programa plantea un enfoque basado en **dos ejes de actuación**: por un lado, la recuperación del crecimiento y el empleo a través del Plan Estratégico de Empleo, y por otro, la reactivación de la economía a través de la llamada Estrategia 4i (Inversión, Innovación, Internacionalización e Industrialización).

Teniendo en cuenta las cuatro dimensiones de la Estrategia 4i, entre las medidas propuestas por el Programa, las que afectan al sector transportes de Euskadi son:

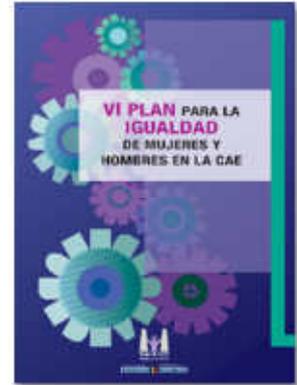
- La dinamización de la **inversión pública para el impulso y desarrollo de infraestructuras** necesarias para el crecimiento económico, la mejora de la calidad de vida y la vertebración territorial, así como la mejora de la competitividad del territorio y de los agentes que operan en el mismo.
Si bien todos los proyectos son importantes en su triple dimensión de desarrollo sostenible (social, económico y medioambiental), se contempla un esfuerzo de inversión en infraestructuras ferroviarias, destacando el Tren de Alta Velocidad por su dimensión presupuestaria e impacto económico y en el posicionamiento geoestratégico de Euskadi en Europa.
- El **apoyo a la I+D+i** necesarias para configurar un **tejido empresarial innovador** capaz de competir internacionalmente y garantizar un **empleo de calidad** en Euskadi.
- La **proyección internacional de Euskadi** y sus empresas en el mundo, apoyando en esa vocación y actividad de **internacionalización** tanto a las empresas tractoras como a nuestro tejido de PYMES. Avanzando así en la visión de la Estrategia Basque Country de posicionar a Euskadi en la vanguardia del siglo XXI como un actor global.
- La apuesta por liderar en Euskadi **un nuevo estadio de competitividad industrial** – la “manufactura avanzada” - , apostando por la transformación de la actividad actual en nuevas industrias tecnológicamente avanzadas, en el tiempo que constituya una base fundamental de la estructura económica de Euskadi.

2.3.7. VI Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres en la CAE

La elaboración del VI Plan para la Igualdad responde a un mandato de carácter legal establecido por la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres con el fin de avanzar en la consecución de la igualdad real y efectiva de mujeres y hombres en todos los ámbitos de la vida política, económica, cultural y social.

El Plan de Igualdad se divide en dos grandes apartados:

- **13 medidas para mejorar la gobernanza a favor de la igualdad** que recogen y amplían los mandatos que la Ley 4/2005 para la Igualdad de Mujeres y Hombres establece para integrar el principio de igualdad en la propia organización y en el funcionamiento de los poderes públicos vascos.
- **3 ejes de intervención en materia de igualdad** que orientan la intervención pública en materia de igualdad



EJE I. CAMBIO DE VALORES Y EMPODERAMIENTO DE LAS MUJERES	Programa 1: Cambio de valores. Programa 2: Apoyo al empoderamiento personal. Programa 3: Apoyo al empoderamiento colectivo. Programa 4: Apoyo al empoderamiento social y político.
EJE II. ORGANIZACIÓN SOCIAL CORRESPONSABLE	Programa 5: Corresponsabilidad y nuevos usos del tiempo. Programa 6: Conciliación corresponsable.
EJE III. ERRADICACIÓN DE LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES	Programa 7: Sensibilización y prevención. Programa 8: Detección y atención.

En lo que respecta al **sector transporte**, este Plan de Igualdad marca la siguiente estrategia:

- Realizar un análisis en el ámbito sectorial del transporte y movilidad, de tal forma que permita establecer **medidas correctoras** en caso de que se observe un impacto negativo sobre la igualdad.
- **Incrementar** el número de mujeres que consideran satisfechas sus necesidades de cobertura de equipamientos y de transporte público, atendiendo a la diversidad de grupos y necesidades.
- **Modificar** la planificación urbanística y el diseño de vivienda, espacios públicos y transporte para facilitar la conciliación correspondiente.

Finalmente, cabe destacar que está previsto que dicho Plan sea actualizado para su vigencia en el periodo 2018-2021, debiéndose contemplar el alineamiento del PDS 2030 con dicho plan una vez este entre en vigor.



2.4. Mejores prácticas del sector

Para **cumplir con la política** de transportes de la **Comisión Europea**, son **muchos** los **países** miembro que **han elaborado planes** específicos en materia de movilidad y transporte basados en los objetivos y políticas europeas.

Tras analizar entre las mejores prácticas del sector aquellos **países** que la estrategia del Gobierno Vasco identifica como referentes con los que **compararse y aprender**, en el presente documento se muestran una serie de reflexiones que **se han tenido en cuenta a la hora de elaborar el nuevo PDTs**. Entre estos países, destacan por su política en materia de Transporte (definida mediante un plan específico) Francia, Reino Unido, Escocia, Noruega y Finlandia.

En términos generales, cabe destacar que entre los **objetivos** que se marcan en las políticas de transporte de estos cinco países, la **sostenibilidad**, y la **eficiencia** y la **competitividad** son aspectos comunes entre todas ellas. Así mismo, también es digno de mencionar como tendencia general la persecución de un sistema de transporte **seguro, accesible** y que contribuya al **crecimiento económico**.

Pese a que en gran medida todos los países referentes siguen estrategias similares y basadas en las políticas europeas, existen otra serie de objetivos más ligados a la coyuntura y necesidades de cada país, como por ejemplo: Francia y Finlandia persiguen una mejor **gestión y financiación** del sistema, Escocia persigue la **integración tarifaria** y una mayor intermodalidad, etc.

Para lograr estos objetivos, los planes de transportes que han definido estos países plantean una serie de ejes y líneas estratégicas, muchas de las cuáles son coincidentes entre todos ellos. Así por ejemplo, aspectos como la **sostenibilidad**, la **seguridad**, la **gestión y la financiación**, la **tecnología** y la **capacidad** del modelo de transportes están presentes en las políticas de estos cinco países.

Por otro lado estrategias como la **intermodalidad** o la **eficiencia** y la **competitividad** son líneas específicas a seguir por países como Francia, Reino Unido o Noruega.

	Francia		Reino Unido		Escocia		Noruega		Finlandia	
	Objetivos	Líneas de actuación	Objetivos	Líneas de actuación	Objetivos	Líneas de actuación	Objetivos	Líneas de actuación	Objetivos	Líneas de actuación
Sostenibilidad	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Eficiencia y Competitividad	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	
Seguridad				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gestión y Financiación	✓	✓		✓				✓	✓	✓
Capacidad		✓		✓		✓				✓
Crecimiento Económico				✓	✓		✓		✓	
Intermodalidad			✓	✓	✓	✓		✓		
Tecnología				✓		✓		✓		✓
Accesibilidad			✓		✓	✓	✓	✓		
Integración Tarifaria					✓	✓		✓		

3. Plan de Transporte Sostenible de Euskadi 2030

3.1. Marco estratégico

El Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030, impulsado desde el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras y en coordinación con el resto de Departamentos del Gobierno Vasco, está basado en el compromiso del Gobierno Vasco de avanzar en el camino de la sostenibilidad económica, social y medioambiental.

En este marco, se plantea la siguiente misión, visión y objetivos:

3.1.1. Misión

“Un modelo de transporte sostenible e integrado como instrumento de cohesión social y de desarrollo socio-económico de Euskadi”.

3.1.2. Visión

“Un transporte sostenible en términos sociales, económicos y medioambientales, de calidad, que contribuye al desarrollo socio-económico, y que da respuesta a las necesidades de movilidad de las personas y bienes al mismo tiempo que fomenta la integración de Euskadi en Europa”.

3.1.3. Objetivos

Objetivo 1

Fomentar un desarrollo económico, sostenible, inteligente y responsable

El transporte es un sector básico para el desarrollo social y la economía, ya que el transporte sustenta las actividades mercantiles y da respuesta a las demandas de movilidad de la sociedad.

En este sentido, la red de transporte de Euskadi tiene que servir como palanca de impulso de la competitividad del tejido socioeconómico vasco, convirtiéndola en una red innovadora y referente.

Siguiendo las directrices de la política europea este objetivo trata, además de fomentar el crecimiento económico, de minimizar los efectos adversos del transporte desvinculando el desarrollo económico del incremento de la demanda del transporte.

Para ello, es necesario desarrollar una red de transporte sostenible bien planificada y ordenada, y que cuente con la colaboración y coordinación de las administraciones, empresas y de la sociedad vasca en general.

Objetivo 2

Promover una accesibilidad universal, en correspondencia con una planificación territorial adecuada

La accesibilidad es un aspecto que, durante los próximos años, irá adquiriendo cada vez más protagonismo. Esta tendencia estará marcada, en cuanto a la movilidad se refiere, principalmente por el envejecimiento poblacional.

Por todo ello, disponer de un sistema de transporte accesible, junto a una planificación territorial adecuada, es un objetivo fundamental.

Se deberán satisfacer las necesidades de movilidad tanto de las personas como de las mercancías pero sin llegar a comprometer la capacidad de futuras generaciones.

Objetivo 3

Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte

Este objetivo trata de establecer un nuevo equilibrio más sostenible en el uso de los diferentes modos de transporte de Euskadi.

Para ello, se impulsará la intermodalidad tanto para el transporte de personas como de mercancías y se fomentarán aquellos modos de transporte más sostenibles en términos económicos, sociales y medioambientales.

Se hace hincapié en impulsar e incentivar los modos de transporte más sostenibles, como son el marítimo y el ferroviario, reduciendo así las emisiones y colaborando en el cumplimiento de los objetivos y obligaciones medioambientales de Euskadi.

En concreto, la red ferroviaria de Euskadi, pese a tener una densidad importante, ésta responde a trazados y funcionalidades diseñados en el siglo XIX y, por tanto, requiere de una modernización para lograr un mayor uso del ferrocarril como medio de transporte.

Objetivo 4

Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa

Euskadi se conforma como el eslabón clave del corredor atlántico europeo; un corredor con más de 2.000 km, 80 millones de habitantes y que representa más del 30% del PIB de la zona euro.

Esta posición geográfica estratégica en Europa debe ponerse en valor no solo como gestor de los flujos en tránsito, sino también como gestor de nodo logístico intermodal de las comunicaciones continentales.

Para explotar esta ventaja, es necesario disponer de una infraestructura logística de calidad, competitiva e intermodal, en la que colaboren las instituciones públicas y privadas.

Objetivo 5

Fomentar un uso eficiente y responsable del transporte

Cada vez se hace más necesario disponer de un sistema de transporte eficiente, integrado y coordinado y concienciando a la sociedad de su uso responsable.

En este sentido, cada vez son más los países que, siguiendo las directrices europeas, se replantean el modelo de financiación del transporte público, y que gestionan sus servicios e infraestructuras desde la eficiencia y sostenibilidad a largo plazo.

Objetivo 6

Desarrollar un sistema de transporte público integrado

Es necesario desarrollar un sistema de transporte integrado y coordinado, fomentando la intermodalidad, coordinando la oferta, desarrollando la integración tarifaria y facilitando la accesibilidad al transporte público mediante modernos y sencillos sistemas de pago.

Se considera que la integración tarifaria es clave para un sistema de transporte integrado que fomente la intermodalidad y que, consecuentemente, sea más sostenible.

La integración y cohesión del sistema de transporte público requerirá de una labor de coordinación y alineamiento de las autoridades competentes.

3.2. Líneas de actuación y acciones

Objetivo 1

Fomentar un desarrollo económico, sostenible, inteligente y responsable

Estrategia

1.1 Impulsar una cultura de desarrollo socioeconómico sostenible, mediante una planificación y ordenación del transporte de forma coordinada desde las administraciones, empresas y la sociedad

Línea de actuación 1.1.1: Impulsar, a través de la Autoridad del Transporte en Euskadi, la planificación, ordenación y coordinación en el desarrollo de la Política Común del Transporte y en la consecución de un Transporte Sostenible

- Posicionar a la ATE como instrumento que articule los mecanismos de participación y coordinación entre todas las administraciones y agentes clave en el ámbito de Euskadi, así como potenciar las secciones de Transporte Mercancías y de Viajeros, vigilando las novedades tecnológicas que pudieran incidir en el sector.
- Favorecer que OTEUS sea el órgano de diagnóstico y simulación prospectiva de la evolución del Transporte en Euskadi, elaborando estadísticas para la ATE

Línea de actuación 1.1.2: Elaborar la normativa correspondiente para la ordenación y coordinación de los servicios de transporte terrestre, de carretera y ferrocarril, marítimo, aéreo y por cable

- Afianzar la representación de las entidades y autoridades territoriales en materia de transporte, como verdaderos órganos de planificación y de gestión de la movilidad en cada uno de los territorios históricos, homogeneizando desde la ATE los criterios de subvención a la operativa.



1.2 Impulsar la competitividad del transporte de Euskadi

Línea de actuación 1.2.1: Poner a disposición de las empresas del sector una red de comunicaciones que favorezca su competitividad y que potencie la conectividad de Euskadi, desde su posición estratégica

- a) Fomentar la colaboración entre las estrategias de transporte y competitividad.
- b) Incentivar nuevas inversiones que satisfagan las necesidades de las empresas, combinando siempre la clave de competitividad con el máximo respeto a las medidas correctoras medioambientales y considerando el uso más adecuado del suelo y la vertebración general del territorio.
- c) Potenciar la implantación de los Sistemas de Transporte Inteligentes (ITS) que mejoren la utilización de las infraestructuras existentes y de las Tecnologías de la Información y Comunicación (TICs) que permitan conexiones sin ruptura entre los diferentes sistemas de transporte.
- d) Actualizar el modelo de accesibilidad turística de Euskadi.

Línea de actuación 1.2.2: Elaborar programas para el establecimiento de las garantías suficientes de un desempeño de los servicios en base a la libre y leal competencia, con acciones formativas, divulgativas y de inspección

- a) Ejecutar, evaluar y realizar un seguimiento anual del Plan de Coordinación de la Inspección de la CAPV.
- b) Fomentar y difundir las “Buenas Prácticas” en el desempeño de la actividad del transporte de cara a fomentar la seguridad, calidad y eficiencia del sector.

Línea de actuación 1.2.3: Potenciar los Programas de Modernización del Transporte que posibiliten hacer frente al proceso de globalización y al incremento de la competencia en el sector

- a) Apoyar con la línea de ayudas “Abandono de la profesión” dirigido a transportistas de edad avanzada o incapacidad permanente absoluta, total o gran invalidez del sector del Transporte por Carretera.
- b) Fomentar estructuras empresariales más competitivas mediante la implantación y obtención de certificados de calidad y medioambientales en el sector del Transporte.
- c) Fomentar programas para la Formación del Transporte.
- d) Fomentar la innovación en las empresas del sector transporte tanto a nivel de empresa como en colaboración con proyectos e iniciativas europeas.



1.3 Fomentar un sistema de transporte avanzado y gestionado en base a criterios de internalización de costes

Línea de actuación 1.3.1: Identificar e implantar medidas para la internalización de costes, en coordinación con las autoridades competentes

- a) Elaborar cada cinco años, desde el OTEUS, evaluaciones de los costes externos o indirectos generados por el transporte y contraste de los resultados con la simulación del uso de otras alternativas.
- b) Identificar y valorar, a través de la Autoridad del Transporte de Euskadi, aquellas medidas que puedan ayudar a avanzar hacia la internalización de costes externos e incorporarlas de forma progresiva.

Línea de actuación 1.3.2: Propiciar junto a las Autoridades competentes una política fiscal que motive e incentive las diferentes y necesarias estrategias, tanto públicas como privadas, encaminadas a la incorporación de la Sostenibilidad en el Transporte

- a) Analizar la política fiscal como herramienta para el impulso de la estrategia de transporte sostenible y el fomento de los medios de transporte más sostenibles.
- b) Primar el servicio público de transportes y la ocupación colectiva del vehículo privado mediante la ordenación de los flujos y movilidad en las redes e infraestructuras declaradas de Interés Comunitario.



Objetivo 2

Promover una accesibilidad universal, en correspondencia con una planificación territorial adecuada

Estrategia

2.1 Impulsar un transporte sostenible garantizando la accesibilidad, en coordinación con una planificación territorial sostenible

Línea de actuación 2.1.1: Integrar el desarrollo urbano sostenible, y en consecuencia el transporte sostenible, en los criterios territoriales

- a) Fomentar la elaboración de Planes Territoriales Parciales y los planes municipales de desarrollo urbano con criterios de sostenibilidad, promoviendo un equilibrio residencia-empleo.
- b) Aprobar una Ley de Movilidad Sostenible consensuada e integradora.

Línea de actuación 2.1.2: Impulsar una planificación integrada de los usos del suelo y la movilidad bajo criterios de sostenibilidad económica, medioambiental y social

- a) Impulsar la participación de la ATE en la emisión de informes sobre instrumentos de ordenación territorial.
- b) Integrar los Planes Generales de Planificación Urbana con los Planes de Movilidad Urbana y los Planes de Movilidad de los polígonos Industriales y Tecnológicos.

Línea de actuación 2.1.3: Promocionar acciones dirigidas a mejorar las condiciones socio-sanitarias de la sociedad y los profesionales del transporte

- a) Adaptar las nuevas tecnologías priorizando su utilidad y eficiencia especialmente en personas mayores, en línea con la Estrategia de Innovación Pública del Gobierno Vasco.
- b) Fomentar un transporte amigable, integrándolo en la planificación de la movilidad urbana y el transporte público y difundiendo dichas prácticas.
- c) Aprobar el Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV.



2.2 Gestionar la demanda de movilidad con alternativas de transporte sostenible

Línea de actuación 2.2.1: Avanzar hacia un modelo de transporte más sostenible en términos económicos, sociales y medioambientales, y que promuevan una mejor calidad de vida

- a) Fomentar la implantación de las iniciativas previstas en los Planes de Movilidad de los municipios.
- b) Incrementar la seguridad vial, en línea con la estrategia marcada por el Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible, protegiendo los colectivos más vulnerables, mejorando la seguridad en las carreteras secundarias y corrigiendo comportamientos inadecuados.

Línea de actuación 2.2.2: Elaborar propuestas de acciones preventivas de conformidad con los diagnósticos del Observatorio del Transporte de Euskadi. La elección de acciones y su programación corresponderá a la Autoridad del Transporte de Euskadi

- a) Identificar concurrencias de servicios de transporte, así como de necesidades latentes o existentes no cubiertas hasta ahora.

Línea de actuación 2.2.3: Tender hacia un nivel adecuado de accesibilidad a todas las zonas del territorio, actuando, preferentemente, sobre aquellas peor dotadas o de relevante expansión económica

- a) Impulsar las actuaciones para la adecuación de la accesibilidad de todas las zonas de Euskadi contempladas en el Plan General de Carreteras y en los demás instrumentos de planificación así como el uso de los servicios de transporte público, especialmente, el de automóviles de turismo, para facilitar esa accesibilidad.

Línea de actuación 2.2.4: Realizar un seguimiento anual de los costes y tarifas del transporte con simulación de resultados por el uso de diferentes alternativas

- a) Mantener una vía de información de las tarifas y costes mediante la herramienta del simulador de costes del transporte con periodicidad anual.
- b) Poner a disposición una herramienta que permita simular los costes asociados al uso de diferentes alternativas de transporte.

Línea de actuación 2.2.5: Potenciar la implantación de medidas disuasorias que permitan reducir la presión del tráfico de vehículos privados en el acceso a los principales núcleos urbanos

- a) Fomentar medidas que mejoren la accesibilidad de los modos de transporte más sostenibles, con el objetivo de reducir el tráfico en el acceso a los principales núcleos urbanos y especialmente en las Zonas de Tráfico Limitado y en las Zonas de Bajas Emisiones.
- b) Priorizar el servicio de transporte público en el acceso a las ciudades y núcleos poblacionales de gran demanda de movilidad, frente a la utilización del uso del vehículo privado.

Línea de actuación 2.2.6: Establecer medidas disuasorias sobre la utilización individualizada del vehículo privado, entre otras.

- a) Desarrollar medidas que fomenten vehículos de alta ocupación
- b) Impulsar las iniciativas colaborativas como el coche compartido, especialmente el de vehículos menos contaminantes como los eléctricos y el car-sharing corporativo.

Línea de actuación 2.2.7: Fomentar la utilización de carriles, vías y rutas especiales y/o exclusivas, para la gestión del tráfico tanto permanente como temporal, y especialmente en los accesos a las ciudades

- a) Implantar Sistemas avanzados de Gestión de Tráfico como carriles reversibles y/o carriles BUS-VAO.
- b) Realizar campañas de sensibilización y comunicación orientadas a facilitar el uso de carriles reversibles y/o BUS-VAO.

Línea de actuación 2.2.8: Fomentar Sistemas Inteligentes de Transportes (ITS) en el desarrollo de la actividad del Transporte y para la ordenación y gestión de tráfico en los ámbitos regional, comarcal, metropolitano y urbano. Utilización de las infraestructuras de forma más racional y eficiente

- a) Fomentar y apoyar la implantación de nuevas tecnologías de información y comunicación en el sector del Transporte.
- b) Fomentar el desarrollo de los elementos tecnológicos que permitan realizar el control y la identificación de los vehículos privados de alta ocupación (zonas OTA, autopistas, etc.).
- c) Impulsar a través de la Federación Basque Country Logistics & Mobility (BCLM) iniciativas y proyectos en materia de ITS.

Línea de actuación 2.2.9: Promover un Sistema de Información de Transporte Público de viajeros en la CAV mediante el que se pueda obtener información actualizada de itinerarios, operadores y tarifas entre cualquier origen y destino dentro de la CAV

- a) Avanzar hacia un sistema Open Data del transporte.
- b) Creación de un seguimiento dentro de la ATE en materia de sistemas de información del transporte que proyecte Moveuskadi como la herramienta principal para informar al respecto.



2.3 Avanzar hacia una accesibilidad y movilidad sostenible en los principales centros generadores de actividad

Línea de actuación 2.3.1: Apoyar la liberación de espacios urbanos en las ciudades del tráfico rodado, reservándolos para el uso peatonal, la bicicleta y los servicios públicos de transporte en circunstancias económicas favorables

- a) Apoyar la realización de estudios que fomenten el uso peatonal, de la bicicleta y de los servicios públicos de transporte en las ciudades.
- b) Peatonalizar los principales núcleos urbanos y especialmente en las Zonas de Tráfico Limitado y en las Zonas de Bajas Emisiones.
- c) Apoyar la puesta en marcha de aparcamientos disuasorios en detrimento de los aparcamientos en los centros urbanos.



Línea de actuación 2.3.2: Garantizar la accesibilidad del entorno rural proporcionando un sistema de transportes eficiente y de calidad, y que contribuya al desarrollo rural

- a) Mejorar la accesibilidad del servicio de transporte escolar en las zonas rurales.
- b) Impulsar acciones que mejoren la accesibilidad del entorno rural.

Línea de actuación 2.3.3: Propiciar la adecuación y homogeneización de criterios municipales sobre los servicios de distribución urbana

- a) Impulsar la elaboración de un programa de recomendaciones que permita a los operadores y cargadores utilizar los medios de transporte más sostenibles en términos económicos, sociales y medioambientales.
- b) Actualizar las buenas prácticas para la movilidad sostenible, y fomentar su implantación.

Línea de actuación 2.3.4: Fomentar el desarrollo de Planes de Transporte en los diferentes centros de actividad de Euskadi

- a) Crear un grupo de trabajo para la definición del marco regulador de los Planes a realizar.
- b) Requerir a las empresas con más de 500 trabajadores la redacción de un Plan de Transporte Sostenible anual, en línea con las conclusiones obtenidas en los estudios de gestión de la movilidad de empresas significativas de la CAPV
- c) Desarrollar planes de transporte para centros de actividad como centros Hospitalarios, Universitarios, parques tecnológicos, centros comerciales o establecimientos comerciales de más de 100.000 m² y zonas con empresas o industrias que sumen más de 2.000 trabajadores.
- d) Fomentar la puesta en marcha de caminos escolares seguros.
- e) Facilitar ayudas para los Planes de desplazamiento de empresas que estén basados en soluciones intermodales y sostenibles.

Línea de actuación 2.3.5: Definir e implantar planes para la mejora de la accesibilidad en las estaciones y nodos de transporte prioritarios

- a) Identificar las estaciones y nodos prioritarios donde intervenir.
- b) Definir e implantar los planes de accesibilidad.

Objetivo 3

Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte

Estrategia

3.1 Potenciar el desarrollo de la intermodalidad tanto en el transporte de personas como de mercancías, desarrollando una red de transporte público de viajeros coordinada e integrada y una red de infraestructuras logísticas multimodal

Línea de actuación 3.1.1: Impulsar programas de apoyo a la incorporación del concepto “intermodal” en el Transporte, tanto a nivel de Empresa como de la Sociedad en general

- a) Facilitar programas de apoyo para el transporte combinado de mercancías tren-mar y tren-carretera.
- b) Fomentar y promocionar el uso de la bicicleta en los desplazamientos intermodales de la última milla, a través de medidas como el bike sharing y la disposición de aparcamientos de bicicletas.

Línea de actuación 3.1.2: Impulsar medidas que permitan el desarrollo de los transportes combinados

- a) Potenciar la intermodalidad entre las empresas de transporte mediante el desarrollo de medidas para facilitar el short-sea shipping y el transporte ferroviario.
- b) Fomentar la incorporación dentro de los planes logísticos urbanos del concepto de centro logístico de proximidad para reducir la movilidad motorizada.
- c) Potenciar y mejorar las conexiones ferroportuarias.



3.2 Fomentar el uso de los modos de transporte más sostenibles, especialmente el sistema ferroviario

Línea de actuación 3.2.1: Mejorar el transporte ferroviario en términos de competitividad y accesibilidad, modernizando sus infraestructuras y optimizando su funcionalidad

- a) Fomentar el sistema ferroviario como eje vertebrador del sistema de transporte de Euskadi, integrando las futuras estaciones de Alta Velocidad en las redes de transporte urbano y metropolitano.

- b) Ampliación y mejora de la red de tranvías y el sistema ferroviario metropolitano y urbano.
- c) Desarrollo de servicios de transporte ferroviario conjunto entre Donostia y Baiona.
- d) Desarrollo de servicios intercitys entre las capitales vascas dentro de la Nueva Red Ferroviaria.

Línea de actuación 3.2.2: Desarrollar las actuaciones institucionales necesarias para, entre otros, avanzar en la transferencia de competencias pendientes

- a) Desarrollar el nuevo modelo de gestión coordinado y complementario de los aeropuertos vascos.
- b) Aprobar la Ley de Puertos y Transporte Marítimo.



3.3 Impulsar la sustitución del petróleo en el transporte por energías alternativas, reduciendo el impacto ambiental y la vulnerabilidad ante una futura escasez de esta energía

Línea de actuación 3.3.1: Reducir la dependencia del sector transporte con respecto al petróleo

- a) Propiciar la descarbonización progresiva del transporte
- b) Fomentar la reutilización de materiales para la rehabilitación o construcción de infraestructuras.
- c) Incentivar y facilitar la optimización de la Distribución Urbana de Mercancías.
- d) Fomentar la renovación de la flota de vehículos, tanto ligeros como pesados, especialmente por aquellos con combustibles alternativos (gas natural, eléctrico, etc.).
- e) Fomentar la realización de programas de auditorías para optimizar la gestión de flotas.
- f) Impulsar estudios e iniciativas que propongan la puesta en marcha del tren de carretera.
- g) Elaborar e implementar el Plan Integral de Movilidad Eléctrica.
- h) Priorizar aquellos proyectos de infraestructuras que generalicen los modos de transporte con menos emisiones de gases de efecto invernadero.



Objetivo 4

Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa

Estrategia

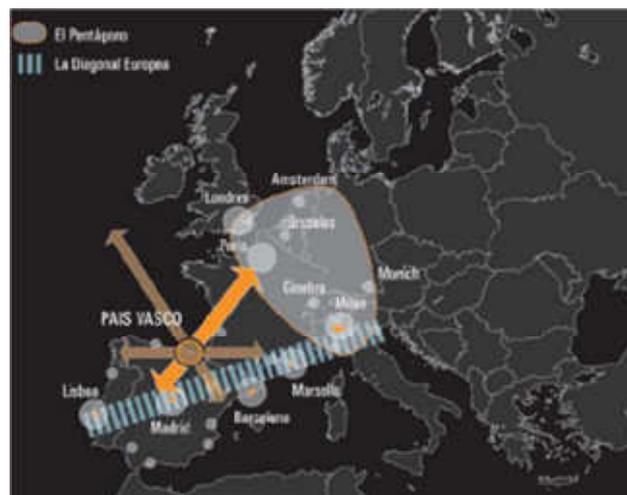
4.1 Poner en valor la posición estratégica de Euskadi en Europa no solo como gestores de flujos de tránsito, sino también como gestores de nodo logístico intermodal de las comunicaciones continentales

Línea de actuación 4.1.1: Concretar la estrategia para incentivar el transporte intermodal

- Potenciar las plataformas prioritarias Jundiz, Pasaia-Irun y Arasur.
- Establecer los estándares mínimos de calidad en las infraestructuras intermodales previstas y garantizar la interoperabilidad y permeabilidad de la red ferroviaria.
- Definir un sistema de indicadores que permita realizar el seguimiento de la implantación y operativa de las PLIs previstas en la planificación de Euskadi.
- Potenciar la conexión con las terminales intermodales de los puertos y los aeropuertos vascos.
- Potenciar la competitividad de los puertos de Bilbao, Pasaia y Bermeo.

Línea de actuación 4.1.2: Garantizar la calidad de la red de infraestructuras intermodales

- Concretar las medidas de actuación necesarias, estableciendo jerarquías y prioridades, para la implantación de las PLIs prioritarias propuestas en la planificación específica de Euskadi.
- Optimizar el aprovechamiento de las infraestructuras logísticas intermodales existentes, mejorando su operatividad, capacidad y rentabilidad, mediante su modernización.





Línea de actuación 4.1.3: Coordinar e integrar las actuaciones propuestas por Euskadi, Europa y el Estado

- a) Potenciar el corredor atlántico de mercancías perteneciente a la Red Trans-European Transport Networks (TEN-T) ejecutando las actuaciones previstas.
- b) Puesta en marcha de la Nueva Red Ferroviaria vasca.
- c) Colaboración con Aquitania y Navarra en una planificación coordinada y conjunta del transporte.
- d) Aprovechar los mecanismos de financiación europea para las actuaciones prioritarias que entren dentro de la red Trans Europea de transporte.
- e) Mejorar la articulación de la red viaria con los grandes corredores de conexión que atraviesan el territorio.
- f) Desarrollar propuestas para la potenciación de los tráficos intermodales ferroviarios, ferroportuarios, la captación de nuevos tráficos, el fomento de la mejora en la gestión operativa de las terminales y el establecimiento de incentivos a la intermodalidad.
- g) Impulsar las autopistas ferroviarias.

Línea de actuación 4.1.4: Avanzar en la colaboración público privada en las Plataformas Logísticas Intermodales

- a) Elaborar los Planes de Negocio Operacionales (estudios de viabilidad y cuadernos de venta) de las PLIs.
- b) Establecer líneas básicas de financiación óptimas para las PLIs.
- c) Coordinar las actuaciones propuestas en materia de PLIs con los propios entornos económicos existentes en las inmediaciones de las PLIs.

4.2 Implantación del modelo Basque Country Logistics para que, desde la colaboración público-privada, nuestras empresas puedan competir en un mercado cada vez más globalizado

Línea de actuación 4.2.1: Desarrollo del modelo del Basque Country Logistics.

- a) Posicionar el modelo Basque Country Logistics como referencia de Plataforma logística multimodal de Euskadi, que aglutine y coordine de manera integral a los agentes del sector logístico y de la movilidad
- b) Impulsar la actividad de la Federación Basque Country Logistics & Mobility (BCLM) como órgano de apoyo a las Administraciones vascas en la implementación de sus políticas logísticas y de movilidad

Línea de actuación 4.2.2: Contribuir a la definición de políticas de fomento del transporte sostenible de mercancías en Euskadi.

- a) Desarrollar las políticas de la UE, del Estado y del Gobierno Vasco para el transporte intermodal.
- b) Plantear acciones incentivadoras de utilización de técnicas intermodales por operadores y cargadores.
- c) Proponer actuaciones bajo criterios de viabilidad económica y autosuficiencia financiera.

Línea de actuación 4.2.3: Contribuir a la planificación y desarrollo de la Red de Plataformas Logísticas Intermodales en Euskadi.

- a) Contribuir a la planificación estratégica y desarrollo logístico e intermodal de Euskadi mediante una planificación de los usos del suelo a medio y largo plazo, así como la definición de posibles fórmulas de promoción y gestión de las iniciativas previstas.
- b) Incorporar a los distintos instrumentos de planificación territorial y sectorial las propuestas de PLI.
- c) Colaborar en el proceso de gestión y desarrollo de la Red de Plataformas Logísticas Intermodales en Euskadi.
- d) Contribuir al desarrollo de una oferta intermodal coordinada y eficiente basada en las infraestructuras logísticas y de transporte intermodal en Euskadi.

Línea de actuación 4.2.4: Fomentar la competitividad del sistema logístico.

- a) Impulsar la promoción de las infraestructuras logísticas de Euskadi.
- b) Fomentar el encuentro de los agentes económicos y sociales del sector, como elemento dinamizador del negocio logístico y del transporte en Euskadi
- c) Impulsar las iniciativas encaminadas a la mejora de la competitividad del sistema de transportes y de los servicios prestados sobre él, en un marco de coordinación con las Comunidades Portuarias, la Federación Basque Country Logistics & Mobility (BCLM) y otras asociaciones empresariales de interés.



4.3 Hacia un transporte aeroportuario más accesible, integrado y competitivo

Línea de actuación 4.3.1: Revisar y adaptar la planificación aeroportuaria en base a las necesidades de la Euskadi del futuro.

- a) Solicitar la actualización de los Planes Directores de los Aeropuertos al Ministerio de Fomento, de cara a crear un Modelo de Planificación Estratégica Dinámica, complementaria al sistema general, para el sistema de aeropuertos en la CAPV, integrado por los tres aeropuertos que responda a las necesidades de conectividad territorial existentes tanto de pasajeros como de mercancías que funcione como una sola terminal.
- b) Mejorar la capacidad del aeropuerto de Bilbao.
- c) Impulsar y coordinar los servicios de transporte público colectivo que conecten los aeropuertos vascos con las estaciones de la Y vasca en las capitales de todos los territorios, desarrollando la intermodalidad en cada uno de los aeropuertos
- d) Análisis de la viabilidad de la conexión ferroviaria de los aeropuertos.

Línea de actuación 4.3.2: Adecuar el modelo de gestión / operación del sistema Aeroportuario de Euskadi en torno a los conceptos de interconexión e intermodalidad.

- a) Potenciar el aeropuerto de Foronda recuperando su operatividad 24 horas y consolidar su posición de aeropuerto de carga de la zona norte para ampliar su potencialidad y dar respuesta a los mercados de paquetería emergentes.
- b) Analizar el impacto en los aeropuertos vascos de la futura entrada de la Y vasca y aprovechar las oportunidades que brinda ésta.

Línea de actuación 4.3.3: Desarrollar actuaciones comerciales que fomenten la competitividad del sistema Aeroportuario de Euskadi, y la consiguiente generación de riqueza.

- a) Definir el sistema tarifario para los aeropuertos situados en la CAPV, en base a criterios de mercado y competitividad.
- b) Desarrollo, en coordinación con los Entes de Promoción Turística de la CAPV, de paquetes turísticos que incrementen el potencial turístico mediante el uso de la red de aeropuertos de Euskadi.
- c) Promoción conjunta del País Vasco y Aquitania desde los entes de gestión de los aeropuertos.
- d) Análisis de viabilidad y puesta en marcha de posibles nuevas rutas y conexiones directas de personas.
- e) Análisis de viabilidad y puesta en marcha de determinadas conexiones aéreas de tráfico de mercancías con otras áreas geográficas mundiales dedicadas a la exportación e importación de ciertos productos.
- f) Recuperación del "Puesto de Inspección Fronteriza (PIF)" en el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz.



Línea de actuación 4.3.4: Dotar al nuevo modelo Aeroportuario de la capacidad financiera necesaria.

- a) Identificar las inversiones y necesidades de financiación necesarias para la adecuación de infraestructuras.
- b) Analizar las posibles necesidades de subvención que sustenten el sistema tarifario.
- c) Analizar la posibilidad/conveniencia de establecer un modelo de financiación cruzada entre sectores económicos.
- d) Realizar un estudio que identifique y seleccione las fuentes de financiación más oportunas.



Objetivo 5

Fomentar un uso eficiente y responsable de los sistemas de transporte

Estrategia

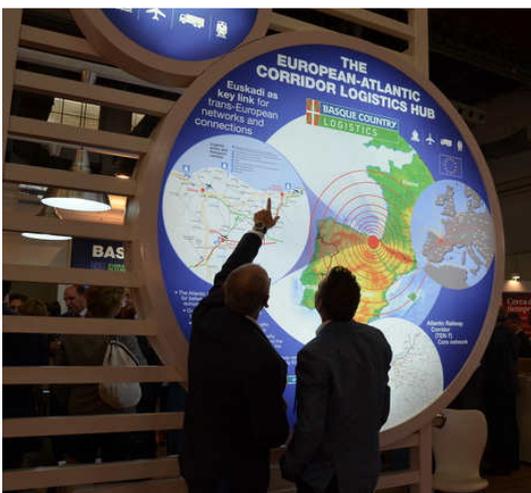
5.1 Concienciar a la sociedad, instituciones y empresas sobre la necesidad de un transporte sostenible desde el punto de vista económico, social y medioambiental

Línea de actuación 5.1.1: Establecer relaciones e intercambio de experiencias con otras Instituciones o Países que se singularicen por iniciativas de éxito en el transporte sostenible.

- a) Realizar campañas de comunicación sobre buenas prácticas en materia de transporte sostenible.
- b) Fomentar los contactos con la Comisión Europea para fomentar el Networking sobre Transporte Sostenible, a través de plataformas y foros.
- c) Promover la colaboración con agentes de otros países a través de proyectos conjuntos en materia de transporte sostenible.

Línea de actuación 5.1.2: Impulsar campañas de sensibilización sobre la movilidad sostenible y segura, procurando la adecuación de los hábitos de conducta en las personas y la prevención en el transporte de mercancías.

- a) Potenciar y evaluar acciones como campañas informativas y formativas en materia de transporte sostenible.
- b) Desarrollar e impulsar la Estrategia Vasca de Educación para la Sostenibilidad.
- c) Incluir la movilidad sostenible y segura en el currículum escolar, a través de iniciativas como la Agenda 21 Escolar y la formación de maestros en dicha materia.
- d) Realizar campañas a favor del transporte público.
- e) Continuar con la estrategia de reducción de accidentes de tráfico junto con la Dirección de Tráfico.



5.2 Promover un sistema de transportes sostenible construyendo, garantizando y manteniendo los servicios de transporte, las infraestructuras y sus conexiones desde la búsqueda de su eficiencia

Línea de actuación 5.2.1: Priorizar las acciones de mantenimiento de las infraestructuras actuales sobre la inversión en nuevas infraestructuras, y limitar implantación de grandes actuaciones a lugares donde se garantice un uso sostenible del transporte.

- Realizar un análisis que, con el objetivo de garantizar la calidad y eficiencia del sistema, identifique las necesidades de mantenimiento de las infraestructuras de transporte de Euskadi para posteriormente acometerlas.
- Garantizar que todo proyecto de nueva infraestructura cuente con un análisis coste/beneficio, con el fin de justificar la inversión y el proyecto a desarrollar.
- Adaptar la red viaria a las necesidades de movilidad de la ciudadanía de los próximos años.



5.3 Diseñar un sistema de financiación del transporte público que garantice su sostenibilidad y maximice su eficiencia

Línea de actuación 5.3.1: Impulsar y apoyar la “fidelización del usuario” del transporte público.

- Incentivar la fidelización del uso del transporte público a través de políticas tarifarias eficientes y sostenibles.
- Fomentar la implantación de un sistema unificado de tarifas por zonas para la fidelización del usuario del transporte público.

Línea de actuación 5.3.2: Establecer y regular el modelo de financiación del Transporte en Euskadi.

- Definir, en coordinación con las administraciones competentes, el modelo de financiación y planes de viabilidad de transporte desde el punto de vista de su sostenibilidad a largo plazo, es decir, teniendo en cuenta todos los costes asociados al modelo: económicos, sociales y medioambientales.
- Utilizar fuentes de financiación europeas para la mejora del sistema de transportes en Euskadi.
- Establecer un marco de financiación coherente que pudiera tener en cuenta la colaboración público – privada.

Objetivo 6

Desarrollar un sistema de transporte público integrado

Estrategia

6.1 Potenciar el uso del transporte público

Línea de actuación 6.1.1: Mediante una planificación coordinada de la oferta.

- Evitar las duplicidades de la oferta de transporte público.
- Realizar una planificación integrada de todos los transportes proponiendo los servicios a prestar a cada territorio, población o área a partir de los informes y/o estudios territoriales.
- Establecer dentro de la planificación integrada: líneas, itinerarios, puntos intermodales, horarios y frecuencias en base y de acuerdo a la demanda.
- Analizar en el ámbito de la integración tarifaria el impacto de los trasbordos.

Línea de actuación 6.1.2: Disponer de un marco de referencia objetivo respecto a la estructura de costes, ratios de cobertura y sistema tarifario.

- Establecer desde la Autoridad del Transporte de Euskadi unos ratios homogéneos respecto de los índices de cobertura básicos por cada servicio público.
- Evitar toda la competencia y duplicidad de oferta por parte de los operadores públicos de transporte.
- Establecer un sistema tarifario homogéneo.



6.2 Desarrollo de un modelo integrado de transporte público económicamente sostenible

Línea de actuación 6.2.1: Racionalización de la oferta del transporte público.

- Eliminar las posibles redundancias existentes en el sistema.
- Remodelar las líneas urbanas e interurbanas para mejorar la eficiencia del sistema.
- Facilitar el tránsito y la accesibilidad, mediante aparcamientos disuasorios y terminales multimodales.

6.3 Unificación de tarifas y zonificación común

Línea de actuación 6.3.1: Establecer un modelo tarifario común, más sencillo y atractivo para el uso del transporte público.

- a) Establecer un medio de pago común para todos los modos de transporte integrado en el sistema.
- b) Establecer una zonificación para todos los modos de transporte, independientemente del modo de transporte en el que se viaje.
- c) Coordinar los títulos entre los territorios históricos
- d) Establecer políticas sociales comunes en todos los modos de transporte para personas mayores, personas con movilidad reducida, jóvenes, niños y familias numerosas, contemplando la incorporación de criterios de progresividad fiscal.

Línea de actuación 6.3.2: Un billete único para los diferentes modos de transporte público.

- a) Establecer un solo sistema gestor y de control, por parte de la Autoridad del Transporte de Euskadi con las Autoridades Territoriales.
- b) Introducir modos de pago avanzados: teléfono móvil, sistemas Living LAB...



4. Evaluación y seguimiento del Plan

4.1. Modelo de seguimiento propuesto

Dada la naturaleza del presente Plan, es necesario definir a priori los indicadores y objetivos que permitirán realizar el seguimiento de su grado de cumplimiento y de la influencia del Plan sobre el sector transporte.

En este sentido, se considera necesario definir un sistema de indicadores sencillo pero eficaz, y que permita medir la influencia de este Plan sobre el sector transporte durante su vigencia, y el grado de implantación de las medidas planificadas:

1 *Análisis de la evolución del sector transporte durante el periodo de vigencia del PDTS 2030*

Dado que, tal y como se indica anteriormente, el transporte es un elemento transversal a los sectores de Euskadi, son muchos los factores que pueden influir en su evolución: evolución económica, desarrollo de tecnologías, cambios de necesidades en la sociedad, etc.

Por este motivo, y pese a que posteriormente deberán ser interpretados para conocer las posibles causas o cuestiones que hayan producido la evolución que se observe, se considera oportuno realizar un análisis de indicadores de ámbito general que pueden medir la evolución del sector durante la vigencia del Plan.

En este sentido, tanto para poder conocer la evolución del sector como para intentar en la medida de lo posible avanzar hacia los objetivos estratégicos del presente Plan, se definirán, además de los indicadores, los objetivos hacia los que avanzar para cada uno de ellos.

2 *Grado de implantación de las medidas planificadas en el Plan*

En el ámbito más operativo del proyecto, y al objeto de realizar un seguimiento de la planificación del mismo, se considera oportuno definir una serie de indicadores que permitan medir el grado de implantación entendido como la relación entre el número de medidas planificadas y el número de medidas realizadas.

4.2. Seguimiento estratégico – evolución del sector transporte

A continuación se muestran los principales indicadores a utilizar para medir la evolución del sector transporte durante la vigencia del Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030, si bien, a través del OTEUS, se realiza un seguimiento continuo y más pormenorizado de la evolución del sector:

Indicador:	Productividad del sector transporte
Objetivo:	Reflejar la evolución del valor añadido bruto (VAB) del sector del transporte en Euskadi.
Resultado objetivo:	Aumentar la productividad del sector transporte respecto a años anteriores.
Cálculo:	Se calculará el Valor Añadido Bruto (en miles de euros) por persona ocupada
Fuente:	Eustat. Instituto Vasco de Estadística

Indicador:	Participación del sector de transportes en el VAB vasco
Objetivo:	Reflejar el grado de participación existente del sector de transportes en el VAB vasco.
Resultado objetivo:	Aumentar el desacoplamiento entre el crecimiento económico y el incremento de demanda del transporte.
Cálculo:	Se comparará el VAB del sector transporte y el VAB del conjunto de la economía de la CAPV (en miles de euros).
Fuente:	Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009)



Indicador:	Transporte de mercancías por modo de transporte y naturaleza del viaje
Objetivo:	Reflejar la evolución de la demanda de los distintos modos y naturaleza del viaje para el transporte de mercancías.
Resultado objetivo:	Reducir el peso del transporte de mercancías por carretera un 10% sobre el total de modos.
Cálculo:	Se calculará la distribución porcentual de los diferentes modos para el transporte de mercancías y se comparará con el de años anteriores.
Fuente:	Informes "Imagen de la Demanda de Transportes en la CAV"

Indicador:	Movilidad de personas por modo de transporte y naturaleza del viaje
Objetivo:	Reflejar la evolución de la demanda de los distintos modos para el transporte de pasajeros.
Resultado objetivo:	Reducir el peso del transporte de personas por carretera un 10% sobre el total de modos.
Cálculo:	Se calculará la distribución porcentual de los diferentes modos para el transporte de viajeros y se comparará con el de años anteriores.
Fuente:	Informes "Imagen de la Demanda de Transportes en la CAV"

Indicador:	Comercio Exterior por modo de transporte
Objetivo:	Analizar la evolución y la distribución modal del transporte de mercancías importadas y exportadas.
Resultado objetivo:	Reducir en un 10% el transporte de mercancías por carretera, incrementando como consecuencia los modos de transporte más sostenibles como ferroviario y portuario.
Cálculo:	Distribución modal del transporte de mercancías.
Fuente:	Eustat. Instituto Vasco de Estadística

Indicador:	Consumo energético del transporte por subsectores y tipo de energía
Objetivo:	Reducir la dependencia respecto del petróleo del sector del transporte en Euskadi.
Resultado objetivo:	<p>Reducir en un 9% el consumo final de petróleo en el año 2020 en relación a 2010. Además, en línea con la Estrategia Energética de Euskadi 2020, los objetivos en materia energética para el sector transporte para el 2020 son:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contar con una masa crítica de 37.100 unidades de vehículos eléctricos. ▪ Las energías alternativas en el sector transporte deberán representar el 15% del total. <p>Aumentar la eficiencia energética, consiguiendo un ahorro energético primario de 174 ktep.</p>
Cálculo:	Se calculará la distribución porcentual de consumo de las diferentes fuentes de energía dentro del sector transporte.
Fuente:	Ente Vasco de la Energía (EVE)



Indicador:	Emisiones de GEIs del sector de transporte en la CAPV
Objetivo:	Analizar la evolución y contribución del sector transporte como uno de los principales emisores de GEI.
Resultado objetivo:	Reducir en un 7% las emisiones de CO2 provenientes del sector transporte para 2030 en línea con los objetivos marcados por el Libro Blanco Europeo.
Cálculo:	Se tomará como año base el año 1990.
Fuente:	Ente Vasco de la Energía (EVE)

Indicador:	Costes externos del transporte
Objetivo:	Reflejar la evolución de los costes externos del transporte, con la finalidad de adoptar medidas en línea con la nueva política europea "quien usa y contamina, paga".
Resultado objetivo:	Incorporar de forma progresiva medidas que ayuden a la internalización de costes externos con la finalidad de reducir los costes externos del sector transporte.
Cálculo:	Se calcularán para todos los modos de transporte, los diferentes costes externos en miles de euros, tanto para el transporte de mercancías como para el transporte de viajeros.
Fuente:	Estudios de Costes Externos del Transporte realizados por el Gobierno Vasco

Indicador:	Gasto medio por persona, gasto medio por hogar y gasto total en transporte
Objetivo:	Analizar el gasto medio por persona y hogar por tipología de transporte.
Resultado objetivo:	Reducir el gasto medio por persona a través de una mayor utilización de los servicios de transporte.
Cálculo:	Se calcularán el gasto medio y el gasto total anual por persona y hogar.
Fuente:	Eustat. Encuesta de gasto familiar.

Indicador:	Índice de motorización
Objetivo:	Analizar el número de turismos y vehículos por habitante con el objetivo de estudiar medidas para favorecer los modos de transporte más sostenibles.
Resultado objetivo:	Reducir el índice de motorización.
Cálculo:	Se calcularán el número de turismos por cada mil habitantes y el número de vehículos por cada mil habitantes.
Fuente:	Parque de vehículos: Eustat (DGT). Población anual: INE.

5. Modelo de gobernanza

El Modelo de Gobernanza del Plan Director del Transporte Sostenible de Euskadi 2030 define los elementos de organización y de gestión necesarios para garantizar la consecución de las acciones previstas, de forma efectiva y coordinada, para así cumplir con las estrategias planteadas en cada uno de los objetivos del Plan.

Con el fin de facilitar el desarrollo de dichas acciones, el presente Plan establece tanto el calendario de ejecución de las acciones como los agentes responsables de su ejecución.

En todo caso, y dado el carácter transversal del transporte, ciertas acciones requieren la coordinación y/o consenso entre diferentes organismos del sector tales como: Departamentos del Gobierno Vasco, Diputaciones, Ayuntamientos, agentes del sector...etc.

Por todo ello, y con el objetivo de facilitar la gobernanza del PDTS, a continuación se definen los órganos responsables de la coordinación y gestión para la correcta ejecución de las acciones contempladas en el Plan Director del Transporte Sostenible de Euskadi 2030, y así alcanzar su fin último de establecer una política común en materia de transporte y avanzar hacia la consecución de un modelo de transporte sostenible en Euskadi:

- El departamento competente en materia de transporte e infraestructuras, a través de la Dirección de Planificación del Transporte, es el órgano responsable de la gestión e implantación del Plan Director del Transporte Sostenible de Euskadi 2030. Será el encargado de gestionar los agentes y los recursos necesarios para la implantación de las acciones y el cumplimiento de los objetivos del Plan, además de evaluar y controlar el grado de implantación del mismo.

Pese a ser la Dirección de Planificación del Transporte el responsable de la gestión e implantación del conjunto del PDTS, cabe mencionar que el desarrollo de las acciones queda en todo caso supeditado a los responsables de cada una de las acciones.

- La Autoridad del Transporte de Euskadi es el órgano superior consultivo y de coordinación de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de ordenación del transporte y sus infraestructuras. Será el encargado de crear grupos de trabajo o ponencias para la coordinación de los diferentes aspectos del Plan, además de continuar con sus funciones recogidas en la Ley 5/2003 de 15 de diciembre.

En este sentido, la Autoridad del Transporte de Euskadi deberá fomentar el consenso entre los diferentes agentes que la constituyen, avanzando hacia un modelo de trabajo y toma de decisiones más operativo.

- Las Autoridades Territoriales del Transporte serán los responsables en cada uno de los Territorios Históricos, de vehicular la colaboración y coordinación entre la Administración autonómica, foral y local para la puesta en marcha del Plan y ejecutar las actuaciones previstas, siguiendo los criterios emanados de la ATE impulsando las funciones que legalmente tiene asignadas y a través y en su caso de una modificación de la Ley de la ATE si se considera oportuno.
- El Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS) continuará desarrollando sus funciones, entre las que destacan, mantener el conocimiento, análisis, interpretación y proyección del comportamiento del sistema de transportes, a fin de que las decisiones a adoptar por los diferentes agentes que intervienen en el sector sean tomadas con las suficientes garantías.

Además, fruto de los análisis que realiza OTEUS, se considera recomendable dotarse de predicciones sobre la evolución del sistema de transporte de Euskadi conforme a las cuales proponer medidas preventivas.

Finalmente, el OTEUS, también será el responsable de realizar la evaluación y seguimiento técnico del Plan, descrito en el capítulo 4.

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

EKONOMIAREN GARAPEN
ETA AZPIEGITURA SAILA

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS

PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTE SOSTENIBLE DE EUSKADI 2030



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO