



INFORME DE RESPUESTA A LAS ALEGACIONES Y PROPUESTAS RECIBIDAS DURANTE LA FASE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y AUDIENCIA DEL PROYECTO DE PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE EUSKADI.

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES	3
2. ALEGACIONES FORMULADAS	4
3. ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES FORMULADAS	6
3.1. VARIOS PARTICULARES (Estación ferrocarril Altzola)	6
3.2. FASTNED ESPAÑA SL	7
3.3. AGRUPACIÓN ELECTORAL USANSOLO HERRIA - VARIOS PARTICULARES (Estación ferrocarril Usansolo)	11
3.4. ISL (particular).....	14
3.5. CRONORENT SL - AEVAN (Asociación Empresarial de Vehículos de la Zona Norte)	17
3.6. EIG (particular).....	20
3.7. CLUB DE AMIGOS CLÁSICOS RENAULT “EL ROMBO” - VARIOS PARTICULARES (Implantación Zonas de bajas emisiones)	23
3.8. CONSORCIO DE TRANSPORTES DE BIZKAIA	69
3.9. DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA	74
3.9.1. Departamento de Transportes, Movilidad Sostenible y Turismo	74
3.9.2. Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial - Dirección General de Innovación y Gestión Viaria - Servicio de Planificación	79
3.9.3. Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial - Dirección General de Innovación y Gestión Viaria - Servicio de Explotación	92
3.9.4. Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial - Dirección General de Desarrollo Territorial - Servicio de Planeamiento y Proyectos103 - Ogasun eta Finantza Saila - Herri Administrazio eta Erakunde Harremanetarako Saila	108
3.9.5. Departamento de Medio Natural y Agricultura - Dirección General de Agricultura - Servicio Agrícola	109
3.9.6. Departamento de Medio Natural y Agricultura - Dirección General de Medio Ambiente - Servicio de Calidad Ambiental	114
3.9.7. Departamento de Hacienda y Finanzas	116
3.9.8. Departamento de Administración Pública y Relaciones Institucionales	120
3.10. MERCADONA, S.A.....	123
3.11. FACONAUTO (Federación de Asociaciones de Concesionarios).....	129
3.12. ELKARTEAN.....	133
3.13. ASOCIACIONES DE PERSONAS USUARIAS DE LA BICICLETA EN EUSKADI, GRUPO ECOLOGISTA SAGARRAK Y EKOLOGISTAK MARTXAN.....	168
3.14. EH BILDU ZAMUDIO	170
3.15. ESTASERBI (Asociación de Estaciones de Servicio de Bizkaia – Bizkaiako Zerbitzugune Elkartea).....	179
3.16. AYUNTAMIENTO DE DONOSTIA / SAN SEBASTIÁN	187
3.17. VINCES CONSULTING SL - PROYECTO CRETA	



3.18. AORU (Asociación de Operadores de Recarga Ultrarrápida) - PUNTO RECARGAS SL	193
3.19. UNIPORT BILBAO / COMUNIDAD PORTUARIA	204
3.20. ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector Dos Ruedas)	213
3.21. EUSKAL TRENBIDE SAREA - RED FERROVIARIA VASCA	228
3.22. AYUNTAMIENTO DE ERRENTERIA	230
3.23. DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA	233
4. RESULTADO DEL ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES FORMULADAS	238

1. ANTECEDENTES

La Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, ha procedido a regular los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible, que constituyen la herramienta que posibilitan un tratamiento sistemático, coherente e integral de todas las acciones dirigidas a la consecución de un modelo de movilidad sostenible, estableciendo que las determinaciones contenidas en los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible se incorporarán en los instrumentos de planificación ambiental, energética, territorial, urbanística y de infraestructuras.

El Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi se configura como un instrumento de planificación basado en la coordinación e integración intermodal de los medios de transporte destinados a la movilidad de las personas y la logística de las mercancías.

En uso de las atribuciones establecidas en el artículo 14 de la citada Ley 11/2023, el Departamento de Movilidad Sostenible ha procedido a elaborar el proyecto de Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.

Con carácter previo al inicio del procedimiento para su aprobación, se ha remitido el documento base al Parlamento Vasco que ha procedido a su estudio, debate y aportación, por el cauce del artículo 199 del Reglamento del Parlamento Vasco, con relación a los artículos 196 y siguientes del mismo texto legal.

Posteriormente, por Orden de 30 de diciembre de 2024, de la Consejera de Movilidad Sostenible, se ha aprobado inicialmente el proyecto de Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi (BOPV del día 15 de enero de 2025).

Mediante la citada Orden de 30 de diciembre de 2024, el proyecto de Plan se ha sometido al trámite de información pública y se ha dado audiencia a las administraciones públicas interesadas para que en el plazo de dos meses puedan exponer cuantas alegaciones, observaciones y sugerencias estimen convenientes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14.5 de la Ley 11/2023.

Así, las Administraciones públicas a las que se les ha realizado el trámite de audiencia han sido las siguientes: la Administración General del Estado, a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, las tres Diputaciones Forales, los ayuntamientos de Bilbao, Donostia/San Sebastián y Vitoria-Gasteiz, el resto de ayuntamientos de Euskadi, a través de EUDEL, el Consorcio de Transportes de Bizkaia, Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos SA y Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea.

2. ALEGACIONES FORMULADAS

Como resultado de los trámites de audiencia e información pública, se han recibido 1.680 alegaciones, observaciones y propuestas de mejora por parte de 357 personas y entidades interesadas. Su resumen es el siguiente:

Tipología personas / entidades	Nº personas / entidades	Nº alegaciones
Administración foral	2	59
Administración local	2	14
Asociaciones	13	515
Empresas	4	18
Entidades públicas	2	6
Grupos políticos	2	3
Particulares	332	1.065
TOTAL	357	1680

Las alegaciones han sido formuladas por parte de las siguientes personas y entidades interesadas, por orden de presentación:

- Varios particulares sobre la Estación de ferrocarril de Altzola (*22 particulares; ver apartado 3.1*)
- Fastned España SL
- Agrupación Electoral Usansolo Herria y varios particulares sobre la Estación de ferrocarril de Usansolo (*1 agrupación electoral y 298 particulares; ver apartado 3.3*)
- ISL (particular)
- Cronorent SL - AEVAN (Asociación empresarial de vehículos de la zona norte)
- EIG (particular)
- Club de Amigos Clásicos Renault “El Rombo” y varios particulares sobre la Implantación de Zonas de bajas emisiones (*1 asociación y 10 particulares; ver apartado 3.7*)
- Consorcio de Transportes de Bizkaia
- Diputación Foral de Bizkaia:
 - Departamento de Transportes, Movilidad Sostenible y Turismo
 - Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial
 - Dirección General de Innovación y Gestión Viaria - Servicio de Planificación

- Dirección General de Innovación y Gestión Viaria - Servicio de Explotación
 - Dirección General de Desarrollo Territorial - Servicio de Planeamiento y Proyectos
- Departamento de Medio Natural y Agricultura
 - Dirección General de Agricultura - Servicio Agrícola
 - Dirección General de Medio Ambiente - Servicio de Calidad Ambiental
- Departamento de Hacienda y Finanzas
- Departamento de Administración Pública y Relaciones Institucionales
- Mercadona, S.A.
- FACONAUTO (Federación de Asociaciones de Concesionarios)
- Elkartean
- Asociaciones de personas usuarias de la bicicleta en Euskadi, Grupo Ecologista Sagarrak y Ekologistak Martxan:
 - Gasteizko Bizikleroak-Ciclistas urbanos de Vitoria-Gasteiz
 - Kalapie Hiriko Txirrindularien Elkartea
 - Biziz Bizi (Asociación de ciclistas urban@s de Bilbao)
 - Grupo Ecologista Sagarrak
 - Ekologistak Martxan
- EH Bildu Zamudio
- ESTASERBI (Asociación de Estaciones de Servicio de Bizkaia – Bizkaiako Zerbitzugune Elkartea)
- Ayuntamiento de Donostia / San Sebastián
- Vinces Consulting SL - Proyecto CRETA
- AORU (Asociación de Operadores de Recarga Ultrarrápida)
- Punto Recargas SL
- Uniport Bilbao / Comunidad Portuaria
- ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector Dos Ruedas)
- Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca
- Ayuntamiento de Errenteria
- Diputación Foral de Álava

3. ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES FORMULADAS

Las alegaciones, observaciones y propuestas formuladas son analizadas en este informe, indicándose motivadamente si tras su estudio han sido o no estimadas y procediéndose, en ese caso, a modificar en consecuencia el texto inicial del proyecto de Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi (en adelante PMSE).

3.1. VARIOS PARTICULARES (Estación ferrocarril Altzola)

Alegaciones formuladas:

Habiéndose presentado veintidós escritos de alegaciones con idéntico contenido en relación a la estación de ferrocarril del barrio de Altzola (municipio de Elgoibar) por parte de las siguientes personas, se procede a agrupar todas las alegaciones en un único apartado y se emite una respuesta conjunta.

Particulares:

AMC	AMC	EAL	FCM	JMLA	MOGL	SRL	YZM
ARM	CAL	EGE	GNB	MCPI	MRIA	SZZ	
AEI	DCF	ERR	JCUE	MMG	RMLR	VRM	

Contenido de las alegaciones:

Alegación 1: Plan de acción - Propuesta F1.P10 Creación de variantes ferroviarias

En las páginas 109 Y 264 del PMSE-2_Plan-accion_Proyecto, no se indica la construcción de la estación de Altzola-Elgoibar, tal y como consta en la memoria de ETS de 2013, en la página 18, y tal como consta también en el BOPV N°101 del lunes 30 de mayo de 2011 y en el BOPV N°161 del lunes 20 de agosto de 2012.

Les rogamos tengan en cuenta estas alegaciones y procedan a cumplir lo indicado en la memoria de ETS, en el BOPV y en el pliego de condiciones para la adjudicación del proyecto constructivo. Es decir, mantengan el servicio de transporte público por ferrocarril en el barrio de Altzola, desplazando la actual estación a la ubicación indicada en el proyecto de la Ingeniería Dair: Estudio Informativo Variante de Altzola.

Respuesta: *No se acepta.*

El PMSE se limita a describir el proyecto de la variante de Altzola de forma genérica, sin definir los detalles constructivos de la misma. Por lo tanto, en lo que refiere a las especificaciones técnicas de la actuación, procede remitirse al “Proyecto Constructivo de la Variante de Altzola”, aprobado por esta Administración de acuerdo a la normativa vigente y con arreglo a las disposiciones establecidas sobre participación pública (Resolución de 15 de diciembre de 2022 de la Directora de Infraestructuras del Transporte).

3.2. FASTNED ESPAÑA SL

Contenido de las alegaciones:

Fastned es una compañía pionera en acelerar la transición hacia la movilidad eléctrica en Europa. Contamos con 12 años de experiencia en desplegar y operar estaciones de recarga ultrarrápida y de calidad, donde los conductores pueden suministrar a sus vehículos eléctricos hasta 300 kilómetros de autonomía en apenas 15 minutos antes de continuar con el trayecto.

Como miembros de la junta de ChargeUp Europe, cofundadores del Grupo de Trabajo de Movilidad Futura de la UE, participantes clave en AVERE Europe y, en el caso de España, impulsores de la nueva Asociación de Operadores de Recarga Ultrarrápida (AORU), Fastned busca colaborar con los responsables de la toma de decisiones para diseñar políticas y estrategias funcionales y efectivas que aceleren la transición a la movilidad eléctrica. Al priorizar la sostenibilidad, la innovación y un servicio excepcional, Fastned se esfuerza por avanzar en la transición verde, asegurando que las carreteras de Europa sean más limpias, seguras y estén preparadas para un futuro eléctrico.

Dentro de su desarrollo en el sur de Europa, Euskadi es una región estratégica para Fastned. Conocemos el compromiso del Gobierno Vasco con la movilidad sostenible, plasmado, entre otras iniciativas, en la Ley de Transición Energética y Cambio Climático, la Ley de Movilidad Sostenible o la Estrategia vasca de Movilidad Eléctrica. Por ello, queremos colaborar con el Gobierno Vasco en su apuesta por profundizar en medidas dirigidas a la descarbonización del transporte,

El Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, actualmente en fase de consulta pública, incluye una serie de Planes de Actuación, entre los que se encuentra uno enfocado específicamente en carreteras. Dentro de este Plan se incluyen varias líneas de actuación, que recogen distintas propuestas, de carácter muy concreto y con un coste de inversión asociado. Entre ellas, la renovación del parque móvil por vehículos más sostenibles o la creación de infraestructuras de recarga eléctrica rápida e inteligente y ampliación de la red de recarga de alta potencia.

Sin embargo, desde Fastned creemos que es importante incorporar de manera más específica la apuesta por infraestructuras de recarga ultrarrápida, fundamental para que la movilidad eléctrica sea un éxito y Euskadi cumpla con los objetivos más ambiciosos en materia de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático. Por ello, compartimos a continuación nuestras propuestas para que el documento sea una herramienta más completa y ambiciosa que permita situar a Euskadi como región pionera y de referencia en la descarbonización del transporte.

Alegación 1: Plan de acción - Propuesta C2.P2 Creación de infraestructuras de recarga eléctrica rápida e inteligente y ampliación de la red de recargas de alta potencia

Redacción sugerida: “Creación de infraestructuras de recarga eléctrica ultrarrápida – electrolineras– como modalidad fundamental para garantizar una electromovilidad interurbana y de largo recorrido en Euskadi.”

Justificación: El despliegue de infraestructuras de recarga ultrarrápida y de calidad será clave para cargar los vehículos en un menor tiempo y dotarlos de la autonomía necesaria

para realizar desplazamientos más largos y entre ciudades, asimilando la operabilidad de un vehículo eléctrico a la de un vehículo de combustión interna.

Las estaciones de recarga ultrarrápida no solo mejoran la experiencia del usuario, sino que también aumentan el atractivo de los vehículos eléctricos hacia los consumidores, mejorando su penetración parque automovilístico y, por ende, acercándonos a los objetivos de descarbonización existentes.

Respuesta: No se acepta.

Esta actuación se enmarca en la Estrategia Vasca de Movilidad Eléctrica, la cual incorpora una serie de actuaciones específicas destinadas a facilitar la implantación de infraestructuras de recarga eléctrica, incluida la recarga ultrarrápida (Eje estratégico nº2).

En ese sentido, siendo incuestionable la importancia de las infraestructuras de recarga eléctrica ultrarrápida para facilitar la penetración del vehículo eléctrico en el parque automovilístico, también se considera necesario estudiar el tipo de solución más adecuada para cada caso de nuevo punto de recarga en función de la potencia eléctrica disponible, la demanda requerida, los características técnicas de la acometida y la inversión necesaria, sin descartar de antemano una tecnología concreta.

Alegación 2: Plan de acción - Propuesta C2.P3 Dotación de puntos de recarga eléctrica en todos los nuevos proyectos de estaciones de repostaje de combustible convencionales

Redacción sugerida: “Promover el despliegue ágil de las infraestructuras de recarga ultrarrápida mediante la separación, en las licitaciones, del servicio de recarga de cualquier otro servicio (repostaje de combustibles fósiles u otros combustibles alternativos, aparcamiento, etc.).”

Justificación: La instalación de puntos en gasolineras ha demostrado, en base a los datos disponibles sobre despliegue de infraestructuras de recarga, ser insuficiente para agilizar el avance hacia una mayor electrificación del transporte por carretera.

Si realmente queremos transicionar a un modelo de movilidad eléctrica, es esencial separar el servicio de recarga de cualquier otro servicio (repostaje, aparcamiento, etc.), al ser un nuevo sector que no tiene nada que ver con los existentes. Una licitación conjunta de varios servicios excluye a muchas empresas elegibles para la recarga de vehículos eléctricos, o motiva la creación de consorcios, presentando así desafíos en materia de competencia susceptibles de tener un impacto negativo en el bienestar de los consumidores.

Asimismo, es importante tener en cuenta que los actores en este sector son fundamentalmente diferentes. La tecnología involucrada varía significativamente, el conocimiento y la experiencia necesarios son distintos, e incluso la experiencia del usuario también difiere.

Respuesta: No se acepta.

La actuación hace referencia a las obligaciones establecidas por la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, respecto a la instalación de

infraestructuras de recarga eléctrica en las instalaciones de suministro de combustibles tanto existentes como nuevas.

Por otro lado, la instalación de puntos de recarga eléctrica pública rápida y ultrarrápida independientes de las gasolineras se contempla en la propuesta C2.P2 del presente Plan, de acuerdo a la Estrategia Vasca de Movilidad Eléctrica.

Alegación 3: Plan de acción - Carreteras

Nueva actuación: “Propuesta 3 (C5.P3). Fomentar de forma prioritaria, en el despliegue de las infraestructuras de recarga ultrarrápida para vehículos eléctricos, aquellas alimentadas por electricidad procedente en su totalidad de fuentes renovables, reforzando el valor de la electricidad de origen renovable como combustible alternativo preferente para el transporte terrestre.”

Justificación: Siendo el transporte uno de los principales responsables de las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel global, el fomento de tecnologías limpias, como los vehículos eléctricos y el uso de energías renovables, no solo contribuye a mitigar el cambio climático, sino que también reduce la dependencia de los combustibles fósiles y permite avanzar hacia una mayor autonomía estratégica.

Si se quiere acelerar la transición ecológica y fomentar la descarbonización del transporte, es necesario potenciar aquellas infraestructuras de recarga alimentadas por electricidad de origen exclusivamente renovable.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

Se modifican las descripciones de las actuaciones C2.P2 y C2.P3, relativas a los puntos de recarga eléctrica, haciendo referencia a la priorización de las instalaciones alimentadas por electricidad procedente de fuentes renovables.

Alegación 4: Plan de acción - Propuesta C9.P1 Realización de campañas de formación y difusión de las ventajas de la movilidad eléctrica

Redacción sugerida: “Realización de campañas de formación y difusión de las ventajas de la movilidad eléctrica, y puesta a disposición de la ciudadanía de información relativa a la ubicación y principales características de los puntos de recarga para vehículos eléctricos, diferenciando entre las diferentes modalidades de carga que estos ofrecen a través de herramientas como la señalización diferenciada en carreteras.”

Justificación: A muchos conductores de vehículos eléctricos les preocupa quedarse sin batería sin haber encontrado una estación para recargar, lo que se conoce como “ansiedad de autonomía”. Esto supone también un freno para que más personas opten por adquirir este tipo de vehículos.

Para fomentar que un porcentaje mayor de la ciudadanía opte por el coche eléctrico, además de acelerar el despliegue de electrolineras, es importante facilitar a la ciudadanía información suficiente y adecuada sobre la red de carga existente en la actualidad, que incluya su ubicación y datos sobre la velocidad de carga que ofrece.

Respuesta: Se acepta.

Se incorpora una nueva actuación sobre la puesta a disposición de la ciudadanía de portales públicos de información relativa a la ubicación y principales características de los puntos de recarga para vehículos eléctricos. Asimismo, se incorporan actuaciones relativas a la señalización de las electrolíneas en la red de carreteras, de acuerdo a la Instrucción MOV 2022/12 sobre “Señalización de los puntos de recarga eléctrica en las vías y pictograma de señalización de vehículo eléctrico”.

Alegación 5: Plan de acción - Propuesta C10.P2 Impulso de las modificaciones normativas/legislativas para el desarrollo de la movilidad eléctrica

Redacción sugerida: “Específicamente, se modificará el Artículo 30 de la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, relativo a infraestructuras de transporte, para incluir una mención concreta indicando que el Gobierno impulsará la dinamización de inversiones destinadas a la instalación en las carreteras autonómicas de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos de calidad – electrolíneas – priorizando la carga ultrarrápida alimentada por electricidad procedente en su totalidad de fuentes renovables.”

Justificación: Es fundamental acometer, a la mayor brevedad, las modificaciones normativas necesarias para el desarrollo de la movilidad eléctrica en el País Vasco. Concretamente, se considera prioritaria la modificación de la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, ya que no prevé condiciones de instalación de puntos de recarga para vehículos.

La falta de despliegue de infraestructuras de recarga ultrarrápida y de calidad presentan un impacto directamente proporcional con la falta de penetración de vehículos 100% eléctricos y, por tanto, lastran el avance de Euskadi hacia una movilidad más sostenible. Por ello, es importante incluir en el Plan de Movilidad Sostenible una mención específica relativa a la necesidad de modificar la Ley 11/2023 para reconocer la importancia de la recarga ultrarrápida y de calidad, además de potenciar las infraestructuras de recarga alimentadas por electricidad de origen exclusivamente renovable.

Respuesta: *No se acepta.*

No se estima oportuno la inclusión de esas modificaciones en la Ley 11/2023.

El propio Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi o la Estrategia Vasca de Movilidad Eléctrica ya contemplan actuaciones para impulsar inversiones destinadas a la instalación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos en la red de carreteras (C2.P2 y C2.P3 del PMSE) o para impulsar modificaciones normativas que faciliten el desarrollo de la movilidad eléctrica (C10.P2).

3.3. AGRUPACIÓN ELECTORAL USANSOLO HERRIA - VARIOS PARTICULARES (Estación ferrocarril Usansolo)

Alegaciones formuladas:

Habiéndose presentado doscientos noventa y nueve escritos de alegaciones con idéntico contenido en relación a la estación de ferrocarril del municipio de Usansolo por parte de las siguientes personas y entidades, se procede a agrupar todas las alegaciones en un único apartado y se emite una respuesta conjunta.

Particulares:

AMG	AHA	ILL	JIBE	JBA	MABM	MIGI	MCGM
AAD	BDAP	IOO	JJGN	JLL	MABM	MIABO	NDITA
AGC	BJM	IIZ	JLBS	KGP	MALB	MJAL	NPA
AEB	BdMHM	ICT	JLJN	KBU	MBI	MJHS	NAS
AAF	CAB	ICC	JMVS	KCG	MBIA	MJLB	NCL
ABU	CMBC	IGM	JMAI	LPR	MBLC	MJCA	NAI
AAB	CSM	IAF	JMMB	LBA	MBVG	MJTT	NZL
AOMdM	DGA	IDITB	JMC	LMO	MCBV	MMAI	NZG
AEB	DTM	IGO	JMIG	LAO	MCBA	MMJJ	OLM
AEZ	EBU	IGZ	JREM	LLdLE	MCEO	MMAE	OOB
ARV	EAU	IBS	JRLL	LLL	MCFL	MMEU	OEA
ABB	EGA	IAI	JME	LML	MCGP	MNZE	OMS
AMZ	EJO	IMG	JMAG	LAOdZ	MCIG	MPLB	OMG
AAHE	EGM	IVB	JGC	LAVH	MCSB	MRM	OGM
ABMA	EJA	IFG	JCS	LILU	MCSPi	MRAU	ODU
AMCM	EAA	IMA	JCG	LJAE	MCSP	MRBG	OCGdS
AMEL	ELR	ILB	JGM	LMGH	MCSd	MRCF	OPG
AMIB	ECC	ILL	JTM	MDPEO	MCUI	MRCO	ORJ
AMMP	ETU	JNF	JAAL	MLP	MdMAR	MTED	PCG
AMEI	EAU	JHU	JAAO	MEB	MdRFF	MTMR	PFA
ATUZ	EBB	JIdD	JAAE	MEAI	MDLA	MTPH	PCDiF
ASB	EPS	JVF	JDZZ	MBB	MDMI	MYOS	PCF
AEB	FBB	JDBM	JJSM	MEL	MECB	MPO	PMAB
AMYMZ	FTO	JJUM	JJAJ	MFE	MELL	MDLFM	PMAE
ARM	FAE	JMBA	JJDA	MOO	MEME	MAUZ	PMOO
AMAE	FJBE	JMEJ	JJSG	MCSP	MEMB	MAIM	PMPY
ARA	FJS	JMED	JLBZ	MAOG	MFFA	MEOS	PMG
ADM	FRR	JBS	JMFC	MARG	MGLI	MIB	REDiF
AAGC	GBU	JAGM	JPOP	MAEZ	MGLA	MIBF	RMG
AAE	GLO	JAG	JGZ	MABM	MGRA	MIGP	RRA
ABB	GBM	JAAR	JEU	MAUA	MHCC	MJDB	RVS
AOC	HDITT	JACC	JCA	MABR	MIMA	MJZY	RBA
AOM	IVB	JAIL	JGZ	MAEG	MIAG	MKBU	RMRA
AEE	IAV	JFOG	JRL	MALC	MIAI	MNDIT	RMSM
AGM	IPM	JFLE	JZU	MAMM	MIAU	MZLL	REC

SBA	SMG	ULV	VMM	VCL	ZBA
SAP	UEM	UTS	VLC	XMC	ZUU
SPM	UGF	VJF	VCR	XZG	ZZZ

Entidades:

<i>Agrupación Electoral Usansolo Herria</i>

Contenido de las alegaciones:

En el Plan de Acción del Proyecto de Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, en el apartado referente al ferrocarril, en la propuesta 8, se prevé la ampliación de las Líneas 4 y 5 de Metro Bilbao. Sin embargo, en relación a la Línea 5 (Etxebarri-Usansolo) existen errores formales y materiales en la propuesta publicada.

Alegación 1: Plan de acción - Propuesta F1.P8 Ampliación de las líneas 4 y 5 de Metro de Bilbao

En cuanto a forma, se debe recordar que Usansolo es un municipio independiente desde el 2023. Continuar refiriéndose a la población como barrio difiere mucho de la pulcritud necesaria para la redacción de un Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, además de resultar una falta de respeto hacia la ciudadanía de este municipio.

Respuesta: Se acepta.

Se modifica la descripción de la actuación F1.P8, relativa a la ampliación de las líneas 4 y 5 de Metro de Bilbao, corrigiendo la denominación de la población de Usansolo como barrio y refiriéndose a ella como municipio, de acuerdo al Registro de Entidades Locales (municipio inscrito el 22 de diciembre de 2023).

Alegación 2: Plan de acción - Propuesta F1.P8 Ampliación de las líneas 4 y 5 de Metro de Bilbao

En cuanto a materia, la propuesta establece que el nuevo recorrido termina “en el núcleo urbano de Usansolo”, para a continuación, referir “una estación específica para el Hospital de Usansolo-Galdakao”. Una única estación en el Hospital a expensas, además, de eliminar la actual estación de Euskotren del municipio, de hecho, se encuentra en el Barrio de Labea, en la zona diseminada. En este sentido, la propuesta actual se prevé en el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi acarrea dos consecuencias directas para la ciudadanía de Usansolo:

1. La pérdida de la estación actual que se ubica en el centro del municipio de Usansolo.
2. Un deterioro en la accesibilidad y servicio del transporte ferroviario.

Ante estos hechos, y en virtud de los principios rectores de la Ley 1/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, y de los objetivos y estrategias que el propio Plan de Movilidad persigue, se solicita la modificación del Plan actual para incorporar, efectivamente, una estación en el centro del municipio de Usansolo. Esta reivindicación, de acuerdo al “estudio de alternativas de SENER, en el marco del “Estudio Informativo de la Línea 5 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao”, es viable

técnicamente, y es la única alternativa que garantiza el no empeoramiento del servicio que actualmente presta la estación de Euskotren de Usansolo.

Respuesta: No se acepta.

En relación a la solicitud de incorporar una estación en el centro del municipio de Usansolo, el PMSE se limita a describir el proyecto de la Línea 5 del Metro de Bilbao de forma genérica, sin definir los detalles constructivos de la misma. Por lo tanto, en lo que refiere a las especificaciones técnicas de la actuación, procede remitirse al “Proyecto constructivo de la Línea 5 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao. Tramo Galdakao-Hospital”, aprobado por esta Administración de acuerdo a la normativa vigente y con arreglo a las disposiciones establecidas sobre participación pública (Resoluciones de 25 de octubre de 2022 y de 10 de enero de 2025, de la Directora de Infraestructuras del Transporte).

3.4. ISL (particular)

Contenido de las alegaciones:

Me centraré en el transporte público por carretera, concretamente en el servicio de autobuses.

Mi opinión es que con la metodología utilizada tanto el diagnóstico como el propio plan están fuera de la realidad, fuera de las principales preocupaciones de los usuarios protagonistas de la movilidad.

A la hora de hacer el diagnóstico del plan habéis trabajado mucho, pero lamentablemente el proyecto no ha utilizado la metodología adecuada para su análisis. El diagnóstico se ha basado en una serie de documentos que se citan en el mismo, pero desgraciadamente no se ha realizado un verdadero estudio de campo como usuario de transportes.

Y eso era fundamental para conocer los problemas del sistema de movilidad en Euskadi y entender los retos de sostenibilidad.

Por un lado, el equipo de redactores del proyecto debería probar obligatoriamente toda la red de transporte de Euskadi. Deberían haber utilizado todos los modos de transporte estudiados, andando al menos una semana de un lado a otro para profundizar en el tema a tratar y conocer el día a día real de la movilidad. Teniendo en cuenta además que nuestros cargos públicos que luego tienen que tomar decisiones normalmente no utilizan el transporte público.

Por otro, deberían haber recibido las quejas y reclamaciones de los pasajeros. Tanto las presentadas oficialmente como "in situ" preguntando a los viajeros diarios. Así os habríais dado cuenta de que la reducción de tarifas, la digitalización de tarjetas, o la electrificación quedan lejos de los problemas de actuación diaria.

En el diagnóstico falta un análisis sociológico de los diferentes modos de transporte y de los viajeros. ¿Qué ciudadano utiliza el transporte público y por qué? Hoy en día parece que el autobús va dirigido a la ciudadanía de segunda, especialmente a jóvenes estudiantes e inmigrantes en situación de precariedad (que no disponen de otra alternativa económica), y siendo así, no se atienden adecuadamente las condiciones del servicio.

Comentaré el caso de los autobuses de Eibar:

- De Eibar a Bilbao por las mañanas o para la vuelta al mediodía se realizan colas de 20/25 minutos si la gente quiere tener sitio en Bizkaibus (y los últimos tienen que ir de pie por la autopista).
- Para tener sitio en las puntas de hora para volver a Eibar desde Vitoria-Gasteiz la gente coge el billete on-line una semana antes. Y hasta ahora Avanza utilizaba la mayoría de las veces urbanos viejos (una vez desde Avanza me contestaron por escrito que el autobús tenía capacidad para 98 personas: 47 sentados y 51 de pie). La duración del viaje más corta es de 1:15 horas (al igual que Vitoria-Gasteiz-Donostia/San Sebastián); los fines de semana y en agosto 1:45 horas.
- Desde Donostia/San Sebastián hasta Eibar en Lurraldebus también hay que hacer 20 minutos de cola al mediodía o a últimas horas de la tarde y es habitual quedarse sin

plazas, aunque se acuda con antelación; hay que esperar otra hora o coger el tren eterno.

Ante esa lotería y aventura de autobuses, cada vez más ciudadanos -incluido yo- cogemos el vehículo privado en detrimento de la sostenibilidad. Porque lo barato nos sale caro en tiempo y salud.

Aunque los descuentos son elogiados, el servicio de autobús debe ser seguro y digno: todos los viajeros deben ir sentados por la autopista en autobuses en buen estado y en las horas de gran demanda el servicio debe duplicarse o ser más frecuente. Por favor, acaben con la precariedad.

Alegación 1: Plan de acción - Transporte público por carretera

Transporte Público por Carretera seguro y digno.

Las empresas de autobuses y concesionarios deben mantener en buen estado la flota de autobuses y garantizar un buen servicio. Por la autopista los pasajeros no pueden ir de pie.

Respuesta: No se acepta.

La seguridad y calidad de los servicios de transporte público de personas por carretera son elementos prioritarios que se encuentran regulados en la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera, y en su normativa de desarrollo. En ese sentido, garantizar el buen estado de la flota y el cumplimiento de las condiciones de prestación del servicio son obligaciones reservadas al título concesional otorgado por las Diputaciones Forales (transporte interurbano) y los Ayuntamientos (transporte urbano), administraciones competentes en esta materia.

Por otro lado, respecto al supuesto de que en un autobús viajen personas viajeras de pie, regulado en el Reglamento General de Circulación (Real Decreto 1428/2003), habrá que remitirse a las previsiones que sobre este particular contenga el correspondiente título concesional del servicio referido.

Alegación 2: Plan de acción - Transporte público por carretera

Garantizar la frecuencia del Transporte Público por Carretera. En las horas punta tiene que haber más frecuencia de autobús. En horas de gran movimiento, duplicar el servicio; poner dos autobuses por hora; o tener autobuses directos a los destinos principales.

Es decir, hay que garantizar el espíritu de la Euskal Hiria. Desplazamiento de una punta a otra de Euskadi durante un máximo de 2 horas, sin que en ningún caso se pueda esperar más de una hora al siguiente autobús.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

En el caso del transporte público por carretera, la competencia para el establecimiento de las condiciones de prestación de los servicios transporte público regular de uso general interurbano recae en las Diputaciones Forales, quedando fuera del ámbito del presente Plan.

No obstante, el PMSE incluye parcialmente esta observación proponiendo en las actuaciones TPC3.P2 y TPC3.P3 la elaboración por parte de las Diputaciones Forales de sendos estudios que permitan optimizar y mejorar las conexiones de los municipios de cada Área Funcional con las respectivas cabeceras, así como las conexiones de estas últimas con los Centros Singulares y capitales de los Territorios Históricos.

Alegación 3: Plan de acción - Propuesta TPC7.P5 Asegurar la existencia de Directrices de Movilidad Sostenible a los Centros de Trabajo para los polígonos de más de 500 trabajadores, ya sea mediante Planes de Movilidad propios o mediante su inclusión en los PMUS

El plan exige un plan de movilidad para las plantas de 500 trabajadores ubicadas en los Polígonos Industriales. Ahora bien, esta obligatoriedad de los planes de movilidad no se debería limitar a los polígonos industriales. Ahí está por ejemplo Lakua del Gobierno Vasco con un montón de trabajadores. Como es habitual, obligaciones para el sector privado y no para el sector público. La Administración de Lakua también debe elaborar un plan de movilidad.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la CAV, y el Decreto 254/2020, de 10 de noviembre, sobre Sostenibilidad Energética de la CAV, ya establecen obligaciones respecto a los Planes de movilidad de centros de trabajo tanto del sector privado como del sector público:

- *Sector privado: Los establecimientos deberán disponer, en los centros de trabajo donde trabajen más de 100 personas por cada turno, de un plan de transporte al centro de trabajo (art.32 y 38 de la Ley 4/2019; art. 34 del Decreto 254/2020).*
- *Administraciones públicas vascas: Los centros de trabajo que cuenten con un mínimo de cien personas al servicio del sector público de la Comunidad Autónoma de Euskadi dispondrán de un plan de movilidad a dichos centros (art. 28 del Decreto 254/2020).*

No obstante, se modifica la descripción de la actuación haciendo referencia a dichas obligaciones legales y extendiendo el alcance de la medida a otros centros de actividad que incluyan varias empresas que en su conjunto sumen más de 500 trabajadores. Asimismo, la actuación se traslada al Plan de actuación: General por tener incidencia en todos los ámbitos de la movilidad y no solo en el TPC.

Alegación 4: Plan de acción - Bicicleta y modos activos

Hay que fomentar más facilidades para llevar bicicletas en autobuses y trenes (incluso de larga distancia).

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

El PMSE recoge esta propuesta en la actuación B2.P2 (Estudio de la dotación de anclajes para bicicletas en los vehículos de TPC y coches ferroviarios), con el objetivo de posibilitar la opción de combinar diferentes modos de transporte en un mismo viaje.

3.5. CRONORENT SL - AEVAN (Asociación Empresarial de Vehículos de la Zona Norte)

Contenido de las alegaciones:

El sector del alquiler es un pilar de la movilidad en Euskadi, ofreciendo soluciones flexibles y sostenibles que se adaptan a las necesidades de miles de ciudadanos cada año. Una gran parte de los alquileres sin conductor están vinculados al turismo, por lo que también es una parte indispensable de la industria turística y un importante distribuidor de la riqueza en la región. Igualmente, genera puestos de trabajo directos e indirectos y ofrece a empresas soluciones de movilidad flexibles, eficientes y asequibles, permitiéndoles optimizar sus flotas sin los costes fijos de propiedad, al tiempo que incorporan opciones alineadas con las normativas medioambientales.

Asimismo, los vehículos de alquiler sin conductor son pioneros de la movilidad compartida, servicios que se han visto impulsados por la accesibilidad a tecnologías avanzadas y a la transformación digital que ha facilitado a los usuarios reservar y acceder a un vehículo de forma rápida y sencilla. A ello se suma la posibilidad que ofrecen las alquiladoras de adaptarse a las necesidades de movilidad de ciudadanas y ciudadanos, que pueden darse en trayectos urbanos o interurbanos y por un tiempo que puede ir desde minutos, horas, días, meses o más. Este concepto no solo promueve un uso más racional del transporte privado, sino que también se alinea con los principios de sostenibilidad.

El Rent a Car ha sabido innovar, incorporando nuevas fórmulas de alquiler, como el carsharing, que atiende a las demandas de un cliente cada vez más digitalizado. Este dinamismo contribuye a mejorar la experiencia de movilidad de usuarias y usuarios, al tiempo que refuerza la sostenibilidad y la inclusión en el transporte. La flexibilidad del alquiler permite que zonas de población dispersa estén conectadas con el resto del territorio, siendo un elemento que contribuye a la vertebración del territorio sin obligar a tener un vehículo en propiedad. En cuanto a movilidad sostenible, la flota de vehículos de alquiler es la menos contaminante, emitiendo de media unos 13 gramos menos de CO₂ por kilómetro recorrido en comparación a la media del resto de vehículos circulando por nuestras carreteras. Esto se logra por la continua renovación de la flota y por la incorporación de novedosas tecnologías de propulsión, como vehículos híbridos, de hidrógeno, eléctricos, etcétera, siendo, por tanto, una puerta de entrada para la ciudadanía hacia modalidades de transporte más limpias.

Con respecto a las aportaciones que queremos realizar, en primer lugar, compartimos plenamente los objetivos del Plan, así como las líneas de actuación establecidas para ello. No obstante, observamos que no se han abordado de manera específica ciertas cuestiones que podrían reforzar su eficacia.

Alegación 1: Plan de acción - Propuesta TPC7.P5 Asegurar la existencia de Directrices de Movilidad Sostenible a los Centros de Trabajo para los polígonos de más de 500 trabajadores, ya sea mediante Planes de Movilidad propios o mediante su inclusión en los PMUS

La propuesta 5 de la Línea de Actuación “Ordenación y gestión del modo” del Plan de Actuación de Transporte Público por Carretera pretende asegurar Directrices de Movilidad Sostenible a los Centros de Trabajo para los polígonos de más de 500 trabajadores, con el fin de reducir la dependencia del vehículo privado motorizado, los

riesgos de siniestralidad y estrés, así como los costes del transporte y le mejora del uso del tiempo. En este sentido, entendemos que el planteamiento debería hacer también referencia expresa a medidas para reducir el uso de la flota gris durante la jornada laboral.

La flota gris alude al uso que hacen los empleados de sus vehículos particulares en los desplazamientos dentro de la jornada laboral por motivos de trabajo. Según un estudio realizado por GEBTA en 2021 a nivel estatal, el 80% de los vehículos utilizados por las empresas son particulares, de empleados y empleadas. Por lo tanto, esta obligación de usar su propio vehículo durante la jornada de trabajo supone un obstáculo para la reducción del uso del vehículo privado motorizado: si necesitas tu vehículo durante la jornada, tendrás que llevarlo a tu puesto de trabajo, sin poder dejarlo en casa. Teniendo esto en cuenta, resulta relevante incluir medidas para reducir la flota gris dentro de los planes, dando alternativas de transporte no solo para ir al trabajo, sino también para usar durante la jornada laboral.

Respuesta: No se acepta.

Las condiciones en las que se producen los desplazamientos del personal de una empresa con el fin de llevar a cabo su actividad profesional, incluidos los medios de transporte utilizados, se determinan mediante los acuerdos existentes entre las propias empresas y sus empleados y en conformidad con las disposiciones establecidas por la normativa laboral, quedando por lo tanto fuera del ámbito de actuación del PMSE.

Por otro lado, el PMSE incluye varias medidas encaminadas a ofrecer alternativas de transporte sostenible que pueden ser incorporadas por las empresas y su personal durante la jornada laboral. Entre ellas, destacan las actuaciones C2.P1 (Renovación del parque móvil por vehículos más sostenibles), C2.P4 (Creación de car-sharing y similares con flotas eléctricas), LM5.P1 (Activación de medidas de promoción y ayuda para la modernización de la flota) o G5.P2 (Consideración de la movilidad eléctrica como estrategia fundamental en los PMUS y Planes de Movilidad de Centros de Trabajo).

Alegación 2: Plan de acción - Propuesta G5.P2 Consideración de la movilidad eléctrica como estrategia fundamental en los PMUS y Planes de Movilidad de Centros de Trabajo

La Propuesta 2 de la Línea de Actuación “Fomento de la transición ecológica” del Plan de Actuaciones de carácter general busca fomentar la electrificación de la flota en el marco tanto de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible como en los Planes de Movilidad de Centros de Trabajo. Entendemos que los últimos también deberían contemplar la movilidad durante la jornada laboral. Como hemos señalado, el uso de la flota gris supone un obstáculo para la reducción de emisiones y la consecución de una movilidad más sostenible. Por tanto, sería recomendable que la medida incluyera incentivos para la electrificación de flotas, tanto en la compra como en el alquiler.

Por otro lado, para asegurar la eficacia de estas propuestas, creemos que es necesario que las administraciones públicas incentiven la elaboración e implementación de estos planes mediante los mecanismos de financiación adecuados. Estos deberían cubrir tanto los gastos incurridos en el análisis previo como, entre otros, la elaboración de los planes y la puesta en marcha de las medidas previstas en dichos planes.

De igual manera, consideramos positivo que se establezcan mecanismos de ayudas públicas que se extiendan más allá de la adquisición de vehículos de cero emisiones, como ocurre con el Plan MOVES III. Si se establecen ayudas que puedan usarse para la compra o para el uso de servicios de movilidad, se dará un impulso a la transición hacia una movilidad más sostenible.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera recogida parcialmente en el PMSE.

Las condiciones en las que se producen los desplazamientos del personal de una empresa con el fin de llevar a cabo su actividad profesional, incluidos los medios de transporte utilizados, se determinan mediante los acuerdos existentes entre las propias empresas y sus empleados y en conformidad con las disposiciones establecidas por la normativa laboral, quedando por lo tanto fuera del ámbito de actuación del PMSE.

Por otro lado, respecto a la financiación de la elaboración de Planes a los Centros de trabajo, cabe señalar que el Decreto 254/2020, de 10 de noviembre, sobre Sostenibilidad Energética de la CAV, establece en su artículo 34 que los centros de trabajo a los que obliga la Ley 4/2019 (centros donde trabajen más de 100 personas por cada turno), deben disponer de un plan de transporte a dichos centros aprobado en el plazo máximo de 2 años desde la entrada en vigor de este Decreto (BOPV N.º 229, 18 de noviembre de 2020). Habida cuenta del tiempo transcurrido desde la finalización del plazo referido, no procede financiar unas actuaciones que deberían estar ejecutadas, ya que supondría una discriminación de aquellas empresas que han dado cumplimiento a dichas obligaciones en forma y plazo.

No obstante, en relación al establecimiento de mecanismos de financiación y ayudas para la puesta en marcha de las medidas previstas en los Planes a los Centros de trabajo, la adquisición de vehículos de cero emisiones o el uso de servicios de movilidad, el PMSE recoge esta propuesta incluyendo varias medidas encaminadas a incentivar la electrificación de flotas o el uso de servicios de movilidad, las cuales pueden ser incorporadas por las empresas y su personal durante la jornada laboral. Entre ellas, cabe mencionar las actuaciones C2.P1 (Renovación del parque móvil por vehículos más sostenibles), C2.P4 (Creación de car-sharing y similares con flotas eléctricas), LM5.P1 (Activación de medidas de promoción y ayuda para la modernización de la flota) o la propia actuación G5.P2 referida en la presente alegación (Consideración de la movilidad eléctrica como estrategia fundamental en los PMUS y Planes de Movilidad de Centros de Trabajo).

3.6. EIG (particular)

Contenido de las alegaciones:

En resumen, se alega que el proyecto presentado parte de información obsoleta y que ello perjudica a su utilidad, por lo que idealmente debería volver a ser redactado, con información reciente, para poder plantear medidas que tengan sentido actualmente. Si no es posible, se alega que el impacto de los descuentos al transporte público y las medidas mencionadas de la Bizkaibizi deberían ser contemplados en el plan, entre otros. También se alega que el análisis de la movilidad de los polígonos industriales en Bizkaia debería hacerse con una selección más completa de polígonos industriales, ya que la actual se deja fuera una parte muy importante de ellos.

Alegación 1: PMSE - Información obsoleta

La principal alegación es que ambos documentos, especialmente el de diagnóstico, están ya obsoletos por utilizar datos de 2021 o previos, casi fuera del periodo de revisión de este plan. En un ámbito tan cambiante como el de la movilidad esto resulta en que el diagnóstico realizado es parcialmente incorrecto, lo cual lleva a que hay posibles medidas en el plan de acción que no se plantean por basarse en datos antiguos, o que algunas hayan perdido el sentido.

Por ejemplo, se presentan datos de movilidad general de 2021, año todavía muy marcado por la pandemia, con restricciones importantes a la movilidad que plantean un escenario muy diferente del actual. Por otra parte, se utilizan los datos de demanda de viajeros de las diferentes operadoras de transporte público del año 2019 (aunque sean datos anuales), lo cual impide que se pueda analizar el efecto de los descuentos al transporte (su impacto, beneficio, posibles medidas relacionadas, etc.), de las ampliaciones de servicios (por ejemplo, de los tranvías de Bilbao y Vitoria, la implantación del BEI) o de las reducciones de ellos (la oferta de larga distancia de Renfe actualmente es notablemente inferior a la de 2019).

Respuesta: Alegación expositiva.

El año de referencia tomado en el PMSE a efectos de elaborar el Diagnóstico y establecer la base de los indicadores ha sido el año 2021. Esto se debe a que los últimos datos disponibles en el marco del “Estudio de movilidad de la CAPV” y la “Imagen Global de la Demanda de Transportes en la CAPV” corresponden a datos recogidos en el año 2021 y publicados por el Observatorio de Transporte de Euskadi (OTEUS) en febrero de 2023.

Ambos estudios constituyen la herramienta fundamental para caracterizar la movilidad de la CAPV, de acuerdo a las directrices establecidas en el Decreto 11/2004, de 20 de enero, por el que se crea el Observatorio del Transporte de Euskadi. Entre las fuentes de información utilizadas para la elaboración de los estudios referidos, se encuentra la “Encuesta de movilidad”, de carácter quinquenal e integrada en el Plan Vasco de Estadística, cuyo objetivo es cuantificar la movilidad de la población residente en la C.A. de Euskadi, los flujos de paso, los modos, motivaciones y causas generadoras de los desplazamientos.

Por otro lado, cabe destacar que el PMSE contempla la elaboración con una periodicidad de dos años de un informe relativo a la evaluación y seguimiento de los

indicadores de movilidad sostenible del territorio, así como el seguimiento de la consecución de los objetivos y la correspondiente revisión de sus determinaciones cada cinco años, de acuerdo la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi.

Alegación 2: PMSE - Infraestructura ciclista y servicio Bizkaibizi

Más allá de usar informes antiguos, se parte de información obsoleta de infraestructuras y servicios, especialmente en el ámbito de la bicicleta. En el diagnóstico se ignora la puesta en marcha en 2023 de los bidegorris Barakaldo-Bilbao y Amorebieta-Iurreta, proponiendo luego su construcción (en vez de centrarse en los todavía por construir); y especialmente grave es la omisión reiterada (menos en el cálculo de gastos de una propuesta idéntica a este servicio ya en marcha) del servicio de Bizkaibizi. Esto último lleva a que no se analice su impacto en la movilidad, ni se propongan medidas relacionadas con él, tales como la integración tarifaria con la Bilbobizi (con la que comparte ámbito geográfico de uso, no como la Dbizi - con la que sí se propone dicha integración) o la ampliación a más municipios.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

En relación a la infraestructura ciclista y su desarrollo, independientemente de proyectos puntuales que estén en ejecución o hayan sido ejecutados durante el proceso de redacción del Plan, cabe destacar que el PMSE ya contempla actuaciones de ampliación y mejora de la red ciclista existente, tales como la recuperación y restauración de antiguos caminos que pueden ser de utilidad para la red ciclista (B1.P1), el análisis de la accesibilidad en bicicleta a los Centros Singulares (B5.P1), o el análisis de la conexión de itinerarios para bicicletas actualmente inconexos (B7.P1).

Todo ello de acuerdo al reparto competencial existente y a las determinaciones establecidas en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2013), la Estrategia de la Bicicleta en Gipuzkoa (2014-2022), el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia (2021), el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e itinerarios Verdes en Álava (2019) y la Estrategia de la Bicicleta en Álava (2021).

Respecto al servicio de préstamo de bicicletas Bizkaibizi, se incorpora al PMSE la información relativa al servicio referido en los apartados 4.4.5 (Operadores), 4.4.6 (Flota), 4.4.9 (Sistemas ITS) y 4.4.10 (Integración tarifaria) del “Diagnóstico”. Asimismo, se modifican las actuaciones B3.P1 (Extensión de los servicios de bicicleta de ámbito urbano a entornos metropolitanos) y B7.P2 (Extensión de las tarjetas de pago existentes a los sistemas de bicicleta de todos los TTHH) del “Plan de acción” a efectos de contemplar dicho servicio.

Alegación 3: PMSE - Centros singulares (Polígonos industriales de Bizkaia)

Otra alegación es que la elección de polígonos industriales en el análisis de movilidad es arbitraria, al menos en el caso de Bizkaia, ya que se elige, por ejemplo, el Parque Empresarial del Abra, aunque sea de un tamaño mucho menor que, por ejemplo, el de Boroa. Además, el del Abra es vecino de los del Campillo I y II, también seleccionados, limitando la perspectiva del estudio. Se debería tener en cuenta también polígonos de gran tamaño como el de Boroa (que sí se reconoce como suelo industrial en la Imagen 137).

Respuesta: No se acepta

La selección de Centros singulares realizada se considera adecuada y coherente para alcanzar los objetivos del PMSE.

3.7. CLUB DE AMIGOS CLÁSICOS RENAULT “EL ROMBO” - VARIOS PARTICULARES (Implantación Zonas de bajas emisiones)

Alegaciones formuladas:

Habiéndose presentado once escritos de alegaciones con contenido similar en relación a las zonas de bajas emisiones por parte de las siguientes personas y asociaciones, se procede a agrupar todas las alegaciones en un único apartado y se emite una respuesta conjunta.

Particulares:

ASO	DBD	JAMP	MABA	PCR
AIVJ	DBS	MVA	PLMS	RMVC

Asociaciones:

<i>Club de Amigos Clásicos Renault “El Rombo”</i>

Asimismo, dado el volumen de los escritos presentados por las personas y asociaciones referidas, se procede a reproducir su contenido de forma resumida.

Contenido de las alegaciones:

En este documento presentamos las alegaciones contra el plan de implantar zonas de bajas emisiones en municipios de más de 25.000 habitantes del País Vasco. Dicho plan se indica en el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.

Alegación 1: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Portugalete y Santurtzi, son municipios que se acercan a los 50.000 habitantes y gran densidad de población, y aun así los paneles informativos de calidad del aire indican que es muy buena la mayoría de las veces y buena el resto (llevamos observando las indicaciones de estos paneles desde el año 2022, ya en previsión de que en un futuro se intentase implantar zonas de bajas emisiones). Esto hace innecesario cualquier restricción en base a etiquetas medioambientales. Además, se debe respetar el principio constitucional de proporcionalidad, siendo una sanción de 200 euros por acceder a una ZBE con un vehículo no autorizado en zonas con una calidad buena del aire claramente contrarias a dicho principio.

Respuesta: *No se acepta.*

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de

bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Alegación 2: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

No hay grandes atascos en las localidades que se van a ver afectadas. Tomando Santurtzi y Portugalete con los municipios que más posibilidades tienen de verse afectados por atascos de entre los que se tienen previsto incluir en el plan, por densidad de población y número de habitantes, y además por residir uno de nosotros en Santurtzi, tenemos la posibilidad de comprobarlo continuamente, se puede afirmar que sólo se producen atascos en las localidades afectadas por el plan en ocasiones puntuales, como pueden ser obras públicas.

Se debe tener en cuenta que la ordenanza de la ZBE de Bilbao ha sido llevada a los tribunales por 2 asociaciones por diversas razones, entre las cuales se encuentra la buena calidad del aire en el municipio de Bilbao, por lo que implantar ordenanzas de zonas de bajas emisiones en municipios con una contaminación debida al tráfico rodado todavía menor, con más razón debe ser recurrida judicialmente.

El Real Decreto 1052/2022 que regula las ZBE en su artículo 5.3 avala que se puedan diseñar ZBE sin aplicar restricciones según el potencial contaminante de los vehículos, siempre y cuando se demuestre que se cumple con los parámetros de calidad del aire que persigue la normativa estatal y con los objetivos de mejora de la calidad del aire y mitigación del cambio climático

Según se puede observar en la gráfica “Informes de calidad de aire Euskadi”, en la Memoria del Proyecto de la ordenanza de la ZBE de Bilbao, los niveles en el año 2021 están por debajo del límite marcado por el actual marco legal (RD 102/2011). Teniendo en cuenta que las ciudades afectadas por el PMSE tienen menos tráfico rodado que Bilbao, menos motivos hay todavía para implantar zonas de bajas emisiones que en Bilbao.

Los valores propuestos en la Nueva Directiva 2030 en términos de PM2.5 y NO2, son por ahora únicamente propuestas y, por lo tanto, solicitamos que no se tengan en cuenta a la hora de marcar unos valores límite.

Por lo tanto, solicitamos que no se imponga ninguna restricción de acceso a vehículos en función de su antigüedad o de su etiqueta medioambiental, porque ya se cumple con el actual marco legal.

(Incorpora referencias al “Informe anual de la calidad del aire de la CAPV 2022” del Gobierno Vasco, a estudios de mortalidad atribuible a la contaminación del, y a datos meteorológicos de lluvia y viento del municipio de Bilbao).

Respuesta: No se acepta.

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de

medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Alegación 3: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Dados todos los casos de corrupción del gobierno de España que actualmente están siendo investigados, consideramos totalmente lógico no añadir restricciones adicionales a las impuestas por la ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, aprobada por dicho gobierno, ya que esta puede tener su origen en intereses del actual gobierno de España, en lugar de en un objetivo de mejorar la calidad de vida y la salud pública, como por ejemplo parece haber ocurrido en el caso Koldo y los contratos públicos de compra de mascarillas relacionados. Creemos que el Gobierno Vasco debería diferenciarse en este sentido del Gobierno de España y procurar que la ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética tenga el menor efecto posible en lo referente a restricciones de circulación en base a etiquetas medioambientales, en lugar de implantarla de forma más restrictiva que en otras comunidades autónomas.

Debido a todo lo expuesto en el párrafo anterior, no sería poco probable que la directriz de implantar zonas de bajas emisiones marcada por la ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, se deba a intereses económicos en lugar de mejora de calidad del aire, como puede ser impulsar la venta de coches nuevos, o a intereses ideológicos.

Respuesta: No se acepta.

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Ambas normas se encuentran vigentes y son de obligado cumplimiento.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Alegación 4: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

El plan de implantar zonas de bajas emisiones en ciudades de más de 25.000 habitantes parece una respuesta a un plan similar que actualmente está en curso de implantarse en

Cataluña, en afán de que si allí lo están haciendo, “nosotros no vamos a ser menos”. También creemos que, en lugar de intentar emular al gobierno de la Generalitat de Cataluña, el Gobierno Vasco debería diferenciarse y procurar que la ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética tenga el menor efecto posible en lo referente a restricciones de circulación en base a etiquetas medioambientales.

Respuesta: No se acepta.

La Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, establece los principios y objetivos a los que debe responder el transporte de personas y mercancías para lograr el desarrollo integral de una movilidad sostenible, saludable y segura desde las perspectivas social, económica y ambiental. Asimismo, ordena los instrumentos y procedimientos necesarios para lograr una movilidad sostenible en la CAPV, entre los que se encuentra el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.

El PMSE, elaborado por el Gobierno Vasco en el ejercicio de sus competencias y con plena autonomía, ha concretado la aplicación de los objetivos de movilidad de la referida Ley 11/2023 mediante el establecimiento de las actuaciones que se consideran oportunas para alcanzarlos.

Alegación 5: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Contaminación del puerto, aeropuerto y refinería de Petronor: es totalmente injusto que se elaboren planes para implantar zonas de bajas emisiones y por otra parte no se tenga en cuenta la contaminación causada por el puerto de Bilbao (situado en Santurtzi y Zierbena), los aeropuertos de Bilbao y Vitoria (los aviones al aterrizar y despegar sobrevuelan varias localidades afectadas por el PMSE) y la refinería de Petronor.

Solicitamos que se haga un estudio detallado del impacto medioambiental que causan los 3 factores indicados en el párrafo anterior.

Solicitamos además que se faciliten los estudios epidemiológicos que reflejen el impacto en la salud de los habitantes de los municipios afectados por el plan, derivado de la contaminación atmosférica procedente de vehículos, y un estudio de enfermedades y también fallecimientos derivados de dicha contaminación basado en certificados de defunción, y que justifiquen por tanto la creación de las ZBE.

Los vehículos son una fuente de emisiones, sí, pero ni son la única, ni la más grande.

(Incorpora referencias a datos de contaminación y emisiones causadas por las actividades del transporte marítimo, el transporte aéreo o la refinería Petronor).

Respuesta: No se acepta.

Los aeropuertos y puertos de interés general, entre los que se incluyen las infraestructuras referidas, así como el control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, son materias en las que el Estado tiene competencia exclusiva.

A pesar de ello, el PMSE contempla actuaciones sobre los mismos en los Planes de actuación de Aeropuertos y Puertos para que, en coordinación con la AGE, se alcance una movilidad sostenible en la CAPV.

En relación a la refinería de Petronor, cabe señalar que el PMSE establece objetivos y actuaciones vinculadas a la movilidad sostenible, quedando la instalación referida fuera del ámbito de aplicación del PMSE y sujeta a otros planes o estrategias industriales, ambientales y energéticas del Gobierno Vasco.

Alegación 6: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Resulta discriminatorio e incongruente que un vehículo con su ITV en vigor, seguro al corriente de pago, y abonando el IVTM pueda circular por las carreteras de todo el territorio nacional pero se pueda impedir la movilidad de su propietario e impedir su circulación en la totalidad o parte de un término municipal.

Entre los afectados se encuentran los vehículos de gasolina matriculados antes del año 2000 y los vehículos diesel matriculados antes del año 2006, motocicletas anteriores a 2003, entre ellos están los vehículos clásicos (+30 años), ambos tipos conservados con mimo por sus propietarios durante años y, que por el escaso kilometraje que recorren al año (de media en torno a 1.500 km en el mayor de los casos), no son la fuente del problema de contaminación señalado por la directriz. Muchos de estos vehículos ya cuentan con restricciones circulatorias impuestas por el tipo de seguro que tienen contratado que limitan su uso y kilometraje anual, por lo que entendemos que no es necesario hacer que desaparezcan con la creación de Zonas de Bajas Emisiones muy restrictivas.

La clasificación por etiquetas medioambientales no tiene en cuenta otros factores contaminantes, como por ejemplo la contaminación generada por los neumáticos, que desprenden partículas cada vez que se circula, y en este aspecto son más favorables los vehículos antiguos, por tener en general menor peso, y por lo tanto desprender menos partículas por kilómetro recorrido.

Se debe tener en cuenta el impacto medioambiental que supone desguazar un vehículo viejo y fabricar uno nuevo.

Por otra parte, dado el problema de aparcamiento que existe en las localidades que se verían afectadas por el plan, los coches más modernos tienen la desventaja de ocupar en general más espacio, debido al incremento generalizado de tamaño que los automóviles han sufrido en los últimos años, por lo que es previsible que necesiten circular más tiempo hasta que el conductor encuentre un espacio lo suficientemente amplio para estacionar.

Las etiquetas medioambientales no tienen en cuenta las emisiones de CO₂, relacionadas directamente con el consumo de combustible.

No es lógico ni equitativo que la DGT clasifique a vehículos con el mismo motor de forma diferente y obviando la propia ficha técnica de fabricación del vehículo.

El sistema de distintivo ambiental DGT, que excluye a los vehículos por razón de su antigüedad, unido a su rigidez, por falta de alternativas viables para homologar los vehículos sin distintivo, implica que la movilidad en la ZBE se condiciona a la capacidad económica del titular para proceder a la adquisición de un vehículo con distintivo ambiental, dado que la opción del transporte público no siempre es viable.

Con este tipo de iniciativas se están promoviendo efectos perniciosos para el medio ambiente. El principal, alentar la jubilación temprana de coches con motor de combustión perfectamente eficientes y funcionales, lo que va en contra del aprovechamiento de recursos que promueve la economía circular, mientras al mismo tiempo se permite al acceso a la ciudad a automóviles muy contaminantes (según su potencia y peso) incluso en días de alta contaminación.

No se prohíben los vehículos más contaminantes, sino los más viejos. Para discriminar qué vehículos son los más contaminantes, habría que evaluar individualmente las emisiones de cada uno, entre otras cosas, y esta tarea se realiza en las estaciones de ITV.

Un vehículo que cumpla los parámetros establecidos de emisiones según su ficha técnica en la ITV puede circular por cualquier carretera de España independientemente de su etiqueta ambiental, y su propietario no puede ser discriminado por entrar dentro de un término municipal que restrinja la entrada en la ZBE.

La normativa europea que obliga a las administraciones a la forma en la que tienen que realizar el seguimiento y los datos sobre las emisiones de CO₂ en ningún momento se basan en catalogaciones por tipo de vehículo y fecha de matriculaciones, sino en mediciones reales, y en las indicaciones que tienen que dar los fabricantes.

El concepto medioambiental global debe tener en cuenta todo el ciclo de fabricación, vida, utilización anual y reciclaje de los vehículos.

Por estos motivos, solicitamos que no se impongan restricciones de circulación a vehículos en base a su etiqueta medioambiental.

(Incorpora referencias a estudios sobre la contaminación y las emisiones de los vehículos, a comparativas de vehículos en función de sus especificaciones técnicas y emisiones de CO₂, y a la normativa estatal y europea sobre tráfico e inspección técnica de vehículos de motor).

Respuesta: *No se acepta.*

De acuerdo a lo dispuesto en el RD 1052/2022, con objeto de contribuir al cumplimiento de los objetivos de mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático, los proyectos de ZBE deberán incluir medidas encaminadas a impulsar el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles, priorizando la movilidad activa y el transporte público. Dichas medidas incluirán prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos según su potencial contaminante, empleando a estos efectos la clasificación ambiental establecida en el Reglamento General de Vehículos (aprobado por el RD 2822/1998).

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Alegación 7: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Riesgo causado por incendios en coches eléctricos: los incendios en coches eléctricos, cuya adquisición puede venir impulsada por la creación de zonas de bajas emisiones, son extremadamente difíciles de apagar, lo cual puede tener consecuencias catastróficas dada la gran cantidad de garajes comunitarios que hay en localidades como Sestao, Portugalete o Santurtzi, en los bajos de bloques de viviendas, y muchos de ellos subterráneos, con dificultades añadidas para la extinción en caso de incendio.

Respuesta: No se acepta.

El Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, establece que la circulación de vehículos exigirá que éstos obtengan previamente la correspondiente autorización administrativa, dirigida a verificar que estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características, equipos, repuestos y accesorios a las prescripciones técnicas que se fijan en dicho Reglamento.

La autorización administrativa referida se sustancia en la homologación de tipo de los vehículos, sus partes y piezas, de acuerdo a lo dispuesto en Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, y resto de normativa de aplicación.

Por último, los vehículos matriculados o puestos en circulación deberán someterse a inspección técnica sobre las condiciones del vehículo relativas a seguridad vial, protección del medio ambiente, inscripciones reglamentarias, reformas y, en su caso, vigencia de los certificados para el transporte de mercancías peligrosas y perecederas.

Alegación 8: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Solicitamos que se realice un estudio detallado y pormenorizado del perjuicio económico que les puede suponer a las personas más vulnerables la implantación de zonas de bajas emisiones en los municipios afectados por el PMSE.

Por ejemplo, las personas mayores de 65 años, en muchas ocasiones tienen vehículos más viejos, a los que dan un uso ocasional, y si tienen que cambiarlo por otro les puede suponer un gran perjuicio económico.

Las personas con menor poder adquisitivo se van a ver afectadas en mayor medida, por suponerles un mayor perjuicio económico la adquisición de un vehículo que tenga permitido el acceso a la ZBE en caso de que posean actualmente un vehículo no autorizado.

Consideramos que no se elige la medida menos restrictiva, que sería no aplicar restricciones de circulación a determinados vehículos, dado que no hay obligación legal, y además la calidad del aire es buena.

La creación de zonas de bajas emisiones con restricciones a vehículos en base a su etiqueta medioambiental en los municipios afectados por el PMSE, no cumpliría los principios constitucionales de necesidad y proporcionalidad.

En conclusión, consideramos que el plan de implantar zonas de bajas emisiones en municipios de más de 25.000 habitantes e imponer restricciones a vehículos en base a su etiqueta medioambiental, no se ampara a los preceptos constitucionales.

No ampararse en los preceptos constitucionales va en contra de mejorar la seguridad jurídica, la homogeneidad de trato y la certidumbre tanto para las administraciones como para los usuarios de las zonas de bajas emisiones.

(Incorpora referencias a los principios jurídicos de jerarquía y de irretroactividad de la norma).

Respuesta: No se acepta.

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Por lo tanto, las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales de acuerdo al procedimiento establecido en la normativa vigente, incluyendo las memorias y análisis requeridos en el proyecto de ZBE y garantizando la participación del público y las personas interesadas en su proceso de diseño y establecimiento, así como, en su caso, el análisis de alternativas de transporte para los colectivos más vulnerables.

Alegación 9: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Según el Instituto Nacional de Estadística, hay un mayor número de mujeres que de hombres concentradas en niveles bajos de salarios y un menor número de mujeres en niveles altos. Según la Encuesta Cuatrienal de Estructura Salarial (EAES) del año 2018, el 20,6% de las mujeres tuvo ingresos salariales menores o iguales que el Salario Mínimo Interprofesional (SMI) frente al 8,2 % de los hombres.”

Si las mujeres tienen de media salarios más bajos, van a tener menos posibilidades de adquirir un vehículo que no tenga restricciones de acceso a las zonas de bajas emisiones, porque son generalmente más caros en el mercado de segunda mano que los de etiqueta B o sin etiqueta.

Además los vehículos más nuevos son técnicamente más complicados, significando esto que sus reparaciones y mantenimiento son también más caros.

Por los motivos expuestos anteriormente, con la ZBE las mujeres van a tener que depender en general todavía más de desplazarse a pie o en transporte público, dificultando el acceso a un vehículo privado, que en numerosas ocasiones es lo más adecuado, ya que en raras ocasiones coincide que haya disponible transporte público desde la puerta de casa hasta el destino deseado. Esto supondría para algunas mujeres con poder adquisitivo limitado, retornar a la situación anterior a los años 70 del siglo

pasado, cuando pocas mujeres disponían de vehículo privado para su uso personal y dependían del transporte público o de que les llevase otra persona que dispusiera de vehículo para los desplazamientos que no eran posibles a pie.

Por otra parte, la ZBE puede suponer que una mujer embarazada tenga que estacionar su vehículo privado fuera de la ZBE y después desplazarse a pie o en transporte público (con riesgo más elevado de contagio de gripe o Covid) dentro de la ZBE, lo cual puede causarle molestias y/o ser negativo para su salud.

También supone un trato discriminatorio, perjudicando a las mujeres embarazadas con rentas más bajas, que se vean obligadas a usar el transporte público, exponiéndose a los riesgos de contagio mencionados y a sufrir situaciones incómodas, sobre todo si hay gran afluencia de pasajeros en los medios de transporte público, mientras que las mujeres embarazadas con mayor poder adquisitivo pueden seguir accediendo en su vehículo particular, porque si el que poseen actualmente tiene acceso restringido, pueden costearse la adquisición de otro vehículo.

Solicitamos que se realice un estudio de impacto de género de la implantación de zonas de bajas emisiones en los municipios afectados realista y detallado.

Respuesta: No se acepta.

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Por lo tanto, las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales de acuerdo al procedimiento establecido en la normativa vigente, incluyendo las memorias y análisis requeridos en el proyecto de ZBE y garantizando la participación del público y las personas interesadas en su proceso de diseño y establecimiento, así como, en su caso, el análisis de alternativas de transporte para los colectivos más vulnerables.

Alegación 10: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Puede que se reduzca la congestión de vehículos dentro de las ZBE, pero a base de medidas discriminatorias contra los conductores de vehículos con acceso restringido y además, seguramente provocaría una mayor congestión en las zonas periféricas, al concentrarse mayor tráfico en ellas y al tener más vehículos circulando en búsqueda de una plaza de aparcamiento, aumentando el tiempo dedicado dicha búsqueda.

Respecto a los niveles de salud para las personas, como se indica en otros apartados de este documento, las zonas de bajas emisiones sólo tienen en cuenta un tipo de contaminantes en los que los vehículos más viejos salen en teoría más desfavorecidos, pero se omiten otros en los que serían más favorables. Además, no es precisamente lo mejor para la salud y el bienestar de los conductores de determinados vehículos complicar el acceso a la ZBE, por tener que emplear más tiempo para aparcar fuera de la ZBE (va a tener menos plazas de aparcamiento a su disposición) y emplear un transporte público adicional o seguir a pie.

Adicionalmente, en cualquier momento pueden repuntar los contagios de Covid o gripe, para lo cual el transporte público tiene el potencial de suponer una fuente extra de contagios.

Por otra parte, para un propietario de un vehículo con acceso restringido a la ZBE que lo necesite para acudir a su puesto de trabajo y desee conservarlo, ya sea por traerle recuerdos familiares (por ejemplo si ha sido de su padre o abuelo) o por cualquier otra razón, y sólo tenga recursos económicos para mantener un único vehículo, se vería obligado a cambiarlo por otro y deshacerse de supreciado vehículo, pudiendo causarle daños emocionales difíciles de cuantificar.

También se verán afectados propietarios que no tengan un especial aprecio por su vehículo, pero que tengan que realizar un desembolso económico para adquirir otro, disminuyendo su capacidad de poder emplear el dinero en otros aspectos que podrían beneficiar su bienestar y calidad de vida.

Se debe tener en cuenta el impacto medioambiental que suponen las modificaciones urbanísticas que conllevan la creación de zonas de bajas emisiones. Cualquier obra supone generación de residuos, además de molestias y ruido para los vecinos que residen, trabajan o se encuentran en esa zona por cualquier motivo.

Por lo tanto, solicitamos que no sólo se tengan en cuenta los aspectos por los que en teoría la creación de zonas de bajas emisiones beneficia la salud y el bienestar de las personas, sino también los aspectos que los perjudican.

Respuesta: *No se acepta.*

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Alegación 11: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Solicitamos que todo vehículo mayor de 30 años (esté catalogado o matriculado como histórico o no), no tenga ningún tipo de prohibición ni restricción para acceder a los municipios afectados por el PMSE.

Además, este tipo de vehículos se emplean casi en su totalidad para un uso ocasional, y por este motivo su contribución al nivel total de emisiones es despreciable.

Nos remitimos también a la siguiente disposición del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, y que sigue vigente en la última actualización publicada el 28/12/2022, donde se indica:

“Disposición transitoria primera. Régimen de vehículos sometidos a la normativa anterior.

Los vehículos matriculados o puestos en circulación con anterioridad a la entrada en vigor del presente Reglamento (26/07/1999) podrán seguir circulando bajo las mismas condiciones técnicas con que fueron admitidos para su matriculación o puesta en circulación.”

Respuesta: No se acepta.

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Alegación 12: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Implantar zonas de bajas emisiones con restricciones de acceso a un determinado tipo de vehículos supone dificultar el realizar compras en los establecimientos que queden situados dentro de dichas zonas, pudiendo empeorar la ya de por sí maltrecha situación de muchos comercios y otros negocios en los municipios afectados por el PMSE.

Muchos propietarios de vehículos con acceso prohibido a la ZBE preferirán realizar sus compras en comercios situados fuera de la ZBE, por comodidad y porque siempre existirá el miedo a acceder por error dentro de una ZBE y tener que pagar una multa que para la mayoría de los ciudadanos supone un coste considerable o directamente inasumible.

El que ciertos vehículos tengan restringido el acceso a la ZBE, puede ocasionar diferencias de competitividad de los comercios situados dentro de la ZBE respecto a los que están situados fuera.

Otro de los muchos sectores afectados puede ser el de la venta ambulante, ya que habitualmente trabajan en mercadillos y ferias en distintos municipios con vehículos mixtos o industriales. Estos mercadillos actúan como un foco de atracción en los días de mercado del que se beneficia el resto de comercio fijo y hostelería instalados en ese área. Para estos comerciantes su vehículo es una herramienta imprescindible para desarrollar su trabajo, ya que en ellos trasladan la mercancía y las estructuras desmontables de los puestos de venta, algo imposible por su volumen de transportar en transporte público o automóviles de “carsharing”.

Su actividad tampoco genera un volumen significativo de emisiones, ya que solo acuden a cada municipio una o dos veces por semana durante unas horas y no circulan continuamente por los mismos, únicamente el tiempo necesario para llegar y volver de la ubicación del mercado.

(Incorpora referencias al impacto económico en comercios y talleres de Barcelona y Madrid).

Respuesta: No se acepta.

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Alegación 13: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Las implicaciones económicas, sociales y personales de la implantación de una ZBE son tantas y tan trascendentales que debería incluirse un detalle suficientemente extenso y detallado del impacto económico y social.

Solicitamos entonces que se haga un estudio detallado y realista del impacto socioeconómico e impacto de género que conllevaría la implantación de zonas de bajas emisiones en los municipios afectados por el PMSE, no únicamente generalidades como se pueden encontrar en la documentación publicada en el boletín oficial.

Las Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE) establecen la necesidad de realizar una serie de informes y hacerlos públicos.

El estudio de la estimación del impacto económico en la documentación publicada en el boletín oficial es escaso e insuficiente, ya que toda restricción a la movilidad indudablemente va a suponer un perjuicio económico para las oficinas, comercios, negocios de hostelería y ocio nocturno, espectáculos y cultura, talleres, tiendas de recambios, parkings, mercadillos y todo tipo de negocios situados dentro de ellas, expulsando a los compradores que se desplazan en su vehículo que optaran por comercios y centros comerciales del extrarradio o de otros municipios donde no haya restricciones a la circulación ni al aparcamiento. Además del impacto en las personas que pueden verse obligadas a adquirir otro vehículo.

Además, no se facilita una información completa y detallada respecto al parque de vehículos afectados que se verían afectados por la implantación de zonas de bajas emisiones.

Solicitamos entonces, que se facilite una información completa y detallada respecto al parque de dichos vehículos afectados.

(Incorpora referencias normativas respecto a la presentación de memorias económicas).

Respuesta: *No se acepta.*

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Por lo tanto, las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales de acuerdo al procedimiento establecido en la normativa vigente, incluyendo las memorias y análisis requeridos en el proyecto de ZBE y garantizando la participación del público y las personas interesadas en su proceso de diseño y establecimiento.

Alegación 14: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Implantar zonas de bajas emisiones con restricciones a determinado tipo de vehículos en municipios de más de 25.000 habitantes constituye un abuso de la ley en perjuicio de los ciudadanos y contribuyentes.

Un propietario de un vehículo que pueda circular legalmente por cualquier carretera o pueblo de España no puede ser objeto de discriminaciones ni restricciones en su libertad de circulación si pretende transitar por el término municipal de un municipio de más de 25.000 habitantes, pues de una manera arbitraria y discriminatoria se estaría imponiendo

una prohibición a la circulación de un vehículo con todas sus inspecciones en regla e impuestos al corriente de pago que sí podría circular por cualquier carretera del territorio nacional al ser apto para ello, condicionando así la libertad de circulación y la movilidad de miles de propietarios y sus familias, y el uso y disfrute de su propiedad privada.

(Incorpora referencias a las normativas de tráfico).

Respuesta: No se acepta.

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Alegación 15: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Implantar restricciones de acceso y circulación a determinado tipo de vehículos en base a su etiqueta medioambiental, no cumpliría los contenidos de la Ley de cambio climático y transición energética referentes a una transición justa.

Una transición justa no puede ser acabar con vehículos que funcionan perfectamente y con ITV en regla, obligando a sus propietarios a comprar otro vehículo, si pueden, o teniendo que desguazarlo o malvenderlo por no poder usarlo, con el consiguiente impacto en su libertad personal, su economía y su autonomía.

(Incorpora referencias a la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética).

Respuesta: No se acepta.

De acuerdo a lo dispuesto en el RD 1052/2022, con objeto de contribuir al cumplimiento de los objetivos de mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático, los proyectos de ZBE deberán incluir medidas encaminadas a impulsar el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles, priorizando la movilidad activa y el transporte público. Dichas medidas incluirán prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos según su potencial contaminante, empleando a estos efectos la clasificación ambiental establecida en el Reglamento General de Vehículos (aprobado por el RD 2822/1998).

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que

decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Alegación 16: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Se debe informar de todas las consecuencias de la implantación de una ZBE, tanto positivas, si las hay, como negativas, y no destinar los recursos públicos para solo hacer propaganda de los supuestos “beneficios asociados”, así como informar claramente de las restricciones a la movilidad que va a suponer esa ZBE. Esta información debe ser clara, continuada en el periodo previo a la implantación y a ser posible personalizada por correo postal para que todos los afectados la conozcan.

(Incorpora referencias a la normativa de publicidad y comunicación audiovisual).

Respuesta: No se acepta.

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Por lo tanto, las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales de acuerdo al procedimiento establecido en la normativa vigente, incluyendo las memorias y análisis requeridos en el proyecto de ZBE y garantizando la participación del público y las personas interesadas en su proceso de diseño y establecimiento.

Alegación 17: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Las zonas de bajas emisiones afectan al turismo en los pueblos afectados.

Muchos turistas nacionales, especialmente familias, utilizan su vehículo particular para viajar por España ya que les resulta más económico. Por comunidades, en 2020, Cataluña (+12%) y Andalucía (+10,3%) fueron los destinos con mayor afluencia de viajeros residentes en España, con un crecimiento de pernoctaciones de españoles muy superior a la media del país. Los últimos datos publicados por el INE constatan este aumento sin precedentes del consumo vacacional interno. Las pernoctaciones de los viajeros residentes en España superan los niveles pre pandemia y aumentaron un 0,4% respecto al mismo mes del 2019, con 14,9 millones frente a los 14,8 millones de hace dos ejercicios.

Una norma será de calidad cuando sea conforme con los siguientes principios de buena regulación: proporcionalidad, consistencia, transparencia, responsabilidad y eficacia, y que permita una evaluación, modificación o derogación a posteriori si los perjuicios causados para los habitantes y comercios del municipio son mayores que los beneficios logrados.

Estos estudios deben ser previos y deben ser tenidos en cuenta por el PMSE.

Por todo ello, como ya hemos indicado en otra alegación, solicitamos que se realice un nuevo informe de impacto económico y social con el detalle suficiente.

Solicitamos también que se realice un estudio detallado sobre el impacto en las familias con hijos.

Solicitamos de nuevo que teniendo en cuenta esta sentencia se realice un informe real y completo donde reflejen los perjuicios que puede suponer las restricciones derivadas de una ZBE.

(Incorpora referencias a estudios sobre el coste y beneficios de las ZBE y a sentencias judiciales).

Respuesta: *No se acepta.*

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Por lo tanto, las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales de acuerdo al procedimiento establecido en la normativa vigente, incluyendo las memorias y análisis requeridos en el proyecto de ZBE y garantizando la participación del público y las personas interesadas en su proceso de diseño y establecimiento.

Alegación 18: Plan de acción - Propuesta CI.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

La normativa podría estar viciada desde su origen y contener los mismos defectos por los que la justicia mediante trece sentencias diferentes ha anulado las ZBE de Barcelona, Gijón, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Adrià de Besòs y Madrid.

(Incorpora referencias a sentencias judiciales de varios municipios).

Respuesta: *No se acepta.*

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Por lo tanto, las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales de acuerdo al procedimiento establecido en la normativa vigente, incluyendo las memorias y análisis requeridos en el proyecto de ZBE y garantizando la participación del público y las personas interesadas en su proceso de diseño y establecimiento.

Alegación 19: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Se deben tener en cuenta la situación económica de inflación y crisis, las consecuencias de la guerra en Ucrania y las repercusiones que están teniendo para la economía y la sociedad españolas.

El estallido de la guerra en Ucrania, y el consiguiente agravamiento de las tensiones en los mercados internacionales de productos energéticos y agrícolas, abrió un preocupante escenario de tasas de inflación en niveles máximos desde varias décadas atrás, con un severo impacto sobre la capacidad adquisitiva de los consumidores y sobre los costes de producción, y, en consecuencia, sobre el nivel de actividad económica.

Por ellos solicitamos que se recalculen todos los estudios afectados por estas variables, si es que existen, para tener una visión realista y actual, dado que algunas de las medidas que se plantean van a suponer un gasto añadido para los habitantes de los municipios afectados por la creación de zonas de bajas emisiones, bien por tener que pagar por aparcar en un parking, o por tener que adquirir un vehículo nuevo si las restricciones de la ZBE le impiden usar su vehículo con normalidad.

(Incorpora referencias a datos macroeconómicos).

Respuesta: No se acepta.

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que

decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Por lo tanto, las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales de acuerdo al procedimiento establecido en la normativa vigente, incluyendo las memorias y análisis requeridos en el proyecto de ZBE y garantizando la participación del público y las personas interesadas en su proceso de diseño y establecimiento.

Alegación 20: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

En la creación de zonas de bajas emisiones, en general se está presuponiendo que el coche eléctrico (etiqueta 0) o híbrido (etiqueta ECO) no tiene un impacto en sus emisiones. Al circular es cierto que el vehículo eléctrico no emite determinados gases pero sí emite partículas nocivas contaminantes, además debería considerarse, si de verdad la preocupación es la calidad del aire y la protección del medio ambiente, que debería utilizarse un criterio más global de todo lo que conlleva la fabricación, uso y reciclaje de un vehículo y no centrarse solo en la emisión de ciertos gases para evaluar el impacto medioambiental.

Dentro de la “neutralidad climática” una medida podría ser favorecer los vehículos “etiqueta 0”, pero los términos “vehículo contaminante”, “0 emisiones”, “Etiqueta 0” o “cero emisiones” o “emisiones nulas” son erróneos, no se ajusta a la realidad e inducen a confusión, pues todo vehículo con ruedas, tenga motor o no, genera emisiones y contamina, incluidas las bicicletas, por tanto solicitamos que se tenga en cuenta esto. Así las cosas, nos encontramos con un sistema para clasificar a los vehículos que premia más la tecnología que la eficiencia real. Siempre hay polémica en torno a los híbridos enchufables, que reciben la misma etiqueta CERO que los eléctricos puros, pero al menos sí han demostrado en la homologación ser capaces de recorrer como mínimo 40 km en modo eléctrico, y los problemas en la práctica vendrán más del uso inadecuado que hagamos de ellos (no recargar nunca su batería, por ejemplo), y no del propio vehículo.

Otra cosa distinta es lo que sucede con los de etiqueta ECO, pues en nuestro país se benefician de ella incluso vehículos que nunca pueden circular en modo exclusivamente eléctrico y que, en ocasiones, consumen mucho, lo que es bastante peor. Su argumento tecnológico, contar con una parte eléctrica en su mecánica que cumple los requisitos marcados por la UE y que descarga un poco de trabajo al motor de combustión, ya sea de gasolina o diésel.

Por eso nos encontramos vehículos de enorme potencia y elevado peso que lucen la etiqueta ECO en su parabrisas pese a homologar cifras de consumo de carburante y emisiones de CO2 altísimas. Menores sin duda que las que tendrían de no contar con esa moderna arquitectura híbrida, pero altísimas en cualquier caso. Y estarán autorizados a circular libremente por las ZBE españolas, esas mismas áreas prohibidas a quienes empleen vehículos mucho más compactos, económicos y, curiosamente, menos contaminantes.

Como ya se ha expuesto en otra alegación, las etiquetas medioambientales no tienen en cuenta las emisiones de CO₂, relacionadas directamente con el consumo de combustible.

(Incorpora referencias a estudios sobre la contaminación y las emisiones de los vehículos y a comparativas de vehículos en función de sus especificaciones técnicas y emisiones de CO₂).

Respuesta: No se acepta.

De acuerdo a lo dispuesto en el RD 1052/2022, con objeto de contribuir al cumplimiento de los objetivos de mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático, los proyectos de ZBE deberán incluir medidas encaminadas a impulsar el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles, priorizando la movilidad activa y el transporte público. Dichas medidas incluirán prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos según su potencial contaminante, empleando a estos efectos la clasificación ambiental establecida en el Reglamento General de Vehículos (aprobado por el RD 2822/1998).

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Alegación 21: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Debemos recordar que existen las siguientes normativas, disposiciones, resoluciones y jurisprudencia que deben ser respetadas estricta y escrupulosamente, so pena de vulnerar la legalidad vigente.

(Incorpora referencias a la legislación autonómica, estatal y europea y a sentencias judiciales sobre la libre circulación de personas y el derecho a la propiedad).

Respuesta: No se acepta.

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Alegación 22: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

No imposición de “pirámides jerárquicas” ni de medidas de “calmado o pacificación del tráfico”.

La imposición de una pirámide jerárquica de acuerdo a las Directrices para la creación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico donde el vehículo privado queda desterrado al último lugar supone una injerencia en la libertad de decisión personal y consideramos que debe evitarse.

El ciudadano debe poder elegir aquello que tanto personal como colectivamente siente que es lo más adecuado, que puede que sea, o no, el transporte público si éste es eficaz. Tal planteamiento no puede ser excluyente de ningún modo, en concreto del vehículo privado, sino que se tiene que dar alternativas siendo fundamental la creación de la infraestructura necesaria para responder a tal demanda en sus diferentes formas.

Consideramos que el establecimiento de políticas de castigo y sanción como incrementos de la fiscalidad al vehículo particular no son medios adecuados para ordenar la movilidad de nuestras ciudades.

Desde nuestro punto de vista, generalmente los plazos pretendidos para poner en marcha estas zonas por la experiencia en otros municipios son inasumibles para una parte importante de ciudadanos que utilizan el transporte privado. Sería recomendable, para quien quiera y pueda renovar su vehículo el establecimiento de un periodo de implantación más espaciado que permita cubrir las carencias de infraestructura. Solicitamos que se incluya en el texto como punto básico el respetar la libertad de los ciudadanos para escoger el modo de transporte que mejor se adapte a sus necesidades, sin que ello implique discriminaciones por renta o políticas de sobrecarga fiscal y sanciones.

Cabe destacar que la movilidad está condicionada por los niveles socioeconómicos de la población. Por lo tanto, la limitación de la movilidad de una ciudad puede inferir en su condición de acceso a los bienes y a los servicios urbanos, de forma tal que disminuye su calidad de vida. El transporte público no llega a los polígonos de noche, ni les sirve a los pintores, fontaneros, enfermos, ni a otros colectivos que no entran al Centro de las ciudades, pero necesitan un vehículo propio con autonomía suficiente para tener un mínimo de calidad de vida y no pasar 3 horas o más en el transporte público.

Las restricciones que plantean pueden suponer que decenas de miles de personas residentes en el municipio y sus cercanías no puedan utilizar su vehículo actual para ir a trabajar o realizar otras actividades, debiendo adquirir otro para sus desplazamientos, algo que en plena época de pandemia y crisis económica, demuestra muy poca empatía y preocupación por los ciudadanos.

Así mismo se puede privar de un medio de transporte a personas cuyo centro de trabajo se encuentra ubicado en lugares donde no llega el transporte público con asiduidad como polígonos, no funciona en horario nocturno, o el desplazamiento en transporte público desde su domicilio supone un tiempo superior al 10% de su jornada de trabajo y el desplazamiento en bicicleta es inviable, así como a los estudiantes universitarios que residan fuera del municipio y no dispongan de un transporte público eficiente y

frecuente, y a las personas que necesitan de sus vehículo para acudir regularmente a un Centro de Salud u Hospital por la falta de transporte público.

El calmado de tráfico, también llamado “pacificación” se basa en medidas como la peatonalización de cruces convirtiéndolos en plazas, que sobre el papel parece una buena medida, pero los estudios demuestran que no lo es tanto y no debe potenciarse sino implantarse con mucha cautela y solo de hacer estudios técnicos apropiados, pues de lo contrario solo se conseguirá colapsar el tráfico en las vías adyacentes y aumentar por tanto la contaminación, además de poner suponer una “infracción urbanística” al modificar de modo radical la función básica del sistema viario, hasta el punto de hacerlo irreconocible.

El termino de pacificación en si lo consideramos erróneo. Pacificar, hay que pacificar Ucrania, o Gaza, pero no ninguna de nuestras ciudades. Los conductores somos CIUDADANOS, no mercenarios armados...

El conjunto de los habitantes de un área metropolitana necesita áreas para determinados servicios: trabajo, comercio, restauración, servicios legales –notarios, abogados—ocio o deporte, y no se pueden poner trabas a la circulación de residentes y no residentes. El espacio público no es sólo un lugar de refugio de peatones o de reserva de monumentos, sino la ciudad en sí misma, que luego se materializará en avenidas, calles, plazas, parques, equipamientos abiertos o cerrados, etc.; cuya función es de carácter relacional, esto no aísla ni segrega a los habitantes, sino que debe tender a proporcionarles igualdad para vivir la ciudad.

Es evidente la necesidad de concebir el espacio público, como un lugar de pluralidad de actividades y concurrencia. Esta dimensión demanda necesariamente el conocimiento de sus actores que son quienes le dan vida al espacio público. El espacio público es un bien colectivo, por lo tanto es para uso de todos los ciudadanos, debe ser cuidado y respetado para garantizar su sostenibilidad; pero a su vez, debe ser adecuado para que pueda ser usado y disfrutado por todos, por lo cual debe ser bien construido, cómodo, funcional y flexible, para que cumpla con su premisa básica de ser “el espacio de todos”. Además, su continuidad, como elemento integrador, permite conectar los diferentes sectores de la ciudad, a través de sus múltiples funciones dirigida principalmente al desplazamiento de las personas entre diferentes sectores de la ciudad, por lo que su calidad constituye un factor clave de la productividad urbana a la movilidad.

En determinadas zonas, el tiempo que dedicamos a la búsqueda de aparcamiento es aproximadamente del 20.% del tiempo que pasamos a bordo, pudiendo incluso aumentar en las horas punta.

En el caso concreto de Santurtzi, uno de los municipios que se vería afectado por el PMSE, se han llevado a cabo obras en varias calles céntricas, restando plazas de aparcamiento, para construir unas aceras innecesariamente anchas, en zonas en las que ni siquiera los niños utilizan dicho espacio para jugar, y los vehículos de reparto, necesarios para suministrar a los comercios, tienen en muchos puntos dificultades para circular, sobre todo si se trata de camiones voluminosos, lo cual tiene un efecto negativo sobre todo en la seguridad vial.

Y si el Gobierno Vasco considera tan perniciosas las emisiones de los vehículos con motor de combustión interna, entonces debería promover que el número de plazas de

aparcamiento en los municipios se aumente en las zonas donde son necesarias en lugar de disminuir, para que se emplee el menor tiempo posible circulando en la búsqueda de aparcamiento, y que las calzadas permitan una circulación fluida sin atascos.

Siguiendo con el ejemplo de Santurtzi, se han eliminado numerosas plazas de aparcamiento en las zonas céntricas, donde más falta hacen, y en cambio, se han añadido en un espacio cercano al monte Serantes, donde normalmente hay muchas plazas vacías por ser una zona demasiado alejada del núcleo urbano y los comercios. Otro ejemplo de que la peatonalización y unas aceras excesivamente anchas pueden ser contraproducentes, se encuentra a la altura del portal 47 de la calle Genaro Oraá, donde hay una curva que ahora es excesivamente estrecha para el paso de los camiones que abastecen a los comercios de la zona, y en muchas ocasiones no tienen más remedio que maniobrar dando marcha atrás invadiendo la acera excesivamente ancha que ha quedado después de la última obra efectuada en la zona.

En ciudades como Valencia, Madrid o Barcelona hay un gran número de parkings de oficinas en los centros de las ciudades que se encuentran infrautilizados, especialmente los fines de semana. A las inmobiliarias propietarias de esos edificios no les sale a cuenta comercializar un activo que tiene un valor relativo mucho menor que las oficinas bajo las que los aparcamientos se encuentran. Por ello, proponemos hacerlos más eficientes y desarrollar tecnologías permitan poner a disposición del público estas plazas y contribuir a su sostenibilidad. Es decir, aprovechar, reducir y reutilizar.

(Incorpora referencias a estudios sobre proyectos de pacificación en municipios).

Respuesta: No se acepta.

El PMSE concreta la aplicación de los objetivos y determinaciones de movilidad sostenible de La Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi.

En ese sentido, la referida Ley 11/2023, establece, entre otras disposiciones, que las administraciones públicas vascas fijarán como objetivos de la política de movilidad sostenible la priorización de la movilidad activa, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad, al transporte público y colectivo o, en su caso, a la movilidad compartida y colaborativa, optando en cualquier caso por medios que consuman combustibles alternativos (art.4.d); que el planeamiento urbanístico y los instrumentos de ejecución urbanística tenderán a reforzar el papel de las calles, plazas y avenidas promoviendo el calmado del tráfico y dando atención preferente a su uso peatonal, teniendo en cuenta su coexistencia con otros medios de transporte sin motor (art. 8.2); que de acuerdo a lo dispuesto en la legislación vigente, se promoverá la progresiva incorporación de medidas coordinadas tendentes a la disuasión del uso del vehículo motorizado privado, bien mediante la imposición de costes directos, bien incorporando sistemas de limitación del acceso a los núcleos urbanos con mayor impacto ambiental, debiendo ser proporcionales y justificadas con base en criterios ambientales y de salud (art. 9.3); o que las administraciones públicas competentes fomentarán aparcamientos disuasorios en la periferia urbana, que conecten con el transporte público urbano e interurbano, o bien que permitan desplazamientos a los centros y recorridos periféricos no motorizados con distancias asumibles (art. 9.4).

Alegación 23: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Consideramos que imponer restricciones de circulación en función de la clasificación medioambiental de los vehículos e imponer sanciones es abusivo e innecesario.

Además, consideramos que vulnera la Constitución española y ordenamiento jurídico, directa e indirectamente, limitando la libertad de circulación de personas, bienes y mercancías; la libre circulación de los trabajadores; el derecho a la propiedad privada, y a su uso y disfrute; la libertad y la igualdad de los españoles ante la ley; el derecho a protección contra toda discriminación. así como la vulneración los principios de legalidad, jerarquía normativa, el de no retroactividad de las normas, de seguridad jurídica y el principio de libertad económica.

(Incorpora referencias a los principios jurídicos de jerarquía y de irretroactividad de la norma).

Respuesta: *No se acepta.*

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Alegación 24: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Solicitamos que todo vehículo de antigüedad igual o superior a 30 años (esté catalogado o matriculado como histórico o no), no tenga ningún tipo de prohibición ni restricción para acceder a las ZBE de la CAV.

No permitir el acceso a vehículos históricos es demasiado restrictivo y puede suponer inconvenientes para propietarios de vehículos históricos que lo necesiten de forma puntual o prolongada para acceder a la ZBE.

Por otra parte, no es justo que propietarios de vehículos que posibilitan eventos como el Concurso Internacional de Elegancia de Bilbao celebrado del 10 al 12 de junio de 2022, y que atrajo a más de 40.000 personas solamente ese día, o la exposición Motion. Autos, Art, Architecture en el museo Guggenheim de Bilbao, que posibilitó el verano de su historia con mayor número de visitantes, más de 480.000, con todo el beneficio que supone para los establecimientos hosteleros y el comercio del entorno, se encuentren con prohibiciones que no fomentan ni su conservación ni su disfrute por parte del Ayuntamiento de Bilbao.

Además, este tipo de vehículos se emplean casi en su totalidad para un uso ocasional, y por este motivo su contribución al nivel total de emisiones es despreciable.

Compartimos la necesidad de aplicar exenciones para los vehículos históricos, por los siguientes motivos que detallamos:

- El vehículo antiguo es un bien cultural.
- Los vehículos antiguos reportan con su circulación ocasional un claro y gratuito beneficio a la comunidad.
- La adopción de medidas dirigidas a fomentar y reconocer el esfuerzo asociado a la conservación del vehículo antiguo es algo justo y necesario.
- Los vehículos antiguos no contribuyen de forma significativa a los problemas de tráfico y contaminación que sufren las grandes ciudades.
- El vehículo antiguo no entraña más peligro que cualquier otro vehículo

(Incorpora referencias a los vehículos históricos y a la normativa al respecto).

Respuesta: *No se acepta.*

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Alegación 25: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Consideración de la idiosincrasia de los vehículos de reparto de mercancía.

Debe realizarse con detalle un “análisis de impacto en el sistema de distribución de mercancías”. Deben realizarse de estudios previos de cómo se producen los repartos de mercancías en los distintos barrios de las ciudades de la CAV, algo indispensable antes de proponer restricciones a la circulación, Respecto al sector del transporte, hay que tener en cuenta las dificultades de adaptar la flota para el transporte de mercancías de largo y corto recorrido para hacerla “sostenible” y los posibles problemas de desabastecimiento que eso podría suponer, por lo que consideramos que deben especificarse unos plazos concretos, razonables y asumibles.

Se habla mucho de emisiones del coche particular, de los taxis en las ciudades, pero no hay que olvidar que una parte importante de las emisiones que provoca la movilidad corresponde al transporte de mercancías. Existe una amplia gama de turismos eléctricos

en el mercado y las furgonetas eléctricas para el reparto de “último kilómetro” empiezan a estar operativas en las grandes ciudades. El gran paso ahora es electrificar el transporte por carretera, algo quizás viable para el transporte regional pero no para el de larga distancia, dada la autonomía máxima de 300 km que bajarán los fabricantes de camiones de gran tonelaje movidos exclusivamente por electricidad y con baterías.

Los sistemas de propulsión “ecológicos” todavía son muy pesados y restan carga útil al vehículo. Si un vehículo de 3.500 kg de MMTA puede pesar alrededor de los 2.800 kg en según qué carrozados, al convertir los fabricantes estos mismos modelos en vehículos ECO / CERO mediante sistemas de propulsión a gas, eléctricos o híbridos, se les está sumando alrededor de los 200 kg. Un peso que se convierte en un lastre que inhabilita a los vehículos para rendir en una jornada de trabajo.

Si el objetivo es obligar que haya flotas de vehículos para transporte “ecológicos” se deberá de tener en cuenta el coste económico y social de la renovación del parque automovilístico, que afectaría especialmente a las personas y operadores del sector transporte con menos recursos. A causa de estas medidas también se puede producir un efecto negativo en el transporte de mercancías. Dado que el diésel es el combustible más utilizado para el transporte de mercancías y el transporte masivo por carretera, estas medidas pueden desalentar el movimiento de vehículos pesados dentro de la ciudad, lo que podría traducirse en una pérdida de competitividad en las ciudades donde se apliquen restricciones por emisiones.

Por otra parte, estas medidas afectarían a corto plazo a las empresas situadas dentro de las zonas restringidas, aumentando considerablemente sus costes logísticos. Si los vehículos diésel ya no pueden alcanzar sus puntos de destino, se deberían considerar otras soluciones —como la inversión en otro tipo de vehículos. Puesto que los costes de estas soluciones se computarían directamente en los gastos logísticos, los pequeños comercios y las PYME, que disponen de menos recursos, se verían más afectados. Por tanto en la actualidad tenemos una flota de camiones en parte no adaptada, hay una inexistencia de vehículos “eco” para grandes camiones que realizan transporte de largo recorrido, y estas trabas e imposibilidad de circular en zonas de bajas emisiones para unos vehículos específicos y muy necesarios puede ocasionar el desabastecimiento en plataformas de distribución, que a su vez distribuyen al pequeño comercio minorista y hostelería, y a las grandes superficies comerciales.

En la situación de crisis económica actual resulta imprudente y arriesgado para su viabilidad proponer medidas que obliguen a las empresas de transporte a renovar su flota en un corto plazo para poder trabajar.

(Incorpora referencias a estudios sobre el DUM).

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera recogida parcialmente en el PMSE.

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de

medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Por otro lado, el PMSE recoge parcialmente las propuestas realizadas sobre la modernización de las flotas en su actuación LM5.P1 (Activación de medidas de promoción y ayuda para la modernización de la flota), y sobre las acciones destinadas a la distribución urbana de mercancías en su actuación LM7.P3 (Apoyo y coordinación en el ámbito de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM)).

Alegación 26: Plan de acción – Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Es preciso elaborar, establecer y fomentar planes que incluyan la implantación del teletrabajo en empresas con capacidad operativa para llevarlo a cabo, sin que afecte o reduzca su nivel de producción y operatividad.

El trabajo presencial ha formado parte de nuestras vidas durante muchísimos años, algunos quizás no hayan experimentado la modalidad remota nunca. Resulta algo normal el levantarte temprano, tomar tu coche, moto, furgoneta o transporte público y dirigirte al trabajo, para realizar el mismo trayecto hasta nuestra casa entre 2 y 4 veces dependiendo de si tienes vas a comer a casa al mediodía o te quedas en el trabajo para comer. Este trayecto es el que afecta mayormente al medioambiente, debido a las grandes producciones de CO2 de los vehículos personales y transporte público. Al ser un desplazamiento diario y masivo, la emisión de componentes y el movimiento de la ciudad se hacen notar. Por estos y muchos otros aspectos, se estima que el teletrabajo ayudará con la recuperación medioambiental en las ciudades.

Reducción de las distancias.

Al proponer un modelo urbanístico donde todo se encuentre relativamente cerca, se disminuirá considerablemente los tramos a recorrer día tras día. Además, se tomarían medidas para que el acceso en vehículo no sea un requisito en los complejos empresariales. Más allá de esto, las líneas de transporte público serían más eficientes y bajaría considerablemente su emisión al designar rutas más cortas.

Por último, pero no menos importante, el aire que todos respiramos sería mucho más limpio.

Como podemos ver, el medioambiente se beneficiaría en gran medida si se comienza a implementar una modalidad de teletrabajo incentivada.

(Incorpora referencias a estudios sobre el impacto del teletrabajo en la movilidad).

Respuesta: *Se acepta parcialmente.*

La alegación se considera recogida parcialmente en el PMSE.

Las condiciones y modalidades de trabajo del personal de una empresa se determinan mediante los acuerdos existentes entre las propias empresas y sus empleados y en conformidad con las disposiciones establecidas por la normativa laboral, quedando por lo tanto fuera del ámbito de actuación del PMSE.

Por otro lado, respecto a la reducción de las distancias, el PMSE incluye parcialmente esta propuesta en la actuación G10.P2 (Incorporación de medidas que favorezcan la “ciudad de proximidad” dentro de la planificación urbana).

Alegación 27: Plan de acción - Propuesta CI.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Solicitamos que en esta consulta y otras futuras sobre las zonas de bajas emisiones se promueva la Participación real y efectiva pública en la toma de decisiones

Dado la importancia de la participación ciudadana, y se entiende que la participación social es una herramienta imprescindible para los planes de movilidad consideramos que esta debe ir más allá de los tradicionales mecanismos de información pública y presentación de alegaciones que acompañan a los proyectos y planes de las administraciones públicas.

Dado que las implicaciones de las políticas de movilidad y las restricciones derivadas de las Zonas de Bajas Emisiones son un tema tan controvertido, que puede afectar y modificar la vida de cientos de miles de personas, como a los propietarios de los vehículos sin distintivo, consideramos que debería proponerse que todas las medidas que se lleven a cabo para establecer este tipo de planes sean decididas mediante consulta popular por los ciudadanos con urnas, y no por decisiones de los grupos municipales de un ayuntamiento que no siempre representan el sentimiento general mayoritario de la ciudadanía.

Las consultas populares son un instrumento de participación ciudadana perfectamente legal en los asuntos públicos locales.

Respuesta: No se acepta.

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Por lo tanto, las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales de acuerdo al procedimiento establecido en la normativa vigente, incluyendo las memorias

y análisis requeridos en el proyecto de ZBE y garantizando la participación del público y las personas interesadas en su proceso de diseño y establecimiento.

Alegación 28: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Entre los objetivos se deben establecer medidas para reducir la contaminación más allá de reducir la circulación de los vehículos privados y utilizar las alternativas existentes. El debate principal de las acciones a tomar por parte el Gobierno Vasco se pone en el tráfico rodado.

Controlar la entrada de los coches y también las emisiones. Pero, en realidad, ¿es el tráfico el mayor contaminante en las ciudades? En la mayoría de las ciudades, el gran contaminante es en realidad la actividad en interiores. Los edificios son los que generan más polución en nuestros centros urbanos. El proceso constructivo y también el uso en todo su ciclo vital es lo que genera más contaminación en las localidades de España. Debido ante todo al elevado consumo de energía para la climatización, que es lo que requiere un mayor consumo en hogares y centros laborales.

En el documento presentado solo se centran en reducir las emisiones del tráfico rodado de automóviles privados, no haciendo ningunas alusiones detalladas a otras fuentes de emisiones que ya hemos mencionado como son las calderas, chimeneas de leña, la actividad residencial, el aterrizaje y despegue de aeronaves o el tratamiento y eliminación de residuos.

Tampoco hay alusión a otras formas de reducir la contaminación como plantar árboles y otras especies vegetales. La vegetación tiene una gran importancia de cara a mejorar la calidad del aire, ya que los árboles absorben dióxido de carbono y emiten oxígeno a la atmósfera, de ahí que se les conozca por ser los pulmones del ecosistema. También son particularmente efectivos a la hora de eliminar las partículas en suspensión (PM), formadas por pequeñas cantidades de químicos orgánicos, metales y polvo, emitidas por los vehículos a combustión y las fábricas, las calefacciones, así como en las labores de construcción de edificios.

El uso de la infraestructura verde como barreras físicas entre nosotros y los contaminantes procedentes de nuestras carreteras es una forma prometedora de protegernos del devastador impacto de la contaminación atmosférica. Siempre encontrando un buen equilibrio entre árboles que purifiquen el aire y no generen demasiado polen.

La elección de materiales de construcción innovadores también podría contribuir a una reducción de los contaminantes.

Especialmente relevantes la fotocatalisis, la cual aplicada a los materiales de construcción presentes en fachadas y cubiertas de los edificios, o en los pavimentos de aceras y calzadas de las calles en las ciudades, sirve para descontaminar el aire de sustancias nocivas como pueden ser los NOx, SOx o COVs entre otros, mediante una reacción fotoquímica y en presencia de radiación solar. La fotocatalisis parte del principio natural de descontaminación de la propia naturaleza. Podría decirse que es la fotosíntesis de las superficies urbanas, aun que interfieren distintos procesos y variables en cada proceso. Al igual que la fotosíntesis, gracias a la luz solar, es capaz de eliminar

CO₂ para generar materia orgánica, la fotocatalisis elimina otros contaminantes habituales en la atmósfera, como son los NO_x, SO_x, COVs, mediante un proceso de oxidación activado por la energía solar.

La utilización de células fotoeléctricas o paneles solares para crear energía a partir de la luz solar en edificios de todo tipo, o la implantación de bombas de calor geotérmicas, que utilizan el calor generado en el subsuelo para calentar edificios, son alternativas viables.

(Incorpora referencias a estudios sobre tecnologías de descontaminación del aire).

Respuesta: No se acepta.

El PMSE establece objetivos y actuaciones vinculadas a la movilidad sostenible, quedando el resto de los sectores fuera del ámbito de aplicación del PMSE y sujetos a otros planes o estrategias ambientales y energéticas del Gobierno Vasco.

Alegación 29: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Solicitamos se elimine las excepciones para todos los vehículos del gobierno autonómico y municipales o de contratistas o subcontratistas, ya que la CAV y los ayuntamientos y los poderes públicos son los primeros que deben dar ejemplo y no quedar exentos de cumplir la normativa, y el contar con cualquier tipo de privilegio o prerrogativa frente a los ciudadanos supone una discriminación arbitraria y un uso de privilegios que invalida moral y éticamente cualquier restricción al ciudadano de a pie, e introduce una desigualdad que no aparece debidamente justificada a tenor de la extensión a los demás sujetos privados.

Lo arbitrario es aquello que no se acomoda a la legalidad de tal forma que, frente a una actividad reglada, la arbitrariedad supone una infracción de la norma, y ante una actividad no reglada o discrecional conlleva una desviación de poder.

(Incorpora referencias a sentencias sobre exenciones a las medidas de restricción de la circulación de vehículos más contaminantes).

Respuesta: No se acepta.

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Alegación 30: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

En la tramitación de la norma deben plantearse alternativas o medidas de contenido menos restrictivo a la decisión de prohibir la circulación a los vehículos que no cumplan los requisitos.

No consta que se hayan explorado otras posibilidades como el reequipamiento, o retrofit que puede disminuir la huella ambiental y cuya efectividad tecnológica se pone de manifiesto al admitir la Administración la circulación de vehículos que ya de serie la tienen incorporada o incorporadas.

No se observa que la Administración, considerando aquella posibilidad (sistemas retrofit), haya efectuado un adecuado análisis o balance del coste de la huella ambiental, valorando aquella economía circular que permite utilizar el producto hasta su vida útil, minimizando al tiempo la emisión de gases a la atmósfera y también con ello la producción de residuos. Por supuesto, excluyendo aquellos vehículos que no la pueden incorporar, así como contemplando la renovación natural del parque automovilístico que ya no precisarán de adaptación o reequipamiento.

Los “retrofits” o retroadaptación, suponen adaptar algo para cumplir una normativa posterior o distinta del país en que se fabricó el vehículo, y es una solución que ya se utiliza en muchos países de la UE, y en la zona norte de Europa hay empresas que se dedican a esta labor, por ejemplo, cambiar, añadir sistemas como catalizadores, filtros de partículas, conversión a GLP/GNC o a motor eléctrico etc y así reducir a sus emisiones.

Solicitamos que se incluya la intermediación el Gobierno Vasco para que los procesos de reducción de las emisiones de los vehículos privados mediante la instalación de dispositivos especiales se hagan mediante trámites burocráticos más sencillos, económicos, y facilitando las homologaciones.

Por ello solicitamos que se consideren estas alternativas que suponen una reducción de las emisiones de los vehículos, y que desde los Ayuntamientos se fomente y se promueva facilitar legislativamente su uso como una forma de lograr una movilidad sostenible y ofrecer una alternativa frente al desguace y el elevado impacto ambiental de fabricar un vehículo nuevo y reciclar uno antiguo.

En un momento de "crisis climática" y Económica es irresponsable mandar al desguace vehículos con ITV en vigor e IVTM y seguro que funcionan perfectamente sin dar la posibilidad de instalar mecanismos para reducir sus emisiones ¿Eso es ecológico?

Las tres erres «RRR» como principios de la Ecología siguen siendo totalmente vigentes: Reducir, Reutilizar, Reciclar. A lo que añadiríamos el Reparar.

Reducir supone atacar a la base del problema minimizándolo, como la fabricación. Reutilizar significa dar una segunda vida útil a algo que se supone que ya ha finalizado su ciclo. Reciclar es el paso último, ya que es tomar algo como materia prima para la fabricación de otra cosa.

(Incorpora referencias a tecnologías de reducción de emisiones en vehículos y a combustibles alternativos).

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera recogida parcialmente en el PMSE.

El PMSE recoge en parte esta propuesta en las actuaciones C2.P1 (Renovación del parque móvil por vehículos más sostenibles) y LM5.P1 (Activación de medidas de promoción y ayuda para la modernización de la flota).

Alegación 31: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

En la Ley debería reflejarse el impacto de otras actividades distintas a la circulación de vehículos, aportando iniciativas para intervenir en las mismas y reducirlas, y todas las prohibiciones y restricciones se centran en el ciudadano de a pie.

Las medianas y grande ciudades los estudios indican que entre edificios municipales; edificios sector terciario comercio e industria ligera; edificios residenciales y consumos industriales se genera el 66,16% de las emisiones de Co2, por tanto, al ser la principal fuente de emisiones es ahí donde debería centrarse el esfuerzo, en concreto en los consumos industriales ya que solamente esta fuente tiene más emisiones que todo el transporte comercial y privado junto.

Entendemos que la acción de control y limitación de emisiones a nivel local debería centrarse en las emisiones teóricamente tóxicas que son las inmediatamente perjudiciales para la salud de las personas y no en aquellas emisiones que contribuyen al efecto invernadero. El CO2, cuyo exceso es una de las principales causas del efecto invernadero en la atmósfera, no es un gas tóxico ni en general, nocivo para la salud humana; solamente, en altas concentraciones, incomoda la respiración al desplazar el oxígeno del aire pero esto es infrecuente que ocurra en el exterior. De hecho, este gas no está incluido en la lista de contaminantes que determinan la calidad del aire que figura en la normativa europea.

El CO2 efectivamente contribuye al efecto invernadero, pero el tratamiento de este problema exige un enfoque global, no siendo el enfoque local relevante. Por lo tanto, al establecer las reglas de una Zona de Bajas Emisiones, no debe confundirse descarbonización con calidad del aire y deben buscarse las fuentes de las emisiones que suponen un perjuicio para la salud humana. Entendemos que este planteamiento debe quedar más claro en el establecimiento de cualquier tipo de ZBE.

Respecto a las emisiones de NOx, desde el punto de vista industrial, en la ciudad existen varias grandes actividades y todas ellas realizan emisiones de óxidos de nitrógeno

Debería especificarse que la CAV no debe centrarse solo en estudiar las emisiones procedentes del tráfico rodado, y no es justo señalar solo los vehículos de motor como la principal fuente de emisiones de gases contaminantes.

Consideramos que debería tenerse muy en cuenta los datos de las emisiones de calefacciones y producción de agua caliente sanitaria.

Se debe incluir en los estudios también las viviendas con chimeneas que utilizan biomasa (leña y pellet) como combustible, especialmente en zonas de viviendas unifamiliares, urbanizaciones, entornos rurales absorbidos por el municipio e infraviviendas.

Una fuente de emisiones que no suele tenerse en cuenta en los estudios son las estufas en las terrazas de bares y restaurantes, algo que en muchos municipios de la CAV con bajas temperaturas invernales supone un uso más intensivo de estos aparatos.

La CAV debería apostar de manera decidida por las medidas de ahorro y eficiencia energética y de implantación de las energías renovables.

Respecto a la incineración, es un sistema de tratamiento de residuos sólidos urbanos que se basa en la quema de éstos para su eliminación. Un 30% de lo que se quema en una incineradora de basuras sale en forma de cenizas tóxicas, que deben depositarse en vertederos de seguridad. Otra parte acaba en la atmósfera contaminando el aire, el suelo y las aguas. En Europa, el inventario de fuentes de emisión de dioxinas identifica a las incineradoras como las responsables de la emisión del 40% de estas sustancias.

Así que, ¿No debería preocuparle al Gobierno Vasco también este tipo de contaminación?

Los vehículos son una fuente de emisiones, sí, pero ni son el único, ni el más grande.

(Incorpora referencias a otras fuentes de emisión y contaminación del aire)

Respuesta: No se acepta.

El PMSE establece objetivos y actuaciones vinculadas a la movilidad sostenible, quedando el resto de los sectores fuera del ámbito de aplicación del PMSE y sujetos a otros planes o estrategias ambientales y energéticas del Gobierno Vasco.

Alegación 32: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Debería incluirse en el proyecto una exención sin límite temporal ni de horario para el acceso a hospitales, clínicas, centros veterinarios, y consultas de especialidades médicas tanto públicas como privadas, así como para el acceso a centros escolares.

Solicitamos que se permita el acceso a todos estos lugares sin un límite temporal y que los permisos no tengan una fecha de caducidad por los problemas que pueden ocasionar para la población en general y en especial para las personas en tratamiento, pues las personas inmunodeprimidas e inmunosuprimidas tienen contraindicaciones y una de ellas es que no pueden usar el transporte público, y algunos de estos hospitales pueden ser de referencia por las especialidades en cardiología y oncológica, no existiendo otras alternativas en su municipio.

Lo cual implica que habrá personas que podrían tener impedimentos para acceder a consultas y tratamientos médicos, significando que las autoridades priorizan evitar unas supuestas mayores emisiones contaminantes puntuales (que serían inapreciables) a que algunas personas no tengan ningún impedimento para el correcto seguimiento y mantenimiento de su salud, lo que consideramos totalmente inaceptable.

Por este motivo, solicitamos que el la CAV tenga en cuenta otros aspectos como los anteriormente indicados para conseguir un aumento real de la calidad de vida de sus habitantes y de las personas que visitan la región, sin centrarse únicamente en el tráfico rodado y sin imponer restricciones al acceso a determinados vehículos.

Igualmente, solicitamos una solución a la problemática que supone que haya centros escolares dentro de la ZBE.

Las familias y, más con niños pequeños, están preocupadas por que los políticos imponen medidas, pero no soluciones a esas decisiones impositivas que generan, sobre todo, una preocupación añadida tanto en la vida cotidiana como en el presupuesto económico y que trastoca los hábitos adquiridos que conforman la hoja de ruta de las familias. Esto supone un quebradero de cabeza ya que las familias no saben si podrán acceder a dejar a sus hijos en el colegio, si deben aparcar en aparcamientos disuasorios y acompañarlos andando... junto a una serie añadida de inconvenientes a los que deberían dar una respuesta.

Las familias han elegido el centro educativo no sólo por la proximidad domiciliaria sino también por otras razones como la proximidad al puesto de trabajo o a la vivienda de los abuelos, razones que hacen posible "sus conciliaciones" y que están dentro de la legalidad. Nos unimos al clamor general y esperamos, que se piensen mejor las restricciones y den una solución factible que mejore no sólo la calidad del aire sino también la vida de los ciudadanos, ya sean de a pie como comerciantes o negocios que se pueden ver afectados.

Por ello solicitamos: establecer tramos horarios con acceso libre a la ZBE coincidiendo con la entrada y salida de los colegios, y establecer autobuses lanzadera que pasen por los centros educativos con salida en aparcamientos disuasorios u otros lugares establecidos.

Respuesta: No se acepta.

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Alegación 33: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Debería establecerse en el proyecto la exención total de limitaciones para vehículos de personas con movilidad reducida o un grado de dependencia reconocida igual o superior al 50%, sin un límite temporal ni de horario.

Consideramos que hay que prestar una especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social, en virtud del artículo 7.b) del

Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Las personas con discapacidad y entidades de atención titulares una tarjeta de estacionamiento, precisan de un tratamiento claro e igualitario en todo el territorio nacional, que proporcione seguridad jurídica y sobre todo que garantice la plena autonomía y movilidad de las personas con discapacidad en esos entornos.

En esa línea se expresa el Artículo 20, dedicado a la movilidad personal, de la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de 13 de diciembre de 2006, ratificada por España, que mandata a los Estados Parte a adoptar las medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible

Los vehículos que utilicen las personas con movilidad reducida o un grado de dependencia reconocida de al menos un 50%, o los conductores / familiares que les trasladen en sus desplazamientos deberían estar siempre exentos de cualquier restricción, independientemente del distintivo que tenga su vehículo Y deben poder utilizarlo en cualquier ZBE y en todo el municipio sin ninguna limitación temporal.

El titular del vehículo que se ha de autorizar puede ser cualquier persona que acompañe a la persona que reúna estos requisitos o ella misma puede ser titular del vehículo. En muchas ocasiones estas personas tienen enfermedades que los condicionan en el uso del transporte público o tienen que hacer tratamientos médicos de manera periódica en localidades distintas a las que viven, por lo que una ZBE excluyente con los no residentes les afectaría a la hora de acceder a centros hospitalarios dentro del perímetro.

Algunos de los problemas a los que se enfrentan las personas con discapacidad, que pueden verse agravadas por una ZBE restrictiva, son el Aislamiento social por no poder desplazarse a visitar a amigos, familiares o enfermos, ni tampoco a funerales, eventos, teatros, museos, cines de estreno, visitas a zonas típicas turísticas, o restaurantes y exposiciones o conferencias; los Impedimento para poder acceder con libertad a hospitales públicos o privados situados dentro de los límites impuestos; la Imposibilidad de hacer gestiones administrativas presenciales ante Ayuntamientos, Ministerios, CC.AA. o Aseguradoras; la Privación del derecho a acudir a ver un espectáculo deportivo; O ir de compras a tiendas que no tienen en sus barrios y que tradicionalmente tienen sus comercios centenarios dentro de los centros históricos donde se ubican las ZBE.

Se puede producir toda una segregación de personas por la única razón de tener un vehículo políticamente rechazado pero al que se exige que cumpla con las ITV , lo que es además una incoherencia administrativa.

Por ello solicitamos que se establezca el texto la Exención total de limitaciones para vehículos de personas con movilidad reducida o un grado de dependencia reconocida igual o superior al 50%, sin un límite temporal ni de horario.

En todo caso, los vehículos, tanto turismos como de otra categoría constructiva, conducidos por o utilizados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por las ZBE.

Respuesta: No se acepta.

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Alegación 34: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Proponemos utilizar sistemas de inteligencia artificial para controlar la fluidez del tráfico y reducir las emisiones.

Son numerosos los conductores de los municipios de la CAV que se quejan de la cantidad de semáforos mal regulados que hacen que los vehículos se queden parados al ralentí.

Los cruces los hacen más difíciles porque suponen que si te detienes y paras el tráfico, es más seguro y eso es falso, es peligroso. De hecho, sales de un semáforo en el que llevas dos minutos, te paras en el siguiente y estas al menos otro minuto. Lo que antes eran quince minutos, ahora son más de treinta.

Lo que antes era entretenido, seguro y no te llevaba más de quince minutos, ahora es estresante a niveles exagerados, no aparcas rápidamente ni en sueños y encima tienes que volver a pagar por ello.

El establecimiento de cámaras de control de la ZBE, programas de gestión y personal a cargo va a suponer un importante gasto para las arcas municipales, y por tanto para todos los contribuyentes, y solamente con el fin de controlar los accesos a una zona de la ciudad para imponer unas multas desproporcionadas, perjudicando a los ciudadanos.

Como ya hemos mencionado anteriormente, proponemos que la ZBE para cumplir la Ley se limite a las zonas ya peatonalizadas y vías de tráfico ya restringido, y que ese dinero se invierta en herramientas para mejorar la fluidez del tráfico, pues esa si es una forma activa y efectiva de reducir las emisiones de los vehículos en circulación.

Los vehículos funcionan con más eficiencia cuando viajan a una velocidad regular. Un vehículo de combustión interna parado en un atasco funciona en ralentí liberando al aire más gases, sustancias químicas, y partículas contaminantes («hollín»), que cuando está en circulación, y evitar el calentamiento excesivo del motor puede ayudar a reducir la cantidad de gases de escape que se liberan en el aire.

(Incorpora referencias a tecnologías de gestión de tráfico)

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera recogida parcialmente en el PMSE.

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Por otro lado, respecto a la aplicación de sistemas inteligentes de transporte (ITS), el PMSE recoge parcialmente esta propuesta en las actuaciones C4.P1 (Actuación sobre la red funcional existente para dotarla de sistemas TICs orientados a optimizar su gestión y mejorar las prestaciones de los usuarios), C4.P2 (Elaboración y puesta en marcha de un modelo de comunicación con la ciudadanía sobre la movilidad que integre diversos aspectos) y C4.P3 (Desarrollo e implementación de un modelo de seguridad vial basado en las tecnologías: monitorización del tráfico, recogida, gestión y tratamiento de información...).

Alegación 35: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Dentro de los vehículos privados debería considerarse a la motocicleta como vehículo sostenible, sin medidas restrictivas a su circulación.

A nivel local, es necesario no incluir la moto en las restricciones previstas por episodios de alta contaminación, habilitar vías reservadas para motocicletas o incrementar las plazas de parking.

(Incorpora referencias a estudios sobre movilidad en motocicleta)

Respuesta: No se acepta.

El PMSE concreta la aplicación de los objetivos y determinaciones de movilidad sostenible de la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi.

En ese sentido, la referida Ley 11/2023, establece, entre otras disposiciones, que las administraciones públicas vascas fijarán como objetivos de la política de movilidad sostenible la priorización de la movilidad activa, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad, al transporte público y colectivo o, en su caso, a la movilidad compartida y colaborativa, optando en cualquier caso por medios que consuman combustibles alternativos (art.4.d); que las administraciones públicas de la CAPV promoverán los desplazamientos a pie y por medios no motorizados, con base en criterios de proximidad, ambientales, económicos y de seguridad (art. 8.1); que el planeamiento urbanístico y los instrumentos de ejecución urbanística tenderán a

reforzar el papel de las calles, plazas y avenidas promoviendo el calmado del tráfico y dando atención preferente a su uso peatonal, teniendo en cuenta su coexistencia con otros medios de transporte sin motor (art. 8.2); que de acuerdo a lo dispuesto en la legislación vigente, se promoverá la progresiva incorporación de medidas coordinadas tendentes a la disuasión del uso del vehículo motorizado privado, bien mediante la imposición de costes directos, bien incorporando sistemas de limitación del acceso a los núcleos urbanos con mayor impacto ambiental, debiendo ser proporcionales y justificadas con base en criterios ambientales y de salud (art. 9.3); o que las administraciones públicas competentes fomentarán aparcamientos disuasorios en la periferia urbana, que conecten con el transporte público urbano e interurbano, o bien que permitan desplazamientos a los centros y recorridos periféricos no motorizados con distancias asumibles (art. 9.4).

Alegación 36: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Establecer un plan de ayudas a cargo de la CAV para facilitar la renovación de aquellos vehículos a los que se pretenda restringir la circulación.

Las restricciones que se pueden plantear pueden suponer que decenas de miles de personas residentes en la CAV y sus cercanías no puedan utilizar su vehículo actual dentro de la mayor parte de los términos municipales de las ciudades grandes, debiendo adquirir otro para sus desplazamientos, algo que en plena época crisis económica, demuestra muy poca empatía y preocupación por los ciudadanos. Esto en la práctica equivale a una expropiación de un bien privado, del que se prohíbe su uso y disfrute, pero al propietario no se le compensa económicamente por esta expropiación.

Este proceso de renovación no puede recaer exclusivamente sobre los ciudadanos, perjudicando a las personas que tienen un vehículo con ITV en vigor que cumple todos los requisitos para circular y al que se le pretende obligar a cambiar su vehículo y realizar un desembolso totalmente a su cargo, sin que el organismo público que le obliga le dé una sola ayuda o subvención.

Dado que es la administración la unilateralmente quiere prohibir la circulación de determinados vehículos que con su ITV en vigor, seguro y pago del IVTM podrían circular por cualquier carretera de España, es la administración la que debería compensar a los perjudicados suficientemente del mismo modo que se indemniza a quien se le expropia un terreno, al estar privándole arbitrariamente del uso de una propiedad.

(Incorpora referencias a estudios sobre el coste de adquisición de vehículos)

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera recogida parcialmente en el PMSE.

El PMSE recoge parcialmente esta propuesta, de forma complementaria a otras actuaciones destinadas a ofrecer alternativas al vehículo motorizado privado, en la actuación C2.P1(Renovación del parque móvil por vehículos más sostenibles).

Alegación 37: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

No vulneración del artículo 14 de la Constitución.

El artículo 14 de la Constitución establece que los españoles somos iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social.

Las medidas que establezca esta Ley no pueden realizar discriminaciones en función del lugar donde resida una persona, donde pague el IVTM o donde esté registrado su vehículo, para evitar vulnerar el artículo 14 de la Constitución.

Tampoco pueden crearse excepciones para los vehículos extranjeros, lo cual sería discriminatorio respecto a los vehículos nacionales.

(Incorpora referencias a sentencias sobre ZBE)

Respuesta: No se acepta.

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Alegación 38: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Algunas actuaciones concretas de problemas a solucionar los municipios de la CAV:

- El aparcamiento masivo en doble fila en los entornos de los colegios en las horas de entrada y salida.

Los vehículos mal aparcados obstaculizan un carril de circulación, disminuyendo de esta forma la capacidad de la vía. Este mal estacionamiento impide en numerosas ocasiones el correcto funcionamiento del transporte público colectivo, también pone en peligro físico a sus usuarios al impedir en muchas ocasiones la normal aproximación a las paradas, obligando a niños, personas mayores o con carros de bebé a subir y bajar alejados de la acera.

Además, algunos vehículos pueden obstaculizar los pasos para peatones, al parar delante de los pasos de peatones disminuyen la visibilidad al peatón; otras veces los vehículos mal estacionados bloquean el sentido de circulación de una calle de doble sentido de circulación, o aparcan con mal estacionamiento a ambos lados de las calles adyacentes al centro escolar producen una disminución considerable de la capacidad de la vía.

- Problemas derivados del carril bici.

La reducción de dos carriles a uno debido al carril bici en algunas calles provoca colas en horas punta que antes no eran tan acusadas, aumentando las retenciones y emisiones.

- Implantar una red de microparadas para taxis.

Eso supondría mejorar la fluidez vial y permitir a los taxistas esperar a los clientes sin consumir combustible ni contaminar el medio ambiente.

Cada una dispondría de entre dos y cuatro plazas. La idea es que la gente las haga suyas, que se acostumbre a dirigirse a ellas, poco a poco, en lugar de tratar de atisbar alguno en cualquier cruce.

Esta es una medida que tiene que ayudar a conseguir una ciudad con una movilidad mucho más fluida y también a reducir las emisiones de CO₂, mejorando la accesibilidad y la movilidad de todos los barrios. Y los taxistas podrán ahorrar mucho combustible. En Barcelona, por ejemplo, según indican estimaciones municipales, cada taxista conduce cada día alrededor de 200 kilómetros, como promedio, y de todos ellos en torno al 60% los recorre sin nadie en el asiento de atrás, buscando algún cliente.

- Mejoras de frecuencia y velocidad en el transporte público urbano y metropolitano junto con el fomento del uso de los aparcamientos disuasorios.

Aumentando la eficiencia y el tiempo de recorrido con destinos a todas las localidades periféricas de las ciudades con más vehículos; diseño de carriles especiales. Creación de una flota de autobuses de dos pisos.

Mejorar la intermodalidad y revisar las tarifas y las bonificaciones para hacerlas más asequibles y conseguir así que los ciudadanos puedan tener un bono mensual de transporte público a un precio reducido que motive el uso del mismo.

Si se quiere minimizar el tráfico en el área urbana, se deben dar facilidades a los ciudadanos. Sería apropiado crear una red eficiente de parkings disuasorios en los accesos a la ciudad conectados con autobuses lanzadera u otros medios de transporte que sean gratuitos y vigilados para que sean atractivos para los visitantes y seguros. Es decir, dar alternativas viables y atractivas en vez de restringir.

- Construcción de un mayor número de plazas de aparcamiento subterráneo.

Una de las causas de la contaminación en las ciudades es el gran número de vehículos que está circulando buscando aparcamiento. Esto permitiría un aumento de la oferta, bajada de los precios y que estos vehículos no estuvieran contaminando mientras buscan dónde estacionar.

- Adaptar los horarios de reparto de mercancías y de compras "en línea" a particulares para evitar las horas punta, con el objetivo de mejorar la fluidez evitando los aparcamientos en doble fila.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera recogida parcialmente en el PMSE.

La regulación de los estacionamientos, las infraestructuras ciclistas urbanas o las paradas de taxi son aspectos que corresponden a los ayuntamientos, en el ejercicio de

sus competencias en ordenación y gestión del tráfico, seguridad vial y estacionamiento de vehículos, en el ámbito urbano, de acuerdo a la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

No obstante, el PMSE contempla parte de estas propuestas, entre otras, en las actuaciones C1.P3 (Creación de aparcamientos disuasorios con puntos de recarga en las proximidades de estaciones ferroviarias o paradas de autobús interurbanas en núcleos de más de 25.000 habitantes), TPC1.P1 (Estudiar la creación de carriles reversibles y carriles BusVao en el acceso a las capitales de los Territorios Históricos), TPC2.P2 (Impulso de la electrificación o de los sistemas de propulsión de combustibles alternativos del TPC acelerando la renovación de la flota), TPC2.P3 (Impulso de la electrificación de líneas de autobuses urbanas de alta densidad) o LM7.P3 (Apoyo y coordinación en el ámbito de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM)).

Alegación 39: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Solicitamos la adecuación de Ley de Movilidad a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia.

El artículo 129 de la Ley 39/2015, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Publicas, pone de manifiesto los principios de buena regulación que rigen el ejercicio de la iniciativa legislativa y la potestad reglamentaria de las administraciones públicas: necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia.

En el preámbulo de la ley deberá quedar suficientemente justificada su adecuación a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia.

En los documentos aportados no figura ningún dato de estaciones de medición que indiquen una mala calidad de aire o la superación constante de determinados niveles de emisiones en las poblaciones de la CAV y que por tanto puedan justificar la creación de unas medidas de movilidad o creación de zona de bajas emisiones restrictivas.

No se facilita una información completa respecto al parque de vehículos afectados. No hay ningún dato relativo al parque de vehículos en la CAV de camiones, furgonetas, autobuses o tractores industriales desglosado según su distintivo medioambiental y cuantificado en cifras, lo cual es sumamente relevante para saber a cuantos propietarios puede afectar las medidas, y al no mencionarse este dato la información y la evaluación es incompleta.

Solicitamos que se proporcionen estos datos para saber realmente el número de propietarios afectados y que la ciudadanía pueda conocer las consecuencias de estas medidas.

Respuesta: No se acepta.

La Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, fue aprobada de acuerdo al procedimiento legal establecido tras superar todos los tramites e informes preceptivos. Por lo tanto, se considera adecuada a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia.

Respecto a la creación de zonas de bajas emisiones, el marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Por lo tanto, las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales de acuerdo al procedimiento establecido en la normativa vigente, incluyendo las memorias y análisis requeridos en el proyecto de ZBE y garantizando la participación del público y las personas interesadas en su proceso de diseño y establecimiento.

Alegación 40: Plan de acción - Propuesta CI.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Las autoescuelas de la CAV se ven obligadas a impartir la formación práctica en poblaciones de diversas características: desde pequeños pueblos sin inconvenientes para la impartición de prácticas hasta grandes urbes con restricciones a la circulación de vehículos de autoescuelas en prácticas o ausencia de espacios donde realizar paradas con el fin de recoger y dejar alumnos y no hacerlo en doble fila, con los consiguientes perjuicio a la circulación de vehículos y mal ejemplo al alumnado.

Los profesores de formación vial de las autoescuelas radicadas en las grandes ciudades de la CAV tienen un grave problema mientras desarrollan su actividad: la imposibilidad de realizar breves paradas para realizar efímeros descansos o para dejar y recoger alumnos.

El trabajo de las autoescuelas es una labor social. Gracias al permiso de conducción la juventud tiene movilidad laboral y puede optar a puestos de trabajo fuera de su población de residencia. El permiso de conducción es una necesidad laboral.

Sería interesante para el sector de la formación vial contar con una legislación que le ofrezca unas condiciones menos estresantes para desarrollar su trabajo.

Proponemos:

1. Se determine en la Ley de Movilidad Sostenible que las poblaciones de más de 50.000 habitantes cuenten con espacios reservados de carácter no dotacional o implementen una regulación especial para las paradas y estacionamientos de corta duración (un máximo de quince minutos) realizados por vehículos de autoescuelas.
2. Se permita la impartición de clases de circulación con vehículos de autoescuelas con clasificación ambiental "A" o sin etiqueta ambiental en las zonas de Bajas Emisiones de las poblaciones de más de 50.000 habitantes.

Respuesta: No se acepta.

En relación a los espacios reservados para los vehículos de autoescuelas, cabe señalar que la ordenación y gestión del tráfico, seguridad vial y estacionamiento de vehículos, en el ámbito urbano, corresponde a los ayuntamientos, de acuerdo a la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

Respecto a las zonas de bajas emisiones, el marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Por lo tanto, las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales de acuerdo al procedimiento establecido en la normativa vigente, incluyendo las memorias y análisis requeridos en el proyecto de ZBE y garantizando la participación del público y las personas interesadas en su proceso de diseño y establecimiento.

Alegación 41: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

(Incorpora alegaciones al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible estatal)

Respuesta: No se acepta.

La alegación presentada hace referencia al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible estatal y no al presente PMSE, por lo que no procede su valoración.

Alegación 42: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Cualquier ejercicio regulatorio en materia de movilidad sostenible debe partir de la consideración de los servicios de interés público como instrumento de consecución de los objetivos de movilidad sostenible y de un análisis de los datos y la evidencia disponible sobre el impacto de las nuevas formas de movilidad en nuestros entornos rural y urbano.

La regulación debe garantizar la protección de los servicios de movilidad pública, evitando la sobreexplotación del espacio urbano con la irrupción descontrolada de nuevos modelos de transporte y asegurando que el transporte público continúe siendo la columna vertebral del sistema de movilidad urbana.

Desde esta perspectiva, la presente normativa sometida a consulta pública representa una oportunidad para corregir distorsiones en el sector del transporte urbano,

promoviendo una movilidad más ordenada, segura y respetuosa con los ciudadanos y el entorno.

Para ello, se debe garantizar un modelo de movilidad sostenible que promueva y proteja los servicios de interés público, como instrumento fundamental de racionalización de la movilidad tanto en el entorno urbano como rural.

Dentro de dichos servicios de interés público, el taxi debe continuar siendo un actor fundamental en el transporte urbano, y tener en consecuencia reconocida tal condición de servicio de interés público, de manera alineada con el ordenamiento jurídico estatal.

Más allá de lo anterior, la regulación no puede ser fruto de elucubraciones especulativas o de mero reconocimiento de situaciones generadas de facto, persiguiendo shocks de la oferta. Es posible aprender lecciones del pasado, por ejemplo en cómo se ha abordado la proliferación de plataformas VTC, cuyo impacto en la movilidad y calidad del aire de nuestras ciudades resulta significativo.

La reducción del uso del vehículo privado ha sido el leit motiv bajo el cual se ha pretendido amparar la irrupción de las VTC, tan desordenada en todo el territorio nacional y, muy particularmente, en la Comunidad de Madrid o Cataluña. Sin embargo, tantos años más tarde, no solo los datos no avalan dicha sustitución, y sí un incremento notable de la siniestralidad, sino que no contamos con datos relativos a la afectación a los servicios de transporte público de la entrada de la VTC en la Comunidad de Madrid.

El crecimiento descontrolado de las VTC ha generado graves problemas de congestión, un aumento de la contaminación y una reducción de la calidad del transporte público. Según estudios recientes, los viajes en VTC generan un 69% más de emisiones que los desplazamientos en transporte público y han derivado en un aumento del tráfico en Madrid. Lejos de aliviar la congestión, algunos informes han demostrado que las plataformas VTC han captado principalmente usuarios del transporte público en lugar de sustituir el vehículo privado.

Pues bien, antes de avanzar en cualquier medida regulatoria que tense aún más la oferta de transporte, es fundamental realizar estudios empíricos rigurosos que analicen su impacto real en la movilidad urbana. Se requieren datos contrastados que permitan evaluar cómo han afectado la congestión, el uso del transporte público y la calidad del aire en la CAV. Solo con datos fiables y objetivos se podrán diseñar políticas públicas efectivas que garanticen una movilidad realmente sostenible.

Mencionamos esta experiencia, que tanto está afectando a la calidad y seguridad del transporte de nuestras ciudades, no solamente porque consideramos imprescindible que la CAV refuerce la regulación y supervisión de las VTC, basada en datos rigurosos, para evitar la competencia desleal y garantizar la sostenibilidad del sistema de movilidad, sino como ejemplo de cómo no hay que abordar el ejercicio regulatorio ni permitir consolidaciones de facto de modelos que no elevan el bienestar general.

En todo caso, por desgracia, existen otros malos ejemplos recientes de precipitación e inconsistencia regulatoria, que nuestro tiene cercanos, como puede ser en este caso normativas municipales de favorecimiento de los vehículos 0 frente a los Eurotaxi o vehículos adaptados, con medidas como la desregulación de los días de libranza de los primeros, que ha generado una abrupta disminución del parque de los segundos, en

perjuicio de un colectivo sensible de usuarios, así como medidas correctoras insuficientes y distorsionadores.

Por todo lo anterior, llamamos la atención sobre la necesidad de promover una regulación coherente y eficaz, que no perjudique ni impacte indebidamente sobre los servicios de interés público.

En conclusión, consideramos que el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible debe ser una herramienta efectiva para mejorar la calidad de la movilidad urbana, pero es fundamental que se adopte de manera reflexiva y equilibrada. Las medidas propuestas deben estar alineadas con los principios de sostenibilidad, equidad y seguridad, sin perder de vista la importancia de los servicios de interés público de transporte, como el taxi, que juegan un papel esencial en la movilidad de la CAV.

Respuesta: Alegación expositiva.

Alegación 43: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

La norma debe incorporar la accesibilidad auditiva y a la información y comunicación en el transporte público. Entre otras cuestiones, es importante tener presente la necesidad de:

Implementar sistemas visuales de información en tiempo real en estaciones vehículos de transporte público, garantizando que los avisos sobre paradas, retrasos... sean accesibles mediante pantallas electrónicas y aplicaciones móviles.

Incorporar subtítulos en anuncios y mensajes de megafonía en estaciones y vehículos de transporte público. Instalar sistemas de bucle magnético en taquillas y puntos de información para facilitar la comunicación con personas que utilizan prótesis auditivas (audífonos o implantes auditivos).

Debe contemplar, igualmente, la accesibilidad de páginas web, aplicaciones y tecnologías. Entre otras cuestiones, es importante tener presente la necesidad de:

Publicación de la información en páginas web pública en formatos accesibles, con vídeos subtítulos y transcripciones que permitan acceder al contenido a todas las personas, independientemente de su capacidad auditiva.

Herramientas digitales accesibles, chatbots o asistentes virtuales que permitan un acceso efectivo a la información y favorezcan una interacción equitativa con las personas con sordera. Estas deben basarse en el uso de mensajes en texto y subtítulo en tiempo real.

Desarrollo de aplicaciones móviles accesibles que proporcionen información en tiempo real sobre rutas, horarios y posibles incidencias en el transporte.

Uso de lenguaje claro y accesible. Esto no solo implica que los textos sean comprensibles y se entiendan sin esfuerzo, sino también atender a otros aspectos clave que faciliten la experiencia de lectura. Entre otros, tipo de tipografía, espacio entre las letras, longitud de los párrafos, contraste entre texto y fondo..., incorporando además elementos visuales complementarios como imágenes, infografías, gráficos y/o videos explicativos con subtítulo que refuercen la comprensión de los contenidos.

Con respecto a la regulación de la seguridad y emergencias, la norma debe tener en consideración las necesidades de las personas con sordera en estas situaciones. Para ello, será necesario contemplar:

La adaptación de los sistemas de alerta y emergencia con señales visuales y vibración en dispositivos móviles.

La creación de protocolos específicos para la evacuación de personas con discapacidad auditiva en situaciones de emergencia.

Ante el sobrecoste que la presencia de una discapacidad genera en la familia, la norma debe prever la regulación de tarifas reducidas para las personas con discapacidad y sus familias.

Además, deberán establecerse bonificaciones y/o subvenciones para la adquisición por parte de empresas de transporte de productos de apoyo o dispositivos tecnológicos que favorezcan la accesibilidad auditiva, a la información y a la comunicación en el transporte.

Por otro lado, es indispensable que la norma incorpore, además, medidas para la prevención de la contaminación acústica en la Comunidad Autónoma y, muy particularmente, en los entornos escolares.

El ruido y la contaminación acústica tienen un impacto negativo sobre el medioambiente, pero también sobre la salud y, en concreto, sobre la salud auditiva. Es uno de los factores que provoca mayores problemas de salud.

Según la Agencia Europea de Medio Ambiente, cerca de 100 millones de personas en Europa -1 de cada 5- se ven afectados por una exposición a largo plazo a ruidos de más de 55 decibelios y según la OMS, incluso por debajo de esos 55 decibelios, empiezan a producirse efectos nocivos sobre la audición. La sordera progresiva y adquirida afecta cada vez a personas más jóvenes debido a la exposición prolongada a ruidos altos y a prácticas de audición poco seguras, por lo que es fundamental la concienciación, la formación y la prevención de la salud auditiva.

Además, es necesario que la normativa contemple medidas de sensibilización y formación dirigida al personal de atención al público para conocer cómo dirigirse a las personas con discapacidad, respetando su heterogeneidad comunicativa.

Por último, con el objetivo de garantizar la plena inclusión de las personas con discapacidad auditiva, es necesario realizar evaluaciones periódicas de la experiencia de usuario contacto con la colaboración activa de las personas con discapacidad auditiva.

Además, la norma deberá prever la participación de las entidades de representación de personas con discapacidad y sus familias en el diseño y evaluación de medidas de accesibilidad en la movilidad sostenible.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

El PMSE recoge esta propuesta en las actuaciones TPC2.P1 (Implementación de mejoras de accesibilidad en la flota de autobuses urbanos e interurbanos sea accesible), TPC7.P4 (Elaboración de un Plan de Accesibilidad del TPC para que las

paradas y estaciones de autobús estén adaptadas a personas con discapacidad) y F1.P3 (Elaboración y desarrollo de Planes de Accesibilidad en las estaciones de ferrocarril y en los trenes de competencia autonómica).

Alegación 44: Plan de acción - Propuesta F1.P10 Creación de variantes ferroviarias

En las páginas 109 Y 264 del PMSE-2_Plan-accion_Proyecto, no se indica la construcción de la estación de Altzola-Elgoibar , tal y como consta en la memoria de ETS de 2013, en la página 18, y tal como consta también en el BOPV N°101 del lunes 30 de mayo de 2011 y en el BOPV N°161 del lunes 20 de agosto de 2012.

Les rogamos tengan en cuenta estas alegaciones y procedan a cumplir lo indicado en la memoria de ETS, en el BOPV y en el pliego de condiciones para la adjudicación del proyecto constructivo. Es decir, mantengan el servicio de transporte público por ferrocarril en el barrio de Altzola, desplazando la actual estación a la ubicación indicada en el proyecto de la Ingeniería Dair: Estudio Informativo Variante de Altzola.

Respuesta: No se acepta.

El PMSE se limita a describir el proyecto de la variante de Altzola de forma genérica, sin definir los detalles constructivos de la misma. Por lo tanto, en lo que refiere a las especificaciones técnicas de la actuación, procede remitirse al “Proyecto Constructivo de la Variante de Altzola”, aprobado por esta Administración de acuerdo a la normativa vigente y con arreglo a las disposiciones establecidas sobre participación pública (Resolución de 15 de diciembre de 2022 de la Directora de Infraestructuras del Transporte).

3.8. CONSORCIO DE TRANSPORTES DE BIZKAIA

Contenido de las alegaciones:

Habiendo tenido conocimiento de la aprobación inicial del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, una vez que se ha procedido al análisis del citado documento, y haciendo uso del derecho que le asiste a la entidad representada, se exponen las siguientes alegaciones.

Alegación 1: Plan de acción - Agentes involucrados

El Tomo II del proyecto del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi denominado *Plan de Acción* estructura las propuestas realizadas en los siguientes elementos: *Plan de actuación, Línea de actuación, Fases, Agentes involucrados, Calendario de Implantación, Costes y Beneficios*. A su vez, el PMSE contempla propuestas relativas a ocho Planes de Actuación: *Carretera, Transporte Público por Carretera, Ferrocarril, Bicicleta y modos activos, Aeropuertos, Puertos, Logística y Mercancías y General*. Dentro de los agentes involucrados para la implementación del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, no se cita al Consorcio de Transportes de Bizkaia. Sin embargo, de acuerdo con la Ley 44/1975, de 30 de diciembre, sobre creación del “Consortia de Transportes de Bizkaia”, el CTB es gestor de las líneas 1 y 2 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, y explota el servicio a través de la sociedad mercantil Metro Bilbao SA, 100% dependiente del Consorcio de Transportes de Bizkaia. Debe tenerse en cuenta que, en la actualidad, el Ferrocarril Metropolitano de Bilbao aporta el 32,31% del total de viajes diarios que se realizan en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Euskadi y el 50,80% del total de viajes diarios que se realizan en el ámbito del Territorio Histórico de Bizkaia, por lo que el Consorcio de Transportes de Bizkaia y Metro Bilbao SA resultan agentes esenciales en la movilidad tanto de Bizkaia como de la CAE motivo por el que se considera que deben ser incluidos como agentes involucrados dentro del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.

Respuesta: *Se acepta.*

Se añade al Consorcio de Transportes de Bizkaia y a las autoridades de transporte territoriales como agentes involucrados en el marco de las actuaciones del PMSE.

Alegación 2: Plan de acción – Ferrocarril – Agentes involucrados

Con respecto al Plan de Actuación relativo al Ferrocarril, las medidas orientadas a la mejora de las redes ferroviarias son, en su mayoría, aplicables a los sistemas ferroviarios de media y larga distancia, o en su defecto, transporte de mercancías. Sin embargo, y a pesar de que como se ha señalado en el apartado anterior, no se contempla al Consorcio de Transportes de Bizkaia ni a Metro Bilbao SA como agentes involucrados, de las 14 propuestas relacionadas con la mejora de las infraestructuras y equipos ferroviarios, se enumeran 4 propuestas que resultan igualmente aplicables al Ferrocarril Metropolitano de Bilbao y/o con plena incidencia en las líneas gestionadas por el Consorcio de Transportes de Bizkaia a través de Metro Bilbao SA:

- F1.P2: Integración de la red de alta velocidad con la red existente de ferrocarril a través de nodos intermodales.
- F1.P3: Elaboración y desarrollo de Planes de Accesibilidad en las estaciones de ferrocarril y trenes de competencia autonómicos.

- F1.P6: Supresión de pasos a nivel.
- F1.P8: Ampliación de las líneas 4 y 5 de Metro Bilbao.

Por todo lo anterior, y nuevamente teniendo en cuenta el volumen de usuarios que aporta al sistema Metro Bilbao tanto en relación a la movilidad del Territorio Histórico de Bizkaia, como de la Comunidad Autónoma del País Vasco, las actuaciones anteriores deben ser, por un lado, respetuosas con las competencias del Consorcio de Transportes de Bizkaia y, por otro, acordes a la distribución del peso relativo de tales usuarios en relación con la media y larga distancia.

Además en relación con la propuesta F1.P3, de "*Elaboración y desarrollo de Planes de Accesibilidad en las estaciones de ferrocarril y trenes de competencia autonómicos*" debe tenerse en cuenta que el Consorcio de Transportes de Bizkaia, lidera y coordina la recién creada "Comisión de Accesibilidad del Transporte Público de Bizkaia" donde participan los principales agentes (Metro Bilbao SA, Euskotren, ETS, BizkaiBus, BilboBus, Renfe o Adif) y cuyo principal objetivo es el de realizar el diagnóstico en materia de accesibilidad del estado actual de los sistemas de transporte de Bizkaia y la coordinación de acciones entre los diferentes operadores. Para ello, el Consorcio de Transportes de Bizkaia recaba opinión de diferentes asociaciones de personas discapacitadas, de forma que puedan entenderse de una mejor manera las necesidades que, a día de hoy, el transporte público no proporciona, con el objetivo de revertir dicha situación. En dicha tarea, se apoya en el conocimiento técnico que de estas situaciones y de su realidad actual pueda aportar el Departamento de Acción Social de la Diputación Foral de Bizkaia. Por ello, resulta imprescindible el papel del Consorcio de Transportes de Bizkaia en relación con esta cuestión.

Respuesta: Se acepta.

Se añade al Consorcio de Transportes de Bizkaia como agente involucrado en la actuación F1.P3 del PMSE y en otras actuaciones en las que los consorcios y autoridades de transporte se encuentren involucrados.

Alegación 3: Plan de acción - Propuestas TPC7.P3 Impulso de una unificación tarifaria completa en todo el ámbito de la CAPV y G6.P1 Implantación de medidas fiscales para impulsar la movilidad sostenible (bonificación, tasas...)

Además de lo anterior, por un lado, dentro de las propuestas comprendidas en el Plan de Actuación de Transporte Público por Carretera relativas a la ordenación y gestión del modo -TPC7- y del Plan de Actuaciones de Carácter General (G) se contemplan, respectivamente, las propuestas identificadas como TPC7.P3 relativa *al Impulso de una unificación tarifaria completa en todo el ámbito de la CAPV* y la propuesta identificada como G6.P1 relativa a la *Implantación de medidas fiscales para impulsar la movilidad sostenible (bonificación, tasas...)*.

A este respecto, es necesario poner de manifiesto diversas cuestiones:

En primer lugar, los servicios de transporte público de viajeros tienen la consideración de servicio público cuya prestación corresponde a la administración que, en cada caso, ostente las competencias en la materia, servicio que dicha administración deberá dimensionar en función de diversas variables como el número de usuarios a atender, los patrones de movilidad de dichos usuarios, los horarios y frecuencias precisos para atender la mencionada demanda, entre otros. Teniendo en cuenta lo anterior, la

diversidad en los patrones de movilidad y necesidades de la demanda a atender por cada administración con competencias en la materia resultan esenciales para la determinación de la forma de prestación y gestión que resulte más adecuada de entre las permitidas por el ordenamiento jurídico, máxime si tenemos el ejercicio del Principio de Autonomía otorgado en la propia Constitución y recogido tanto en la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, como en la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi que, en todo caso, debe ser respetado.

En segundo lugar, y tomando como base lo anterior, la administración titular del servicio debe considerar la forma de financiación de los costes asociados al servicio teniendo en cuenta diversos aspectos. Por un lado, la actuación de las administraciones pública se encuentra sometida a, entre otros, los principios de Estabilidad Presupuestaria, Sostenibilidad Financiera y Eficiencia en la asignación de los recursos públicos a que alude la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de forma que se garantice la adecuada financiación del sector público dentro de los límites de déficit público, deuda pública y comercial. Por otro lado, el artículo 31 de la Constitución Española consagra el conocido como deber general de contribuir al sostenimiento de los gastos públicos mediante un sistema tributario inspirado en los principios de capacidad económica, igualdad, progresividad, justicia y no confiscatoriedad, debiendo las administraciones públicas buscar el adecuado equilibrio para financiar el gasto público bien mediante impuestos generales de forma que los servicios se financien por todos los ciudadanos -sean éstos usuarios o no de los mismos-, o bien imponiendo tarifas a los usuarios cuyo fundamento se basa en el principio de equivalencia de las prestaciones.

Dicha decisión forma parte del contenido del Principio de Autonomía Financiera y Tributaria y de Potestad Normativa que les es propio a cada nivel de administración territorial y que se encuentra recogido en la Constitución Española, en el Estatuto de Autonomía, en la LBRL, en la LILE o, de forma más específica, en el propio Concierto Económico y en las Normas Forales de Haciendas Locales de cada territorio.

En cualquier caso, no puede obviarse que el establecimiento tanto de tarifas a los usuarios (bajo la forma jurídica pertinente en cada caso, -tasas, precios públicos, prestaciones patrimoniales públicas no tributarias o precios privados-) como de, con carácter general, medidas fiscales para impulsar una movilidad sostenible, debe realizarse necesariamente tomando en consideración el coste de los servicios a financiar, costes que, por las razones expuestas, resultarán diferentes para cada administración.

Por todo ello, se bien se comparte la idea de que la armonización, coordinación o simplificación de las tarifas existentes actualmente en la Comunidad Autónoma del País Vasco para los distintos modos de transporte puede contribuir al logro del objetivo de movilidad sostenible pretendido por la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, la propuesta realizada en el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi de lograr la unificación tarifaria completa en todo el ámbito de la CAPV o de, con carácter general, establecer medidas fiscales para el impulso de una movilidad sostenible debe realizarse de forma que no se ponga en riesgo el cumplimiento de otros principios que resultan también de obligado cumplimiento para las Administraciones Públicas en virtud de normas de rango legal, tales como el de Estabilidad Presupuestaria, Sostenibilidad Financiera, Eficiencia en la asignación de los recursos públicos, Autonomía Local o Autonomía Financiera y Tributaria.

Además, en el desarrollo de las citadas medidas, debería tenerse en cuenta la interpretación realizada por la propia Ley 3/1989, de 30 de mayo, de Armonización,

Coordinación y Colaboración Fiscal aprobada por el Parlamento Vasco. Y es que, teniendo en cuenta que, por un lado, el artículo 41.2.a del Estatuto de Autonomía señala que *las instituciones competentes de los territorios históricos podrán mantener, establecer y regular dentro de su territorio, el régimen tributario atendiendo a las normas que para la coordinación, armonización fiscal y colaboración con el Estado se contengan en el propio Concierto, y a las que dicte el Parlamento Vasco para idénticas finalidades dentro de la Comunidad Autónoma* y que, por otro lado, tales principios (armonización, coordinación y colaboración fiscal) son uno de los principios básicos del sistema tributario de los territorios forales, la citada Ley 3/1989 pone de manifiesto la necesidad de regular de modo uniforme los elementos sustanciales de los diferentes tributos.

Ahora bien, debe tenerse en consideración, como señala su exposición de motivos, el alcance que debe darse a los mencionados objetivos. Así, *“Que el sistema tributario establecido en los territorios históricos se caracterice por el acorde entre las partes que configuran un único todo, debe entenderse como la aspiración fundamental de esta ley. Ahora bien, ello no debe llevar a utilizar el mecanismo de uniformización como herramienta exclusiva de armonización.”* Y añade que *“Los objetivos que básicamente pretende alcanzar esta ley son los siguientes: Simplificación de los sistemas tributarios de los territorios históricos facilitando el cumplimiento de las obligaciones tributarias; Coordinar las actuaciones conducentes a la represión del fraude fiscal (...); Armonización de la normativa tributaria, con especial referencia a la relativa a incentivos fiscales.”*

Por todo lo anterior, se considera que, en el ámbito de la política tarifaria del transporte público en la Comunidad Autónoma del País Vasco y con el objetivo de contribuir al logro de una movilidad sostenible, el alcance que debe darse a la armonización, coordinación o simplificación de las tarifas existentes actualmente en los diferentes modos de transporte debe realizarse, por un lado, de forma que resulte respetuosa con el resto de principios que resultan también de obligado cumplimiento para las Administraciones Públicas en virtud de normas de rango legal y que han sido enumerados anteriormente -Estabilidad Presupuestaria, Sostenibilidad Financiera, Autonomía Local o Autonomía Financiera y Tributaria y cumplimiento del deber general de contribuir al sostenimiento de los gastos públicos). Además de lo anterior, dicha armonización o coordinación debe realizarse de conformidad con la interpretación que de dichos conceptos realiza la Ley 3/1989, esto es, con el objetivo de establecer una regulación uniforme de los elementos sustanciales sin pretender una unificación tarifaria completa que pueda hacer quebrar los fundamentos esenciales de la imposición y financiación del gasto público asociado al sostenimiento de los costes de los servicios.

Respuesta: *Alegación expositiva.*

El conjunto de las actuaciones propuestas en el seno del PMSE se plantean de acuerdo a lo dispuesto en la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de Movilidad Sostenible de Euskadi y, en todo caso, con respeto al marco competencial existente y al resto de principios que resulten de obligado cumplimiento.

En ese sentido, la actuación TPC7.P3 “Impulso de una unificación tarifaria completa en todo el ámbito de la CAPV proponiendo avanzar” recoge las obligaciones establecidas en el artículo 26 de la Ley 11/2023 referida, el cual dispone que la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco y la Autoridad del Transporte de Euskadi promoverán un sistema tarifario único e integrado, mediante la

regulación de elementos de cohesión económica territorial, a fin de que el resultado del sistema tarifario resulte equilibrado entre las zonas de intensa concentración de medios de transporte y aquellas de menor oferta de servicios; el fomento del uso del transporte público mediante un sistema de precios que permita absorber una parte significativa de los costes asociados a este y su traslado a los sistemas de transporte privado; la evolución del sistema tarifario a un sistema tecnológicamente unificado y seguro en garantía del acceso universal y en condiciones de igualdad de las personas usuarias, para cualquier medio de transporte público en cualquier parte del territorio de Euskadi; y la regulación de un sistema de bonificación común conforme a criterios de habitualidad en el uso y niveles de renta de la persona usuaria.

Asimismo, el Parlamento Vasco, a través de varias Propositiones no de Ley, ha instado al Gobierno Vasco y al conjunto de administraciones competentes a que, en el seno de la Autoridad del Transporte de Euskadi, propongan a la totalidad de los operadores públicos de la CAPV a comprometerse en el establecimiento y la aplicación de un sistema de descuentos progresivos en el precio de las tarifas del transporte, en función del uso y la condición personal y teniendo en cuenta, adicionalmente, la renta de las personas o unidades familiares beneficiarias (PNL 61/2022, PNL 80/2022 y PNL 43/2024).

Las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV, aprobadas mediante el Decreto 128/2019, de 30 de julio, también establecen como uno de los objetivos de la movilidad multimodal el “Promover el sistema de integración tarifaria y el billete único para todo el transporte público”.

Por lo tanto, la citada propuesta TPC7.P3 del PMSE pretende profundizar en el desarrollo de las determinaciones derivadas de la Ley 11/2023, los mandatos del Parlamento Vasco y las DOT, con el objetivo final de establecer un nuevo modelo de tarifas que resulte más atractivo, justo y sencillo para la ciudadanía de la CAPV.

Por otro lado, en lo que refiere a la actuación G6.P1 “Implantación de medidas fiscales para impulsar la movilidad sostenible (bonificación, tasas...)”, cabe remitirse de nuevo a la Ley 11/2023, la cual establece en su artículo 28 varias disposiciones vinculadas a la financiación de las políticas de movilidad y fiscalidad del transporte. Entre ellas, determina que las administraciones públicas vascas podrán establecer, en el ámbito de sus competencias, entre otras, las siguientes medidas fiscales y financieras: la creación de tasas y cánones, o el establecimiento de gravámenes sobre las existentes; la creación de tributos u otros instrumentos fiscales que desincentiven determinadas actividades que vayan en detrimento de los objetivos de esta ley; el establecimiento de reducciones, bonificaciones o exenciones para las actividades que fomenten actuaciones que tengan por finalidad cumplir con los objetivos de esta ley.

Esta propuesta se basa en el principio de “quien contamina paga”, incorporado al ordenamiento jurídico mediante la Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales.

3.9. DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA

3.9.1. Departamento de Transportes, Movilidad Sostenible y Turismo

Contenido de las alegaciones:

Alegación 1: PMSE - Integración de trámites relativos a la Ordenación del Territorio en el procedimiento de aprobación del PMSE

1. Reflexión en torno a su calificación jurídica.

Siendo las Directrices de Ordenación Territorial (en adelante, DOT) el marco de referencia del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi (art. 3.1.i de la Ley 11/2023), estando en las mismas DOT incorporada la materia de la movilidad sostenible, parece que la calificación jurídica más adecuada en torno a la naturaleza del PMS Euskadi debiera haber sido la de plan territorial sectorial.

La razón para tal valoración jurídica es, por un lado, la misma Ley 11/2023, de Movilidad Sostenible de Euskadi, la cual hace referencia a la incidencia territorial y al marco de referencia de las DOT. Y, por otro, la misma ordenación material que recoge la política de movilidad sostenible prevista en este Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, la cual tiene incidencia territorial (tal y como lo establece tanto la ley 4/2019, de Sostenibilidad energética de la Comunidad Autónoma Vasca en su exposición de motivos, así como la Ley 11/2023, de Movilidad Sostenible de Euskadi -entre otros, los arts. 31.i), k), f), y el art.13.3-, y directamente se advierte de las acciones del Tomo II del Plan de Acción del PMSE).

En este sentido, en el citado Tomo II existen acciones que tienen una clara y directa afección sobre el medio territorial (actuación sobre la infraestructura de las carreteras, creación de aparcamientos disuasorios, dotación de travesías sostenibles, etc...), por lo que, si bien no formalmente (por no haber optado el legislador por esa calificación), sin embargo, si materialmente (por su real incidencia territorial) debiera reconocérsele la calificación de ordenación territorial sectorial. No puede efectuarse otra calificación material cuando la vocación del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi es que sus determinaciones vinculen a los Planes Parciales de Ordenación Territorial (en adelante, PTP). Por lo que, si los PTP se han de adecuar a lo dispuesto por el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, es precisamente porque estos planes de movilidad sostenible contienen medidas con afección o incidencia territorial. En caso de no tener incidencia territorial, sobraría la necesaria adecuación de los planes territoriales al Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi (adecuación prevista en el citado art. 3.1.i de la Ley 11/2023).

A estos efectos, con ocasión de la tramitación de la Ley 11/2023 se ha pronunciado la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi (COJUA), cuyo Dictamen nº 25/2022 es interesante reproducir ya que aborda algunas de las cuestiones que estamos apuntando para el debate:

“D) Instrumentos de planificación de la movilidad sostenible

223. La actividad planificadora, a través de los instrumentos contemplados en el anteproyecto, se configura como el elemento principal destinado a la consecución de los objetivos que persigue la política de movilidad sostenible.

224. Como cuestión nuclear, tal y como hemos previamente referido, convendría establecer con claridad la interrelación o integración de los diferentes instrumentos planificadores que en la propia materia de movilidad sostenible ya existen con los previstos en el anteproyecto. Sería aconsejable que se unificaran los diferentes planes en la materia mediante la integración de los contenidos del anteproyecto con aquellos que son recogidos en las diferentes leyes o reglamentos. O, en el caso de mantenimiento de instrumentos planificadores diferentes, perfilar claramente el espacio reservado a cada ámbito, diferenciando adecuadamente sus contenidos y, en su caso, estableciendo las interrelaciones necesarias. De lo contrario resultaría un panorama difuso en la aplicación normativa que dificultaría la claridad normativa y, por consiguiente, la seguridad jurídica.

225. En cuanto a la integración con los instrumentos de ordenación y planificación ambiental, urbanísticos y de infraestructuras propiamente dicha, el artículo 13.3 del anteproyecto indica que las determinaciones de los instrumentos de esa planificación “serán tenidas en cuenta en la elaboración y formulación” de los mismos.

226. Ya hemos señalado previamente que la inclusión en el artículo 3.i) de la obligación de coordinación del resto de la planificación territorial sectorial, unido a esta formulación, otorga de una forma indirecta una eficacia normativa a los instrumentos de planificación contemplados en el anteproyecto, sin bien su intensidad variará en función del reflejo de su contenido en aquellos.

227. Tal y como consideramos en nuestro Dictamen 59/2012, “la incorporación de las determinaciones de la planificación de la movilidad sostenible a los restantes instrumentos planificadores — planes de la ordenación del territorio, de ordenación urbanística, infraestructuras y transporte —, en todo lo relativo a la movilidad, parece ser un propósito del anteproyecto, y esto se podría hacer cumplir por la vía señalada de la confluencia aprobatoria última de la planificación superior en cada sector; pero aun con eso, no es descartable que las determinaciones de la movilidad no se terminaran de recoger, al menos formalmente, en todos los instrumentos de la ordenación”.

228. También señalamos que el PMSE ha preferido mantener su naturaleza autónoma, sin calificarse, al menos formalmente, de plan territorial sectorial, categoría a la que, por su incidencia territorial, podría hacerse merecedor con arreglo al artículo 16 de la LOTPV; no optando por seguir la dinámica de la homónima Ley catalana 9/2003, de 13 de junio, de movilidad, que atribuyen a sus denominadas directrices nacionales de movilidad la naturaleza de plan territorial sectorial (artículo 229). En todo caso, la incorporación de las determinaciones de la planificación de la movilidad sostenible a los restantes instrumentos planificadores planes de la ordenación del territorio, de ordenación urbanística, infraestructuras y transporte en todo lo relativo a la movilidad, parece ser un propósito del anteproyecto, y esto se puede hacer cumplir por la vía señalada de la confluencia aprobatoria última de la planificación superior en cada sector.

230. No obstante, en el caso de que las determinaciones de la movilidad sostenible no se terminaran de recoger, al menos formalmente, en todos los instrumentos de la ordenación, la aplicabilidad de las mismas se debería lograr necesariamente acudiendo al principio de especialidad, que permite la aplicación con carácter preferente de las determinaciones de movilidad sostenible respecto de los planes o proyectos de ejecución afectados por ella, al margen de que se hubiesen o no terminado de incorporar a los instrumentos de ordenación respectivos”.

Este Dictamen de la COJUA evidencia que la calificación formal del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi como PTS hubiera sido adecuada a la naturaleza de éste, precisamente por ser su vocación la de incidir en la ordenación territorial.

2. En conexión con el anterior punto, elevamos una sugerencia respecto al procedimiento de aprobación del plan de movilidad sostenible de Euskadi para su consideración en gobierno vasco.

A pesar de no haber optado el legislador sectorial por la calificación formal de los Planes de Movilidad Sostenible como planes territoriales sectoriales (opción que resulta legítima), en cambio, desde esta fase de interpretación del ordenamiento realizada desde un punto de vista material, y tras verificar su vocación de incidencia real sobre el medio territorial (dotación de infraestructuras sobre el medio físico es , afección territorial) parece cuando menor aconsejable la adecuación del procedimiento del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi a algunos elementos propios del procedimiento previsto para los planes con incidencia territorial, entre otras razones, para conectar el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi con su marco de referencia, las DOT , y verificar la adecuación a las mismas.

En este sentido, proponemos introducir como garantía de acierto del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi que sea recabado el parecer técnico de los órganos con competencia en materia de ordenación territorial. Para corroborar la adecuación y razonabilidad de esta propuesta basada en la vocación del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi de incidencia en la ordenación territorial, traemos a este documento la literalidad del dictamen de la COJUA, el cual acude a la ordenación territorial como concreto título de atribución de competencia autonómica para que desde esta materia de la movilidad sostenible se pueda incidir sobre el territorio:

“En definitiva, en materia de carreteras estamos ante una expresión de lo que constituye el núcleo intangible de la foralidad, por lo que las instituciones comunes carecen de potestades normativas sobre las mismas. Ahora bien, existen otros títulos competenciales que habilitarían el dictado de una norma que incida sobre las carreteras, como ocurría en la Ley 2/1989, que apelaba a la ordenación del territorio o a la promoción, desarrollo y planificación económica”.

Si la incidencia territorial es irrefutable y así lo invoca como título de atribución competencial la COJUA, ¿cómo es posible verificar su adecuación al marco de las DOT si no se somete el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi al parecer de los órganos con competencia sobre la materia de ordenación territorial?

Al hilo de integrar determinados juicios de valor que tienen que ver con la ordenación territorial, y en lo relativo al procedimiento de aprobación de estos planes, la normativa sectorial sobre movilidad sostenible contiene un procedimiento para los planes de movilidad urbana y para el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi (para el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, el procedimiento regulado por el art. 14.5 de la Ley 11/2023, de Movilidad Sostenible de Euskadi; y, para los planes de movilidad urbana, el previsto en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma de Euskadi Someramente, en ambos casos (autonómico y municipal) el procedimiento se puede reducir a las siguientes fases:

- Aprobación inicial
- Información pública y trámite de audiencia.
- Si existieran alegaciones que diesen lugar a modificaciones, aprobación provisional.
- Aprobación definitiva.

Siendo esta la estructura general prevista en la legislación sectorial, sin embargo, en tanto que materialmente por su innegable incidencia territorial son merecedores del carácter de planes de ordenación territorial de naturaleza sectorial, es por lo que también resultaría, cuando menos, adecuado y aconsejable valorar la oportunidad de integrar en sus correspondientes procedimientos los siguientes elementos provenientes tanto de la Ley 4/1990, de Ordenación del Territorio del País Vasco (en adelante, LOTPV), como del Decreto 46/2020, de 24 de marzo, de regulación de los procedimientos de aprobación de los planes de ordenación del territorio y de los instrumentos de ordenación urbanística de desarrollo de esta. Consistiría en hacer partícipes durante la tramitación de los Planes de Movilidad sostenible (en este caso, en el de Euskadi), a los órganos con competencia técnica sobre el medio territorial. Nos estamos refiriendo a los concretos trámites exigidos por el art. 17 y 18 de la LOTPV y por el art. 17 del Decreto 46/2020 (consulta a Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente de GOBVA y, previa a la aprobación definitiva del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, informe de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco).

Con este fin de integrar el parecer de los órganos con competencia en materia de ordenación territorial durante el procedimiento de aprobación del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, el art. 79.1 de la Ley 39/2015 no solo regula recabar aquellos informes que resulten preceptivos, sino también aquellos que “se juzguen necesarios para resolver, citándose el precepto que los exija o fundamentando, en su caso, la conveniencia de reclamarlos”.

Dicho de otra manera, si realmente se quiere dar virtualidad a lo dispuesto por el art. 3.1.i) de la Ley 11/2023 de manera que el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi actúe dentro del marco diseñado por las DOT, el trámite adecuado y eficaz para lograr dicha adecuación al marco de las DOT debiera ser el que recabe el parecer de los órganos con competencia en materia de ordenación territorial previamente apuntados. Por lo que, esa petición de pareceres especializados a esos órganos con competencia bien pudiera realizarse acogiendo al citado art. 79.1 de la Ley 39/2015, y basando la misma en la necesaria adecuación al marco de las DOT prevista por el art. 3.1.i) de la Ley 11/2023.

Dicho lo cual, procedemos a hacer la siguiente SUGERENCIA:

Que al resultar obvia la incidencia territorial del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, se articulen las medidas tendentes a imbricar en el procedimiento de aprobación del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi el trámite previsto en la Ley de Ordenación del Territorio del País Vasco y en el Decreto 46/2020, de 24 de marzo, trámites relativos a la consulta al Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente de GOBVA, así como informe de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco previo a la aprobación definitiva, ya que el hecho de no haberse previsto estos trámites en la Ley 11/2023 no descarta, ni su adecuación, ni su conveniencia como trámite por razón de la vocación de incidencia territorial de este plan y, a la postre, para garantizar el acierto del plan desde el punto de vista de las DOT, lo cual indudablemente redundará en beneficio de la deseable y exigible unidad y coherencia sistemática de todo el ordenamiento territorial.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

Durante el procedimiento de tramitación del PMSE se valorará la conveniencia de elevar consulta al Departamento de Vivienda y Agenda Urbana y de solicitar informe de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco, en función de la posible incidencia territorial de las actuaciones propuestas.

A este respecto, cabe destacar que el PMSE adopta una naturaleza autónoma, sin calificarse de plan territorial sectorial; autonomía que ha sido aceptada por el citado informe de la COJUA para el anteproyecto de la actual LMSE, además de las especificidades del presente plan respecto a la integración con los demás instrumentos planificadores objeto de mención en los art. 13.3 y 3.1.i) de la LMSE.

Por otro lado, la incidencia territorial de las actuaciones propuestas vinculadas a las infraestructuras de transporte es discutible, ya que éstas no introducen afecciones nuevas o cambios relevantes en la planificación de la ordenación del territorio vigente. En el caso de parte de las actuaciones referidas, el PMSE se limita a recopilar las determinaciones que ya vienen recogidas en otros instrumentos de ordenación del territorio aprobados (DOT, Plan General de Carreteras del País Vasco, PTS de la red Ferroviaria en la CAPV, ...); mientras que en el resto de casos, las propuestas se exponen de forma genérica sin la concreción necesaria para calificar su incidencia territorial ya sea por no definir las áreas o zonas precisas de afección, o por tratarse de meros estudios.

3.9.2. Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial - Dirección General de Innovación y Gestión Viaria - Servicio de Planificación

Dado el volumen del escrito presentado por la entidad referida, se procede a reproducir su contenido de forma resumida.

Contenido de las alegaciones:

Alegación 1: Diagnóstico - Metodología

Este Departamento, con competencias exclusivas en el ámbito del Territorio Histórico de Bizkaia, es responsable de las infraestructuras de transporte que facilitan la movilidad por carreteras forales y la movilidad activa intermunicipal (vías ciclistas forales), dedicadas a la movilidad obligada (casa < > trabajo/estudios).

Tras haber analizado la documentación presentada, y sin cuestionar ni el trabajo realizado ni la ingente cantidad de datos empleados, entiende que merecería la pena incluir, de manera complementaria, un ANALISIS CUALITATIVO de carácter sintético que pudiera permitir identificar las claves identitarias de la forma en la que se produce la movilidad más representativa y de mayor incidencia en la consecución de los objetivos de movilidad sostenible, lo que pudiera asegurar la mayor eficiencia de las acciones a implementar a propuesta del PMSE.

En tal sentido, evidenciar (y destacar) cómo los usos del suelo existentes y planificados, así como la actividad económica y social, condicionan la movilidad de las personas y las mercancías. Donde...

- la MOVILIDAD OBLIGADA (MOTIVACION: viajes casa-trabajo/estudios) supone aproximadamente el 45% de la movilidad global, según datos del diagnóstico del PMSE. Y, asimismo,
- la GENERACION de viajes desde las viviendas y la ATRACCION de los mismos hacia los emplazamientos donde se encuentran el empleo y las plazas educativas (y viceversa) configuran el modelo de movilidad determinante en la conformación del sistema integral de transporte. Ya que esta movilidad produce:
 - movimientos concentrados en puntas horarias y
 - movimientos pendulares, en la misma dirección y sentido según la punta horaria.

La manera en la que se responda a esta Demanda, puede suponer un riesgo de sobredimensionamiento de las diferentes infraestructuras y modos de transporte. De igual manera, este tipo de viajes resultan ser los desencadenantes de accidentes e incidentes; los cuales, una vez producidos, perduran en el tiempo. Y, por tanto, resultan directamente responsables de la pérdida de la resiliencia del sistema. Y, aunque se produzcan en diferentes elementos de la arquitectura infraestructural, se propagan con rapidez por todo el sistema.

Por tanto, la Movilidad Obligada, debiera ser, según nuestro entender, objeto de un análisis y diagnóstico pormenorizado. Resultando que en la totalidad de las Áreas funcionales se reproduce, de manera similar, con mayor o menor envergadura, en función de la población residente y del empleo ubicado en cada una de ellas, unas mismas características que pudiéramos resumir como sigue:

A. Es un problema localizado temporalmente: puntas horarias.

Es ésta la clave para garantizar un sistema integrado de transporte sostenible que permitiría:

- no dimensionar los diferentes modos para estas puntas, de manera individualizada, sino con visión unitaria;
- asegurar la resiliencia del sistema; y
- garantizar una eficiencia ambiental y social gracias a la reducción de las emisiones GEI, reducción de ruido y de costes internos y externos.

Se trataría de un problema a resolver en cada Área funcional y, especialmente, en las 3 Áreas en las que se encuentran las 3 capitales de los Territorios Históricos y, de manera especial, el Área metropolitana de Bilbao por concentrar la mayor población de la Comunidad y la mayor movilidad.

B. Es un problema localizado espacialmente, en cada Área Funcional.

De los datos de movilidad aportados en el PMSE, se obtiene que el 90% de dicha movilidad se corresponde con movilidad intraterritorial, con la peculiaridad de que el 74% se corresponde con una movilidad de carácter intracomarcal. Es decir, 3 de cada 4 viajes se producen dentro de la misma Área Funcional.

La resolución específica de ese tipo de movilidad garantiza la eficiencia de las acciones a implementar.

Por lo que el diagnóstico del problema correspondiente al AF del Bilbao Metropolitano-BM, que supone el 50% de la población de la CAPV, resulta ineludible.

Por otro lado, como quiera que los tamaños de cada Área funcional no superan, en su dimensión máxima, los 25 km, quiere ello decir que el rango de la movilidad obligada intracomarcal no superará, por lo general, en ningún caso, los 25km

C. La eficiencia es un problema de competitividad de modos según distancia.

El reparto modal de la movilidad en el TH de Bizkaia, apartado 3.3 sobre hábitos de movilidad de la Memoria del PTSVCB aprobado mediante la NF 5/2023, de 22 de marzo, recoge el dato de que diariamente se realizan 687.088 viajes en vehículo motorizado en distancias inferiores a 8 km. Así como también, que para distancias entre 8 y 13km se producen 219.139 viajes en coche cada día laborable (hay que reseñar que un día medio se realizan en Bizkaia 3.357.770 viajes de más de 5 minutos por la totalidad de la ciudadanía del Territorio Histórico).

Cada modo de transporte presenta una curva de tiempo/distancias, contados desde el comienzo del desplazamiento. Por tanto, si a cada rango de km de desplazamiento, en cada modo diferente, se le asignan unos ratios de eficiencia energética y de tiempos de recorrido globales, se puede sintetizar lo siguiente:

- El rango en modo activo, andando, resulta el más eficiente hasta 4 km
- El rango en modo activo, en bicicleta, resulta eficiente hasta los 13km, pudiéndose extender hasta los 18 km (con los adelantos en materia de los vehículos asistidos con los que se cuenta hoy día)

- El rango del modo transporte público por carretera arterial y ferroviario de altas prestaciones (radiales y metro) ronda los 20km
- El rango de modo transporte en vehículo de baja ocupación empieza a ser eficiente para distancias superiores a 20km

Por tanto, se puede concluir que el uso del vehículo privado en movilidad obligada para distancias inferiores a 13 km resulta cuestionable; habida cuenta de la eficiencia ambiental de los modos activos y del transporte público (y absolutamente inaceptable para distancias inferiores a 8 km).

D. Sistemas de gestión modal.

La necesidad, por tanto, de establecer un mecanismo que regule las utilidades percibidas por las personas usuarias y, por tanto, favorezca el uso del modo de transporte más eficiente desde el punto de vista funcional, ambiental y en términos de salud y bienestar de la población, así como del consumo energético, deberá ser la herramienta para implementar: accesibilidad responsable.

Este mecanismo de gestión modal deberá desincentivar, en cualquier caso, y para la movilidad obligada, el uso inadecuado del vehículo motorizado de baja ocupación en el rango de distancias inferiores a 13km. A resultas de lo cual, su competencia con los otros modos de transporte (más sostenibles) habrá de constituir la clave para la consecución de un modelo de la movilidad sostenible. No en vano, la funcionalidad, eficiencia y comodidad asociados a los distintos modos alternativos, en competencia, resultan ser claves en la elección modal.

La calidad del viaje puerta a puerta, asociado al vehículo motorizado privado de baja ocupación, resulta imbatible si el aparcamiento en destino hace que el viaje sea “asequible”.

En tal sentido, la regulación de aparcamiento en destino es, muy probablemente, el mejor mecanismo para desincentivar el uso inadecuado del vehículo privado de baja ocupación (o uno de los más destacados, sin duda). Constituyéndose como una **CONDICION NECESARIA**.

La **CONDICION DE SUFICIENCIA** se articula a través de la disposición de un sistema activo de transporte, atractivo y disponible, de fácil uso y asequible económicamente, complementario de un sistema de transporte público masivo y fiable.

En este contexto argumental, resulta interesante observar el Puente de la Salve en Bilbao, en las proximidades del Túnel de Artxanda, entre las 7.00 y las 8.30 AM de cualquier día laborable. Este horario refleja claramente la movilidad obligada, en vehículo de baja ocupación, en sus relaciones con Bilbao capital, desde y hacia el resto del Territorio metropolitano.

La carga de tráfico de los vehículos que entran a Bilbao resulta escasa, mientras que los que salen resulta intensa. Ello es debido, en gran parte, a la regulación de aparcamiento en destino.

La entrada a trabajar a Bilbao está condicionada por la existencia de la OTA, en el casco urbano de Bilbao capital y la implantación de la zona de limitación de

accesos, exclusiva para vehículos de bajas emisiones (ZBE). En cambio, en las zonas de empleo en el resto del Área Metropolitana, y especialmente en los polígonos industriales del Txorierrri y Margen Izquierda, NO existe regulación de aparcamiento.

Es por ello, que un porcentaje importante de los desplazamientos diarios en el Territorio Histórico de Bizkaia, en vehículo privado de baja ocupación (687.088 de menos de 8 km y 219.139 entre 8/13 km) debieran de dejar de producirse y desplazarse hacia modos activos o al transporte público.

E. La intermodalidad e interoperabilidad, catalizadores y garantes del éxito.

La intermodalidad, especialmente con el sistema masivo y más fiable, como puede ser el Metro o Cercanías, o los buses exprés, resulta clave para garantizar el tiempo de operación y calidad de la cadena del viaje: reduciendo los tiempos muertos entre modos y haciendo el viaje intermodal (tipo «modo activo/transporte público») competitivo frente al vehículo motorizado de baja ocupación de menos de 13 km.

Asimismo, la intermodalidad en las estaciones de Metro y Cercanías, así como en las líneas exprés de bus (desde las cabeceras de Áreas funcionales hasta la capital del correspondiente TH), resulta ser un activo que garantiza el viaje en su integridad (puerta a puerta, característica competitiva esencial del vehículo privado), ya que se podría realizar la parte última del viaje (la conocida como “último kilómetro”), mediante el empleo de un modo activo. Cuestión, por tanto, a analizar específicamente.

Por otra parte, interoperabilidad, entendida como capacidad de utilización del mismo título de pago para el uso de cualquier modo de transporte que se utilice en la cadena intermodal, ha de ser, de igual modo, prioritaria; al igual que la capacidad de transmitir e interactuar entre quienes viajan y el ente gestor del modo de transporte: el pasaje informado es capaz de actuar proactivamente.

Respuesta: Alegación expositiva.

Alegación 2: Plan de Acción – Metodología

Hay que reconocer en la elaboración de este PMSE, en especial la parte II del mismo sobre el PLAN DE ACCION, un esfuerzo importante en obtener un documento que permita plantear una visión integrada y ordenada de las posibles soluciones y propuestas que puedan establecer un nuevo modelo de movilidad.

Ahora bien, el no haber tenido en consideración los MOTIVOS que generan la naturaleza de los desplazamientos (movilidad obligada, movilidad asociada al trabajo, tráficos de paso, de llegada, internos-intraterritoriales, intracomarcales, locales, otros motivos etc.), así como, el haber tratado de sistematizar la definición de actuaciones generando 8 planes de actuación, estructurados en 10 líneas de actuación de idéntica definición y estructura (para cada uno de los 8 planes) genera una propuesta demasiado extensa y un resultado un tanto equidistante y excesivamente sintético a la vez (un tanto “ecléctico”, podríamos calificar); donde se pierde la perspectiva de la problemática a solucionar y, lo que es más importante, entendemos que adolece de una gradación sobre

la importancia de llevar a cabo la actuación propuesta y la efectividad de la misma, en el contexto.

Una mezcla de infraestructuras y equipamientos con los diferentes modos intervinientes, así como con las dotaciones de servicios correspondientes, con escalas espaciales de intervención diferentes (comarcal, territorial, de CAPV) y, por tanto, de agentes involucrados, que supone una dificultad en entender el mensaje de manera nítida.

El mensaje no sería otro que el que hay que conseguir un nuevo modelo de movilidad que permita alcanzar las 13 metas definidas, con eficacia funcional, económica, sostenibilidad ambiental y transición ecológica, garantizando una mayor justicia social.

Y si la comprensión de las propuestas de actuación, en el contexto global, resulta dificultoso en el abigarrado documento objeto de análisis, el esfuerzo posterior llevado a cabo al realizar un análisis coste/beneficio, unido a un análisis financiero y la elaboración de un modelo de financiación, así como a un modelo de gestión y seguimiento, complica, en mayor grado, la comprensión deseada.

Además, la heterogénea fuente de datos en los que encontrar costes, estimación de beneficios (con efectividades débilmente justificadas), sólo permite extraer órdenes de magnitud a los potencialmente agentes involucrados. Cuestión similar ocurre con el modelo de control y seguimiento referente a la progresión de las acciones y eficacia de estas, resultando que los indicadores no representan las efectividades de las correspondientes actuaciones.

Respuesta: Alegación expositiva.

Alegación 3: Plan de Acción – Carreteras

Nueva propuesta: Implementación de un sistema de regulación de aparcamiento en destino, para centros de trabajo en grandes polígonos industriales, parques tecnológicos y centros singulares.

La falta de un sistema de regulación en aparcamiento en estos lugares atractores de movilidad cotidiana, desincentiva el uso de transporte público masivo, así como el de los modos activos, y favorece el uso del vehículo motorizado privado de baja ocupación, con las consiguientes puntas horarias, provocando la pérdida de la resiliencia de la carretera y, por tanto, de sus prestaciones y fiabilidad para los viajes de largo recorrido, transporte de mercancías y, en general, la competitividad económica, acrecentando finalmente las desigualdades intercomarcales.

La implantación de un sistema de regulación en destino para estos viajes puede suponer bien un trasvase modal o bien un aumento de la ocupación del vehículo privado, en cualquier caso, una disminución drástica de viajes en puntas horarias, mediante vehículo motorizado privado (y un traslado, en cualquier caso, hacia fórmulas claramente más sostenibles de movilidad).

Para la implantación de esta regulación se pueden utilizar, por ejemplo, los sistemas de peaje dinámicos que garantizan el reconocimiento de matrículas, dentro de un sistema cerrado de entradas y salidas situados, digamos, en pórticos dotados de sistemas de reconocimiento óptico de caracteres (OCR en su acepción inglesa “Optical Character Recognition”), que permiten la lectura, grabación y procesado de vehículos para su

identificación y para la gestión de los tiempos estanciales. Pudiéndose clasificar, incluso también, por la eficiencia energética del vehículo (etiquetas medioambientales-distintivos 0/ECO/B/C), de igual manera que permitirían calcular la tarifa asignada en función de franjas horarias establecidas al objeto de distinguir los viajes (por ejemplo, inferior a 2 horas, entre 2 y 6 horas y más de 6).

Las tarifas serían incrementales, por franjas horarias, y no serían proporcionales sino asociadas a alguno de los motivos de viaje (y bonificadas en función de la eficiencia energética del vehículo).

Y si bien la inversión puede resultar escasa, sin embargo, los costes de gestión resultan importantes; aunque la experiencia para los peajes dinámicos existentes en la red de carreteras, garantiza la existencia de empresas que pueden centralizar la gestión de todos los aparcamientos en este tipo de destinos, resultando la economía de escala importante en este tipo de sistemas de gestión.

Respuesta: No se acepta.

La ordenación y gestión del tráfico, seguridad vial y estacionamiento de vehículos, en el ámbito urbano, corresponde a los ayuntamientos, en conformidad a la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

Por lo tanto, deberán ser los ayuntamientos los que definan las especificaciones y regulaciones de las áreas de estacionamiento.

Alegación 4: Plan de Acción – Bicicleta y modos activos

Nueva propuesta: Garantizar la competitividad de los modos activos, especialmente de la movilidad en bicicleta, mediante una doble propuesta (la primera, condición necesaria, y la segunda, condición suficiente).

- a) Creación de una red de infraestructuras ciclables destinadas a la movilidad habitual (a diferencia de las vías para uso, recreo y atracción turística).

Para ello se dispondrá de una red de infraestructuras ciclistas, segregadas del tráfico motorizado, que faciliten y promuevan la movilidad en bicicleta (así como la peatonal), en el entorno/zonas de protección de las carreteras (también las de alta capacidad) [véase el Proyecto de Norma Foral de Vías Ciclistas Forales de Bizkaia, actualmente en periodo de tramitación en las Juntas Generales de Bizkaia -Boletín Oficial de las JJGG nº 7a, del 10 de enero de 2025]. Habilitadas con plataforma segregada de la carretera de referencia (bicipistas) o compartiendo la misma plataforma (carriles-bici, protegidos o no, en función de las circunstancias de la circulación y las garantías de seguridad precisas).

Esta red de infraestructuras ciclables irá “cosiendo” los núcleos urbanos, los polígonos industriales y de actividad, de servicios etc., situados en el entorno de los cascos urbanos, así como los centros escolares, y pasando por las estaciones del transporte masivo y de fiabilidad (Metro, Cercanías y Buses-exprés), en los que se garantizará la intermodalidad bien de la bicicleta de propiedad de la persona usuaria o de un servicio público de préstamo.

La consecución de esta red infraestructural difiere, de forma sustancial, de la propuesta «B1P1» del PMSE, consistente en la utilización de antiguos ferrocarriles abandonados y caminos rurales más asociados a usos recreativos que a la movilidad habitual.

En el nuevo caso propuesto, se garantiza la eficacia funcional y de reducción de plazos en la consecución de la nueva red ciclable, al utilizar las zonas de protección de las carreteras, con lo que los costes económicos y afecciones al entorno social y ambiental se reducen, al igual que los costes de explotación y mantenimiento.

En definitiva, una propuesta que se sustancia en la corresponsabilidad de las grandes infraestructuras viarias (forales) para con el desarrollo de las vías ciclistas forales y la movilidad cotidiana en bicicleta. Integración de soluciones ciclistas en infraestructuras viarias preexistentes (o nuevas) que permiten: rentabilizar al máximo las carreteras existentes (o los dominios públicos ya artificializados); minimizar la ocupación del territorio y el impacto sobre éste; facilitar la gestión de los suelos precisos; explotar la realidad conectora mallada que presentan las carreteras, como vías de comunicación de núcleos de población, actividad y sistemas de transportes; y obtener una red ciclable eficiente y de rápida ejecución.

- b) Provisión de un sistema público de bicicletas (como el que se está configurando en torno al proyecto foral/municipal “BizkaiBizi”): de pedaleo asistido, metropolitano/conurbano, y con un alto grado de mantenimiento, además de que se halle dotado de medios de gestión de pago integrados en el del sistema de transporte público (“Barik”), y con políticas tarifarias integradas en función de la intermodalidad del viaje en su conjunto.

Estas altas prestaciones en lo que a su calidad y comodidad de uso se refiere, garantizan la posibilidad de realizar, en función de las distancias entre los puntos de oferta de estas bicicletas, la totalidad del viaje habitual o formar parte de un viaje intermodal (debiendo cubrir, como mínimo, el denominado viaje de proximidad o del último kilómetro -o más-).

De ahí, que la intermodalidad con el sistema de transporte público masivo y fiable, exija en estas paradas, al menos, un punto de provisión de los servicios de bicicletas públicas. Así como también es procedente su ubicación en los centros singulares, polígonos industriales, centros de ocio, deporte y estudios destacados, de una cierta dimensión. Al igual que en la trama urbana de las zonas residenciales, en al menos una ubicación que garantice distancias entre puntos de recogida de entre 1,5 km – 2 km, en función de la orografía.

De esta manera, el modo activo ciclista puede conseguir el trasvase modal de los viajes en coche de baja ocupación y de menos de 8 - 13 km, habiéndose fijado como objetivo Bizkaia, para 2035, alcanzar una cuota de participación en la movilidad cotidiana del 7% (sobre el número de viajes totales). Y restándoselos, además, en una parte importante, al coche de baja ocupación en las distancias señaladas.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera recogida parcialmente en el PMSE.

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos, entre los que se encuentran las infraestructuras para la movilidad ciclista.

Los ayuntamientos, por su parte, ostentan la competencia en la ordenación y gestión, incluidas conservación y mantenimiento, de las vías públicas urbanas y rurales de titularidad municipal dentro del término municipal.

Desde el respeto al marco competencial referido, el PMSE recoge parcialmente estas propuestas mediante las actuaciones B1.P1 (Recuperación y restauración de antiguos caminos, líneas de ferrocarril y otras infraestructuras lineales en desuso que pueden ser de utilidad para la red peatonal y ciclista), B3.P1 (Extensión de los servicios de bicicleta de ámbito urbano a entornos metropolitanos), B5.P1 (Análisis de la accesibilidad en bicicleta a los Centros Singulares) o B7.P1 (Análisis de la conveniencia de conexión de itinerarios para bicicletas actualmente inconexos).

Alegación 5: Plan de Acción – Instrumentos de planificación territorial y/o sectorial

(en referencia con la actuación “G10P2” sobre la Incorporación de medidas que favorezcan “ciudad de proximidad” dentro de la planificación urbana)

El aseguramiento de que los instrumentos de planificación territorial y/o sectorial han contemplado las metas y estrategias de un nuevo modelo de movilidad sostenible, en su formulación y planes de actuación, resulta preceptivo y exige una evaluación que lo garantice previa a su aprobación definitiva.

Así, las DOT, PGOU, PTP, PTS, etc. son instrumentos regulatorios en los que deben contemplarse, al menos, un análisis y diagnóstico del modelo de movilidad existente (cada uno en su ámbito y acorde con el alcance del propio instrumento).

Debiendo interpretarse, adecuadamente, la intervención de cada variable explicativa de su funcionamiento, así como de las ineficiencias funcionales, económicas, medioambientales o sociales detectadas y, por tanto, permitiendo proponer una serie de acciones para la consecución de un nuevo modelo de usos del suelo y sistema de transporte. Y todo ello, en aras a disminuir las ineficacias señaladas, virando hacia un modelo de movilidad sostenible.

La heterogeneidad de los agentes intervinientes (SISTEMA COMPLEJO) y la progresión a lo largo del tiempo de los efectos de las acciones adoptadas (PROGRESIVO e INCREMENTAL), así como el carácter SINÉRGICO, caracterizan los procesos.

En tal sentido, habrá que recoger en cada uno de los referidos instrumentos de planificación las propuestas de actuación señaladas.

En resumidas cuentas, se deberán analizar, diagnosticar y proponer soluciones que garanticen, de manera global:

- La mejor gestión de la DEMANDA de MOVILIDAD.

Evitar la realización de viajes motorizados de cortas distancias y, además, con unas pautas de movilidad no concentradas en horas punta.

Modelos de ciudad compacta frente a la ciudad diseminada y especializada en determinados usos del suelo (sólo residencia o sólo servicios, o sólo empleo) y accesible en modos activos (andando, bicicleta).

- La mejor gestión de la DEMANDA MODAL sostenible En caso de producirse desplazamientos motorizados, evitar el uso del vehículo privado de baja ocupación en viajes inferiores a 8-13km, mediante la mejora del transporte público, sistemas activos y la intermodalidad entre ellos. Y desincentivando, además, el uso del vehículo motorizado privado de baja ocupación, en ese rango de uso, mediante el cobro de aparcamiento en destino [sea porque se acude a la zona residencial (OTA) o sea porque se desplaza al centro de trabajo, aunque sea en grandes polígonos y con oferta suficiente de plazas de aparcamiento].
- La mejora en la provisión de infraestructuras viarias y de sus sistemas de gestión

Una vez garantizado que el uso de las carreteras por el modo vehículo motorizado privado se corresponde con el rango de idoneidad (viajes >13km), hay que garantizar que las carreteras de la Red Funcional tengan la mejor calidad en la prestación de su servicio: fiabilidad funcional (resiliencia), tiempos adecuados de recorrido, capacidad suficiente, seguridad y respeto al medio ambiente y al entorno social.

Y todo ello, con vistas a desarrollar un adecuado servicio en la canalización de las conexiones comarcales con su correspondiente transporte público, así como la de los flujos de la movilidad de largo recorrido (sean de paso o de llegada), a través de los cuales se garantiza la actividad económica del territorio, y muchos de los desplazamientos obligados de itinerarios prolongados.

Para asegurar que los instrumentos de planificación señalados recogen estas 3 estrategias de actuación, resulta necesario evaluar en la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco-COTPV, a través del informe preceptivo de la Autoridad de Transporte, la adecuación de la sostenibilidad del nuevo modelo de usos de suelo y transporte a considerar.

Esta evaluación debiera ser reglada y reglamentada, tipo listado de chequeo (“checklist”), específico para cada tipo de instrumento de planificación, que permita una evaluación de la situación de salida y una estimación de los resultados obtenibles cuando se vaya implementando el plan objeto de evaluación.

La no justificación de poder obtener los referidos umbrales debería condicionar la aprobación del instrumento o exigir su redefinición y reformulación. Parámetros como equilibrio entre empleo y residencia, así como su ubicación y grafos mallados de la red de transporte público con garantías de intermodalidad y oferta de bicicleta pública eléctrica en puntos de recogida que cubra la totalidad del suelo urbano con intervalos de distancia inferiores a 2,5 km para municipios > de 25.000 hab. (o una conurbación de varios de ellos, pese a que de forma individualizada no alcance dicho tamaño y que, sin embargo, su agregación en un continuo urbano sí).

Evidentemente debieran redactarse unas directrices que permitan a los equipos redactores, de manera previa al inicio de su redacción, conocer el alcance de los requerimientos de sostenibilidad, y los valores a los que hay que tender una vez el evaluado el punto de partida.

La reformulación obligatoria por el paso del tiempo de los instrumentos señalados, revisión ordinaria o extraordinaria, no garantiza que no ha de realizarse un esfuerzo de mejora, a pesar de que la evaluación de salida pudiera resultar satisfactoria.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

Durante el procedimiento de tramitación del PMSE se valorará la conveniencia de solicitar informe de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco, en función de la posible incidencia territorial de las actuaciones propuestas.

A este respecto, cabe destacar que el PMSE adopta una naturaleza autónoma, sin calificarse de plan territorial sectorial.

Por otro lado, la incidencia territorial de las actuaciones propuestas vinculadas a las infraestructuras de transporte es discutible, ya que éstas no introducen afecciones nuevas o cambios relevantes en la planificación de la ordenación del territorio vigente. En el caso de parte de las actuaciones referidas, el PMSE se limita a recopilar las determinaciones que ya vienen recogidas en otros instrumentos de ordenación del territorio aprobados (DOT, Plan General de Carreteras del País Vasco, PTS de la red Ferroviaria en la CAPV, ...); mientras que en el resto de casos, las propuestas se exponen de forma genérica sin la concreción necesaria para calificar su incidencia territorial ya sea por no definir las áreas o zonas precisas de afección, o por tratarse de meros estudios.

Alegación 6: Plan de Acción – Dotación y mejora de infraestructuras, así como sus sistemas de gestión

(en referencia con las actuaciones: “C1P2” sobre la red funcional existente para mejorar la seguridad y comodidad; “C1P5” sobre la dotación de travesías sostenibles en municipios atravesados por la red funcional; “C4P1” sobre la actuación en la red funcional de sistemas TICs; “C4P2” sobre la elaboración y puesta en marcha de la comunicación con la ciudadanía; “C4P3” sobre el desarrollo e implementación de un modelo de seguridad vial en tiempo real; “G1P1” sobre el impulso de las infraestructuras y la red de transporte incluidas en la TEN-T; y “G10P1” sobre la clasificación de las infraestructuras de transporte y los criterios de sostenibilidad a cumplir).

Las propuestas realizadas en el PMSE se basan en el III. Plan General de Carreteras del País Vasco (correspondiente al periodo 2017-2028, y aprobado mediante el Decreto 63/2020, de 19 de mayo). Plan General redactado a partir de premisas ambientales que no tenían suficientemente internalizadas los criterios de lucha contra el cambio climático, ni tampoco tenían evaluadas las disfuncionalidades del modelo de movilidad propuesto en el precedente Plan General, tanto sobre el entorno social (barreras urbanas y emisiones acústicas en entornos urbanos) como el medio natural, por el efecto barrera y la consiguiente fragmentación de hábitats.

Es por lo que las propuestas de dotación y mejora de infraestructuras debieran basarse, al menos en el TH de Bizkaia, en el documento del II. PTS de Carreteras de Bizkaia-PTSCB (aprobado provisionalmente, a la fecha de redacción del presente informe y sobre al que hemos dado cumplida referencia anteriormente). Este se ha elaborado en base a los siguientes criterios:

- i. Eliminación o minimización de los efectos adversos, de actuaciones realizadas en anteriores actuaciones realizadas en épocas anteriores, sobre el entorno social y el medio ambiente: fragmentación de hábitats y efecto barrera, mediante la realización de ecoductos y variantes urbanas o soterramiento de tramos situados en entornos urbanos
- ii. Aumento de la resiliencia de la red en base a:
 - La detección en tiempo real de las incidencias que puedan surgir sobre el modelo predefinido, a través de un modelo digital elaborado en continuo y su contraste con la realidad;

Las divergencias entre lo esperado y lo que está sucediendo provoca una alarma a validar por quien opera en sala, que ordena, en su caso, el lanzamiento de la actuación paliativa.
 - La identificación y elaboración de planes de contingencia para la gestión de incidentes en la Red de Alta Capacidad-RAC metropolitana, con capacidad de aplicar la Inteligencia Artificial (IA) en el redireccionamiento de flujos.

La infraestructura no se debe diseñar para la demanda de hora punta, sino que la realidad infraestructural debe gestionarse. El tráfico debe adaptarse mediante el reparto y redireccionamiento de flujos a la oferta existente, en base a redirigirla hacia los excedentes de capacidad existente en cada momento.
 - El motivo de viaje marca la utilidad marginal y, por tanto, el coste marginal admitido para cada tipo de uso. De manera que el peaje, como mecanismo de regulación y gestión de la demanda de movilidad, es un instrumento eficaz para garantizar las altas prestaciones necesarias para los viajes de largo recorrido, en los que la competitividad del territorio juega un papel preponderante. En cambio, la movilidad local (por otros motivos como el disfrute del ocio, compras, etc.) debe poder discurrir por infraestructuras de menores prestaciones destinándose al tráfico de agitación (son ejemplo de ello, la AP-8 y la N-634).
 - Interacción con el vehículo conectado (tecnología 5G): infraestructuras y vehículos conectados.
- iii. Eliminación de los cuellos de botella en la RAC metropolitana, que pueden producir diferencias relativas en la capacidad de tramos consecutivos, con la consiguiente formación de retenciones que evolucionan a lo largo de la red.

El cambio de régimen de circulación pasando de un régimen uniforme (capacidad de 2.800 V/carril*hora y velocidad >60km/h) a un régimen congestionado con velocidad < 30km/h implica una reducción de capacidad, quedándose ésta cercana a los 1.200 V/carril*hora. Este cambio de régimen implica que 1.600 V/carril*hora hay que “aparcarlos” en la infraestructura, provocando congestiones que cada vez resultan ser más extensas y de mayor duración para su resolución. Es por lo que la RAC metropolitana debiera configurarse analizando sus cuellos de botella.
- iv. La ocupación de un territorio escaso y muy urbanizado exige ser muy cuidadoso al plantearse realizar más infraestructuras que conllevan una mayor ocupación del territorio. Es por ello, que las obras debieran:

- Por un lado, escalar temporalmente. De manera que las nuevas prestaciones respondan a la pérdida detectada en el momento concreto del análisis, y no con predicciones a muy largo plazo.

La ocupación de nuevos suelos significa una afección ambiental ya que supone la eliminación de potenciales sumideros de carbono en la búsqueda de la neutralidad de emisiones GEI en el 2050.

- Por otro lado, el vehículo conectado permite, de una manera segura, reducir la distancia entre vehículos circulando y mantener las velocidades. Es decir, aumenta la capacidad de la vía y su fiabilidad, lo que significa un aumento de “suficiencia” sin haber realizado obra alguna. Y todo ello, en un marco en el que la gestión de la demanda de movilidad y la gestión modal facilitarán, a su vez, la previsible disminución de la movilidad general.

En tal sentido, las nuevas infraestructuras debieran realizarse cuando no quede otra alternativa de actuación, y se está seguro de ello.

- v. Las actuaciones principales por realizar no serán, por tanto, para aumentar significativamente la capacidad sino para mejorar la seguridad vial y las prestaciones de comodidad. Actuaciones dentro del canal viario preexistente a través de acondicionamientos y ensanches, rectificaciones, incorporación de carriles auxiliares en rampas o para la consecución de implementación de tramos de carreteras 2+1 (esto es, con tres carriles: uno para cada sentido y otro central destinado a adelantamientos, que se alternan entre uno y otro sentido de la circulación) y mejoras de intersecciones.

Estas actuaciones representan, asimismo, un aumento significativo de las prestaciones del transporte público por carretera-TPC y una mejora de las condiciones de comodidad de circulación para una población cada más envejecida en los ámbitos rurales.

- vi. Las obras de gran calado, si bien escasas, habrá que destinarlas al mallado de la red en el ámbito metropolitano y a la eliminación de puertos de montaña mediante túneles (permitiendo no realizar la fragmentación de hábitats en entornos naturales y favorecer la disminución en el consumo de combustibles, al ahorrarse la energía potencial de subir el puerto y disminuir la distancia recorrida).

Es por todo ello, que las actuaciones contempladas en el II. PTSCB, consistentes en la «gestión de la oferta viaria y seguridad de túneles» y la «mejora de las infraestructuras», resultan completamente integradas en la consecución de una movilidad sostenible.

A su vez, la mejora de infraestructuras se encuentra estructurada en 3 programas de actuación:

- la eliminación de impactos urbanísticos, ambientales y la mejora de la eficiencia de la red;
- la mejora de la efectividad de la red existente; y
- las nuevas infraestructuras.

El enfoque paliativo sobre antiguas actuaciones existentes en el medio ambiente urbano y la eliminación de “cuellos de botella” resultan, desde el punto de vista de neutralidad de carbono, positivas de manera evidente.

Así también, las nuevas infraestructuras planteadas como mejora del mallado del sistema, ampliación de capacidad o eliminación de barreras naturales, sólo se presentan como infraestructuras sustitutorias de otras preexistentes. Y cuya mejora de trazado resulta imposible en el mismo canal viario, por lo que la movilidad se ve alterada de manera ligera. Con balances globales positivos, habida cuenta que los recorridos, entre trazados nuevos y antiguos, resultan menores. De igual manera que, con el mallado se reduce la movilidad por evitar los sobre recorridos.

Y ello unido a que el planteamiento recogido en la propuesta aprobada provisionalmente en este II. PTSVCB, de adecuación temporal en la ejecución de las actuaciones en el momento preciso de detectarse la disfuncionalidad, resulta plenamente alineado con los objetivos de una movilidad sostenible. Proponiéndose la elección en dicho momento del tipo de actuación, de manera incremental desde el punto de vista funcional.

Respuesta: No se acepta.

Las actuaciones propuestas vinculadas a la infraestructura viaria se deben ajustar a las determinaciones establecidas en los instrumentos de planificación de carreteras vigentes, cuyo máximo exponente es el Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028. En ese sentido, el Plan referido será el documento que, al objeto de asegurar la debida coordinación de las redes de carreteras de la CAPV, establezca las normas técnicas y de señalización que las Administraciones públicas vascas pondrán en vigor para sus redes, y determine las previsiones, objetivos, prioridades y mejoras a realizar como mínimo en la Red Objeto del Plan.

3.9.3. Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial - Dirección General de Innovación y Gestión Viaria - Servicio de Explotación

Contenido de las alegaciones:

Alegación 1: Diagnóstico – Datos, información y documentación identificada

En el TOMO I se identifican, de manera resumida, las acciones contempladas en dicho diagnóstico que derivan de otros planes o estrategias ya aprobados.

4.1.5. DEMANDAS/TRÁFICOS

Pág. 81: Indican como únicas vías que superan los 20.000 veh/día las del área metropolitana del Gran Bilbao, y hacen referencia concreta únicamente a la BI-637.

Independientemente de las vías citadas, indicar que toda la AP-8 y la AP68 hasta el límite de provincia, así como la BI-631 y BI-636 superan la IMD de 20.000 veh/día.

4.1.7. GESTIÓN SOSTENIBLE

Pág. 86: analizan la Estrategia vasca de Movilidad Eléctrica, la cual en su Eje 2-Implantación de infraestructura de recarga, establece los siguientes objetivos para el 2030:

- Duplicar el nº de puntos de carga rápida en Euskadi: 80 puntos de recarga de 50 kW.
- 12 emplazamientos con terminales de carga ultrarrápida.

4.1.8. SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE (ITS)

Indican que el III Plan de Carreteras de Euskadi identifica los tramos con deficiencias (equipamiento ITS insuficiente).

4.1.14. PLANIFICACIÓN

Pág. 95: Recoge las actuaciones más relevantes contempladas en el III Plan de Carreteras de Euskadi 2017-2028 / II Plan de carreteras de Bizkaia:

Actuaciones en Autovías y Autopistas:

- Aumento de capacidad de la A-8 Tercer carril Gallarta - El Haya
- Aumento de capacidad de la AP-8 Tercer carril en la AP-8, tramo Larrea-Etxano
- Construcción tercer carril entre el Viaducto de La Arena y El Haya (A-8)
- Duplicación de calzada de AP-8: Conexión VSM-A8 en Basauri
- Duplicación de calzada de la N-240 Boroa-Apario
- Aumento de capacidad BI-10 Sestao y Cruces (Sentido Bilbao)
- Aumento de capacidad BI-30 E.Barakaldo-Playabarri (Puente de Rontegi, ambos sentidos), E. Asua -Túneles de Artxanda (ambos sentidos), Túneles - E. Larrondo (sentido Derio)
- Construcción de una nueva infraestructura con características de autovía entre Boroa y Apario

Vías desdobladas:

- Duplicación de calzada de la BI-20: Variante Este de Bilbao Miraflores-Ibarsusi
- Duplicación de calzada de la BI-20: túnel de Santo Domingo
- Desdoblamiento de calzada BI-636: Desdoblamiento de calzada Aranguren – Llantada
- Aumento de capacidad en BI-11 Enekuri-Kukularra/Txorierra
- Aumento de capacidad BI-637 E. Universidad-Kukularra
- Ampliaciones de capacidad de la BI-747: Desdoblamiento E. Universidad-Universidad

Pág. 96: Recoge las infraestructuras viarias a crear contenidas en las Directrices de Ordenación del Territorio DOT-2019) (también se repite en la pág. 129):

Área Funcional de Bilbao Metropolitano:

- Promover la utilización de la variante sur de Bilbao, mejorando su inserción en la red viaria urbana
- Definir el corredor Etxebarri-Basauri-Galdakao

Área Funcional de Encartaciones:

- Eje de Transformación del Kadagua. Transformar en ecobulevares los antiguos viarios interurbanos

Área Funcional de Arratia:

- Eje de Transformación de Arratia. Configurar la N-240 como ecobulevar que dé soporte a los sistemas de transporte colectivo.

Área Funcional de Durangaldea:

- Eje de Transformación del Ibaizabal. Transformar la carretera N-634 en ecobulevar desde Amorebieta-Etxano hasta Zaldibar. Similares características deben atribuirse al eje viario Durango - Elorrio.

Área Funcional de Busturialdea-Artibai:

- Reforzar, en el norte, la conexión de Bermeo-Bilbao que se produce a través de Mungia que articula los espacios entre la costa y la A-8; y hacia el sur, las conexiones de Gernika-Lumo con el Área Funcional de Durango y de Markina con Durango y el Bajo Deba.

Área Funcional de Mungialdea:

- Eje de Transformación de Mungia-Derio. Transformar la carretera Derio-Mungia en un ecobulevar

6.1. DIAGNÓSTICO MODAL

Debilidades, pág. 377:

- Movilidad por carretera:
 - o Saturación de la red en el Gran Bilbao

- Algunos centros singulares alejados de la red funcional: Hospital de Gorniz (Bizkaia)
- Tramos de la red con deficiencias en Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT)
- Inexistencia de Carriles VAO en accesos a las capitales
- Costes externos generados por el transporte por carretera
- Movilidad en transporte público colectivo por carretera:
 - Inexistencia de carriles bus interurbanos

Oportunidades, pág. 378:

- Movilidad por carretera:
 - Plan de Carreteras de Bizkaia
 - Directrices de Ordenación Urbana en diversas Áreas Funcionales:
 - Potenciación del uso de la variante sur de Bilbao
 - Transformación en vías urbanas y ecobulevares de aquellos tramos que anteriormente formaban parte de la red de carreteras principal
 - Articulación de ejes de conexión amables entre centros singulares próximos

Respuesta: Alegación expositiva.

Alegación 2: Plan de Acción – Propuesta C1.P2 Actuación sobre la red funcional existente para mejorar las condiciones de seguridad y comodidad

En dicha propuesta se hace remisión al II PTS DE CARRETERAS DE BIZKAIA, todavía pendiente de aprobación definitiva. No obstante, no se indican las actuaciones concretas que se pretenden llevar a cabo con dicha propuesta. Es por ello que la hora de desarrollar la propuesta será necesario tener en cuenta la competencia que ostenta la Diputación Foral de Bizkaia en materia de carreteras.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos.

Por lo tanto, todas las actuaciones que se lleven a cabo en ese ámbito respetarán el marco competencial existente, tal y como recoge el punto 3 “Ámbito y vigencia” del Tomo I del PMSE, y se ajustarán a los dispuesto en el Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028 y en los diferentes planes de carreteras que hayan aprobado o aprueben las Diputaciones Forales.

Alegación 3: Plan de Acción – Propuesta C1.P3 Creación de aparcamientos disuasorios con puntos de recarga en las proximidades de las estaciones ferroviarias o paradas de autobús interurbanas en núcleos de más de 25.000 habitantes

Contempla la creación de ese tipo de aparcamientos disuasorios en GETXO, LEIOA, SANTURTZI, PORTUGALETE, además de SESTAO, BARAKALDO, BILBAO, BASAURI, GALDAKO, DURANGO los cuales ya cuentan con algún aparcamiento de ese tipo. Es importante remarcar que en relación a la ubicación de dichos aparcamientos, siempre que se encuentren dentro de las zonas de protección reguladas en la Norma Foral 5/2021 de carreteras de Bizkaia, deberán cumplir lo establecido en dicha normativa en su reglamento de Desarrollo.

Respuesta: Se acepta

La alegación se considera recogida en el PMSE.

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos.

Por otro lado, la ordenación y gestión del tráfico, seguridad vial y estacionamiento de vehículos, en el ámbito urbano, corresponde a los ayuntamientos, en conformidad a la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

Por lo tanto, todas las actuaciones que se lleven a cabo en ese ámbito respetarán el marco competencial existente, tal y como recoge el punto 3 “Ámbito y vigencia” del Tomo I del PMSE, y se ajustarán a los dispuesto en las normas y planes aprobados por las administraciones competentes.

Alegación 4: Plan de Acción – Propuesta 4 C1.P4 Estudiar la conexión de los centros singulares a la red funcional

Contempla mejorar la conexión del HOSPITAL DE GORLIZ con la Red Básica (250.000€). Sin entrar en detalle a cómo se va a llevar a cabo dicha actuación, señalar que dicha conexión entre la red local y red básica entra dentro de la competencia en materia de carreteras que ostenta la Diputación Foral de Bizkaia.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos.

Por lo tanto, todas las actuaciones que se lleven a cabo en ese ámbito respetarán el marco competencial existente, tal y como recoge el punto 3 “Ámbito y vigencia” del Tomo I del PMSE, y se ajustarán a los dispuesto en el Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028 y en los diferentes planes de carreteras que hayan aprobado o aprueben las Diputaciones Forales.

Alegación 5: Plan de Acción – Propuesta C1.P5 Dotación de travesías sostenibles a todos los municipios atravesados por la red funcional

No contempla actuar en BIZKAIA, por lo que no hay nada que añadir al respecto.

Respuesta: Alegación expositiva.

Alegación 6: Plan de Acción – Propuesta C2.P2 Creación de infraestructuras de carga eléctrica rápida e inteligente y ampliación de la red de recargas de alta potencia

Se trata de una medida de carácter general. Contempla aumentar los puntos de carga rápida 50 kW (de 38 a 80) y construir 12 terminales de carga ultrarápida. No se define con exactitud la ubicación de dichos puntos. Se trata de una obligación ya recogida en el Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre. La ubicación, dentro del THB, deberá cumplir, en todo caso, con lo establecido en la Norma Foral 5/2021 de carreteras de Bizkaia y su reglamento de desarrollo.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

Todas las actuaciones que se lleven a cabo en ese ámbito respetarán el marco competencial existente, tal y como recoge el punto 3 “Ámbito y vigencia” del Tomo I del PMSE, y se ajustarán a lo dispuesto en las normas y planes aprobados por las administraciones competentes.

Alegación 7: Plan de Acción – Propuesta C2.P3 Dotación de puntos de recarga eléctrica en todos los nuevos proyectos de estaciones de repostaje de combustible convencionales

Se trata de una medida dentro de la Estrategia Vasca de Movilidad Eléctrica y la Estrategia de Movilidad Sostenible del MITMA 2030. También se trata de una obligación recogida en el Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre. La ubicación, dentro del THB, deberá cumplir, en todo caso, con lo establecido en la Norma Foral 5/2021 de carreteras de Bizkaia y su reglamento de desarrollo.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

Todas las actuaciones que se lleven a cabo en ese ámbito respetarán el marco competencial existente, tal y como recoge el punto 3 “Ámbito y vigencia” del Tomo I del PMSE, y se ajustarán a lo dispuesto en las normas y planes aprobados por las administraciones competentes.

Alegación 8: Plan de Acción – Propuesta C4.P1 Actuación sobre la red funcional existente para dotarla de sistemas TICs orientados a optimizar su gestión y mejorar las prestaciones de los usuarios

Se trata de una propuesta ya incluida dentro del II PTS de Carreteras de Bizkaia. No obstante, no se concretan con exactitud las actuaciones que serán llevadas a cabo, actuaciones que deberán materializarse dentro del marco normativo de la Norma Foral 5/2021 de carreteras de Bizkaia y su reglamento de desarrollo.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos.

Por lo tanto, todas las actuaciones que se lleven a cabo en ese ámbito respetarán el marco competencial existente, tal y como recoge el punto 3 “Ámbito y vigencia” del Tomo I del PMSE, y se ajustarán a los dispuesto en el Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028 y en los diferentes planes de carreteras que hayan aprobado o aprueben las Diputaciones Forales.

Alegación 9: Plan de Acción – Propuesta C4.P2 Elaboración y puesta en marcha de un modelo de comunicación con la ciudadanía sobre la movilidad que integre diversos aspectos

Esta propuesta se encuentra recogida dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial de Euskadi 2021-2026.

Dentro del desarrollo de dicha propuesta será necesaria la coordinación con el gestor de la infraestructura de que se trate.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

Todas las actuaciones que se lleven a cabo en ese ámbito respetarán el marco competencial existente, tal y como recoge el punto 3 “Ámbito y vigencia” del Tomo I del PMSE, y se ajustarán a los dispuesto en las normas y planes aprobados por las administraciones competentes.

Alegación 10: Plan de Acción – Propuesta C4.P3 Desarrollo e implementación de un modelo de seguridad vial basado en las tecnologías: monitorización del tráfico, recogida, gestión y tratamiento de información...

Esta propuesta se encuentra recogida dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial de Euskadi 2021-2026.

Dentro del desarrollo de dicha propuesta será necesaria la coordinación con el gestor de la infraestructura de que se trate.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

Todas las actuaciones que se lleven a cabo en ese ámbito respetarán el marco competencial existente, tal y como recoge el punto 3 “Ámbito y vigencia” del Tomo I del PMSE, y se ajustarán a los dispuesto en las normas y planes aprobados por las administraciones competentes.

Alegación 11: Plan de Acción – Propuesta C5.P2 Promoción del uso de materiales reciclados en la construcción y mantenimiento de vías.

Se trata de una propuesta que recoge el texto revisado y ampliado de la Norma para el Dimensionamiento de firmes de la Red de Carreteras del País Vasco. Dentro del desarrollo de dicha propuesta será necesaria la coordinación con el gestor de la infraestructura de que se trate.

Respuesta: *Se acepta.*

La alegación se considera recogida en el PMSE.

Todas las actuaciones que se lleven a cabo en ese ámbito respetarán el marco competencial existente, tal y como recoge el punto 3 “Ámbito y vigencia” del Tomo I del PMSE, y se ajustarán a los dispuesto en las normas y planes aprobados por las administraciones competentes.

Alegación 12: Plan de Acción – Propuesta C10.P1 Desarrollo de los compromisos del Pacto Vasco por la Seguridad Vial

El Pacto Vasco por la Seguridad Vial fue firmado el 4 de noviembre de 2022 por el lehendakari y otras 14 entidades entre las que se encontraba la Diputación Foral de Bizkaia. Dicha propuesta no hace más recoger el compromiso de llevar a cabo lo recogido en dicho pacto.

Respuesta: *Alegación expositiva.*

Alegación 13: Plan de Acción - Propuesta C10.P2 Impulso de las modificaciones normativas/legislativas para el desarrollo de la movilidad eléctrica

Dicha propuesta se encuentra recogida en el Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables. En la misma se debe tener en consideración lo establecido en la normativa foral de carreteras de Bizkaia.

Respuesta: *Se acepta.*

La alegación se considera recogida en el PMSE.

Todas las actuaciones que se lleven a cabo en ese ámbito respetarán el marco competencial existente, tal y como recoge el punto 3 “Ámbito y vigencia” del Tomo I del PMSE, y se ajustarán a los dispuesto en las normas y planes aprobados por las administraciones competentes.

Alegación 14: Plan de Acción – Propuesta C10.P3 Coordinación e integración de las actuaciones propuestas por Euskadi, el Estado y la Unión Europea.

Esta propuesta ya se encuentra recogida en la Línea de actuación 4.1.3 del Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030 (PDTSE-2030).

Dentro del desarrollo de dicha propuesta será necesaria la coordinación con el gestor de la infraestructura de que se trate.

Respuesta: *Se acepta.*

La alegación se considera recogida en el PMSE.

Todas las actuaciones que se lleven a cabo en ese ámbito respetarán el marco competencial existente, tal y como recoge el punto 3 “Ámbito y vigencia” del Tomo I del PMSE, y se ajustarán a los dispuesto en las normas y planes aprobados por las administraciones competentes.

Alegación 15: Plan de Acción – Propuesta TPC1.P1 Estudiar la creación de carriles reversibles y carriles BusVao en el acceso a las capitales de los Territorios Históricos

Esta propuesta está recogida en el PDT Sostenible Euskadi-2030 Instalación de carriles reversibles o carriles BUSVAO.

La propuesta no concreta dónde se va a llevar a cabo la actuación por lo que a la hora de desarrollar dicha propuesta se deberá tener en cuenta la competencia que ostenta la Diputación Foral de Bizkaia con respecto a su red de carreteras.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos.

Por otro lado, la ordenación y gestión del tráfico, seguridad vial y estacionamiento de vehículos, en el ámbito urbano, corresponde a los ayuntamientos, en conformidad a la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

Por lo tanto, todas las actuaciones que se lleven a cabo en ese ámbito respetarán el marco competencial existente, tal y como recoge el punto 3 “Ámbito y vigencia” del Tomo I del PMSE, y se ajustarán a los dispuesto en las normas y planes aprobados por las administraciones competentes.

Alegación 16: Plan de Acción – Propuesta B1.P1 Recuperación y restauración de antiguos caminos, líneas de ferrocarril y otras infraestructuras lineales en desuso que pueden ser de utilidad para la red peatonal y ciclista

Esta propuesta tiene como objetivo la transformación en vías urbanas tramos donde se ha reducido el tráfico, creando grandes ecobulevares. (ver mapa)

Dicha propuesta deberá tener en cuenta la competencia que ostenta la Diputación Foral de Bizkaia en materia de carreteras.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos.

Por otro lado, la ordenación y gestión del tráfico, seguridad vial y estacionamiento de vehículos, en el ámbito urbano, corresponde a los ayuntamientos, en conformidad a la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

Por lo tanto, todas las actuaciones que se lleven a cabo en ese ámbito respetarán el marco competencial existente, tal y como recoge el punto 3 “Ámbito y vigencia” del Tomo I del PMSE, y se ajustarán a los dispuesto en las normas y planes aprobados por las administraciones competentes.

Alegación 17: Plan de Acción – Propuesta B3.P1 Extensión de los servicios de bicicleta de ámbito urbano a entornos metropolitanos

En esta propuesta ya se indica que alguna actuación ya se ha llevado a cabo, como por ejemplo en Bizkaia, donde se han desarrollado vías ciclistas asociadas a grandes corredores viarios. Es por ello que a la hora de desarrollar la propuesta será necesario tener en cuenta la competencia que ostenta la Diputación Foral de Bizkaia en materia de carreteras.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos, donde se incluye la infraestructura ciclista.

Por lo tanto, todas las actuaciones que se lleven a cabo en ese ámbito respetarán el marco competencial existente, tal y como recoge el punto 3 “Ámbito y vigencia” del Tomo I del PMSE, y se ajustarán a los dispuesto en las normas y planes aprobados por las administraciones competentes.

Alegación 18: Plan de Acción – Propuesta B5.P1 Análisis de la accesibilidad en bicicleta a los Centros Singulares

Para Bizkaia plantea estudiar la posibilidad de extender la red ciclista a aeropuerto, parque científico y tecnológico de Bizkaia, Aparkabisa, UPV-EHU, Puerto de Bilbao y la mayoría de Hospitales. Es por ello que a la hora de desarrollar la propuesta será necesario tener en cuenta la competencia que ostenta la Diputación Foral de Bizkaia en materia de carreteras. será necesaria la coordinación con el gestor de la infraestructura de que se trate

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos, donde se incluye la infraestructura ciclista.

Por lo tanto, todas las actuaciones que se lleven a cabo en ese ámbito respetarán el marco competencial existente, tal y como recoge el punto 3 “Ámbito y vigencia” del

Tomo I del PMSE, y se ajustarán a los dispuesto en las normas y planes aprobados por las administraciones competentes.

Alegación 19: Plan de Acción – Propuesta B7.P1 Análisis de la conveniencia de conexión de itinerarios para bicicletas actualmente inconexos

Dicha propuesta se encuentra enmarcada en el PTS de vías ciclistas de Bizkaia 2021 y deberá de tener en cuenta la competencia de la Diputación Foral de Bizkaia en materia de vías ciclistas.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos, donde se incluye la infraestructura ciclista.

Por lo tanto, todas las actuaciones que se lleven a cabo en ese ámbito respetarán el marco competencial existente, tal y como recoge el punto 3 “Ámbito y vigencia” del Tomo I del PMSE, y se ajustarán a los dispuesto en las normas y planes aprobados por las administraciones competentes.

Alegación 20: Plan de Acción – Propuesta LM1.P3 Potenciación de una red de aparcamientos seguros y cómodos para transportistas (información de plazas libres, instalaciones básicas, vigilancia, ...)

La propuesta plantea potenciar la red de aparcamientos seguros para transportistas. <https://eu-parkings.eu>. En Bizkaia plantea 4 (Aparcabisa 1, 2, 6 y 7). La ubicación de dichos aparcamientos deberá cumplir con lo establecido en la Norma Foral 5/2021 de carreteras de Bizkaia, y en su reglamento de Desarrollo.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos.

Por lo tanto, todas las actuaciones que se lleven a cabo en ese ámbito respetarán el marco competencial existente, tal y como recoge el punto 3 “Ámbito y vigencia” del Tomo I del PMSE, y se ajustarán a los dispuesto en las normas y planes aprobados por las administraciones competentes.

Alegación 21: Plan de Acción – Propuesta G5.P4 Impulso interdisciplinar de la sostenibilidad del transporte

Se propone la relación interadministrativa organizada para compartir la información y coordinar los diferentes planes (territoriales, sectoriales, energéticos, etc.). Será necesaria la coordinación interadministrativa entre todos los agentes implicados.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

Todas las actuaciones que se lleven a cabo en ese ámbito respetarán el marco competencial existente, tal y como recoge el punto 3 “Ámbito y vigencia” del Tomo I del PMSE, y se ajustarán a los dispuesto en las normas y planes aprobados por las administraciones competentes.

Alegación 22: Plan de Acción – Propuesta G6.P1 Implantación de medidas fiscales para impulsar la movilidad sostenible (bonificación, tasas,)

Dichas medidas se encuentran ya recogidas en la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi. La Diputación Foral de Bizkaia, dentro del marco de sus competencias tributarias, las tendrá que llevar a cabo.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

Todas las actuaciones que se lleven a cabo en ese ámbito respetarán el marco competencial existente, tal y como recoge el punto 3 “Ámbito y vigencia” del Tomo I del PMSE, y se ajustarán a los dispuesto en las normas y planes aprobados por las administraciones competentes.

Alegación 23: Plan de Acción – Propuesta G10.P1 Establecimiento de una clasificación de infraestructuras de transporte y unos criterios de sostenibilidad a cumplir

Se trata de una propuesta que establece unos criterios de sostenibilidad para minimizar el impacto ambiental, económico y social y determinar así las necesidades de actuación. Por ello es necesario planificar, diseñar, construir y gestionar infraestructuras de transporte para aumentar la resiliencia climática y fomentar la economía circular, todo ello dentro del marco competencial que tiene atribuido la Diputación Foral de Bizkaia.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos.

Por lo tanto, todas las actuaciones que se lleven a cabo en ese ámbito respetarán el marco competencial existente, tal y como recoge el punto 3 “Ámbito y vigencia” del Tomo I del PMSE, y se ajustarán a los dispuesto en las normas y planes aprobados por las administraciones competentes.

3.9.4. Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial - Dirección General de Desarrollo Territorial - Servicio de Planeamiento y Proyectos

Contenido de las alegaciones:

Observaciones:

a. Actuaciones en carreteras

En el proyecto del PMSE no se mencionan, salvo error, actuaciones en carreteras destinadas a la integración y mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. En el caso de Bizkaia se está terminando actualmente la cubrición de la carretera de la Avanzada (en Leioa) con un coste superior a los 60 M €. Adicionalmente se está avanzando en el proyecto de la variante de Rekalde cuyo presupuesto puede superar los 250 M €. En este sentido las variantes urbanas se enmarcan también al menos parcialmente en este concepto de mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, si bien las variantes urbanas pueden estar ligadas además a reducción de la congestión y tiempo de viaje o mejora de la seguridad vial. De hecho, el PMSE considera la variantes en su propuesta 5 del concepto 1 (C1P5).

La reducción de tiempos de desplazamiento, que es una de las metas del PMSE, tiene un buen ejemplo en el Subfluvial de Lamiako, que está incluido en el II PTS de Carreteras de Bizkaia (actualmente en tramitación) y en el III Plan General de Carreteras del País Vasco (PGCPV) pero que, sin embargo, no se menciona en ningún punto del PMSE es decir, de este documento.

También se pueden considerar en este apartado el túnel de Santo Domingo que puede mejorar la seguridad vial de la carreteras de Santo Domingo en Bizkaia y reducir tiempo de viaje en la conexión al aeropuerto (conexiones multimodales), y también está incluido en el II PTS, y lo menciona el PMSE.

No se ha detectado en el PMSE actuaciones en carreteras relativas a la sostenibilidad ambiental ligadas a la adaptación al cambio climático, como la vulnerabilidad ante eventos climáticos extremos, -que pueden inutilizar una carretera y hacer necesaria una vía alternativa de escape- o como la posible subida de nivel del mar, que también puede afectar al uso de una carreteras. Este tipo de cuestiones pueden tener afecciones relevantes sobre carreteras.

b. Consideraciones generales.

Si bien en el apartado 2.2 Metas se menciona la limitación del uso de vehículo privado y, estando en general de acuerdo con esa mención, conviene recordar que es importante igualmente la reducción de los vehículos x kilómetro, ya que ese es realmente el factor generador de emisiones, y esta cuestión debería reforzarse: es decir, soluciones que acorten trayectos o los hagan más fluidos contribuyen a la sostenibilidad.

En el apartado de mejora de la seguridad vial, no debe olvidarse que a veces requiere inversiones económicas importantes como es el caso de la Variante de las Carreras en Bizkaia ligada también a las variantes urbanas.

También en el mismo apartado Metas se menciona la reducción del tiempo de desplazamiento, que puede estar relacionado con la reducción de sobrerrecorridos, cuestión para la cual el Subfluvial de Lamiako es un gran ejemplo ya que al reducir

sobrerrecorridos se reduce la emisión de gases de efecto invernadero (proporcional, a priori a la longitud recorrida) y también se reduce la congestión en el caso mencionado al mallar la red de carreteras metropolitana ofreciendo alternativas de cruce de la ría

En general muchas de estas metas pueden implicar nuevas inversiones.

c. Actuaciones en el Plan en Bizkaia

Se encuentran en el Tomo I Diagnostico del PMSE. No se han incluido el subfluvial de Lamiako con un presupuesto superior a los 500 M € que figura tanto en el II PTS (II Plan de Carreteras de Bizkaia) como en el III PGCPV, citados ambos en el PMSE. Tampoco se ha incluido la Variante de Rekalde con presupuesto superior a los 250 M € que está recogida en el IIPTS.

En el PMSE figuran actuaciones que deberían revisarse a la luz del II PTS actualmente en tramitación, que posiblemente sea una versión posterior a la usada para redactar el PMSE.

Por tanto los presupuestos incluidos en el PMSE para actuaciones en carretera puede que no sean correctos, ni el estudio Coste beneficio.

d. Valoración Económica

Tal y como se ha indicado más arriba, en el PMSE faltan actuaciones relevantes en Bizkaia que estimamos deben ser incluidas en el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi y revisar las partidas económicas asignadas y también su Coste beneficio.

e. Conclusión

La tramitación ambiental y sectorial así como la financiación de infraestructuras está ligada en muchas ocasiones a su inclusión en planes de Movilidad Sostenible, de ahí el interés en que el PMSE sea completo.

Alegación 1: Plan de Acción – Metas

Se incluya en las metas del PMSE (apartado 2.2 del TOMO 2, pág 12) la lucha contra el cambio climático -que es una meta de sostenibilidad ambiental:

- a) En las metas del PMSE no se menciona la mitigación del cambio climático, si bien se habla de reducción de emisiones, que es una acción de mitigación
- b) Pero en el PMSE no se nombra en ningún caso ninguna meta de adaptación al cambio climático, que es un concepto muy actual. Y las carreteras pueden incorporar en su diseño elementos de adaptación al cambio climático.
- c) La meta de reducción de emisiones del PMSE se podría reformular como reducir emisiones y vulnerabilidad

Respuesta: No se acepta.

Se considera que las metas del PMSE “Reducir las emisiones y el impacto sobre el medio ambiente” (conseguir un sistema de movilidad basado en la reducción del consumo de energía al mínimo imprescindible, el uso en lo posible de fuentes de energía renovables y el empleo de medios ecológicos) y “Mejorar la integración del sistema de transportes con el entorno” (diseñar un sistema de transportes respetuoso

con el entorno en todas sus fases de desarrollo y en todas sus dimensiones: social, ambiental, económica) engloban el concepto de lucha contra el cambio climático y adaptación al mismo.

Alegación 2: Plan de Acción – Carreteras

Se incluyan en las tipologías de infraestructuras las siguientes:

- a) Ligadas a mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. Mejora ambiental
- b) Actuaciones de mitigación y/ o adaptación al cambio climático
 - a. Actuaciones de reducción de la congestión

Respuesta: *Se acepta parcialmente.*

La alegación se considera recogida parcialmente en el PMSE.

De acuerdo a la metodología aplicada en el PMSE, se considera que la tipología de infraestructuras alegada se asimila a las metas del PMSE. En ese sentido, el PMSE asocia las metas con las actuaciones, entre las que se encuentran las referidas a las infraestructuras de transporte, estableciendo así un vínculo similar al propuesto.

Alegación 3: Plan de Acción – Carreteras

En las actuaciones de Dotación/mejora de las infraestructuras de carreteras (pág 23 del TOMO 2), se considere que dichas actuaciones en las carreteras también pueden significar Reducciones de emisiones (caso de carreteras que acortan distancias -como el Subfluvial de Lamiako- o variantes de poblaciones que evitan congestión) y reducción de accidentes (por mejora de trazado). También las actuaciones de dotación y mejora de equipos y las de implantación de nuevas tecnologías pueden reducir accidentes, al servir como aviso a usuarios de existencia de incidencias en la carretera o meteorológicas.

Respuesta: *Se acepta.*

Se revisan las tablas 4 y 9 respecto a los impactos y beneficios de las líneas de actuación del modo “Carretera”.

Alegación 4: Diagnóstico – Carreteras (Planificación)

En el punto 4.1.14 del PMSE Planificación (pág 95 del tomo 1), se incluya:

- a) Nuevas infraestructuras, como el proyecto del túnel subfluvial de Lamiako, que está incluido en el II PTS de Carreteras de Bizkaia y en el III Plan General de carreteras del País Vasco, pero que el PMSE no menciona. La Diputación de Bizkaia ha solicitado y le ha sido concedido un préstamo de 200 millones por esta obra.
- b) Se considere la inclusión de la Variante de Rekalde en la relación de actuaciones, pues está incluida en el PTS de carretera de Bizkaia y es una variante de población muy relevante. También el túnel de Santo Domingo en Bilbao en la carretera BI-20 (antigua BI-631) pudiera incluirse
- c) Se revise las actuaciones de carreteras de Bizkaia, ya que el II PTS está actualmente en tramitación en 2025 y por tanto debería revisarse y jerarquizarse las actuaciones incluidas en el presente Plan de Movilidad y en su caso añadir alguna más (como las

citadas más arriba) y eliminar alguna de las incluidas ya que en el Viaducto de Rontegi no se va a ampliar la capacidad como adición de carriles nuevos, según se indica en el II PTS.

Respuesta: Se acepta.

Se revisa el apartado 4.1.14 del Diagnóstico del PMSE (Planificación) en lo que refiere a las actuaciones de los Planes de Carreteras.

Alegación 5: Plan de Acción – Análisis de Coste-Beneficio

En el análisis coste beneficio del PMSE (pág 233 del TOMO 2):

- a) Se revisen las valoraciones económicas y por tanto el Coste Beneficio de las actuaciones de carreteras.
- b) Se aclare mejor las externalidades de carreteras y la valoración de la reducción de accidentes término del análisis de rentabilidad, el valor del tiempo elegido, los ahorros de tiempo estimados, y los coste de emisiones de gases de efecto invernadero.
- c) La partida económica en carreteras del PMSE creemos que no incluye nuevas infraestructuras ya que la partida de 358 M € indicada en el PMSE es muy baja para todo el plan ya que creemos que faltan nuevas infraestructuras Debe revisarse esta cuestión.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

Se añada en el campo “Mejoras” de las estimaciones de los beneficios (apartado 3.3.1 del Análisis de Coste-Beneficio del PMSE) de las actuaciones C1.P2 (Actuación sobre la red funcional existente para mejorar las condiciones de seguridad y comodidad) y C1.P5 (Dotación de travesías sostenibles a todos los municipios atravesados por la red funcional) una referencia a la “Disminución del coste externo: 5%” derivada de circular en una vía interurbana renovada, valor aplicado en el cálculo de los beneficios y omitido en el documento por error.

Por otro lado, los valores de referencia seleccionados a efectos de cuantificar los impactos y beneficios generados por las actuaciones se encuentran descritos en los apartados 3.1 (Metodología) y 3.2 (Valores de referencia) del Análisis de Coste-Beneficio del PMSE, los cuales se consideran adecuados y conformes a la metodología aplicada en el PMSE.

Respecto al coste de inversión de la actuación C1.P2 (Actuación sobre la red funcional existente para mejorar las condiciones de seguridad y comodidad), la suma de 358 M € se obtiene de lo determinado en el “Programa de acondicionamiento y mejora de la red” del Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028, programa al que se encuentra vinculada la actuación referida y que no contempla obras de nuevas infraestructuras. Por lo tanto, se considera una estimación adecuada que deberá ser revisada en los correspondientes proyectos constructivos que se acometan.

Alegación 6: Plan de Acción – Propuesta C1.P2 Actuación sobre la red funcional existente para mejorar las condiciones de seguridad y comodidad

Pag 44 del TOMO 2: propuesta C1.P2: también tiene efectos ambientales y ahorros tiempo.

Respuesta: *Se acepta parcialmente.*

En la estimación de los beneficios de la actuación C1.P2 (Actuación sobre la red funcional existente para mejorar las condiciones de seguridad y comodidad) se han considerado los efectos ambientales (disminución del coste externo). Sin embargo, se añade en el campo “Mejoras” de las estimaciones de los beneficios de la actuación citada (apartado 3.3.1 del Análisis de Coste-Beneficio del PMSE) una referencia a la “Disminución del coste externo: 5%” derivada de circular en una vía interurbana renovada, valor aplicado en el cálculo de los beneficios y omitido en el documento por error.

Respecto a los ahorros de tiempo, habida cuenta que la actuación se aplica a la red viaria existente, se considera que no existe un ahorro de tiempo significativo (la velocidad media estimada no se altera), orientando los beneficios a la disminución de los costes operativos y los costes externos (emisiones, accidentes, ...), de acuerdo a la metodología aplicada en el PMSE.

Alegación 7: Plan de Acción – Propuesta C1.P5 Dotación de travesías sostenibles a todos los municipios atravesados por la red funcional

Pág 49: (TOMO 2): propuesta C1 P5 también tiene efectos ambientales y ahorros tiempo.

Respuesta: *Se acepta.*

En la estimación de los beneficios de la actuación C1.P5 (Dotación de travesías sostenibles a todos los municipios atravesados por la red funcional) se han considerado los efectos ambientales (disminución del coste externo) y ahorros de tiempo (mejora de la velocidad media de los vehículos). Sin embargo, se añade en el campo “Mejoras” de las estimaciones de los beneficios de la actuación citada (apartado 3.3.1 del Análisis de Coste-Beneficio del PMSE) una referencia a la “Disminución del coste externo: 5%” derivada de circular en una vía interurbana renovada, valor aplicado en el cálculo de los beneficios y omitido en el documento por error.

3.9.5. Departamento de Medio Natural y Agricultura - Dirección General de Agricultura - Servicio Agrícola

Este escrito de alegaciones ha sido presentado de forma independiente al resto de alegaciones de la Diputación Foral de Bizkaia.

Contenido de las alegaciones:

Alegación 1: Informe de Sostenibilidad Ambiental - Suelos agrícolas de alto valor agrológico

El Servicio Agrícola del Departamento de Medio Natural y Agricultura considera que procede presentar alegaciones, respecto del proyecto del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, en su Informe de Sostenibilidad Ambiental, en lo que respecta a los suelos agrícolas de alto valor agrológico, que se contemplan según el criterio regulador del procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas, los criterios del P.T.S. Agroforestal del País Vasco y el resto de Normativa Ambiental vigente.

Las actuaciones que se propongan en infraestructuras de carreteras, vías ciclistas... deben respetar la matriz de regulación de usos y actividades según lo dispuesto en el Art. 62 del Decreto 177/2014, del PTS Agroforestal.

Por otro lado, se valoran positivamente los beneficios sociales y medioambientales que este tipo de actuaciones ofrecen al conjunto de la sociedad.

Se debe priorizar la utilización de suelos ya artificializados, evitar, en la medida de lo posible, la recalificación para otros usos, de los suelos de alto valor agrológico.

Desde la Dirección de Agricultura se propone que se tomen medidas adicionales para el fomento y mejora de la actividad agraria para compensar la pérdida del suelo de alto valor estratégico, mediante la recuperación de áreas degradadas, mejora de las infraestructuras, cesión de suelos públicos al Fondo de Suelo Agrario.

Respuesta: Alegación expositiva.

El proyecto de plan no incorpora ningún estudio de evaluación ambiental (anteriormente denominado informe de sostenibilidad ambiental), ni establece determinaciones concretas respecto al uso de los suelos agrícolas.

3.9.6. Departamento de Medio Natural y Agricultura - Dirección General de Medio Ambiente - Servicio de Calidad Ambiental

Contenido de las alegaciones:

Alegación 1: PMSE - Sometimiento a evaluación ambiental estratégica

Según la documentación aportada, el PMSE no se está sometiendo al procedimiento de evaluación ambiental estratégica regulado en la Ley 21/2013 de evaluación ambiental, que sería la manera de garantizar una mejor integración ambiental de la planificación de la movilidad. Esta Dirección General de Medio Ambiente entiende que, por motivo de la materia que se trata en el PMSE, es susceptible de su sometimiento a evaluación ambiental estratégica, para lo cual se debiera recabar, al menos, el parecer del Órgano Ambiental de la CAPV.

Respuesta: No se acepta.

Se considera que el PMSE no se debe someter al procedimiento de evaluación ambiental al no encontrarse entre los supuestos establecidos en el Anexo II.A de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi (DOT, PTP, PTS, PGOU, Planes de sectorización y otros planes y programas cuando sean el marco para la autorización en el futuro de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental).

En este sentido, el procedimiento de tramitación del PMSE viene predeterminado en la propia LMSE, la cual establece una relación de trámites entre los que no se incluye la meritada evaluación ambiental por no considerarse dicho plan un PTS de manera formal.

Alegación 2: PMSE – Aspectos considerados prioritarios por el Servicio de Calidad Ambiental

Dentro del análisis DAFO que realiza el plan, se identifican una serie de debilidades, con repercusión ambiental negativa y directa, cuya mejora es considerada prioritaria por este órgano ambiental. Entre ellas, relacionadas con el TH de Bizkaia pueden destacarse:

- Marco competencial complejo que abarca diversas materias con administraciones públicas de niveles competenciales diferentes
- Saturación de la red de carreteras del Gran Bilbao
- Tramos de la red con deficiencias en Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT)
- Inexistencia de Carriles VAO en accesos a las capitales e inexistencia de carriles bus interurbanos
- Carencias en el transporte público regular a los Centros logísticos y Polígonos industriales
- Poca participación del transporte público colectivo por carretera en el total de viajes
- Costes externos generados por el transporte por carretera
- Inexistencia de normativa ferroviaria propia

- Inexistencia de servicios ferroviarios Intercity de calidad
- Discontinuidad de itinerarios ciclistas interurbanos en Bizkaia
- Falta de accesibilidad mediante sistemas activos a centros singulares importantes (UPV, Parques Tecnológicos...)
- Participación reducida de la bicicleta en ámbito interurbano y en ámbito urbano
- Falta de plataforma de intercambio modal, para logística y mercancías, en Bilbao.
- Inexistencia de Planes Directores ni Planes Estratégicos de los Centros.

Con respecto a la movilidad aérea y marítima, las competencias generales en manos del Estado complican la gestión de las mismas.

Dentro de las metas del plan con una orientación de tipo ambiental, consideradas prioritarias por este órgano ambiental, estarían entre otras:

- Conseguir un reparto modal más equitativo primando los modos más sostenibles
- Incrementar la intermodalidad
- Reducir las emisiones y el impacto sobre el medio ambiente
- Mejorar las condiciones de movilidad
- Mejorar la integración del sistema de transportes con el entorno

Respuesta: Alegación expositiva.

Alegación 3: Plan de acción – Carreteras

Dentro de las propuestas del plan se plantean una serie de líneas de actuación que podrían suponer efectos contrarios a los necesarios para la consecución de las metas ambientales previamente señaladas, como son las actuaciones derivadas del Tercer plan de Carreteras del País Vasco 2017-2028 o del II Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia, actualmente en tramitación, por sus efectos demostrados en la generación de nuevas demandas de transporte en vehículo privado. Cabe recordar que el propio PMS identifica que el segundo modo de transporte es el automóvil, siempre por encima del 30%.

Conviene recordar, en este sentido, que con respecto a la movilidad viaria las Directrices de Ordenación del Territorio ya se han manifestado en el sentido de que la planificación de carreteras de la CAPV está mayormente culminada. Así, actuaciones sobre el sistema de movilidad que supongan alejarse de los valores objetivo a medio y largo plazo establecidos en la memoria del PMS deben ser consideradas y valoradas con cautela y suma precisión. Entre ellas estarían las actuaciones sobre la red funcional para mejorar la comodidad, la conexión de los centros singulares a la red funcional o la dotación de travesías sostenibles, por citar las más relevantes.

Respuesta: Alegación expositiva

Entre las metas del PMSE se encuentra “Conseguir un reparto modal más equitativo primando los modos más sostenibles” con el objetivo de limitar el uso del vehículo privado a aquella movilidad absolutamente cautiva del mismo y apostar por modos más

sostenibles, a través de medidas de desarrollo, fomento y promoción de estos modos (Transporte Público Colectivo y modos activos). La práctica totalidad de las actuaciones del PMSE van encaminadas a ese fin.

En ese sentido, el PMSE prioriza el mantenimiento y conservación de las infraestructuras viarias actuales sobre la inversión en nuevas infraestructuras, tal y como se refleja en la actuación C1.P2 (Actuación sobre la red funcional existente para mejorar las condiciones de seguridad y comodidad). De acuerdo a ese criterio, el PMSE limita las obras de nuevas infraestructuras a las actuaciones C1.P4 (Estudiar la conexión de los centros singulares a la red funcional) y C1.P5 (Dotación de travesías sostenibles a todos los municipios atravesados por la red funcional), a efectos de mejorar la accesibilidad, reducir los tiempos de desplazamiento y mejorar la seguridad vial eliminando el tráfico de los cascos urbanos de las poblaciones.

Alegación 4: Plan de Acción – Propuestas de mejora

Del PMS, en general, se echan en falta referencias a los siguientes aspectos, con clara relación ambiental:

- Medidas concretas para lograr la neutralidad climática del sector transporte-movilidad antes del 2050, con objetivos intermedios para 2030 y 2040.

Los inventarios de emisiones de gases de efecto invernadero, GEIs, que llevan a cabo las administraciones (IHOBE-Gobierno Vasco 2023, MITECO 2024) están poniendo en evidencia que el transporte es el sector que más contribuye a las emisiones y que no muestra una tendencia a la baja. Es un ámbito de carácter prioritario sobre el que trabajar para mitigar los efectos de las emisiones de los GEI. La movilidad en vehículo privado es el modo que más contribuye a la generación de GEIs, por tanto, sería el ámbito de la movilidad al que deben ponerse dificultades con el objetivo de contener y disminuir su contribución a la movilidad diaria. El PMSE debiera priorizar medidas de disuasión del uso diario del vehículo privado. El PNIEC (Plan Nacional Integrado de Energía y Clima) establece objetivos de reducción de emisiones que debieran valorarse y asumirse por parte del PMSE, justificando adecuadamente la integración de sus previsiones:

Se transcriben a continuación los objetivos establecidos en el PNIEC:

El PNIEC actualizado 2023-2030, pretende cumplir con los objetivos de neutralidad climática (paquete fit for 55) contribuyendo al esfuerzo colectivo en materia de eficiencia energética (respondiendo así a la Directiva (UE) 2023/1791, también). El objetivo es que el volumen total acumulado de ahorro de energía final para el periodo 2021-2030 asciende a 53.593 ktep⁸. Para el periodo de obligación 2021-2030, el MITERD prevé que sea el sector transporte el que contribuya en mayor medida al objetivo de ahorro de energía final acumulado⁹.

Para alcanzar estos ahorros, y con ello, una reducción de emisiones de GEI del 42 % para 2030 respecto a 2005, en el sector transporte, en el conjunto del Estado¹⁰, propone las siguientes 4 medidas relacionadas con el transporte por tierra (33,5 % del objetivo acumulado de ahorro de energía para el conjunto del Estado¹¹):

MEDIDA 2.1. zonas de bajas emisiones y movilidad urbana sostenible_ ahorro estimado de 6.604,7 ktep de energía final acumulado durante el periodo 2021–2030

“La medida pretende reducir el uso del vehículo privado, especialmente de aquellos con motor de combustión, de manera que este PNIEC considera factible la reducción de los tráficos en entornos urbanos en un 41,3 % hasta 2030 y de los tráficos metropolitanos del orden de un 1,5 % anual; el teletrabajo, el vehículo compartido, el uso de los medios no motorizados y del transporte público colectivo posibilitarán el cumplimiento de estos objetivos, siendo de gran importancia posibilitar una financiación adecuada del transporte público que permita mejorar la calidad y el servicio, atraer más usuarios y de esta manera contribuir a la mejora de la calidad del aire de los entornos urbanos.”

MEDIDA 2.27. cambio modal en transporte de mercancías con mayor presencia del ferrocarril_ ahorro estimado de 4.403,1 ktep de energía final acumulado durante el periodo 2021–2030.

“El objetivo es reducir el consumo de energía final y las emisiones de dióxido de carbono impulsando actuaciones que potencien el ferrocarril en el transporte de mercancías reduciendo el que se hace por carreteras. Acciones y medidas de impacto a corto y medio plazo cuya implantación antes de 2030 permita elevar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías hasta el 10 %.”

MEDIDA 2.38 renovación del material móvil de los medios de transporte por otros más eficientes y eficiencia mejoras en la gestión_ ahorro estimado de 3.105 ktep de energía final acumulado durante el periodo 2021–2030

- El PMSE debe alinearse con la Estrategia de Transición Energética y cambio Climático del Gobierno Vasco (Artículo 17 de la Ley 1/2024 de Transición Energética y cambio Climático del Gobierno Vasco)
- Establecer objetivos concretos de mejora de la calidad del aire en todas las poblaciones objetivo para la implantación de las zonas de bajas emisiones, para 2030.
- Promoción y puesta en práctica de los Planes de Calidad del Aire mediante medidas encaminadas a garantizar la protección de la salud y de la vegetación, con el objetivo de alcanzar niveles acordes con los valores indicados por la OMS. Estos planes deben coordinarse con los de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) para buscar medidas que reduzcan las emisiones de los principales gases.
- Promoción de propuestas como planes de acción municipal en materia de contaminación acústica que establecen objetivos y medidas para la reducción del ruido (reducción del número de vehículos, la promoción de los vehículos silenciosos, el fomento del transporte público o la disminución de la velocidad...)
- Mayor promoción en la dotación de puntos de recarga eléctrica y reducción de los nuevos proyectos de estaciones de repostaje de combustible convencionales.
- Asegurar que la movilidad sostenible alcance zonas rurales y promover la movilidad eléctrica en todo el territorio
- Establecimiento de objetivos concretos para el despliegue de combustibles renovables de cero emisiones derivados del hidrógeno verde

- Mejorar el planteamiento y objetivos de los planes de movilidad a centros de trabajo. Aplicar de manera efectiva la normativa en vigor.
- Frenar el modelo territorial y urbanístico alejado, consumidor de recursos y disperso, que ha favorecido la periurbanización y suburbanización, y una creciente dependencia de la movilidad motorizada.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

El PMSE se encuentra plenamente alineado con los objetivos de la Ley 1/2024, de Transición Energética y Cambio Climático de la CPV. Muestra de ello son los objetivos de los indicadores IEA.1 (Emisiones de GEI del transporte) y IEA.3 (Consumo energético del transporte) del PMSE.

Respecto a las actuaciones propuestas en la alegación, obviando aquellas que son de competencia municipal, cabe señalar que la gran mayoría de ellas se encuentran recogidas en el PMSE. Se enumeran a continuación parte de ellas: C1.P1 (Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes), LM6.P1 (Potenciación del ferrocarril como de transporte de mercancías), C2.P1 (Renovación del parque móvil por vehículos más sostenibles), TPC2.P2 (Impulso de la electrificación o de los sistemas de propulsión de combustibles alternativos del TPC acelerando la renovación de flota), LM5.P1 (Activación de medidas de promoción y ayuda para la modernización de la flota), C2.P2 (Creación de infraestructuras de carga eléctrica rápida e inteligente y ampliación de la red de recargas de alta potencia), C2.P3 (Dotación de puntos de recarga eléctrica en todos los nuevos proyectos de estaciones de repostaje de combustible convencional), TPC7.P5 (Asegurar la existencia de Directrices de Movilidad Sostenible a los Centros de Trabajo para los polígonos de más de 500 trabajadores, ya sea mediante Planes de Movilidad propios o mediante su inclusión en los PMUS), G5.P2 (Consideración de la movilidad eléctrica como estrategia fundamental en los PMUS y Planes de Movilidad de Centros de Trabajo), G10.P2 (Incorporación de medidas que favorezcan la “ciudad de proximidad” dentro de la planificación urbana), ...

3.9.7. Departamento de Hacienda y Finanzas

Contenido de las alegaciones:

Alegación 1: Plan de Acción – Propuesta G6.P1 Implantación de medidas fiscales para impulsar la movilidad sostenible (bonificación, tasas...)

Conforme a lo indicado en el artículo 14 de la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, el “Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi” es un instrumento de planificación basado en la coordinación e integración intermodal de los medios de transporte destinados a la movilidad de las personas y la logística de las mercancías.

El Plan ha de contener, entre otras menciones:

“d) La estimación de los mecanismos de financiación asociados a la planificación en él contenidos, así como un programa de inversiones asociado a dicha planificación”.

A este respecto, el “Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi” contiene distintos “Planes de Actuación” (General, Carretera, Transporte público colectivo, etc.) con sus correspondientes “Líneas de actuación” y “Propuestas” por cada línea de actuación.

Pues bien, en lo que hace referencia al “Plan de Actuación General”, se incluye una línea de actuación consistente en el “Fomento y promoción del modo de transporte”, que lleva asociada la propuesta de “Implantación de medidas fiscales para impulsar la movilidad sostenible (bonificación, tasas...)”, en relación con la cual identifican como Agentes involucrados a las “Diputaciones Forales y Ayuntamientos” y establecen un calendario de implantación a “Medio plazo”.

A esta propuesta no se le asocia ningún coste de inversión, ningún coste total estimado, ni ningún beneficio estimado, y se plantea con el detalle que pegamos a continuación.

En principio, así formulada, esta propuesta del “Plan de Actuación General” supone una injerencia en las competencias de las Diputaciones Forales en materia tributaria (tanto en lo que respecta a los impuestos concertados, como a los impuestos locales), que condiciona nuestra Política Fiscal y la forma de desarrollar los procesos de elaboración normativa, en el sentido, por ejemplo, de lo indicado por la Comisión Arbitral en su Decisión 1/2011, de 13 de mayo, relativa a un instrumento de planificación que debía incluir necesariamente medidas fiscales (en concreto, al «Plan de apoyo a emprendedores y pequeña empresa»).

Somos conscientes de que el artículo 28 de la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, no solo contiene las previsiones a que hace referencia el detalle de esta propuesta, sino que también contiene un apartado 3, en el que se indica que:

“3. Las administraciones públicas vascas competentes en materia tributaria promoverán, previa consulta al departamento con competencias de transporte de la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco, el uso de la fiscalidad y de otros instrumentos de política económica para contribuir a los objetivos de la presente ley”.

En definitiva, consideramos que tanto el apartado 3 del artículo 28 de la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, como el “Plan de Actuación General” descrito, establecen obligaciones que invaden las competencias de las Diputaciones Forales en materia normativa tributaria y sus correspondientes desarrollos de los procesos de elaboración normativa.

Respuesta: No se acepta.

El conjunto de las actuaciones propuestas en el seno del PMSE se plantean de acuerdo a lo dispuesto en la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de Movilidad Sostenible de Euskadi y, en todo caso, con respeto al marco competencial existente y al resto de principios que resulten de obligado cumplimiento.

En ese sentido, la actuación del PMSE G6.P1 (Implantación de medidas fiscales para impulsar la movilidad sostenible (bonificación, tasas...)) se limita a recoger lo dispuesto en el artículo 28 de la citada Ley 11/2023, correspondiendo a las administraciones públicas vascas competentes en materia tributaria la promoción y establecimiento de las medidas fiscales y financieras que contribuyan a los objetivos de la movilidad sostenible.

Por otro lado, cabe señalar que la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, fue aprobada de acuerdo al procedimiento legal establecido tras superar todos los tramites e informes preceptivos. Por lo tanto, conforme al régimen competencial vigente.

3.9.8. Departamento de Administración Pública y Relaciones Institucionales

Contenido de las alegaciones:

La Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi recoge lo siguiente;

“Artículo 6. Régimen competencial.

1. Las administraciones públicas vascas ejercerán sus competencias en materia de movilidad sostenible de conformidad con la siguiente distribución:

a) Corresponde al Gobierno Vasco, a través del departamento competente en materia de transporte, la planificación general de la política de movilidad sostenible en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Dicha competencia se ejercerá en el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.

Asimismo, corresponderá al Gobierno Vasco la competencia de control del cumplimiento de los instrumentos de planificación de la movilidad.

b) Corresponde a las diputaciones forales el desarrollo del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi en el ámbito interurbano de su respectivo territorio, a través del correspondiente plan de movilidad sostenible.

...

2. El desarrollo y concreción de las medidas de política de movilidad sostenible en cada uno de los modos de transporte corresponderá a las administraciones públicas competentes sobre el respectivo modo.

3. El ejercicio de las competencias se realizará de conformidad a los principios de coordinación, cooperación, colaboración, corresponsabilidad, eficiencia, eficacia y transparencia por y entre las administraciones públicas.”

Por lo tanto el Gobierno Vasco a través de esta iniciativa ejerce su competencia de planificación general de la política de movilidad sostenible en la CAPV. Y en su caso ejercería el control del cumplimiento de los instrumentos de planificación de la movilidad, que no puede suponer de ninguna forma injerencia en las competencias exclusivas de las Diputaciones Forales, sino mera comprobación de conformidad con los principios y objetivos del Plan.

Las Diputaciones Forales, tal y como indica el punto 2 del artículo 6, ejercerán sus competencias exclusivas tendentes al desarrollo y concreción de las medidas de política de movilidad sostenible y para ello es fundamental el cumplimiento del apartado 3, relativo a que el ejercicio de las competencias se realizará de conformidad a los principios de coordinación, cooperación, colaboración, corresponsabilidad, eficiencia, eficacia y transparencia por y entre las administraciones públicas.

Alegación 1: PMSE - Modelo de gestión

El PMSE se define como una herramienta de planificación, que permite la coordinación y la integración multimodal de los diferentes medios de transporte con fines de movilidad de las personas y de la logística de mercancías.

En este contexto se echa en falta una previsión más concreta de la forma en que se va a organizar y gestionar el PMSE.

El apartado relativo al “Modelo de gestión y sistema de seguimiento, evaluación y revisión del PMSE” resulta escaso y generalista, limitándose a indicar que el Departamento de la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco competente en materia de transporte será el encargado de gestionar y desarrollar la implantación del PMSE. De esta forma, la utilidad del Plan no derivará únicamente de que se ejecuten las Actuaciones y Propuestas, sino de que estas sean efectivas. Y posteriormente recoger los indicadores de seguimiento y sus fuentes.

No se concretan órganos, instrumentos o herramientas que puedan indicar que la organización y gestión necesarias para la implementación del Plan se haga de forma efectiva y coordinada.

Respuesta: Se acepta

Se incorpora en el apartado 1.2.3 (Organismos de Gestión) del “Modelo de gestión y sistema de seguimiento, evaluación y revisión” del PMSE la propuesta de creación de una ponencia de seguimiento y coordinación del PMSE en el seno de la Autoridad del Transporte de Euskadi que incluya a los agentes implicados más relevantes, a efectos de posibilitar una ejecución eficiente y eficaz de las actuaciones previstas.

Alegación 2: PMSE - Respeto al marco competencial existente

La situación competencial de los diferentes sistemas y modos de transporte del País Vasco ofrece un amplio y complejo marco, tanto en planificación, como en gestión, mantenimiento y financiación. E igualmente una amplitud de materias que afectan a transportes, infraestructuras, medio ambiente, ordenación del territorio y urbanismo, hacienda, ... cuyas competencias se reparten entre las administraciones y que en Territorio Histórico de Bizkaia tienen la peculiaridad del Consorcio de Transportes de Bizkaia que no se menciona.

Una de las consecuencias que se derivan de esta circunstancia es el reto de formular el sistema de movilidad basado en la cooperación, coordinación y colaboración entre las entidades implicadas para poner al servicio de la sociedad vasca un sistema de movilidad sostenible que cubra sus necesidades.

En ese sentido, encontramos competencias del Gobierno Vasco, Diputaciones Forales, Ayuntamientos, Estado, y también entidades con protagonismo, mencionadas en el diagnóstico, como la Autoridad de Transporte de Euskadi, Consorcio del Transporte de Bizkaia, Autoridades Territoriales del Transporte, agencias de movilidad, etc.

Se indica que el diagnóstico efectuado ha permitido conocer los problemas específicos de movilidad y a partir de éstos, poder plantear una visión integrada y ordenada de las posibles soluciones y propuestas que puedan establecer un nuevo modelo de movilidad, así como las actuaciones necesarias para lograrlo. Y se han definido estrategias y metas, determinando las propuestas del Plan de Acción que se agrupan en Planes de Actuación, que a su vez disponen de líneas de actuación con propuestas, en las cuales se define el calendario de implantación, costes, agentes involucrados,...

Como se ha dicho, en dichas propuestas se indican los responsables de las actuaciones en base a las competencias de cada institución, y así se contiene en el art. 6.2 de la Ley 11/2023. No obstante, hay que remarcar que la Diputación Foral de Bizkaia en aquellas actuaciones de su exclusiva competencia actuará con plena autonomía en todas sus facultades, sin que la función de gestión, seguimiento y evaluación del PMSE pueda afectar a las mismas.

En concreto el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi (PMSE) establece una serie de actuaciones y propuestas que podrían implicar una posible vulneración competencial respecto a la Diputación Foral de Bizkaia. En particular, se identifican las siguientes áreas de posible conflicto:

- Movilidad por carretera: La baja cobertura de la red funcional en relación a la superficie de Álava y la cobertura municipal respecto a la red funcional pueden generar tensiones competenciales, especialmente en la gestión y mejora de infraestructuras viales que atraviesan diferentes territorios históricos.
- Transporte público colectivo por carretera: La falta de interoperabilidad entre algunos medios de pago (por ejemplo, Lurraldebus con BAT y BARIK, Bilbobus con MUGI, Bizkaibus con MUGI) y el nivel de integración tarifaria pueden ser áreas de conflicto, ya que la coordinación de estos sistemas de pago y tarifas puede requerir acuerdos interinstitucionales que respeten las competencias de cada administración.
- Movilidad en sistemas activos: La diferencia de oferta entre Territorios Históricos y Capitales de Territorios Históricos, así como la discontinuidad de itinerarios interurbanos en Bizkaia y la desconexión de Bizkaia con el resto de Territorios Históricos, pueden ser puntos de fricción. La planificación y gestión de la red ciclista y peatonal, que incluye competencias de las Diputaciones Forales y del Gobierno Vasco, requiere una coordinación efectiva para evitar solapamientos o vacíos competenciales.
- Logística y Mercancías: La problemática de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM) y la falta de colaboración con las plataformas de Navarra y Aquitania pueden generar conflictos en la planificación y gestión de centros logísticos y la red de transporte de mercancías, que involucra tanto a la Diputación Foral de Bizkaia como a otras administraciones.

En resumen, el PMSE debe asegurar una coordinación adecuada entre las diferentes administraciones competentes, respetando el marco competencial existente y evitando la invasión de competencias de las entidades locales y forales, como la Diputación Foral de Bizkaia. La materia de Movilidad Sostenible, dado su carácter absolutamente transversal, exige un esfuerzo de coordinación y consenso entre las diferentes administraciones, entidades y organismos del sector, públicos y privados.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

El conjunto de las actuaciones propuestas en el seno del PMSE se plantean de acuerdo a lo dispuesto en la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de Movilidad Sostenible de

Euskadi y, en todo caso, con respeto al marco competencial existente y al resto de principios que resulten de obligado cumplimiento.

3.10. MERCADONA, S.A.

Contenido de las alegaciones:

Alegación 1: Plan de acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en ciudades de más de 25.000 habitantes

1. Es necesario que el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, y en consecuencia, las futuras ordenanzas de ZBE de la provincias afectas, estén alineadas con la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética, siendo coherente con la normativa nacional y europea.

De este modo, las restricciones ZBE deben ir asociadas a los municipios de más de 50mil habitantes, mientras que en los municipios de entre 50mil-20mil habitantes deben ser, en todo caso, potestativas según la administración municipal considere que son necesarias para la consecución de los objetivos de descarbonización y si se superan los valores límite de los contaminantes regulados en Real Decreto 102/2011 relativo a la mejora de la calidad del aire.

Es requisito indispensable que las limitaciones de movilidad sean homogéneas en todo el territorio de Euskadi.

Para reducir las emisiones de efecto invernadero lo que es realmente relevante no es restringir la circulación en esas zonas, sino promover medidas para facilitar desplazamientos a pie, en bicicleta, otros modos sostenibles de transporte, etc. Es por ello que el RD 1052/2022 sobre las ZBE enfatiza que lo importante para lograr los objetivos de reducción de emisiones es el desarrollo en el uso del transporte público y su financiación adecuada.

Otro matiz a tener en cuenta requisito básico de las ZBE es que deben de incluir un análisis de proporcionalidad adecuado de los impactos económicos y sociales, sobre el mercado y la competencia. Por ejemplo, limitaciones de movilidad a vehículos no empadronados más allá del distintivo ambiental “A” supone un grave impacto en los comercios de la zona y en el tejido económico local.

El objetivo es mejorar la calidad del aire, no las restricciones y sanciones.

2. Dentro de las justificaciones de las exenciones en ZBE es de vital importancia proteger a los trabajadores de los establecimientos de alimentación (supermercados, mercados regionales, tiendas locales, etc.) como servicio esencial y crítico. De este modo, en todo caso deben de estar exentos los vehículos de los trabajadores que acrediten desempeñar una relación laboral por cuenta propia o ajena en establecimientos de alimentación. Esta exención se puede otorgar mediante una autorización previa emitida por el ayuntamiento responsable de la gestión de la ZBE.

Por consiguiente, no cabe olvidar el posible abanico de exenciones para residentes y para la realización de otras actividades como, por ejemplo, servicios de mantenimiento u obras en los comercios ZBE.

3. Por último, es necesario un plazo de adaptación con un periodo de preaviso adecuado para las restricciones de acceso a las ZBE para los vehículos con distintivo ambiental “A” una vez se desarrollen las limitaciones en las ordenanzas municipales. En efecto, la

población podrá progresivamente renovar los vehículos sin distintivo ambiental sujetos a las restricciones de circulación en ZBE.

Respuesta: No se acepta.

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Por lo tanto, las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales de acuerdo al procedimiento establecido en la normativa vigente, incluyendo las memorias y análisis requeridos en el proyecto de ZBE y garantizando la participación del público y las personas interesadas en su proceso de diseño y establecimiento.

Alegación 2: Plan de acción - Propuesta B1.P2 Implantación de áreas urbanas (supermanzanas) de convivencia sin tráfico y áreas 30 de pacificación en núcleos urbanos de más de 15.000 habitantes.

Exenciones justificadas: dentro del perímetro de convivencia sin tráfico además de los servicios públicos como son los de emergencias, limpieza, sanitarios, etc. También debe de tener acceso el servicio de reparto a domicilio de mercancías y/o suministros.

El servicio de reparto se pone a disposición de los ciudadanos que no tienen disponibilidad de desplazarse o que cuentan con dificultades, es por ello que no debe existir restricción de acceso ni horaria para adecuar el reparto a las necesidades de la población.

Los repartos a domicilio requieren de una descarga ágil y sin sobreesfuerzo del trabajador. Para ello, la descarga debe ser lo más próxima a la zona donde se entrega la mercancía al cliente. Igualmente también se favorece a que el vehículo esté menos tiempo circulando mientras encuentra un estacionamiento, por lo que se reducen las emisiones.

En ciertos casos se entregan bienes de primera necesidad como alimentos o fármacos. En consecuencia, se debe garantizar que en todo el territorio de Euskadi se pueda ejecutar el reparto a domicilio sin limitaciones de acceso.

Respuesta: No se acepta.

La ordenación, gestión, disciplina y promoción en vías urbanas de la movilidad y accesibilidad de personas, vehículos, sean o no a motor, y animales, y del transporte de

personas y mercancías, en el ámbito urbano, corresponde a los ayuntamientos, en conformidad a la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

Por lo tanto, deberán ser los ayuntamientos los que definan las especificaciones de las áreas de pacificación.

Alegación 3: Plan de acción - Propuesta LM7.P3 Apoyo y coordinación en el ámbito de la Distribución urbana de mercancías (DUM): centro de carga y descarga urbana, regulación espacial y horaria.

Ante una limitación de acceso para la carga y descarga urbana, las empresas necesitan un tiempo de adaptación para cumplir con lo que establece la normativa y no tener afecciones que impidan garantizar el servicio y abastecimiento de los comercios. Es necesario un plazo de adaptación con un periodo de preaviso adecuado para la correcta implantación de las restricciones de acceso de carga y descarga.

En adicción a lo anterior, la horquilla horaria permitida para la carga y descarga tendrá que abarcar, al menos, doce horas.

Los vehículos más pequeños no siempre implican menor contaminación o congestión de tráfico. En el caso de empresas que realizan entregas de mayor volumen, si acceden con vehículos más pequeños para llevar la misma mercancía requieren de mayor número de vehículos. Asimismo, prohibir su entrada aumentaría la contaminación, la congestión y el número de descargas. En consecuencia no sería eficiente una limitación excesiva de tonelaje para los camiones que descarguen en comercios de la ZBE.

Agregado a lo anterior, debidamente justificado y mediante autorización, deberán existir permisos para la carga y descarga fuera del horario permitido siempre y cuando no se obstaculice el normal funcionamiento de la vía.

Respuesta: No se acepta.

La ordenación y gestión del tráfico, seguridad vial y estacionamiento de vehículos, en el ámbito urbano, corresponde a los ayuntamientos, en conformidad a la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

Por lo tanto, deberán ser los ayuntamientos los que definan las especificaciones y regulaciones de acceso y distribución urbana de mercancías, mientras que el Gobierno Vasco se limitará a ejercer labores de apoyo y coordinación de acuerdo a la propuesta LM7.P3 referida.

3.11. FACONAUTO (Federación de Asociaciones de Concesionarios)

Contenido de las alegaciones:

FACONAUTO engloba a la totalidad de las asociaciones de concesionarios oficiales de marcas de vehículos turismos, comerciales, industriales y maquinaria agrícola.

De esta forma, bajo el paraguas de esta patronal, representamos a nivel nacional los intereses de 2.006 concesionarios, con 5.015 puntos de venta. Estas empresas, Pymes en su mayoría, dan empleo a más de 161.000 empleos, facturando más de 45.000 millones de euros, lo que representa un 3,1% sobre el PIB nacional (datos cerrados a 2023).

En Euskadi, existen 105 concesionarios, con 263 puntos de venta a lo largo del territorio, empresas que emplea a más de 6.800 trabajadores. La facturación de estos concesionarios superó los 1.400 millones de euros, lo que se supone el 1,5% del PIB de Euskadi (datos cerrados a 2023).

Alegación 1: Plan de acción – Propuesta C2.P1 Renovación del parque móvil por vehículos más sostenibles

Es importante, a la hora de analizar la movilidad en Euskadi y las medidas a tomar en esta materia, detenerse en algunos parámetros que entendemos de importancia:

- La matriculación de vehículos turismos se situó en 2024 en 25.772 unidades, lo que representa un 5,6% de incremento sobre el mismo periodo de 2023. No obstante, este crecimiento es inferior al experimentado en el conjunto nacional (7,1%).
- En relación a uno de los puntos de más interés en el ámbito de la movilidad sostenible, la matriculación de vehículos electrificados -entendiendo por éstos, vehículos eléctricos puros y vehículos híbridos enchufables, se situó en una cuota de penetración del 12,9%, mejorando los datos nacionales (11,4%).
- Por tanto, observamos un ligero mejor comportamiento de la electrificación en Euskadi, en un mercado que crece menos que el conjunto nacional.
- No obstante, el principal problema es el preocupante dato de la antigüedad media del parque de turismos en Euskadi, concretamente un 14,9% con datos cerrados a 2024, lo que representa 0,5 puntos porcentuales superior al conjunto nacional. El parque de turismos en Euskadi es de 1.056.879 unidades. En cuanto a vehículos comerciales ligeros, el parque se sitúa en 177.006, con una antigüedad media de 14,2 años (frente al 14,7 nacional).

Por tanto, a la hora de enfrentar medidas y proponer un plan de movilidad sostenible de Euskadi, habría que tener en cuenta un enfoque, por el cual se pudiera poner en marcha un plan de renovación de vehículos para el País Vasco que sin duda, redundaría positivamente en:

- a) Una reducción de emisiones de CO₂, uno de los principales objetivos del proyecto.
- b) Una mejora en la eficiencia de la movilidad en términos de seguridad vial, ya que el que los vehículos a partir de los 11 años se ven implicados en siniestros viales en un mayor porcentaje, creciendo éste de forma progresiva según aumenta su antigüedad

(estudio “contribución de la ITV a la seguridad y medioambiente”, Universidad Carlos III).

Si bien hemos realizado recientemente una propuesta en detalle recientemente a la Dirección General del Ente Vasco de la Energía (EVE), y que queda incorporada como documento adicional al presente, consideramos de importancia resaltar esta propuesta y su vertiente presupuestaria, dentro de Proyecto del Plan de Movilidad Sostenible e Euskadi.

La propuesta de un plan de renovación para Euskadi, presentado por FACONAUTO, junto con las asociaciones de concesionarios del País Vasco, es fruto de los efectos positivos de otras iniciativas en las que ha colaborado esta Federación, tales como el plan “Renueva tu Vehículo” implementado por la Xunta de Galicia (2024 y 2025), el programa “Renove III” del Gobierno de Cantabria (2024 y 2025), el programa “VER” del Gobierno de La Rioja, el Plan “Mueve Madrid” de esta Comunidad o el plan “Madrid Cambia 360” de esta Comunidad.

El plan de renovación de vehículos propuesto, se resume en los siguientes puntos:

- Aplicación para la adquisición de vehículos turismos y comerciales (M1 y N1), con unas emisiones iguales a inferiores a 120 gr. CO2/Km.
- Sujetos beneficiarios: Personas físicas residentes en Euskadi, o jurídicas y autónomos con domicilio social o centro de trabajo en Euskadi.
- Enfoque hacia la neutralidad tecnológica, primando la reducción de emisiones y sin excluir ninguna de las tecnologías que existen en la actualidad. De esta forma, se garantiza la incorporación de un mayor número de ciudadanos que no pueden acceder a la electrificación (precio, necesidades de movilidad, infraestructura de recarga), pero que precisan transitar hacia una movilidad más eficiente y segura.
- Adquisición de un vehículo, con el obligatorio achatarramiento de una unidad de más de 10 años de antigüedad, en el caso de vehículos turismos, y de 5 en el caso de comerciales.
- Precios máximos (incluyendo impuestos): 42.000€ En caso de vehículos electrificados (con más de 30 kms. de autonomía), 47.000€
- Actuaciones y cuantías propuestas:

Actuación	Vehículo nuevo adquirido	Ayuda CCAA	Ayuda Adicional familias numerosas	Descuento Concesionario	Total	Total familias numerosas
1	Turismos (M1) con emisiones ≤ 110 gr CO2/Km	3.000 €	600 €	1.000 €	4.000 €	4.600 €
2	Turismos (M1) con emisiones ≤ 120 gr CO2/Km	2.000 €	400 €	1.000 €	3.000 €	3.400 €
3	Furgonetas (N1) con emisiones ≤ 120 gr CO2/Km (con MTMA <2.500 kg) o con emisiones < 185 gr CO2/Km (con MTMA ≥ 2.500 kg)	2.000 €	400 €	1.000 €	3.000 €	3.400 €

- Presupuesto a considerar: 3.000.000€ (2.700.000€ para particulares y 300.000€ para autónomos y empresas).
- La ratio fiscal de recuperación (por retorno de IVA, IEDMT, IVTM, Tasas de tráfico y municipales, se estima en 2,21€ para el conjunto de las administraciones concernidas, por cada euro invertido.

- La reducción media de emisiones (teniendo en cuenta las emisiones de los vehículos nuevos que se incorporarían en el parque de Euskadi y los vehículos retirados de la circulación), se estima en un 63,69%.

Por ello, solicitamos se tenga en cuenta la propuesta de un plan de renovación del parque de vehículos en Euskadi, dentro del plan de acción del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, dentro de la propuesta nº 2 relativo a la “dotación y mejora de equipos” (C2), propuesta 1 (C2.P1), “Renovación del parque móvil por vehículos más sostenibles”, así como dentro de su análisis de coste y beneficios, en su apartado 4 (análisis de rentabilidad financiera), punto 2 (fuentes de financiación por modos y ámbito), subapartado 2.1.2 (ayudas).

De esta forma, el presupuesto que estimamos para su puesta en marcha (recordamos, 3.000.000€), puede quedar perfectamente asumido dentro del coste estimado para esta línea de actuación (700.000.000€).

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

En concreto, en las actuaciones C2.P1 (Renovación del parque móvil por vehículos más sostenibles) y LM5.P1 (Activación de medidas de promoción y ayuda para la modernización de la flota).

No obstante, el detalle y alcance del contenido de las actuaciones se definirá a través de los mecanismos de apoyo y financiación que se articulen.

Alegación 2: Plan de acción – Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en ciudades de más de 25.000 habitantes

Actualmente, la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética (LCCTE), establece la obligatoriedad de la implementación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en aquellos municipios con una población igual o superior a 50.000 habitantes. La propuesta del Plan de Movilidad Sostenible para Euskadi, extiende -si bien en un plazo de más de 8 años- esa implementación a municipio de más de 25.000 habitantes.

En el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre (BOE 28 de diciembre) por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones, se define el contenido básico de las ZBE que establezcan las entidades locales, con dos objetivos principales:

- Mejorar la calidad del aire.
- Mitigar el cambio climático.

También se establecen tres medidas asociadas:

- El cumplimiento de los objetivos de calidad acústica.
- El impulso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles.
- La promoción de la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte.

Teniendo en cuenta lo anterior, FACONAUTO propone tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- Defensa del vehículo motorizado y limpio:

- Reconocer el papel del vehículo motorizado sostenible en el desarrollo social y económico como una opción válida y necesaria para la movilidad.
- Multimodalidad y neutralidad tecnológica. Multiopción y equilibrio entre modos de transporte:
 - Promover un modelo de movilidad circular o multiopción donde el ciudadano y sus necesidades estén en el centro, pudiendo utilizar diversos modos de transporte alternativos, siempre de manera sostenible.
 - Mantener la neutralidad tecnológica para apoyar el uso de todas las tecnologías disponibles en la transición hacia la descarbonización en 2050.
 - Promover una multiopción de los medios de transporte que equilibre las necesidades ambientales (calidad del aire, emisiones de gases y contaminación acústica), sociales (accesibilidad, habitabilidad y seguridad) y económicas (comercio y actividad).
- Antigüedad del parque automovilístico:
 - Considerar la antigüedad del parque automovilístico (14,9 años de media en Euskadi, como hemos señalado anteriormente) como una barrera para la reducción de emisiones y un factor de riesgo en la movilidad, especialmente atendiendo a la seguridad vial de los ciudadanos.
- Homogeneidad normativa:
 - Prevenir el “efecto frontera” generado por normativas locales diversas, fomentadas muchas de ellas por habilitaciones a nivel estatal.
 - Asegurar regulaciones coherentes en todo el territorio, a fin de evitar normas que puedan interferir en una movilidad entre municipios.
- Derecho a la movilidad sostenible y ciudad de proximidad:
 - Respetar el derecho de las personas a elegir libremente su medio de transporte dentro del sistema de movilidad sostenible.
 - Evitar y sustituir conceptos como "movilidad activa" por "movilidad sostenible" para incluir diversos medios de transporte respetuosos con el medio ambiente.
 - Incluir los servicios particulares como un eslabón dentro de la movilidad sostenible.
 - Evitar cualquier norma que estructure de forma jerarquizada las diversas opciones de movilidad, de forma que se relegue al vehículo privado “per se” a la última opción, proponiendo como contraposición una visión 360, mediante sistema que equilibre las necesidades ambientales, sociales y económicas y las adapte a las necesidades de las personas.
 - Alinear la diversidad de los modos de transporte con el artículo 14 de la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética y con la meta 11.2 de los ODS, los cuales en ningún caso establecen o disponen un sistema jerarquizado, más allá de dar preferencia al transporte público.

- Progresividad en la implementación:
 - Vehículos turismos y comerciales ligeros (MMA < 3.500 kg):
 - Anuncio de restricción a los 2 años de la implantación de la ZBE a los vehículos sin etiquetado DGT (43,75 % del parque).
 - Anuncio de restricción a los 4 años de la implantación de la ZBE a los vehículos con etiquetado C (29,44 % del parque).
 - Vehículos pesados (MMA > 3.500 kg):
 - Anuncio de restricción a los 5 años de la implantación de la ZBE a los vehículos sin etiquetado DGT (46,94 % del parque).
 - Anuncio de restricción a los 7 años de la implantación de la ZBE a los vehículos con etiquetado C (22,37 % del parque).
- Gobernanza, desarrollo legal y planificación:
 - Crear nuevos órganos e instrumentos que permitan la participación de los sectores económicos en la gobernanza de la movilidad sostenible, así como de las asociaciones sectoriales representativas directamente vinculadas con la automoción y el transporte.
 - Asegurar coherencia con otros textos normativos como la LCCTE, la Ley de Transportes por Carretera (LOTT) y, especialmente, el RD de las ZBE.
- Fiscalidad:
 - Aplicar medidas que incentiven el uso de medios de transporte más eficientes, como la bonificación del 100% en el IVTM para vehículos electrificados (eléctricos puros e híbridos enchufables) en todos los municipios donde se despliegue las ZBE, o bonificaciones en el IAE por la tenencia de vehículos de estas características o puntos de recarga.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Por otro lado, si bien el PMSE recoge a grandes rasgos parte de las consideraciones observadas, tales como la defensa del vehículo motorizado y limpio, la intermodalidad, la homogeneidad normativa, el derecho a la movilidad sostenible y ciudad de proximidad, la participación de los sectores económicos en la gobernanza de la movilidad sostenible, o la aplicación de medidas fiscales que incentiven el uso de medios de transporte más eficientes; cabe remitirse a la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, la cual establece entre sus objetivos que las administraciones públicas vascas fijarán como objetivos de la política de movilidad sostenible la priorización de la movilidad activa, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad, al transporte público y colectivo o, en su caso, a la movilidad compartida y colaborativa, optando en cualquier caso por medios que consuman combustibles alternativos (art.4.d).

El PMSE concreta el citado objetivo estableciendo la meta de “Conseguir un reparto modal más equitativo primando los modos más sostenibles” con el fin de limitar el uso del vehículo privado a aquella movilidad absolutamente cautiva del mismo, apostando por modos más sostenibles, a través de medidas de desarrollo, fomento y promoción de estos modos (Transporte Público Colectivo y modos activos).

3.12. ELKARTEAN

Contenido de las alegaciones:

Elkartean (Asociación Coordinadora de Personas con Discapacidad Física de Euskadi / Euskadiko Desgaitasun Fisikoa duten Pertsonen Elkarte Koordinatzailea) ha tenido conocimiento del sometimiento al trámite de información pública del Proyecto de plan de movilidad sostenible de Euskadi.

Tras analizar el citado proyecto Elkartean presenta las siguientes aportaciones que tienen por objeto garantizar el derecho de las personas con discapacidad para disponer de las mismas alternativas de desplazamiento en los términos reconocidos en la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad:

Alegación 1: Plan de acción – Estrategias

En la pág 9, se plantea que los principios comunes que guían el diseño de las metas que se quieren lograr en el plan se basan en 4 estrategias generales concretamente, eficacia funcional, eficiencia económica, sostenibilidad ambiental y transición ecológica y justicia social.

Desde Elkartean consideramos que el Proyecto ha de tener más presente el concepto de la accesibilidad por lo que proponemos incorporar en la última estrategia general el termino con el siguiente título: así justicia social y accesibilidad.

Respuesta: *Se acepta parcialmente.*

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

Se considera que la estrategia “Justicia social” del PMSE engloba el concepto de accesibilidad ya que un sistema es justo socialmente cuando está basado en la igualdad de oportunidades, sin ningún tipo de discriminación, y se basa en los derechos humanos.

Alegación 2: Plan de acción – Metas

En la pág 9, se abordan unas metas concretas que son las siguientes: conseguir un reparto modal más equitativo primando los modos más sostenibles, mejorar la seguridad vial, reducir los tiempos de desplazamiento y mejorar la accesibilidad a los principales centros urbanos y atractores de movilidad.

Desde Elkartean se considera necesario añadir en las metas una definición más concreta sobre la accesibilidad tal y como la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad reconoce en su art. 9 el derecho de acceso al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.

Por lo mencionado anteriormente en la última meta proponemos la siguiente redacción:

“Mejorar la accesibilidad universal a los principales centros urbanos y atractores de movilidad, para ser usados por todas las personas.”

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE

El derecho de acceso al transporte viene recogido en la meta del PMSE “Mejorar las condiciones de movilidad en la totalidad del territorio y para toda la población”, que pretende asegurar a la totalidad de la población unos mínimos de accesibilidad y conectividad con el territorio que les permitan una movilidad eficiente para desarrollar sus actividades en condiciones de igualdad y justicia social.

Alegación 3: Plan de acción – Agentes involucrados

En la pág 18, se hace referencia a los agentes involucrados en el Proyecto del plan de acción concretamente, Ayuntamientos, Diputaciones Forales, Gobierno Vasco Instituciones Estatales, Operadores Ferroviarios, Responsables de Infraestructuras de Transporte, Operadores de Transporte Público por carretera, Operadores de Transporte de mercancías y Logística y Universidades y Centros de Enseñanza.

Desde Elkartean consideramos imprescindible la incorporación del 3º sector social al plan como entidades representativas de las personas con discapacidad.

Respuesta: Se acepta.

Si bien el PMSE ha definido como agentes involucrados a aquellas entidades responsables de ejecutar las actuaciones, se incorpora una referencia al resto de agentes sociales que podrán tenerse en cuenta a la hora de planificar y concretar el desarrollo de las actuaciones previstas en el PMSE.

Alegación 4: Plan de acción – Propuesta TPC2.P1 Implementación de mejoras de accesibilidad en la flota de autobuses urbanos e interurbanos sea accesible

En la pág 27, se menciona la dotación de la mejora de equipos concretamente, Implementación de mejoras de accesibilidad en la flota de autobuses urbanos e interurbanos.

Desde Elkartean consideramos necesario mayor concreción en que van a consistir esas mejoras de accesibilidad, por ejemplo, pantallas, avisos sonoros, fiabilidad de las rampas, el poder acceder al 100% de los autobuses de las tres capitales...etc.

Respuesta: No se acepta.

La gestión de los servicios regulares de transporte público por carretera (líneas regulares de autobús) corresponde a las Diputaciones Forales en el ámbito interurbano y a los Ayuntamientos en el urbano.

Por lo tanto, el PMSE propone la implementación de mejoras de accesibilidad en la flota de autobuses en la actuación TPC2.P1, pero deberán ser las administraciones competentes las que concreten el detalle de las actuaciones a realizar.

Alegación 5: Plan de acción – Propuesta TPC7.P4 Elaboración de un Plan de Accesibilidad del TPC para que las paradas y estaciones de autobús estén adaptadas a personas con discapacidad

En la pag 27, se menciona la ordenación y la gestión de modo concretamente, Elaboración de un Plan de Accesibilidad del TPC para que las paradas y estaciones de autobús estén adaptadas a personas con discapacidad.

Desde Elkartean consideramos que la elaboración de un Plan de Accesibilidad es importante y necesario, pero también nos parece que habría que establecer plazos concretos para su ejecución de cara a garantizar su utilidad.

Respuesta: Se acepta.

El PMSE contempla un calendario de implantación de las actuaciones estructurado en el corto plazo (menos de 4 años), medio plazo (entre 4 y 8 años) y largo plazo (más de 8 años).

En el caso de la actuación TPC7.P4 referida, se modifica el calendario de implantación previsto y se establece el corto plazo.

Alegación 6: Plan de acción – Propuesta TPC2.P1 Implementación de mejoras de accesibilidad en la flota de autobuses urbanos e interurbanos sea accesible

En la pág 77, al mencionar la accesibilidad consideramos que se queda un poco escaso ya que la accesibilidad no corresponde únicamente a tener acceso al autobús si no que lo componen otros elementos como la cognitiva, sensorial visual, sensorial sonora, el alrededor de la marquesina. En este sentido también consideramos importante que se haga referencia a la gratuidad en el viaje de la figura del asistente a las personas con necesidades de apoyo.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

Se modifica la descripción de la actuación TPC2.P1 referida haciendo referencia a otros elementos que componen la accesibilidad (cognitiva, sensorial visual, sensorial sonora, ...).

Respecto a la gratuidad del asistente, deberán ser las administraciones competentes en el correspondiente servicio de transporte público las que concreten y aprueben el régimen tarifario a aplicar.

Alegación 7: Plan de acción – Propuesta G5.P4 Impulso interdisciplinar de la sostenibilidad del transporte

En la pág 223, se menciona el incorporar la perspectiva de género concretamente, así “Asimismo, se debe incorporar la perspectiva de género en sus políticas, de modo que se establezca en ellas el objetivo general de eliminar las desigualdades y de promover la igualdad de mujeres y hombres.”

Desde Elkartean consideramos necesario incorporar en concepto de accesibilidad universal junto con el de la perspectiva de género por lo que proponemos la siguiente redacción:

“Asimismo, se debe incorporar la perspectiva de género y de accesibilidad universal en sus políticas, de modo que se establezca en ellas el objetivo general de eliminar las desigualdades y lograr la plena inclusión de todas las personas”.

Respuesta: Se acepta.

Se incorpora la redacción propuesta en la actuación G5.P4 referida.

Alegación 8: Plan de acción – Propuesta B5.P1 Análisis de la accesibilidad en bicicleta a los Centros Singulares

En la pág 275, se hace referencia a las bicicleta y modos activos. Desde Elkartean solicitamos que esas bicicletas sean accesibles para que las personas con discapacidad se puedan mover en la forma que deseen tal y como se recoge el en art 20 de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad.

Respuesta: No se acepta.

La actuación B5.P1 hace referencia a la red de infraestructura ciclista y no a las propias bicicletas. Concretamente, se pretende analizar la viabilidad de establecer o mejorar las conexiones de los centros singulares que no cuentan con un acceso a las vías ciclistas del territorio.

3.13. ASOCIACIONES DE PERSONAS USUARIAS DE LA BICICLETA EN EUSKADI, GRUPO ECOLOGISTA SAGARRAK Y EKOLOGISTAK MARTXAN

Alegaciones formuladas:

Habiéndose presentado el mismo escrito de alegaciones por parte de las siguientes asociaciones, se procede a agrupar todas las alegaciones en un único apartado y se emite una respuesta conjunta.

Asociaciones:

<i>Gasteizko Bizikleteroak - Ciclistas urbanos de Vitoria-Gasteiz</i>
<i>Kalapie Hiriko Txirrindularien Elkarte</i>
<i>Biziz Bizi (Asociación de ciclistas urban@s de Bilbao)</i>
<i>Grupo Ecologista Sagarrak</i>
<i>Ekologistak Martxan</i>

Contenido de las alegaciones:

Lo primero que debemos mencionar es que dado lo extenso del documento, el poco tiempo de exposición pública y los escasos recursos con los que contamos en nuestras asociaciones, ya que no tenemos personal liberado para que se ocupe de analizar estos documentos, nos hemos visto obligados a centrarnos en las partes que más nos preocupan y que mejor conocemos.

En general el plan tiene aspectos positivos y se recogen muchas acciones que consideramos positivas desde las asociaciones de fomento de la bicicleta de Euskadi. No obstante, echamos en falta medidas que consideramos imprescindibles, y que existan más compromisos vinculantes con fechas más concretas para que este plan de acción se ejecute y no se quede en papel mojado.

Alegación 1: PMSE - Plazos y la participación en este Plan

Dado el volumen de información presentado, consideramos que los plazos de información pública para presentar alegaciones son muy cortos.

Por otro lado, el Plan ha carecido de proceso de participación pública en su elaboración. Recordar en este sentido la gran importancia que tiene la participación en este tipo de planes de las personas jóvenes y mujeres, para las cuales vemos que en la documentación presentada no existe ningún mención a “género” ni a “infancia”. ejemplos de documentación a este respecto son el análisis realizado por el Instituto de las Mujeres, con el apoyo del Área de equidad de ConBici y el Col·lectiu Punt 6, «Movilidad Ciclista y Género»:

<https://conbici.org/noticias/movilidad-ciclista-y-genero-un-analisis-feminista-interseccional>

Tampoco hemos percibido que se haya favorecido la participación de las personas jóvenes tal y como lo requiere el artículo 20.k.2 de la Ley 2/2022 de 10 de marzo, de Juventud.

Alegación 1.1: Proponemos que se amplíe el plazo de información pública de este documento para que pueda ser revisado más en profundidad y por colectivos que no hayan tenido tiempo suficiente para analizarlo.

Respuesta: No se acepta.

El trámite de información pública del proyecto de PMSE se ha ajustado, en forma y plazo, a lo establecido al respecto en la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, garantizando que todos los colectivos y la ciudadanía en general pueda exponer cuantas alegaciones, observaciones y sugerencias estimen convenientes.

Alegación 1.2: Proponemos se haga un proceso participativo que permita que el Plan presentado a información pública ya lleve aportaciones y consensos alcanzados con el tejido asociativo.

Respuesta: No se acepta.

La tramitación de la formulación y aprobación del PMSE se está llevando a cabo en conformidad a lo dispuesto en la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, garantizando que todos los colectivos y la ciudadanía en general pueda exponer cuantas alegaciones, observaciones y sugerencias estimen convenientes.

Alegación 2: PMSE - Ausencia de movilidad de VMP

Lo primero que nos llama la atención es que ni en el diagnóstico ni el desarrollo del Plan se menciona a los VMP vehículos de movilidad personal, una alternativa de movilidad que debe tomarse muy en cuenta a la hora de desarrollar políticas de movilidad sostenible.

Alegación 2.1. Proponemos que se incluya, para este tipo de vehículos VMP, un apartado en el documento de Diagnóstico que analice la situación de estos vehículos en la movilidad y que se elaboren las actuaciones necesarias para una correcta implantación y desarrollo de estos vehículos en el Plan.

Respuesta: Se acepta

La proliferación de los vehículos de movilidad personal (VMP), en particular de patinetes eléctricos, es un fenómeno reciente, por lo que la bibliografía y estadística actual es limitada.

No obstante, se incorporan referencias al VMP tanto en el Diagnóstico como en el Plan de acción.

Alegación 3. Diagnóstico - Ausencia de movilidad peatonal

Según el análisis global del análisis modal (pag 41) el modo de transporte más empleado por la ciudadanía vasca es el peatonal (42%).

La Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca recoge en el “Artículo 23. Restricciones a la circulación de vehículos:

3.– Los municipios deberán privilegiar las zonas peatonales y los carriles-bici, frente a los espacios reservados a la circulación de los vehículos a motor (...).”

Y en el “Artículo 24. Planes de movilidad.

2.– Los planes de movilidad urbana constarán de:

b) Parte 2. Medidas, que incluirá los siguientes aspectos:

– Establecimiento de nuevas zonas de uso exclusivo de peatones.

Por lo que respecta a la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi que, determina en su Artículo 14. Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, las características del mismo, parece evidente que, en la misma, hay también orientaciones suficientes, sobre los modos a priorizar y evaluaciones necesarias medioambientales y de salud, que se han obviado entre los “Efectos Ambientales de Movilidad” y, que debiendo estar recogidas en este Plan, echamos en falta:

“Artículo 3. Principios de actuación.

1. La actuación de las administraciones públicas vascas se ajustará a los siguientes principios:

b) La protección del medio ambiente y la salud de las personas, desde el punto de vista de la movilidad sostenible.

c) La priorización de los medios de transporte con menor coste social y ambiental, orientando las previsiones y la planificación hacia el fomento de la movilidad activa.

Artículo 4. Objetivos.

Las administraciones públicas vascas, en el ámbito respectivo de sus competencias, promoverán la transformación continua del sistema de transporte, fijándose como objetivos de la política de movilidad sostenible los siguientes:

b) Fomentar un sistema de transporte innovador, resiliente, avanzado y gestionado según criterios de internalización de costes.

c) Contribuir a la mejora del medio ambiente y la seguridad y salud de la ciudadanía, reduciendo la contaminación atmosférica y acústica y el consumo de energía, así como los efectos derivados del cambio climático.

d) Priorizar la movilidad activa, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad, al transporte público y colectivo o, en su caso, a la movilidad compartida y colaborativa, optando en cualquier caso por medios que consuman combustibles alternativos.

Artículo 8. Fomento de la movilidad activa.

1. Las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco promoverán los desplazamientos a pie y por medios no motorizados, con base en criterios de proximidad, ambientales, económicos y de seguridad.

2. El planeamiento urbanístico y los instrumentos de ejecución urbanística tenderán a reforzar el papel de las calles, plazas y avenidas promoviendo el calmado del tráfico y dando atención preferente a su uso peatonal, teniendo en cuenta su coexistencia con otros medios de transporte sin motor.

Artículo 19. Indicadores de evaluación y seguimiento.

1. Los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible previstos en la presente ley establecerán las fórmulas de evaluación y seguimiento de su ejecución con base en indicadores referidos en términos homologables a estándares de la Unión Europea y en concreto:

a) Indicadores referentes a los efectos ambientales de la movilidad, tales como emisión de gases de efecto invernadero, contaminación atmosférica, contaminación acústica o consumo energético.

c) Indicadores socioeconómicos, tales como costes sociales, impacto en la salud o los relacionados con la brecha de género y el cuidado.”

Teniendo en cuenta lo anteriormente citado, se hace imprescindible que en el diagnóstico realizado haya un apartado exclusivo para la movilidad peatonal ya que es la más empleada, así como a los indicadores.

La movilidad peatonal se supone que está incluida en el apartado 4.4. de movilidad de sistemas activos, pero lo cierto es que en los 17 subapartados tan sólo se hace referencia a la movilidad ciclista.

Consideramos importante analizar los problemas que ocasionan a la movilidad peatonal y a su permeabilidad determinadas travesías.

Alegación 3.1. Proponemos que la movilidad peatonal, dada su relevancia en la movilidad sostenible y, tal como recoge la vigente legislación, tenga un análisis pormenorizado en el documento de Diagnóstico y posteriormente en el Plan de acciones.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

Cabe señalar que la movilidad peatonal se circunscribe principalmente al ámbito urbano, correspondiendo a los ayuntamientos la planificación de la política de movilidad urbana sostenible a través de sus planes de movilidad urbana, de acuerdo a Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi. Por lo tanto, en base al régimen competencial existente, el alcance de las actuaciones del PMSE vinculadas a este modo de movilidad se encuentra limitado al nivel de detalle planteado.

No obstante, el PMSE ya recoge en parte esta propuesta ofreciendo datos de movilidad peatonal en el Diagnóstico y contemplando entre sus metas el conseguir un reparto modal más equitativo primando los modos más sostenibles (Transporte Público Colectivo y modos activos), mejorar las condiciones de movilidad en la totalidad del territorio y para toda la población, o mejorar la integración del sistema de transportes con el entorno.

Para ello, se proponen numerosas actuaciones destinadas a priorizar los modos de transporte más sostenibles, entre los que se encuentra la movilidad peatonal. Así, entre las actuaciones que tienen una incidencia directa en la movilidad peatonal y su convivencia con el resto de modos se encuentran, entre otras, la B1.P1 (Recuperación y

restauración de antiguos caminos, líneas de ferrocarril y otras infraestructuras lineales en desuso que pueden ser de utilidad para la red peatonal y ciclista), B1.P2 (Implantación de áreas urbanas (supermanzanas) de convivencia sin tráfico y áreas 30 de pacificación en núcleos urbanos de más de 15.000 habitantes), G5.P1 (Impulso de campañas de concienciación y sensibilización en movilidad sostenible para distintos colectivos) o G10.P2 (Incorporación de medidas que favorezcan la “ciudad de proximidad” dentro de la planificación urbana).

Alegación 4: Diagnóstico - Movilidad en sistemas activos (movilidad ciclista)

Tanto en el diagnóstico como en el Plan de acción la movilidad ciclista y la peatonal se han integrado en lo que han dado en denominar sistemas activos.

No parece razonable meter en un mismo saco a la movilidad peatonal y la ciclista ya que tienen características y necesidades concretas. Aunque sean movilidad activa y sean los modos más vulnerables, no hay que olvidar que la mayoría de los ayuntamientos plantean la separación de estos dos modos en sus normativas por los conflictos que se crean cuando comparten espacios. De hecho, se insiste en repetidas ocasiones que la bicicleta es un vehículo y debe comportarse como tal, las bicicletas pueden desplazarse por calzadas y carreteras que no admiten desplazamientos a pie y por lo tanto el diagnóstico y el plan de acciones deben ser distintas.

Alegación 4.1. Proponemos un apartado concreto para la movilidad ciclista tanto en el diagnóstico como en el plan de acciones, dada su relevancia en la movilidad sostenible.

Respuesta: No se acepta.

La Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, define la movilidad activa como la “capacidad de desplazamiento ya sea caminando o mediante el uso de otros medios de transporte no motorizados”. Por ello, tanto la movilidad peatonal como ciclista se encuentran incluidas en el ámbito de la movilidad activa.

La categorización de modos de transporte realizada en el PMSE se considera adecuada y coherente para alcanzar los objetivos del PMSE.

Alegación 5: Diagnóstico - Confusión de términos

En el apartado 4.4.2. Infraestructuras (página 170) recoge lo siguiente: “Según datos del documento Panorámica del Transporte en Euskadi 2021, la estructura de bidegorris en las capitales de los tres territorios es la siguiente:

- Vitoria-Gasteiz con 144 km (+0,7% respecto a 2020).
- Donostia/San Sebastián con 62,5 km (+2,3% respecto a 2020)
- Bilbao que cuenta con 60,7 km habilitados (+2,9% respecto a 2020).

Habría que tener en cuenta lo que se contabiliza en cada municipio como bidegorri ya que por ejemplo en el caso de Vitoria en los 144 km están incluidos km de vías que no pueden ser consideradas carriles bici según la definición de carril bici, ya que incluye por ejemplo la plataforma del tranvía, zonas compartidas con movilidad peatonal y zonas compartidas con tráfico.

En 2021 la red planificada de bidegorris habilitados representa el 80,4% en Vitoria-Gasteiz (179 km previstos), el 73,5% en Donostia/San Sebastián (85 km proyectados) y el 63,9% en Bilbao (95 kilómetros planificados).

Se están comparando carriles previstos con los proyectados y los planificados y no nos parece que sea lo mismo. Estaría bien conocer las previsiones en el periodo de tiempo de este plan.

En Bizkaia la longitud de los carriles bici habilitados se acerca a los 422 Km, lo que representa un crecimiento del 1,1% respecto a 2020.

En Gipuzkoa los tramos ejecutados alcanzan los 403 km, lo que en términos interanuales supone un 1% más que en el ejercicio previo.

En el caso de Álava, el último dato disponible corresponde a 2011, donde la red ciclable era de 222,2 km.

De nuevo se comparan términos distintos ya que no es lo mismo un carril bici que una red ciclable que incluye vías verdes como el caso de Álava. En Álava, vía ciclista como tal sólo tiene poco más de 4 km.

Según el PTS de vías ciclistas e itinerarios verdes de Álava de marzo de 2022: “Las infraestructuras para la movilidad interurbana por motivo ocio en modos no motorizados, sobre todo a pie, con 1.100 km de itinerarios verdes, presentan una situación de partida muy ventajosa y requerirán de pequeños ajustes para mejorar la cobertura y conexión del territorio. De estos, por lo menos 250 km (un 22%) tienen garantizada su aptitud para el uso de la bicicleta. Por el contrario, la red de vías ciclistas en Álava es prácticamente inexistente, identificándose un único tramo de vía ciclista territorial de 4 km en el arcén bici vinculado a la carretera a UllíbarriGamboa.

Alegación 5.1. Proponemos que en el diagnóstico se definan bien los términos bidegorri, carril bici, vías ciclistas y vías ciclables, red ciclista, red ciclable, y vías verdes y cuando se realicen comparaciones se comparen términos iguales. Sobre todo es importante definir lo que se considera red ciclable ya que hay un Indicador, el ISM.4 que es Longitud red ciclable.

Respuesta: No se acepta.

Los datos y términos referidos que se incluyen en el PMSE se han obtenido del documento “Panorámica del Transporte en Euskadi 2021” del Gobierno Vasco, cuyas fuentes oficiales son las propias administraciones públicas competentes en la construcción y mantenimiento de las infraestructuras ciclistas.

Alegación 6: Diagnóstico - Intermodalidad con la bicicleta

En la tabla 62 página 125:

Termibus: Bilbao bici

Estación de Vitoria-Gasteiz: Aparcamiento Seguro para bicicletas.

Estación de Donostia: Bicicleta: espacios con medidas de seguridad para bicicletas de 173 metros cuadrados de superficie.

En la página 180:

Respecto a la intermodalidad con el transporte público por carretera hay que señalar lo siguiente:

- *La Terminal Intermodal de Bilbao cuenta con un punto de alquiler de bicicletas con 30 anclajes para bicicletas eléctricas y con un módulo aparcabicis automático y videovigilado.*
- *La Estación de Autobuses de Vitoria-Gasteiz dispone de un aparcabicis videovigilado, cubierto y con control de accesos. El aparcamiento tiene capacidad para 111 bicicletas.*
- *La Terminal de autobuses de Gipuzkoa cuenta con espacio con medidas de seguridad para bicicletas de 173 metros cuadrados de superficie.*

En este texto, de nuevo, se vuelve a comparar sin detallar las capacidades que sólo se detallan en el caso de Vitoria.

En la página 181: *En cuanto a la intermodalidad con el ferrocarril, Renfe en Bilbao es con diferencia, la empresa con un mayor porcentaje de estaciones dotadas de aparcamientos para bicicletas (42%).*

Se elabora una tabla con el número de estaciones de Renfe con aparcamientos para bicicletas, sin especificar si son aparcamientos vigilados, de acceso libre o de pago, resguardados, su capacidad, o si tan sólo se refiere a módulos simples de aparcabicis.

Alegación 6.1. Proponemos que cuando se realicen comparaciones tanto en tablas como en textos, el grado de detalle debe ser igual para los distintos elementos que se comparan. Y lo mismo para el documento de Plan de acción.

Respuesta: No se acepta.

Habida cuenta que el PMSE es un instrumento de planificación integral que aúna el conjunto de la movilidad en su totalidad y no un plan específico de movilidad ciclista, el grado de detalle reflejado en el mismo se considera adecuado y coherente para alcanzar los objetivos del PMSE.

Alegación 7: Diagnóstico - PMUS

En la página 186.

No se hace referencia a los periodos que abarcan los PMUS de las 3 capitales.

Falta el PMUS de Barakaldo

Entre las líneas de actuación de las tres capitales no se mencionan planes directores de la movilidad ciclista, bien por no existir o por estar ya redactados

En el caso de Vitoria, entre otras acciones, falta nombrar la Creación de una Oficina de la Bicicleta y una Comisión Cívica de la Bicicleta. En el caso de Bilbao, seguimos sin tener Plan Estratégico de la Bicicleta, ni ningún plan alternativo (abolido en el último PGOU, el único que quedaba en vigor, el Plan Especial de Bidegorris 2007-2013). Dicho Plan Estratégico de Movilidad Ciclista de Bilbao 2017-2023, quedó sin aprobación y supuestamente se está redactando y aprobando uno nuevo 2025-2030, sin que el anterior haya visto la luz, y con una previsión temporal de aprobación ya en 2026.

En el texto (por ejemplo páginas 94 y 257) creemos que hay un error al hablar de PMUS para municipios de más de 50.000 habitantes cuando la Ley de Movilidad Sostenible 11/2023 habla de que es necesario elaborar PMUS para municipios de más de 5.000 habitantes.

Alegación 7.1: Proponemos que se especifiquen los períodos de los PMUS, que se incluya el PMUS de Barakaldo.

Respuesta: *Se acepta.*

Se añaden los periodos de vigencia de los PMUS en los apartados de “Planificación”.

Respecto al PMUS de Barakaldo, actualmente se encuentra en tramitación por lo que no procede incluir una referencia al mismo.

Alegación 7.2: Proponemos que se indique si existen planes directores de movilidad ciclista, periodos que abarcan y principales líneas de actuación

Respuesta: *No se acepta.*

Habida cuenta que el PMSE es un instrumento de planificación integral que aúna el conjunto de la movilidad en su totalidad y no un plan específico de movilidad ciclista, la identificación y análisis realizado sobre PTS de vías ciclistas de los Territorios Históricos se considera adecuado y coherente para alcanzar los objetivos del PMSE.

Alegación 7.3: Proponemos que en la referencia del PMUS de Vitoria-Gasteiz se incluya una línea de actuación importante como es la creación de una oficina de la bicicleta y una comisión cívica de la bicicleta

Respuesta: *Se acepta.*

Se incorpora la línea de actuación referida del PMUS de Vitoria-Gasteiz.

Alegación 7.4: Proponemos se contemple que el PMUS es necesario para municipios de más de 5.000 habitantes

Respuesta: *No se acepta.*

La referencia a los 50.000 habitantes no se trata de un error, sino que en el PMSE se identifican a efectos de su análisis únicamente los PMUS de los municipios de más de 50.000 habitantes debido a su relevancia.

Alegación 8: Diagnóstico - Heterogeneidad de infraestructuras

En la actualidad existe un problema con el diseño de vías ciclistas. No existen pautas de diseño vinculantes lo cual genera que cada administración diseñe las vías siguiendo su propio criterio. Esto genera que la red no esté homogeneizada generando confusiones al usuario y en muchos casos no se cumplan las pautas mínimas de calidad que las vías deberían de tener-

Alegación 8.1. Proponemos se incluya en el diagnóstico el problema que supone para las personas usuarias la heterogeneidad de infraestructuras causante de falta de seguridad y comodidad en la red ciclista.

Respuesta: Se acepta.

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos, entre los que se encuentran las infraestructuras para la movilidad ciclista. En ese sentido, cada uno de los órganos forales ha aprobado una Norma Foral regulatoria de las vías ciclistas de su correspondiente Territorio Histórico (NF 4/2010, de 8 de marzo, de las Vías Ciclistas del TH de Álava, NF 10/2014, de 27 de junio, de vías ciclistas forales de Bizkaia y NF 1/2007 de 24 de enero, de Vías Ciclistas del TH de Gipuzkoa).

Por otro lado, el documento “Recomendaciones para el diseño de firmes de vías ciclistas”, redactado por el Gobierno Vasco en 2017, ofrece una serie de recomendaciones para el diseño y el dimensionamiento de las vías ciclistas que permita la homogeneización de las soluciones, con el objetivo de facilitar el seguimiento del comportamiento de estos firmes, y una mejora continua en su diseño y construcción.

No obstante, se incorpora la problemática detectada tanto en el apartado de “Infraestructuras” del sistema de movilidad activa del Diagnóstico como en el análisis DAFO.

Asimismo, se incorpora una nueva actuación relativa a llevar a cabo labores de coordinación entre las administraciones competentes para reducir la falta de pautas de diseño homogéneas en las infraestructuras ciclistas.

Alegación 9: PMSE - Ámbito y vigencia

Se plantea una vigencia de 10 años con un seguimiento de la consecución de objetivos a los 5 años. Existe un alto riesgo de que pasen 5 años y no se hayan cumplido muchos de los objetivos de este plan.

Alegación 9.1. Proponemos se haga un seguimiento anual y si se quiere se planteen dos tipos de seguimiento, uno más “resumido” anual y otro más exhaustivo a los 5 años, en base a la experiencia que estos planes se suelen retrasar en su cumplimiento y el no tener una revisión pronta hace que se acaben incumpliendo. Proponemos se elaboren unos indicadores ágiles y claramente indicativos de si el Plan de Movilidad está teniendo los efectos previstos o va en la dirección propuesta.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, establece las determinaciones sobre la vigencia, evaluación y seguimiento de los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible. En ese sentido, en su artículo 19.2 dispone que las administraciones públicas que hayan aprobado un plan de movilidad elaborarán con una periodicidad de dos años un informe relativo a la evaluación y seguimiento de los indicadores de movilidad sostenible en su respectivo ámbito territorial, que deberá ser público y estar disponible en sede electrónica.

Se incorpora una referencia a los informes bianuales referidos en el capítulo “Modelo de gestión y sistema de seguimiento, evaluación y revisión” del PMSE.

Alegación 10: Plan de acción - Término vehículo privado

3.1. PLAN DE ACTUACIÓN (página15)

Carretera. Propuestas relativas a la movilidad en vehículo privado, infraestructuras y equipos relacionados.

Alegación 10.1: Proponemos que en todo el documento se tenga en cuenta que la bicicleta es un vehículo privado y por lo tanto cuando se necesite referirse al coche se especifique vehículo privado motorizado

Respuesta: *Se acepta.*

Se modifican las referencias al automóvil definiéndolo como vehículo motorizado privado.

Propuesta 1 (C1.P1). Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes

Propuesta 2 (C1.P2). Actuación sobre la red funcional existente para mejorar las condiciones de seguridad y comodidad. Implantación de áreas urbanas de convivencia sin tráfico,

En ambas propuestas se establece el calendario de implantación “largo plazo”. Consideramos imprescindible reducir el plazo para tener credibilidad.

Alegación 10.2: Proponemos reducir los plazos en estas dos acciones y fijar un ritmo anual del cumplimiento del objetivo del plan

Respuesta: *No se acepta.*

Habida cuenta de la complejidad técnica de las actuaciones referidas, así como la distribución competencial existente para llevarlas a cabo, los plazos propuestos se consideran adecuados y coherentes para alcanzar los objetivos del PMSE.

Dotación/mejora de equipos (TPC2)

En la línea de actuación de dotación /mejora de equipos, visto el coste se debería establecer el calendario de implantación a corto plazo. Incluir también medidas para que las estaciones ferroviarias o de autobús sean accesibles para bicicletas (medidas de los ascensores estandarizadas), rampas, aparcamientos seguros, etc.

Alegación 10.3: Añadir TPC2 Propuesta 4 al plan de dotación de equipos: Incluir medidas para que las estaciones de transporte público, tanto de autobús como ferroviarias incluyan medidas de accesibilidad y aparcamiento para favorecer la intermodalidad (bicicleta - Transporte público) con un calendario de implantación a corto plazo.

Respuesta: *Se acepta parcialmente.*

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

La propuesta se encuentra incluida en la actuación B2.P1 (Dotación de aparcamientos seguros para bicicletas en las estaciones intermodales de tren y TPC interurbanos) con un calendario de implantación a medio plazo.

Alegación 11: Plan de acción - Término carreteras para un plan de acción

4.1. LISTADO

Plan de actuación de carreteras (páginas 24 y 25)

No parece que sea “carreteras” un buen término ya que más bien parece que todas las actuaciones están enfocadas al vehículo motorizado privado. Algunas pocas actuaciones sí se refieren a carreteras que pueden ser utilizadas incluso por bicicletas y peatones, pero que tienen sus propios planes elaborados por las diputaciones, pero actuaciones como creación de aparcamientos disuasorios, la renovación del parque móvil (en la que no se menciona la posibilidad de bicicletas), creación de infraestructuras de carga eléctrica, creación de car-sharing, etc van dirigidas al coche. Incluso el icono utilizado en este apartado C es un turismo.

Alegación 11.1. Proponemos que este apartado del plan sea denominado Plan de actuación para vehículos motorizados privados, más acorde con las actuaciones que se detallan en el plan. Importante incluir motorizado ya que la bicicleta es un vehículo privado y debe ir en otro apartado

Respuesta: No se acepta.

El Plan de actuación “Carreteras” hace referencia a la red viaria y al transporte por carretera, por lo que el término “Carreteras” se considera adecuado.

Alegación 12: Plan de acción - Necesidad de revisar la tabla 4

Tabla 4 en la página 23

Si se tuvieran en cuenta nuestras propuestas de separar movilidad peatonal y movilidad ciclista y añadir un apartado para la movilidad de VMP, esta tabla resumen de impactos y beneficios debería incorporarlas.

Aunque no se tuvieran en cuenta, creemos necesaria la revisión de esta tabla ya que la valoración de los modos activos está ausente en varias líneas de actuación, de hecho solo se valoran en la línea de dotación /mejora de infraestructuras. Incluso en la única línea de actuación en la que se mencionan los modos activos , no se considera que tengan impacto en Transición movilidad ecológica, ni que tengan beneficios en Ahorro tiempo de viajes, o en ahorro de costes operativos o en reducción de accidentes.

Alegación 12.1. Proponemos que se realice una revisión de la tabla 4 para incluir los modos activos en todas las líneas de actuación, y si se diera el caso de aceptar nuestras alegaciones, valorar por separado la movilidad peatonal y la movilidad ciclista y añadir la movilidad de VMP

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La categorización de modos de transporte realizada en el PMSE se considera adecuada y coherente para alcanzar los objetivos del PMSE.

Por otro lado, se acepta la revisión de las tablas 4 y 9 respecto a los impactos y beneficios de los modos activos.

Alegación 13: Plan de acción - Ausencia de propuestas para el taxi

Pan de actuación de transporte público por carretera (TPC) (Páginas 27 y 28)

En este apartado echamos de menos, porque ni se menciona, al servicio público del Taxi y que podría incluirse en la mayoría de las propuestas. Consideramos importante que se analice la posibilidad de implantar bono taxis como propuesta.

El taxi puede desempeñar un papel importante en la promoción de la movilidad urbana sostenible. Es un medio que ofrece un servicio puerta a puerta, cómodo, accesible, flexible, seguro y eficiente y que puede jugar un importante papel según se vayan implantando ZBE en las ciudades.

Alegación 13.1. Proponemos que tanto en el diagnóstico como en el plan de acción se incluya un análisis de la situación y propuestas para el servicio de taxi, respectivamente

Respuesta: Se acepta.

Se incorporan referencias al sector del taxi tanto en el Diagnóstico como en el Plan de acción.

Alegación 14: Plan de acción - Ausencia de propuestas para la movilidad peatonal

Como ya hemos mencionado en el apartado de diagnóstico, la movilidad peatonal es lo suficientemente importante para tener un plan de acción propio. Para la mayor parte de la gente, caminar es el medio de transporte más accesible y es una forma sencilla, económica y eficaz de practicar ejercicio cardiosaludable. Según el IDAE: Favorecer e impulsar la movilidad peatonal debe ser la prioridad en la planificación urbana y en la gestión de la movilidad de nuestras ciudades. Las redes peatonales no deben ceñirse al centro de las ciudades, sino que deben implantarse en barrios y los ejes peatonales deben interconectar los principales centros atractores de movilidad. Proponemos:

Alegación 14.1: Favorecer los desplazamientos a pie en la primera o última milla en combinación con el servicio de transporte público.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

La movilidad de primera o última milla, ya sea peatonal o de otra índole, se circunscribe principalmente al ámbito urbano, correspondiendo a los ayuntamientos la planificación de la política de movilidad urbana sostenible a través de sus planes de movilidad urbana, de acuerdo a Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi.

No obstante, el PMSE recoge parcialmente esta propuesta a través de numerosas actuaciones vinculadas a la intermodalidad, el impulso del transporte público y, concretamente, a la movilidad peatonal, tales como la TPC4.P2 (Impulso del desarrollo de aplicaciones MaaS y de Ticketing, sistemas de información en tiempo real, Open Data...), B1.P2 (Implantación de áreas urbanas (supermanzanas) de convivencia sin

tráfico y áreas 30 de pacificación en núcleos urbanos de más de 15.000 habitantes), G5.P1 (Impulso de campañas de concienciación y sensibilización en movilidad sostenible para distintos colectivos) o G10.P2 (Incorporación de medidas que favorezcan la “ciudad de proximidad” dentro de la planificación urbana).

Alegación 14.2: Eliminar las barreras urbanas tanto en horizontal (por ejemplo, para cruzar una vía férrea o una travesía) como en vertical (para ir a las zonas altas de una ciudad). También debe cuidarse el mobiliario urbano, la continuidad frente al rebaje de aceras, facilitar zonas de sombra y descanso, así como eliminar todo tipo de obstáculos que dificulten la accesibilidad. Queremos hacer especial hincapié en la persistencia de barreras urbanas en forma de contenedores de basura que impiden la visibilidad en muchos pasos de peatones

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

La ordenación y gestión de las vías públicas urbanas dentro del término municipal, así como la ordenación, gestión, disciplina y promoción en vías urbanas de la movilidad y accesibilidad de personas, vehículos, sean o no a motor, y animales, y del transporte de personas y mercancías, en el ámbito urbano, corresponde a los ayuntamientos, en conformidad a la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

No obstante, PMSE incluye parcialmente esta observación proponiendo, por ejemplo, la supresión de pasos a nivel ferroviarios (F1.P6) o la implantación de áreas urbanas (supermanzanas) de convivencia sin tráfico y áreas 30 de pacificación en núcleos urbanos de más de 15.000 habitantes (B1.P2).

Alegación 14.3: Crear espacios urbanos de calidad, bien iluminados que den seguridad e inviten a transitar por ellos.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

La ordenación y gestión de las vías públicas urbanas dentro del término municipal, así como la ordenación, gestión y prestación del servicio de alumbrado público, limpieza viaria, acceso a núcleos de población y pavimentación de vías urbanas, así como parques y jardines, en el ámbito urbano, corresponde a los ayuntamientos, en conformidad a la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

No obstante, el PMSE recoge parcialmente esta propuesta mediante, entre otras, las actuaciones B1.P1 (Recuperación y restauración de antiguos caminos, líneas de ferrocarril y otras infraestructuras lineales en desuso que pueden ser de utilidad para la red peatonal y ciclista) o B1.P2 (Implantación de áreas urbanas (supermanzanas) de convivencia sin tráfico y áreas 30 de pacificación en núcleos urbanos de más de 15.000 habitantes).

Alegación 14.4: Facilitar accesos peatonales a empresas y áreas de actividad cómodos y seguros.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

La ordenación y gestión de las vías públicas urbanas dentro del término municipal, así como la ordenación, gestión, disciplina y promoción en vías urbanas de la movilidad y accesibilidad de personas, vehículos, sean o no a motor, y animales, y del transporte de personas y mercancías, en el ámbito urbano, corresponde a los ayuntamientos, en conformidad a la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

No obstante, el PMSE incorpora parcialmente esta propuesta a través de, entre otras, las actuaciones B1.P2 (Implantación de áreas urbanas (supermanzanas) de convivencia sin tráfico y áreas 30 de pacificación en núcleos urbanos de más de 15.000 habitantes) o TPC7.P5 (Asegurar la existencia de Directrices de Movilidad Sostenible a los Centros de Trabajo para los polígonos de más de 500 trabajadores, ya sea mediante Planes de Movilidad propios o mediante su inclusión en los PMUS).

Alegación 14.5: Disminuir la intensidad de tráfico en determinados entornos y limitar la velocidad para dar mayor seguridad a los viandantes.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

La propuesta se encuentra recogida en el PMSE mediante, entre otras, las actuaciones C1.P1 (Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes) o B1.P2 (Implantación de áreas urbanas (supermanzanas) de convivencia sin tráfico y áreas 30 de pacificación en núcleos urbanos de más de 15.000 habitantes).

Alegación 14.6: Promover el caminar desde edades tempranas facilitando el acceso caminando a los centros escolares para crear hábitos (por ejemplo mediante itinerario seguros de camino escolar)

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

El PMSE incluye esta propuesta en las actuaciones C9.P2 (Realización de campañas de formación en educación vial en las escuelas y colectivos vulnerables) y, específicamente, en la B6.P2 (Elaboración de Planes de Movilidad Escolar con participación relevante de la bicicleta).

Alegación 14.7: En los Centros de Enseñanzas se deberá establecer un entorno seguro, que esté libre de coches para reducir la contaminación y la peligrosidad.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

La propuesta se encuentra incluida en el PMSE mediante, entre otras, las actuaciones B1.P2 (Implantación de áreas urbanas (supermanzanas) de convivencia sin tráfico y áreas 30 de pacificación en núcleos urbanos de más de 15.000 habitantes) y, específicamente, en la B6.P2 (Elaboración de Planes de Movilidad Escolar con participación relevante de la bicicleta).

Alegación 14.8: Utilizar señalética específica y promover el uso de apps para favorecer los desplazamientos urbanos.

Respuesta: *Se acepta.*

La alegación se considera recogida en el PMSE.

El PMSE recoge la propuesta en la actuación TPC4.P2 (Impulso del desarrollo de aplicaciones MaaS y de Ticketing, sistemas de información en tiempo real, Open Data...).

Alegación 14.9: Facilitar la accesibilidad a los modos de transporte público.

Respuesta: *Se acepta.*

La alegación se considera recogida en el PMSE.

Entre las metas del PMSE se encuentran la mejora de la accesibilidad a los principales centros urbanos y atractores de movilidad, la mejora de la accesibilidad al tejido industrial y logístico, y la mejora de las condiciones de movilidad en la totalidad del territorio y para toda la población. Para alcanzar dichas metas, el PMSE recoge numerosas propuestas destinadas a facilitar la accesibilidad a los modos de transporte público.

Alegación 14.10: Evitar los conflictos entre peatones y otros modos de movilidad, principalmente bicicletas y otros vehículos de movilidad personal.

Respuesta: *Se acepta.*

La ordenación, gestión, disciplina y promoción en vías urbanas de la movilidad y accesibilidad de personas, vehículos, sean o no a motor, y animales, y del transporte de personas y mercancías, en el ámbito urbano, corresponde a los ayuntamientos, en conformidad a la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

No obstante, se incorpora una nueva actuación en el PMSE destinada a coordinar medidas que permitan mejorar la convivencia entre los diferentes modos de transporte, especialmente el peatonal, la bicicleta y los vehículos de movilidad personal.

Alegación 14.11: Incluir en todas las infraestructuras dotaciones de aseos/urinarios públicos

Respuesta: *No se acepta.*

En relación la obligatoriedad de dotar de aseos a las infraestructuras de transporte, cabe remitirse a la normativa sectorial de aplicación.

Alegación 14.12: En línea con lo establecido en el art. 9.3 de la L.M.S., prohibir la utilización de los patios escolares para el aparcamiento.

Respuesta: *No se acepta.*

La ordenación y gestión del uso de servicios, equipamientos, infraestructuras e instalaciones de titularidad pública, así como la ordenación y gestión del tráfico,

seguridad vial y estacionamiento de vehículos, en el ámbito urbano, corresponde a los ayuntamientos, en conformidad a la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

Por otra parte, el citado artículo 9.3 de la LMSE no hace referencia alguna a los aparcamientos, sino a la progresiva incorporación de medidas tendentes a la disuasión del uso del vehículo motorizado privado, bien mediante la imposición de costes directos, bien incorporando sistemas de limitación del acceso a los núcleos urbanos con mayor impacto ambiental.

Alegación 14.13: En línea con lo previsto en el PDTTS 2030 introducir medidas fiscales disuasorias del uso del vehículo privado, tales como considerar “retribución en especie”, el uso por trabajadores y funcionarios de las Administraciones de aparcamientos reservados.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

El PMSE recoge la introducción de medidas fiscales disuasorias del uso del vehículo privado en la actuación G6.P1 (Implantación de medidas fiscales para impulsar la movilidad sostenible (bonificación, tasas...)),

En ese sentido, de acuerdo al artículo 28 de la Ley 11/2023, de movilidad sostenible de Euskadi, deberán ser las administraciones públicas vascas competentes en materia tributaria las que detallen y acuerden las medidas fiscales y financieras a adoptar.

Alegación 15: Plan de acción - Escasas propuestas para la bicicleta

Plan de actuación de la bicicleta y modos activos (B) (Páginas 32 y 33)

Bicicleta y modos activos. Propuestas relativas a la movilidad en modos activos (fundamentalmente la bicicleta), infraestructuras, equipos, y servicios relacionados.

Dotación/mejora de infraestructuras (B1)

Como ya se ha mencionado anteriormente consideramos que se deben realizar propuestas diferenciadas para las distintas movilidades.

Centrándonos en la movilidad ciclistas proponemos:

Alegación 15.1: Propuesta B1.P1 Recuperación y restauración de antiguos caminos, líneas de ferrocarril y otras infraestructuras lineales en desuso que pueden ser de utilidad para la red peatonal y ciclista, determinando claramente las prioridades de paso

Respuesta: Se acepta parcialmente.

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos, entre los que se encuentran las infraestructuras para la movilidad ciclista.

Los ayuntamientos, por su parte, ostentan la competencia en la ordenación y gestión, incluidas conservación y mantenimiento, de las vías públicas urbanas y rurales de titularidad municipal dentro del término municipal.

El PMSE propone la recuperación y restauración de antiguos caminos, pero deberán ser las administraciones competentes las que concreten el detalle de las actuaciones a realizar.

No obstante, se incorpora una nueva actuación en el PMSE destinada a coordinar medidas que permitan mejorar la convivencia entre los diferentes modos de transporte, especialmente el peatonal, la bicicleta y los vehículos de movilidad personal.

Alegación 15.2: Propuesta B1.P2 Implantación de áreas urbanas (supermanzanas) de convivencia sin tráfico y áreas 30 de pacificación en núcleos urbanos de más de 15.000 habitantes. Incorporación de la posibilidad de circulación en contra sentido para las bicicletas

Respuesta: *No se acepta.*

La ordenación, gestión, disciplina y promoción en vías urbanas de la movilidad y accesibilidad de personas, vehículos, sean o no a motor, y animales, y del transporte de personas y mercancías, en el ámbito urbano, corresponde a los ayuntamientos, en conformidad a la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

Por lo tanto, deberán ser los ayuntamientos los que definan las especificaciones de las áreas de pacificación.

Alegación 15.3: Propuesta B1.P3 Al igual que en la (C1:P2) Actuación sobre la red funcional ciclista existente para mejorar las condiciones de seguridad y comodidad

Respuesta: *Se acepta.*

Se añade la propuesta a la actuación B7.P1 (Análisis de la conveniencia de conexión de itinerarios para bicicletas actualmente inconexos), incorporando el estudio de la red ciclista actual a efectos de mejorar las condiciones de seguridad y comodidad de la misma.

Alegación 15.4: Propuesta B1.P4 Al igual que en (C1.P4) Estudiar la conexión de los centros singulares a la red funcional ciclista

Respuesta: *Se acepta.*

La alegación se considera recogida en el PMSE.

El PMSE recoge la propuesta en la actuación B5.P1 (Análisis de la accesibilidad en bicicleta a los Centros Singulares).

Alegación 15.5: Propuesta B1.P5 Implantación de carreteras 2 menos 1 en carreteras de la red local con baja intensidad de tráfico. Son carreteras con una única calzada para el tráfico de vehículos en ambos sentidos sin marca divisoria en el medio, pero con líneas discontinuas separadas para el tráfico de peatones y bicicletas en ambos lados.

Respuesta: *No se acepta.*

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos, entre los que se encuentran las infraestructuras para la movilidad ciclista.

Los ayuntamientos, por su parte, ostentan la competencia en la ordenación y gestión, incluidas conservación y mantenimiento, de las vías públicas urbanas y rurales de titularidad municipal dentro del término municipal.

Por lo tanto, deberán ser las administraciones referidas las que definan las especificaciones de las carreteras y caminos de la red de su competencia.

Alegación 15.6: Propuesta B1.P6. Elaboración de un documento con pautas vinculantes, para todas las administraciones vascas, con el objetivo de conseguir una red ciclista mínimamente armonizada y con estándares mínimos de calidad acorde con lo que se impulsa en otros países europeos

Respuesta: *Se acepta parcialmente.*

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos, entre los que se encuentran las infraestructuras para la movilidad ciclista.

Los ayuntamientos, por su parte, ostentan la competencia en la ordenación y gestión, incluidas conservación y mantenimiento, de las vías públicas urbanas y rurales de titularidad municipal dentro del término municipal.

Por lo tanto, el Gobierno Vasco no se encuentra habilitado legalmente a establecer unas pautas vinculantes en el ámbito de la infraestructura ciclista. No obstante, en el marco del documento “Recomendaciones para el diseño de firmes de vías ciclistas”, redactado por el Gobierno Vasco en 2017, se incorpora una nueva actuación relativa a llevar a cabo labores de coordinación entre las administraciones competentes para reducir la falta de pautas de diseño homogéneas en las infraestructuras ciclistas.

Dotación/mejora de equipos (B2) definiciones y plazos:

Propuesta 1 (B2.P1). Dotación de aparcamientos seguros para bicicletas en las estaciones intermodales de tren y TPC interurbanos.

Propuesta 2 (B2.P2). Estudiar la dotación de anclajes para bicicletas en los vehículos de TPC y coches ferroviarios

Alegación 15.7: B2.P3 En (C2.P1) se proponía la renovación del parque móvil por vehículos más sostenibles y la propuesta se centraba en la electrificación de los automóviles. Siendo la bicicleta el vehículo más sostenible, se deberá incluir a ésta en los parques móviles sobre todo para aquellos servicios que no requieran desplazamientos a grandes distancias ni que deban llevar grandes cargas.

Respuesta: *Se acepta.*

Se modifica la descripción de la actuación B6.P1 (Elaboración de un Plan para el Fomento del uso de la bicicleta como modo de transporte habitual) haciendo referencia a la posibilidad de incluir programas de ayuda para la adquisición de bicicletas y para el fomento de su uso como medio de transporte, especialmente en el ámbito laboral, bien sea para tránsito laboral o viajes in itinere.

Alegación 15.8: B2.P1 que los estacionamientos de bicicletas (aparcabicis) sean cubiertos y seguros para las bicicletas, y respecto al metro, se incluya dentro y fuera. Así como en las Estaciones Intermodales, intercambiadores y estaciones principales de trenes en función del número de habitantes, y que se incluyan puntos de carga para las bicicletas eléctricas.

Respuesta: Se acepta

La alegación se considera recogida en el PMSE.

El PMSE incluye la propuesta en la actuación B2.P1 (Dotación de aparcamientos seguros para bicicletas en las estaciones intermodales de tren y TPC interurbanos).

Propuesta 1 (B3.P1). Extensión de los servicios de bicicleta de ámbito urbano a entornos metropolitanos

Línea de actuación fomento y promoción del modo de transporte (pág. 149)

Propuesta 1 (B7.P1). Análisis de la conveniencia de conexión de itinerarios para bicicletas actualmente inconexos

En el actual contexto de impulso a la movilidad activa se están dando muchas oportunidades de financiación de estos servicios.

Alegación 15.9: Establecer un calendario de implantación a corto plazo en estas propuestas

Respuesta: Se acepta parcialmente.

Se modifica el calendario de implantación de la actuación B7.P1 a corto plazo.

Alegación 15.10: Establecer un modelo unificado entre todas las empresas, sean públicas o privadas, para el alquiler de bicicletas. Evitar la incompatibilidad como el caso de Bilbao con la margen derecha e izquierda. Que la Autoridad de Transporte vigile estas situaciones de incompatibilidad no deseadas.

Respuesta: No se acepta.

Las condiciones y normas para el alquiler de bicicletas vienen establecidas por la propia empresa prestadora del servicio, siempre en conformidad con los requisitos establecidos por la legislación en materia de tráfico, ordenanzas municipales y resto de normativa de aplicación.

Alegación 15.11: Coordinación de los Planes Sectoriales forales junto con los municipales y que el modo de bicicletas sea tratado por la Autoridad de Transporte.

Respuesta: Se acepta.

En base a la normativa vigente, se considera que los PTS forales ya se encuentran coordinados junto con los planes municipales y que el modo de bicicleta también se encuentra incluido en el seno de las Autoridades de Transporte

De acuerdo a la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, los Planes Territoriales Sectoriales desarrollan las Directrices de Ordenación Territorial, por lo que deberán de acomodarse a las determinaciones establecidas en ellas. Asimismo, los Planes Territoriales Sectoriales que por su naturaleza trasciendan el ámbito o interés estrictamente municipal y se encuentren insertados en el marco territorial definido por las Directrices de Ordenación y Planes Territoriales Parciales que desarrollen, vincularán con sus determinaciones a los planes urbanísticos.

Por otro lado, en conformidad con la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad del Transporte de Euskadi, la ATE ejercerá sus funciones en relación con los transportes por ferrocarril y por carretera, marítimos, fluviales y por cable, puertos, helipuertos y aeropuertos que sean competencia de la CAPV. En cuanto, a las Autoridades Territoriales del Transporte, éstas desarrollarán sus funciones de acuerdo con los criterios básicos emanados de la ATE.

Alegación 15.12: Propuesta 8: relacionado con la propuesta B7.P1:

Dar continuidad a los distintos tramos inconexos existentes entre el Puente de Bolueta y el barrio bilbaino de Atxuri.

Siendo el municipio de Basauri, lugar de la confluencia de las rutas ciclables del interior de Bizkaia y las procedente de Araba, por la comarca de Aiara, asignar en los tramos que transcurren por su término municipal sea definido como prioritario la ejecución de las obras pertinentes.

Actualización en los tramos antiguos de los bidegorriak y ciclables a los nuevos criterios de la normativa. De esta manera se unificarán dotándolos con las mismas condiciones. Así mismo, se deberá incluir en los presupuestos la conservación mantenimiento de las redes ciclables.

Respuesta: No se acepta.

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos, entre los que se encuentran las infraestructuras para la movilidad ciclista.

Los ayuntamientos, por su parte, ostentan la competencia en la ordenación y gestión, incluidas conservación y mantenimiento, de las vías públicas urbanas y rurales de titularidad municipal dentro del término municipal.

El PMSE propone analizar la conexión de itinerarios para bicicletas actualmente inconexos, pero deberán ser las administraciones referidas las que acuerden y prioricen las acciones a realizar en la infraestructura ciclista de su competencia.

Bicicleta y formación escolar:

Propuesta 2 (B6.P2). Elaboración de Planes de Movilidad Escolar con participación relevante de la Bicicleta

Propuesta 1 (B9.P1). Realización de campañas de formación para la movilidad en bicicleta

Teniendo en cuenta que la movilidad escolar genera un % elevado de la circulación de vehículos privados, no vemos que la forma de abordarlo sea la elaboración de planes o campañas de formación esporádicas y voluntarias.

Es necesario que se pase a la acción directa, tenemos el ejemplo de muchos países europeos donde la formación en conducción ciclista dentro del currículo escolar, junto con la infraestructura que garantice seguridad sobre todo en el entorno escolar, es lo que realmente genera el cambio modal.

También es importante abordar la problemática de problemas de sedentarismo y concentración de la población escolar, cuya mejora, en el caso de desplazamientos autónomos y por medios activos (andando o en bicicleta) viene avalada por numerosos estudios nacionales e internacionales, así como una reclamación habitual desde colectivos médicos y del profesorado, como se pueden ver en los informes del Seminario de Movilidad e Infancia y en otras grupos de trabajo <https://entornos Escolares.es/>

La formación y concienciación desde la escuela debe ser algo prioritario.

El modelo a seguir está completamente desarrollado en numerosos proyectos: véase <https://www.bikeability.org.uk/> en GB o en España y avalado por la DGT <https://unabicimas.com/>

Alegación 15.13: Implantar en el curriculum escolar la formación en conducción ciclista siguiendo modelos ya avalados por otros organismos

Respuesta: *Se acepta parcialmente.*

La alegación se considera recogida parcialmente en el PMSE.

El alcance de las actuaciones C9.P2 (Realización de campañas de formación en educación vial en las escuelas y colectivos vulnerables), B6.P2 (Elaboración de Planes de Movilidad Escolar con participación relevante de la Bicicleta) y B9.P1 (Realización de campañas de formación para la movilidad en bicicleta) se considera adecuado y coherente para alcanzar los objetivos del PMSE en el marco de la educación vial en las escuelas, sin perjuicio de incorporar acciones adicionales durante el desarrollo de las mismas.

Alegación 15.14: Educación vial: acciones como la realización de campañas de formación en educación vial en las escuelas y colectivos vulnerables; realización de cursos de conducción eficiente y sostenible; formación para mejorar la seguridad y reducir accidentes de ciclista.

Respuesta: *Se acepta.*

La alegación se considera recogida en el PMSE.

El PMSE contempla actuaciones en el ámbito referido, tales como la C9.P2 (Realización de campañas de formación en educación vial en las escuelas y colectivos vulnerables), C9.P3 (Realización de cursos de conducción eficiente y sostenible) o B9.P1 (Realización de campañas de formación para la movilidad en bicicleta).

Alegación 15.15: Educación vial: recuperación del parque existente enfrente del Instituto viejo (Urbi) en Basauri para la habilitación de equipamientos educativos y que sea accesible de forma segura y sostenible. Actuaciones similares en otros municipios que dispongan de dichos equipamientos o realizarlo con equipamiento portátil.

Respuesta: No se acepta.

La ordenación y gestión de las vías públicas urbanas dentro del término municipal, así como la ordenación, gestión y prestación del servicio de alumbrado público, limpieza viaria, acceso a núcleos de población y pavimentación de vías urbanas, así como parques y jardines, en el ámbito urbano, corresponde a los ayuntamientos, en conformidad a la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi

Por lo tanto, deberán ser los ayuntamientos los que acuerden el uso y destino de las vías públicas y parques de su término municipal.

Alegación 16: Plan de acción - Nuevas tecnologías de la información

Implantación de nuevas tecnologías de la información (B4)

Esta línea de actuación que sí existe para las carreteras, no existe para las bicicletas.

En la Cumbre de CIE de 2021, el entonces director general adjunto de movilidad y transporte de la Comisión Europea, Matthew Baldwin, habló de las posibilidades que los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) tienen para la movilidad en bicicleta. “La movilidad ciclista tiene un enorme potencial digital en los STI y estos sistemas serán una herramienta cada vez más importante para que las ciudades alcancen sus objetivos climáticos”

Desde entonces, los avances en tecnologías como los sensores y la inteligencia artificial han generado un potencial aún mayor para un uso de la bicicleta más seguro, cómodo y práctico. Ahora más que nunca, el sector de los Sistemas de Transporte Inteligentes se fija cada vez más en cómo la bicicleta puede descarbonizar el transporte, hacer las ciudades más habitables y transformar el futuro de la movilidad en Europa.

Alegación 16.1: (B4.P1). Actuación sobre la red principal ciclista existente para dotarla de sistemas TICs orientados a optimizar su gestión y mejorar las prestaciones de las personas usuarias.

Respuesta: Se acepta.

Se incorpora una nueva actuación destinada a la valoración de la aplicación de sistemas ITS en la infraestructura ciclista con el objetivo de optimizar su gestión, mejorar las prestaciones de las personas usuarias, elaborar un modelo de comunicación con la ciudadanía o establecer corredores ciclistas inteligentes.

Alegación 16.2: (B4.P2). Elaboración y puesta en marcha de un modelo de comunicación con la ciudadanía sobre la movilidad que integre diversos aspectos.

Respuesta: Se acepta.

Se incorpora una nueva actuación destinada a la valoración de la aplicación de sistemas ITS en la infraestructura ciclista con el objetivo de optimizar su gestión, mejorar las prestaciones de las personas usuarias, elaborar un modelo de comunicación con la ciudadanía o establecer corredores ciclistas inteligentes.

Alegación 16.3: (B4.P3). Desarrollo e implementación de un modelo de seguridad vial basado en las tecnologías: monitorización del tráfico, recogida, gestión y tratamiento de información...

Respuesta: Se acepta.

Se incorpora una nueva actuación destinada a la valoración de la aplicación de sistemas ITS en la infraestructura ciclista con el objetivo de optimizar su gestión, mejorar las prestaciones de las personas usuarias, elaborar un modelo de comunicación con la ciudadanía o establecer corredores ciclistas inteligentes.

Alegación 16.4: (B4.P4) creación de corredores ciclistas inteligentes en los que por ejemplo las bicis tengan prioridad de paso en determinadas intersecciones con semáforos que detectan ciclistas

Respuesta: Se acepta.

Se incorpora una nueva actuación destinada a la valoración de la aplicación de sistemas ITS en la infraestructura ciclista con el objetivo de optimizar su gestión, mejorar las prestaciones de las personas usuarias, elaborar un modelo de comunicación con la ciudadanía o establecer corredores ciclistas inteligentes.

Alegación 17: Plan de acción - Falta de plan de actuación para los VMP

Los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) son una excelente solución de movilidad sostenible y ecológica que pueden cubrir la mayoría de los desplazamientos diarios realizados por una persona. Su autonomía promedio de 30 km es suficiente para realizar cualquier trayecto dentro del casco urbano. Asimismo, su cómoda portabilidad los hace ideales para combinarlos con el transporte público interurbano o como complemento idóneo al uso de aparcamientos disuasorios por parte de los automóviles.

Alegación 17.1. Proponemos se elaboren propuestas para un plan de actuación para los VMP para lo que debería consultarse con los colectivos de personas usuarias.

Respuesta: Se acepta.

La ordenación, gestión, disciplina y promoción en vías urbanas de la movilidad y accesibilidad de personas, vehículos, sean o no a motor, y animales, y del transporte de personas y mercancías, en el ámbito urbano, corresponde a los ayuntamientos, en conformidad a la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

No obstante, se incorpora una nueva actuación en el PMSE destinada a coordinar medidas que permitan mejorar la convivencia entre los diferentes modos de transporte, especialmente el peatonal, la bicicleta y los vehículos de movilidad personal.

Alegación 18: Plan de acción - Caminos, veredas...

Alegación 18.1: Proponemos que el Gobierno Vasco pida a las Diputaciones, y que éstas lleven a cabo su labor de salvaguardia y de alta inspección de los caminos, veredas, senderos y servidumbres de pasos para tomar las medidas oportunas contra la privatización y apropiación de dichos espacios por los propietarios colindantes.

Respuesta: *No se acepta.*

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos.

Los ayuntamientos, por su parte, ostentan la competencia en la ordenación y gestión, incluidas conservación y mantenimiento, de las vías públicas urbanas y rurales de titularidad municipal dentro del término municipal.

Por lo tanto, deberán ser las administraciones referidas las que lleven a cabo la labor de salvaguardia y de inspección de los caminos rurales.

Alegación 18.2: Actualización de los inventarios de los susodichos.

Respuesta: *No se acepta.*

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos.

Los ayuntamientos, por su parte, ostentan la competencia en la ordenación y gestión, incluidas conservación y mantenimiento, de las vías públicas urbanas y rurales de titularidad municipal dentro del término municipal.

Por lo tanto, deberán ser las administraciones referidas las que actualicen los inventarios de los caminos rurales.

Alegación 18.3: Supervisión a las administraciones locales para que cumplan su función por velar los espacios comunitarios.

Respuesta: *No se acepta.*

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos.

Los ayuntamientos, por su parte, ostentan la competencia en la ordenación y gestión, incluidas conservación y mantenimiento, de las vías públicas urbanas y rurales de titularidad municipal dentro del término municipal.

Por lo tanto, no procede incorporar en el PMSE la supervisión a las administraciones locales en los términos alegados.

Alegación 19: Plan de acción - Ferrocarril

Alegación 19.1: Proponemos que la red de Euskal Trenbide Sarea (ETS) tenga como objetivo el dotar de doble vía electrificada y la prolongación hasta las dársenas del Puerto Marítimo de Bilbao y el de Pasajes.

Respuesta: *Se acepta parcialmente.*

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

En relación al acceso ferroviario al Puerto de Bilbao, la conexión a la red de ancho métrico de ETS no se considera técnica y económicamente viable, en el momento actual, debido a la lejanía existente entre el Puerto y la red actual de ETS. En función de la evolución de la demanda de transporte por ferrocarril y la posible transferencia de líneas pertenecientes de la AGE, se encomendará a ETS el estudio de este acceso.

Respecto al Puerto de Pasaia, el PMSE recoge la propuesta realizada en la actuación P1.P3 (Mejora de la conexión ferropuertuaria con los puertos de Pasaia y Bilbao).

Alegación 19.2: Proponemos que los diferentes anchos existentes (métrico, ibérico, estándar) deberán llegar al interior de los puertos marítimos mercantiles de Bilbao y Pasaje. Así se evitan los transbordos, y las empresas al disponer de este medio de transporte serán más competitivas. Esto supondrá que se prolonguen las líneas ferroviarias hasta las dársenas de dichos puertos.

Respuesta: *Se acepta parcialmente.*

El PMSE incorpora en parte la propuesta referida en la en la actuación P1.P3 (Mejora de la conexión ferropuertuaria con los puertos de Pasaia y Bilbao).

En relación al Puerto de Bilbao, la conexión a la red de ancho métrico de ETS no se considera técnica y económicamente viable, en el momento actual, debido tanto a la lejanía existente entre el Puerto y la red actual de ETS. como a las propias características de la red de ETS. En función de la evolución de la demanda de transporte por ferrocarril y la posible transferencia de líneas pertenecientes de la AGE, se encomendará a ETS el estudio de este acceso.

Respecto al Puerto de Pasaia, el PMSE recoge la propuesta realizada contemplando la mejora de las conexiones actuales de ancho ibérico y métrico, además de la creación de una nueva conexión al ancho estándar a través de la variante de mercancías de Astigarraga-Lezo

Alegación 19.3: Proponemos desarrollar un estudio para dotar una red ferroviaria de mercancías al Puerto de Bermeo.

Respuesta: *Se acepta.*

La alegación se considera recogida en el PMSE.

La propuesta se considera incluida en el PMSE a través de las actuaciones F1.P1 (Estudiar la conexión de los centros singulares y áreas industriales a la red ferroviaria, tanto de mercancías como de viajeros) y LMI.P1 (Estudio de la conexión de las áreas industriales más importantes con la red ferroviaria). Los estudios referidos pretenden analizar la viabilidad de conectar los centros atractores y generadores de movilidad de personas y mercancías más importantes a la red ferroviaria. Entre ellos, se encuentra el Puerto de Bermeo, donde se analizará la mejora de la conexión ferroviaria actual.

Alegación 19.4: Proponemos que el Gobierno Vasco, y en la parte que le corresponda a las Diputaciones, tome medidas para fomentar el transporte ferroviario nocturno.

En las cercanías para adaptarse a la demanda de los trabajadores que se dirigen a sus puestos de trabajo, así como los estudiantes.

Trenes de Medias Distancias que se conecten primero las capitales de los territorios históricos de la Comunidad Autónomas y segundo con las capitales y núcleos principales de las provincias limítrofes.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

El PMSE incluye parcialmente la propuesta en la actuación F10.P3 (Trabajos relativos a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías transferidos a la CAPV). En relación al referido servicio ferroviario de Cercanías transferido recientemente, el Gobierno Vasco, en colaboración con RENFE, estudiará e implantará paulatinamente las mejoras oportunas que se observen en función de la posible demanda y su viabilidad técnica, social y económica.

Alegación 19.5: Proponemos que el tramo de la red de ancho ibérico ferroviario que conecta con la Comunidad Foral de Navarra se aproveche la mayor proporción posible de los tendidos ferroviarios y líneas existentes.

Mejora y modernización: Trazado, plataforma de vía, electrificación, señalización, seguridad ferroviaria, logística y explotación.

Apertura de estaciones y apeaderos, con o sin servicio actual, incluyendo posibles nuevas estaciones.

Mejorar en dicho trazado un transporte de Trenes de Media Distancias, así como de Cercanías.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

La gestión de la infraestructura de la Red Ferroviaria de Interés General, donde se incluye el tramo referido, y la explotación de los servicios ferroviarios interautonómicos son competencia estatal, por lo que deberá ser la Administración General del Estado la que lleve a cabo las actuaciones oportunas en el ámbito referido.

No obstante, el PMSE incluye parcialmente la propuesta en la actuación F10.P3 (Trabajos relativos a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de

cercanías transferidos a la CAPV) en lo referido a los servicios prestados en el eje ferroviario Miranda de Ebro – Vitoria-Gasteiz – Altsasu, con respeto al marco competencial existente.

Alegación 19.6: Proponemos que se adapten los tendidos ferroviarios a doble vía electrificada para alcanzar una mayor velocidad de los trenes en el tramo de la red de ancho métrico que enlaza Bilbao con Santander, y pasa por Sodupe, Carranza hasta la muga con Santander.

Respuesta: No se acepta.

La gestión de la infraestructura de la Red Ferroviaria de Interés General, donde se incluye el tramo referido, es competencia estatal, por lo que deberá ser la Administración General del Estado la que lleve a cabo las actuaciones oportunas en el ámbito referido.

Alegación 19.7: Proponemos apostar por la modernización de dicha línea, de ahí que el Gobierno Vasco impulse reuniones con las Comunidades de la Cornisa Cantábrica para alcanzar dicho fin y así en un futuro poder viajar, transportar mercancías y prestar servicios a los habitantes del norte peninsular.

Respuesta: No se acepta.

La gestión de la infraestructura de la Red Ferroviaria de Interés General, donde se incluye el tramo referido, es competencia estatal, por lo que deberá ser la Administración General del Estado la que lleve a cabo las actuaciones oportunas en el ámbito referido.

B.1. PLAN DE ACTUACIÓN: TRANSPORTE PÚBLICO POR CARRETERA.

Pág.: 80 LÍNEAS DE ACTUACIÓN: DOTACIÓN/MEJORA DE LOS SERVICIOS. METAS RELACIONADAS Y DESCRIPCIÓN.

Alegación 19.8: que las redes ferroviarias deberán ser predominantes en los ejes principales para la movilidad, por ello se precisa el desarrollo de buses-lanzadera, buses y taxis a la demanda, red ciclista y peatonal en aquellos lugares donde no llega el tren. De esta forma se fomenta el uso de dicho transporte.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

El PMSE recoge la propuesta, entre otras, en las actuaciones TPC3.P1 (Estudiar la conexión de los aeropuertos y las nuevas estaciones de la Y Vasca mediante TP), TPC3.P2 (Estudiar la conexión de los municipios de cada Área Funcional con las respectivas cabeceras mediante TP), TPC3.P3 (Estudiar la conexión de las cabeceras de las Áreas Funcionales con los Centros Singulares de cada una de ellas, y estos con las capitales de los TTHH mediante TPC), F1.P1 (Estudiar la conexión de los centros singulares y áreas industriales a la red ferroviaria, tanto de mercancías como de viajeros) o F1.P2 (Integración de la red de alta velocidad con la red existente de ferrocarril, a través de nodos intermodales).

B.2. PLAN DE ACTUACIÓN. FERROCARRIL. Pág.: 101

LÍNEAS DE ACTUACIÓN: DOTACIÓN/MEJORA DE LOS SERVICIOS.

PROPUESTA 3 (F1P3). Elaboración y desarrollo de Planes de Accesibilidad en las estaciones de trenes de competencia autonómica.

Alegación 19.9: Rediseñar en las futuras nuevas Estaciones de ferrocarril con un mayor número de rampas, escaleras, ascensores, barandillas y señaléticas para personas de movilidad reducida. Un entorno más seguro y más adecuado para la accesibilidad.

Específicamente, y como ejemplo, estos mismos criterios proponemos sean contemplados en: Estación intercambiador de trenes de Sarratu (Basauri); Apeadero provisional de Lapatza (Basauri); Estación de Bidebieta; Estación de Abaroa (Barrio de San Miguel, Basauri) y en las Estaciones del metro.

Respuesta: *Se acepta.*

La alegación se considera recogida en el PMSE.

El PMSE contempla la propuesta en las actuaciones F1.P3 (Elaboración y desarrollo de Planes de Accesibilidad en las estaciones de ferrocarril y en los trenes de competencia autonómica) respecto a las estaciones de competencia autonómica, y F10.P3 (Trabajos relativos a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías transferidos a la CAPV) respecto a las estaciones de competencia estatal donde se presten servicios de Cercanías.

B.3. Pág.: 104

LÍNEAS DE ACTUACIÓN: DOTACIÓN/MEJORA DE LOS SERVICIOS.

PROPUESTA 6 (F1F6). Supresión de los pasos a nivel de barreras.

Alegación 19.10: Eliminar de todos los pasos a nivel de barreras en el municipio de Basauri, teniendo en cuenta el Estudio de Reordenación ferroviaria de Urbi/Ariz.

Respuesta: *Se acepta parcialmente.*

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

El PMSE contempla parcialmente la propuesta en las actuación F1.P6 (Supresión de pasos a nivel). En ese sentido, la actuación se llevará a cabo de acuerdo al Plan de Supresión de Pasos a Nivel de ETS.

Alegación 19.11: Supresión de las Barreras del tren de línea de Basurto (Bilbao) a Ariz (Basauri) de mercancías por su paso por Basauri por ser muy peligrosa. (Kareaga Behekoa o Baskonia).

Respuesta: *Se acepta parcialmente.*

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

El PMSE contempla parcialmente la propuesta en la actuación F1.P6 (Supresión de pasos a nivel). En ese sentido, la actuación se llevará a cabo de acuerdo al Plan de Supresión de Pasos a Nivel de ETS.

Alegación 19.12: Supresión de los tres pasos a nivel de Barreras existentes en la línea ferroviaria de ETS, que son las correspondientes en Ariz (dos pasos) y Urbi.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

El PMSE contempla parcialmente la propuesta en la actuación F1.P6 (Supresión de pasos a nivel). En ese sentido, la actuación se llevará a cabo de acuerdo al Plan de Supresión de Pasos a Nivel de ETS.

B.4. Pág.: 105

LÍNEAS DE ACTUACIÓN: DOTACIÓN/MEJORA DE LOS SERVICIOS.

PROPUESTA 7 (F1F7). Ampliación de las líneas de tranvía de Bilbao y Vitoria-Gasteiz.

Alegación 19.13: Sobre la propuesta de ampliación, proponemos prolongar el tranvía desde Etxebarri hasta la Estación de Sarratu (Basauri).

Respuesta: No se acepta.

El PMSE se limita a describir los proyectos de ampliación de las líneas de tranvía de Bilbao y Vitoria-Gasteiz de forma genérica, sin definir los detalles constructivos de la misma. Por lo tanto, en lo que refiere a las especificaciones técnicas de la actuación referida, procede remitirse al proyecto constructivo de tranviarización Bolueta-Kukullaga.

B.5. Pág.: 106

LÍNEAS DE ACTUACIÓN: DOTACIÓN/MEJORA DE LOS SERVICIOS.

PROPUESTA 8 (F1F8). Ampliación de las líneas 4 y 5 de Metro de Bilbao.

Alegación 19.14: en este plan no se contempla la unión desde Usansolo a la red ferroviaria de ETS, que proponemos sea incluida.

Respuesta: Se acepta.

El PMSE se limita a describir el proyecto de la Línea 5 del Metro de Bilbao de forma genérica, sin definir los detalles constructivos de la misma. No obstante, se modifica la descripción haciendo referencia a la obra del tramo comprendido entre la estación del Hospital de Galdakao y la conexión con la línea Bilbao-Donostia/San Sebastián, a su paso por el término municipal de Bedia, cuyo proyecto constructivo se encuentra actualmente en redacción.

Alegación 19.15: Dotación de una estación en el centro del núcleo urbano de Usansolo.

Respuesta: *No se acepta.*

El PMSE se limita a describir el proyecto de la Línea 5 del Metro de Bilbao de forma genérica, sin definir los detalles constructivos de la misma. Por lo tanto, en lo que refiere a las especificaciones técnicas de la actuación, procede remitirse al “Proyecto constructivo de la Línea 5 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao. Tramo Galdakao-Hospital”, aprobado por esta Administración de acuerdo a la normativa vigente y con arreglo a las disposiciones establecidas sobre participación pública (Resoluciones de 25 de octubre de 2022 y de 10 de enero de 2025, de la Directora de Infraestructuras del Transporte).

Alegación 19.16: Incluir urinarios/aseos en la Estación de Sarratu, al tener carácter comarcal. Salvo error por nuestra parte, en lo publicado hasta el momento no se contempla.

Respuesta: *No se acepta.*

El PMSE se limita a describir el proyecto de la Línea 5 del Metro de Bilbao de forma genérica, sin definir los detalles constructivos de la misma. Por lo tanto, en lo que refiere a las especificaciones técnicas de la actuación, procede remitirse al “Proyecto constructivo de la Línea 5. Tramo Sarratu-Aperribai”, aprobado por esta Administración de acuerdo a la normativa vigente y con arreglo a las disposiciones establecidas sobre participación pública (Resolución de 11 de abril de 2022 de la Directora de Infraestructuras del Transporte).

B.6. Pág.: 109

LÍNEAS DE ACTUACIÓN: DOTACIÓN/MEJORA DE LOS SERVICIOS.

PROPUESTA 10 (F1F10). Creación de variantes ferroviarias.

Alegación 19.17: Construcción de una nueva estación en Altzola: en las páginas 109 y 264 del PMSE-2_Plan-accion_Proyecto, no se indica la construcción de la estación de Altzola-Elgoibar, tal y como consta en la memoria de ETS de 2013, en la página 18. Y tal y como consta también en el BOPV N.º 101 del lunes 30 de mayo de 2011, y en el BOPV N.º 161 del lunes 20 de agosto de 2012. Es decir: mantengan el servicio de transporte público por ferrocarril en el barrio de Altzola, desplazando la estación actual a la ubicación indicada en el proyecto de la Ingeniería Dair: Estudio Informativo Variante de Altzola (<https://www.dair.es/es/proyecto/variante-ferroviaria-de-altzola/>).

Respuesta: *No se acepta.*

El PMSE se limita a describir el proyecto de la variante de Altzola de forma genérica, sin definir los detalles constructivos de la misma. Por lo tanto, en lo que refiere a las especificaciones técnicas de la actuación, procede remitirse al “Proyecto Constructivo de la Variante de Altzola”, aprobado por esta Administración de acuerdo a la

normativa vigente y con arreglo a las disposiciones establecidas sobre participación pública (Resolución de 15 de diciembre de 2022 de la Directora de Infraestructuras del Transporte).

B.7. Pág.: 112

LÍNEAS DE ACTUACIÓN: DOTACIÓN/MEJORA DE LOS SERVICIOS.

PROPUESTA 12 (F1F12). Realización de obras de mejora sobre la vía.

Alegación 19.18: Que se revisen y ejecuten las propuestas del “Estudio de reordenación e integración de las infraestructuras ferroviarias en Basauri” (Fulcrum, julio 2022).

Traslado del Terminal de Mercancías de Ariz a la ribera del río Nervión y añadiendo una Plan de Regeneración de la ribera.

Desvío de la línea ferroviaria mercantil de Basurto a Ariz para conectarla con la nueva Terminal de Mercancías anteriormente mencionada.

Respuesta: No se acepta

Los proyectos de mejoras sobre la vía recogidos en la actuación F1.P12 del PMSE son de carácter enunciativo y se han seleccionado, además de por su relevancia, por encontrarse en una fase avanzada de redacción del proyecto constructivo o en fase de ejecución de obras. La no inclusión en dicha relación no supone descartar la ejecución de otros proyectos de infraestructura ferroviarias cuya viabilidad técnica, social y económica se muestre favorable.

B.8. Pág.: 128

LÍNEAS DE ACTUACIÓN: LEGISLACIÓN/COMPETENCIAS.

PROPUESTA 2 (F10P2). Actualización del Plan territorial sectorial de la Red Ferroviaria en la CAPV.

Alegación 19.19: En el párrafo “Habida cuenta del tiempo... .. una actualización del referido PTS con el fin de adecuarlo a las necesidades y determinaciones actuales”. proponemos añadir al final “...y futuras”.

Respuesta: Se acepta.

Se modifica la descripción de la actuación F10.P2 en los términos propuestos.

B.14. Págs.: 162 Y 164

LÍNEA DE ACTUACIÓN. DOTACIÓN/MEJORA DE INFRAESTRUCTURA.

PROPUESTA 1 (A1P1). Implementación de las actualizaciones propuestas en el Plan Director del Aeropuerto de Bilbao.

PROPUESTA 3 (A1P3). Creación de una conexión ferroviaria al aeropuerto de Bilbao-Loiu.

Pág.: 172, LÍNEA DE ACTUACIÓN. ORDENACIÓN Y GESTIÓN DEL SECTOR.
PROPUESTA 1

Alegación 19.20: Dotar de una conexión ferroviaria al aeropuerto.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

El PMSE incluye la propuesta en la actuación A1.P3 (Creación de una conexión ferroviaria al aeropuerto de Bilbao-Loiu).

B.15. PLAN DE ACTUACIÓN. PUERTOS.

Págs.: 178

LÍNEAS DE ACTUACIÓN. DOTACIÓN/MEJORAS DE INFRAESTRUCTURAS.

PROPUESTA 3 (P1P3). Mejora de la conexión ferroportuaria con los puertos de Pasaia y Bilbao.

Alegación 19.21: siendo preferible la opción de no generar una nueva infraestructura en los términos en que está planteada la Variante Sur Ferroviaria, en caso de llevarse a cabo proponemos se ejecute en una única fase desde el Túnel de Serantes hasta Arrigorriaga.

Respuesta: No se acepta.

El PMSE se limita a describir el proyecto de la Variante Sur Ferroviaria de forma genérica, sin definir los detalles constructivos de la misma. Por lo tanto, en lo que refiere a las especificaciones técnicas de la actuación, procede remitirse al Proyecto constructivo correspondiente. En cualquier caso, la gestión de la infraestructura de la Red Ferroviaria de Interés General, donde se incluye la Variante referida, es competencia estatal, por lo que deberá ser la Administración General del Estado la que lleve a cabo las actuaciones oportunas en el ámbito referido.

Alegación 20: Plan de acción - Tráfico aéreo

Pese a la defensa por parte de Aena y del Gobierno de España de su rol esencial en la conectividad territorial y el desarrollo económico, la estimulación constante del transporte aéreo y del turismo de masas es causa directa del agravamiento de los numerosos problemas que a día de hoy sufren numerosos territorios: ruido, contaminación atmosférica, turistificación (con sus múltiples impactos asociados), destrucción de espacios protegidos, etc. Todo ello, sumado a una crisis climática que nos obliga a reducir el uso de los medios de transporte más emisores, como el avión, y a transitar hacia modelos de movilidad y turismo con menor impacto social, energético, ambiental y económico.

Alegación 20.1. Proponemos que este Plan se posicione en contra de las ampliaciones de aeropuertos debido al impacto negativo que supone y ante la existencia de

alternativas de transporte mucho más eficientes en los aspectos social, energético, ambiental y económico.

Respuesta: No se acepta.

La planificación de las infraestructuras aeroportuarias viene establecida por los correspondientes Planes Directores, los cuales permiten garantizar un desarrollo coherente para el aeropuerto, con perspectivas a medio y largo plazo, asegurando que pueda satisfacer la demanda futura con los mínimos impactos negativos sobre el entorno.

Por lo tanto, los desarrollos a acometer en este tipo de infraestructuras deberán ser analizados y acordados durante la elaboración o actualización de los Planes Directores referidos.

Alegación 21: Plan de acción - Hidrógeno

Págs.: 247, PROPUESTA 1 (C5.P1) Realización de labores de I+D+I para el uso de fuentes de energías alternativas en el transporte: hidrógeno, baterías...

Consideramos que el hidrógeno no es una fuente de energía adecuada para el transporte. Hasta la fecha no hay evidencias por lo que proponemos se tenga en cuenta una vez esté demostrado que es un combustible alternativo.

Alegación 21.1. Proponemos no tenerlo en cuenta en este plan hasta que se demuestre su viabilidad

Respuesta: No se acepta.

La actuación C5.P1 referida, incluida en la Estrategia Vasca de Movilidad Eléctrica, va dirigida a la realización de labores de I+D+I para dotar de alternativas sostenibles a los combustibles convencionales utilizados en el sector del transporte. Actualmente existen diversos campos de actuación en este ámbito (baterías eléctricas, pilas de hidrógeno, integración de motores eléctricos en el vehículo, eficiencia y rapidez de los puntos de recarga...) y no procede descartar ninguno de ellos de antemano sin disponer de estudios e investigaciones contrastadas al respecto.

Alegación 22: Plan de acción - Otros asuntos no mencionados

El plan no dice nada sobre los informes sobre movilidad que se publican sobre la movilidad desde el gobierno vasco. Actualmente estos informes de movilidad se publican cada 4 años. Consideramos que se deberían de realizar todos los años para poder hacer un mejor seguimiento de la evolución en materia de movilidad.

Alegación 22.1: Que se publiquen informes de movilidad anualmente

Respuesta: Se acepta.

Actualmente el Gobierno Vasco elabora y publica anualmente el informe «Panorámica del Transporte en Euskadi» que incluye un diagnóstico de la situación del transporte en la CAPV.

En la propuesta de infraestructuras de Gipuzkoa no se incluye la conexión de Irun con Errenteria, que es fundamental para el Eurovelo, y tampoco el de la costa entre Donostia y Mutriku. En general no coinciden las propuestas con el PTS de vías ciclistas de Gipuzkoa.

Alegación 22.2: Que se añadan las conexiones Irun Errenteria y Donosti Mutriku

Respuesta: No se acepta.

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos, entre los que se encuentran las infraestructuras para la movilidad ciclista.

El PMSE propone analizar de la conexión de itinerarios para bicicletas actualmente inconexos (B7.P1), pero deberán ser las administraciones competentes las que concreten el detalle de las actuaciones a realizar.

Alegación 23: Plan de acción - Añadir otros indicadores (además de los previstos en la L.M.S.)

Los medios de transporte privado son uno de los principales motivos de la contaminación atmosférica, desprendiendo gases nocivos para la salud y el medio ambiente producto de la combustión de combustibles fósiles. Por ello es importante llegar a conocer el número de vehículos de combustión y eléctricos por habitante.

Por otro lado, entre el personal de las administraciones se realizan numerosos desplazamientos de corta o media distancia que pueden ser cubiertos con bicicletas. Hay un indicador el IEA.2 Vehículos de combustibles alternativos en el parque móvil y creemos necesario conocer también el número de bicicletas normales y eléctricas en el parque móvil.

Alegación 23.1. Proponemos añadir un indicador que analice el número de vehículos de combustión y eléctricos por habitante cuya tendencia debe ser decreciente y un indicador que contabilice el número de bicicletas normales y eléctricas en el parque móvil cuya tendencia debe ser creciente.

Respuesta: No se acepta.

En relación al indicador que analice el número de vehículos de combustión y eléctricos por habitante, se considera que el indicador IEA.2 del PMSE (% de vehículos de combustibles alternativos en el parque móvil) es adecuado y coherente para alcanzar los objetivos del PMSE, sin tener que añadir otro indicador similar como el propuesto.

Por otro lado, respecto al indicador que contabilice el número de bicicletas normales y eléctricas en el parque móvil, actualmente no se dispone de datos oficiales y fiables que contabilicen el número de bicicletas existente, por lo que su incorporación no se considera técnicamente viable.

Alegación 24: Plan de acción - Añadir medidas correctoras

No se contemplan medidas correctoras en el caso del no-cumplimiento de los objetivos marcados.

Alegación 24.1. Proponemos añadir medidas correctoras en el caso de no-cumplimiento de los objetivos, revisión de la medida, contraste con la sociedad civil para modificación de las líneas de actuación, u otras que se consideren

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

El PMSE contempla el seguimiento de la consecución de los objetivos y la correspondiente revisión de sus determinaciones cada cinco años, de acuerdo al artículo 14.7 de la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi.

3.14. EH BILDU ZAMUDIO

Contenido de las alegaciones:

Alegación 1: Plan de acción - Plan de actuación: Ferrocarril

Soterramiento de las vías del tren a su paso por el casco urbano de Zamudio.

Esta medida no solo mejoraría la seguridad y la calidad de vida de nuestros ciudadanos, sino que también contribuiría a la cohesión social y al desarrollo urbano sostenible. A continuación, expongo los motivos que justifican esta alegación:

1. Seguridad y Accesibilidad: El soterramiento de las vías eliminaría el riesgo de accidentes (*último accidente ocurrido el 01/04/2023 – adjuntamos carta remitida de este suceso a ETS*) y facilitaría el acceso a ambos lados del pueblo, permitiendo un tránsito más seguro para peatones y mejoraría la accesibilidad a servicios públicos esenciales.

Se debe tener en cuenta, que cerca de dos tercios de la población del municipio, reside en la zona considerada como casco urbano del municipio que se asienta al sur del trazado actual. El paso a nivel existente, es un punto crítico y de paso obligado para la ciudadanía. Por el deben transitar tanto niños y personas mayores, con el riesgo que ello comporta, ya que la nueva escuela, como el hogar del jubilado se encuentran al norte del trazado del tren. Además, es el paso para acceder a los transportes públicos (estaciones de tren y autobuses públicos, escolares, etc.) así como a otros servicios públicos (ayuntamiento, biblioteca, polideportivo, frontón, campo de fútbol...). El soterramiento permitiría la eliminación de este paso a nivel, evitando riesgos previsibles.

2. Mejora y Cohesión del Entorno Urbano: La eliminación de las barreras físicas que suponen las vías del tren permitiría una mejor integración de los espacios urbanos, fomentando el desarrollo de áreas verdes y espacios públicos que benefician a la comunidad. Además, es una barrera urbanística que hipoteca el desarrollo urbanístico de Zamudio, ya que el casco urbano del municipio está ampliándose hacia el lado opuesto del propio casco urbano actual, mediante el sector Arteaga (*adjuntamos fotos del plan*) y otras UER, que ya están en marcha con varias parcelas construidas y que tiene capacidad para construir más de 500 nuevas viviendas, que unidas a las casi 200 existentes en la actualidad al norte del trazado actual, completarían un núcleo casi equivalente al actual. Es de suponer que la población de esta zona aumentará considerablemente, por lo que el tránsito de las personas que deberá pasar necesariamente por el paso a nivel para acceder a servicios que se concentran en el casco urbano actual como supermercados, bares, bancos, comercios, cultura etxea, consultorio médico etc. hará que, en consecuencia, el riesgo también aumente.
3. Fomento del Transporte Sostenible: Al soterrar las vías, se podría considerar la creación de un corredor de movilidad sostenible que incluya rutas para bicicletas y peatones, promoviendo un estilo de vida más saludable y respetuoso con el medio ambiente. Además, con la creación de este pequeño pulmón verde que cruzaría el casco urbano, aumentaría la cohesión social de ambos lados del casco urbano.

4. Desarrollo Económico: La mejora de la conectividad y la accesibilidad podría atraer inversiones y fomentar el desarrollo económico local, beneficiando a los comercios, hostelería y servicios de nuestro pueblo.

Junto con estas justificaciones, añadimos información relevante y pasos ya dados que refuerzan la necesidad de este proyecto:

1. Moción ayuntamiento de Zamudio: En el pleno celebrado el 18 de noviembre del 2020, se aprobó por mayoría absoluta la moción (*adjuntamos documento*) en la que se instó a ETS y al Gobierno Vasco, de la necesidad de buscar una solución a lo expuesto en esta alegación.
2. Alegaciones al PTP: tanto desde el grupo de EH Bildu como por unanimidad desde el ayuntamiento de Zamudio, se presentaron alegaciones al nuevo Plan Territorial Parcial del área metropolitana de Bilbao, en la que aceptó la alegación (*adjuntamos documento*) que ahora, presentamos en este documento.
3. Petición de diferentes ayudas económicas: desde el grupo municipal EH Bildu, se han solicitado diferentes ayudas y subvenciones durante los últimos años que ayuden a financiar económicamente el proyecto: fondos Next Generation, presupuestos del estado...
4. Planeamiento municipal y proyecto de ETS: En las Normas subsidiarias municipales, de 1987 ya se recogía un nuevo trazado del tren a su paso por el casco urbano y se ratificó en las normas de 2008, donde en el planeamiento de sistemas generales se recoge el nuevo trazado con la reserva de suelo correspondiente. Además, existe un “estudio de la variante de trazado y estación del ferrocarril en Zamudio” realizado por el propio Euskal Trenbide Sarea (ETS), y presentado oficialmente en el ayuntamiento de Zamudio en el año 2008, por la dirección de infraestructura del transporte del departamento de transportes y obras públicas del Gobierno vasco.

Respuesta: *No se acepta.*

El estudio informativo existente contemplaba una modificación del trazado (alargándolo) y recolocar la estación alejándola del centro urbano. Sus teóricas virtudes correspondían a beneficios urbanos, pero en ningún caso a la mejora de la movilidad sostenible que es el objeto del PMSE.

3.15. ESTASERBI (Asociación de Estaciones de Servicio de Bizkaia – Bizkaiako Zerbitzugune Elkarte)

Contenido de las alegaciones:

Consideramos fundamental aplicar con rigor el principio de neutralidad tecnológica en todas las propuestas del PMSE. La promoción predominante o exclusiva de una tecnología específica, en este caso la movilidad eléctrica, limita innecesariamente otras alternativas viables, eficientes y ya disponibles, como los combustibles renovables (HVO100, E85, efuels, hidrógeno verde), que también permiten alcanzar objetivos de descarbonización con eficacia contrastada.

Solicitamos específicamente modificar aquellas propuestas concretas del PMSE que actualmente solo hacen referencia a la movilidad eléctrica, para incluir de manera expresa y equilibrada todas las tecnologías que puedan contribuir eficazmente a la reducción de emisiones y a la sostenibilidad ambiental, asegurando una auténtica neutralidad tecnológica.

Asimismo, proponemos ampliar las campañas de formación, sensibilización y difusión hacia una movilidad sostenible integral, abarcando no únicamente la movilidad eléctrica, sino también todas aquellas energías alternativas con potencial real de descarbonización y emisiones neutras, de acuerdo con los objetivos europeos y nacionales sobre neutralidad tecnológica.

(Incorpora informes sobre el despliegue e instalación de infraestructuras de recarga eléctrica y de hidrógeno y sobre la fiscalidad energética y medioambiental del Bioetanol)

Alegación 1: Plan de Acción – Propuesta C2.P1 Renovación del parque móvil por vehículos más sostenibles

Pensamos que deberían incluirse vehículos de todas las tecnologías, donde el principio de neutralidad tecnológica debería primar en el plan de acción.

Respuesta: *Se acepta.*

El PMSE recoge en las actuaciones C2.P1 (Renovación del parque móvil por vehículos más sostenibles), TPC2.P2 (Impulso de la electrificación o de los sistemas de propulsión de combustibles alternativos del TPC acelerando la renovación de flota) y LM5.P1 (Activación de medidas de promoción y ayuda para la modernización de la flota) la modernización del parque móvil y las flotas mediante vehículos más sostenibles, es decir, propulsados mediante la electricidad u otros combustibles alternativos. No obstante, para mayor claridad, se modifica la descripción de la actuación C2.P1 haciendo referencia a los combustibles alternativos.

Alegación 2: Plan de Acción – Propuesta C2.P2 Creación de infraestructuras de carga eléctrica rápida e inteligente y ampliación de la red de recarga de alta potencia

En este punto adjuntamos informe de CEEES con los costes de instalación de postes de recarga, frente a los recogidos en el PMSE.

Respuesta: *No se acepta.*

El PMSE ha utilizado como fuente pública oficial para estimar los costes de instalación de los postes de recarga la “Guía de Movilidad eléctrica para las Entidades Locales” elaborada por REE, FEMP e IDAE.

Alegación 3: Plan de Acción – Propuesta C2.P4 Creación de car-sharing y similares con flotas eléctricas

Se debiera incluir los combustibles renovables con cero emisiones netas, en base al ya comentado principio de neutralidad tecnológica de manera que se pueda reducir las emisiones con todas las energías alternativas a nuestra disposición. No igualar descarbonización de la movilidad con electrificación. Para el análisis de las emisiones de los vehículos se debiera medir el ciclo completo de los vehículos, de la cuna a la tumba, así como el de las energías que los mueven, teniendo en cuenta las emisiones de la generación de la energía.

No se trata de ninguna ocurrencia, sino que está recogido en el Reglamento (UE) 2023/851, publicado en el DOUE el 25 de abril de 2023. En esta norma de aplicación directa en todos los Estados miembro de la UE, se introduce el artículo 7bis, que dice textualmente lo siguiente:

"Emisiones de CO2 durante el ciclo de vida

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2025, la Comisión publicará un informe que establezca una metodología para la evaluación y la notificación coherente de datos sobre las emisiones de CO2 durante la totalidad del ciclo de vida de los turismos y los vehículos comerciales ligeros comercializados en la Unión. La Comisión presentará dicho informe al Parlamento Europeo y al Consejo."

Respuesta: No se acepta.

Esta actuación se enmarca en la Estrategia Vasca de Movilidad Eléctrica, la cual incorpora una línea de actuación destinada a apoyar los proyectos de compartición (sharing) de vehículos eléctricos (Eje estratégico nº1: Electrificación de la movilidad).

Por otro lado, en relación a la evaluación de las emisiones de CO2 durante la totalidad del ciclo de vida de los turismos y los vehículos comerciales ligeros comercializados en la UE definida en el artículo 7bis del Reglamento (UE) 2019/631 (modificado por el Reglamento (UE) 2023/851), cabe señalar que la Comisión no ha establecido a fecha de hoy ninguna metodología al respecto y que la notificación de los datos obtenidos en base a la referida metodología corresponde a los fabricantes, los cuales podrán presentarlos voluntariamente a la Comisión.

Alegación 4: Plan de Acción – Propuesta C9.P1 Realización de campañas de formación y difusión de las ventajas de movilidad eléctrica

Neutralidad tecnológica. Debieran ser neutrales hacia las energías que disminuyan las emisiones, no únicamente movilidad eléctrica.

La neutralidad tecnológica es un principio rector de la Unión Europea y debiera ser uno de los ejes sobre los que descansa cualquier tipo de norma nacional o autonómica de los Estados miembro de la Unión. La realización de campañas de formación y difusión de

una única tecnología supone la quiebra flagrante de ese principio de neutralidad tecnológica.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

El PMSE incluye esta propuesta en la descripción de la actuación C9.P1, haciendo referencia a que “es de aplicación para aquellos otros vehículos de combustibles alternativos”.

Alegación 5: Plan de Acción – Propuesta C10.P2 Impulso de las modificaciones normativas/ legislativas para el desarrollo de la movilidad eléctrica

Neutralidad tecnológica. Debieran ser neutrales hacia las energías que disminuyan las emisiones, no únicamente movilidad eléctrica.

La neutralidad tecnológica es un principio rector de la Unión Europea y debiera ser uno de los ejes sobre los que descansa cualquier tipo de norma nacional o autonómica de los Estados miembro de la Unión. La realización de campañas de formación y difusión de una única tecnología supone la quiebra flagrante de ese principio de neutralidad tecnológica.

Respuesta: No se acepta.

Esta actuación se enmarca en la Estrategia Vasca de Movilidad Eléctrica, la cual incorpora una serie de líneas de actuación destinadas a la coordinación de políticas y marco regulatorio (Eje estratégico nº4), entre las que se encuentran desarrollar y homogeneizar, de forma coordinada, las políticas públicas de apoyo a la movilidad eléctrica; promover incentivos y medidas fiscales que favorezcan la adquisición y uso de vehículos eléctricos; identificar barreras regulatorias que dificultan el desarrollo de la movilidad eléctrica y proponer cambios a los organismos competentes; o proponer medidas que logren la simplificación de los procedimientos administrativos.

Alegación 6: Plan de Acción – Propuesta TPC2.P2 Impulso de la electrificación o de los sistemas de propulsión de combustibles alternativos del TPC acelerando la renovación de flota

La utilización de combustibles renovables, como el HVO que ya se vende en las estaciones de servicio reducen las emisiones con la misma flota de autobuses sin necesidad de realizar ninguna inversión y sin tener un coste de mantenimiento adicional al actual.

Dado que en 2025 los combustibles renovables cero emisiones netas, como el HVO, están ya a la venta en EESS del territorio se deben tener en cuenta como un combustible alternativo que reduce las emisiones sin tener que realizar inversión en nuevos vehículos ni en infraestructura de recarga.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

El PMSE incluye esta propuesta en la actuación TPC2.P2 haciendo referencia a los sistemas de propulsión de combustibles alternativos.

En ese sentido, el artículo 2 del Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, incluye entre los combustibles alternativos a los combustibles de biomasa, incluido el biogás, y biocarburantes, tal como se definen en el artículo 2, puntos 27, 28 y 33, respectivamente, de la Directiva (UE) 2018/2001.

Alegación 7: Plan de Acción – Propuesta TPC2.P3 Impulso de la electrificación de líneas de autobuses urbanas de alta densidad

Neutralidad tecnológica. Debieran ser neutrales hacia las energías que disminuyan las emisiones, no únicamente movilidad eléctrica.

La neutralidad tecnológica es un principio rector de la Unión Europea y debiera ser uno de los ejes sobre los que descansa cualquier tipo de norma nacional o autonómica de los Estados miembro de la Unión. La realización de campañas de formación y difusión de una única tecnología supone la quiebra flagrante de ese principio de neutralidad tecnológica.

La utilización de combustibles renovables, como el HVO que ya se vende en las estaciones de servicio reducen las emisiones con la misma flota de autobuses sin necesidad de realizar ninguna inversión y sin tener un coste de mantenimiento adicional al actual.

Dado que en 2025 los combustibles renovables cero emisiones netas, como el HVO, están ya a la venta en EESS del territorio se deben tener en cuenta como un combustible alternativo que reduce las emisiones sin tener que realizar inversión en nuevos vehículos ni en infraestructura de recarga.

Respuesta: No se acepta.

La actuación TPC2.P3 del PMSE hace referencia a una tipología concreta de sistema de transporte público que consiste en autobuses eléctricos de alta capacidad con carriles exclusivos y preferencia semafórica.

Por otro lado, el PMSE ya contempla varias actuaciones destinadas a sistemas de propulsión de todos los combustibles alternativos, entre otras, C2.P1 (Renovación del parque móvil por vehículos más sostenibles), TPC2.P2 (Impulso de la electrificación o de los sistemas de propulsión de combustibles alternativos del TPC acelerando la renovación de flota) o LM5.P1 (Activación de medidas de promoción y ayuda para la modernización de la flota), garantizando así la neutralidad tecnológica en la movilidad.

Alegación 8: Plan de Acción – Propuesta G5.P2 Consideración de la movilidad eléctrica como estrategia fundamental en los PMUS y Planes de Movilidad de Centros de Trabajo

Neutralidad tecnológica. Debieran ser neutrales hacia las energías que disminuyan las emisiones, no únicamente movilidad eléctrica.

La neutralidad tecnológica es un principio rector de la Unión Europea y debiera ser uno de los ejes sobre los que descansa cualquier tipo de norma nacional o autonómica de los Estados miembro de la Unión. La realización de campañas de formación y difusión de una única tecnología supone la quiebra flagrante de ese principio de neutralidad tecnológica.

La utilización de combustibles renovables, como el HVO que ya se vende en las estaciones de servicio reducen las emisiones con la misma flota de autobuses sin necesidad de realizar ninguna inversión y sin tener un coste de mantenimiento adicional al actual.

Dado que en 2025 los combustibles renovables cero emisiones netas, como el HVO, están ya a la venta en EESS del territorio se deben tener en cuenta como un combustible alternativo que reduce las emisiones sin tener que realizar inversión en nuevos vehículos ni en infraestructura de recarga.

Respuesta: No se acepta.

Esta actuación se enmarca en la Estrategia Vasca de Movilidad Eléctrica, la cual incorpora una línea de actuación destinada a fomentar la realización de planes de movilidad eléctrica en empresas (Eje estratégico nº1: Electrificación de la movilidad).

Alegación 9: Plan de Acción – Propuesta G5.P3 Facilitación de la realización de pruebas piloto relacionadas con la movilidad eléctrica

Neutralidad tecnológica. Debieran ser neutrales hacia las energías que disminuyan las emisiones, no únicamente movilidad eléctrica.

La neutralidad tecnológica es un principio rector de la Unión Europea y debiera ser uno de los ejes sobre los que descansa cualquier tipo de norma nacional o autonómica de los Estados miembro de la Unión. La realización de campañas de formación y difusión de una única tecnología supone la quiebra flagrante de ese principio de neutralidad tecnológica.

La utilización de combustibles renovables, como el HVO que ya se vende en las estaciones de servicio reducen las emisiones con la misma flota de autobuses sin necesidad de realizar ninguna inversión y sin tener un coste de mantenimiento adicional al actual.

Dado que en 2025 los combustibles renovables cero emisiones netas, como el HVO, están ya a la venta en EESS del territorio se deben tener en cuenta como un combustible alternativo que reduce las emisiones sin tener que realizar inversión en nuevos vehículos ni en infraestructura de recarga.

Respuesta: No se acepta.

Esta actuación se enmarca en la Estrategia Vasca de Movilidad Eléctrica, la cual incorpora una línea de actuación destinada a impulsar colaboraciones y pruebas piloto en el desarrollo de servicios conexos a la recarga, soluciones de gestión inteligente de recargas y optimización de potencias, y soluciones de comunicaciones vehículo, red eléctrica e infraestructura (Eje estratégico nº3: Desarrollo tecnológico e industrial).

Por otro lado, el PMSE contempla otras actuaciones de investigación e innovación para el conjunto de los combustibles alternativos, tales como la actuación C5.P1 (Realización de labores de I+D+I para el uso de fuentes de energía alternativas en el transporte: hidrógeno, baterías...), garantizando la neutralidad tecnológica en la movilidad.

Alegación 10: Plan de Acción – Propuesta C2.P3 Dotación de puntos de recarga eléctrica en todos los nuevos proyectos de estaciones de repostaje de combustibles convencionales

En la práctica se permite la apertura de ES nuevas sin tener poste de recarga eléctrica.

Hemos observado una importante divergencia entre lo estipulado en el PMSE y la práctica real respecto al cumplimiento de la obligación legal establecida en la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética, que obliga a todas las nuevas estaciones de servicio a disponer de puntos de recarga eléctrica antes de iniciar su actividad. En la práctica, hemos documentado casos específicos en los que la Administración autonómica permite la apertura de nuevas estaciones de servicio sin esta dotación obligatoria.

Por ello, solicitamos expresamente garantizar el cumplimiento riguroso y efectivo de esta normativa, estableciendo mecanismos de control y verificación previa a la autorización administrativa de apertura y puesta en servicio de estas instalaciones.

En la tabla 3.2.3 “estimación de los ingresos”, entendiendo que los usuarios pagan una tarifa por el servicio recibido, se recoge en el punto C2.P3 un ingreso unitario de 0,10€/hora. ¿Se refiere este dato al importe de venta de Kw en los postes de recarga de EESS? La movilidad eléctrica sólo será exitosa si todos y cada uno de los eslabones de la cadena son rentables. Y es evidente que, con ese volumen de ingresos unitarios, la actividad del CPO será deficitaria.

Respuesta: *No se acepta.*

Las autorizaciones de apertura y puesta en servicio de las nuevas estaciones de servicio se tramitan en conformidad a la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, a la Orden TED/1009/2022, de 24 de octubre, por la que se establecen el listado de instalaciones de suministro de combustibles y carburantes obligadas a instalar infraestructuras de recarga eléctrica y las excepciones e imposibilidades técnicas para su cumplimiento, y demás normativa estatal y autonómica de aplicación.

Respecto a la estimación de los ingresos por tarifa, se ha realizado a partir de datos de productos-servicios similares en el momento de la redacción del PMSE, y se deberá actualizar si fuera el caso.

Alegación 11: Plan de Acción - Evaluación del ciclo completo de las emisiones

Es imprescindible que el PMSE integre la evaluación del ciclo de vida completo de los vehículos y las energías que los impulsan, siguiendo la línea del Reglamento (UE) 2023/851, publicado en el DOUE el 25 de abril de 2023. Este reglamento obliga a considerar las emisiones generadas durante todo el ciclo de vida de los vehículos

(fabricación, uso y disposición final) y de las fuentes energéticas que utilizan (desde su generación hasta su consumo final).

La incorporación de esta metodología permitirá decisiones informadas y realistas, considerando el verdadero impacto medioambiental de cada tecnología energética, evitando así enfoques parciales que pueden conducir a decisiones subóptimas o contraproducentes desde el punto de vista climático y medioambiental.

Respuesta: No se acepta.

En relación a la evaluación de las emisiones de CO2 durante la totalidad del ciclo de vida de los turismos y los vehículos comerciales ligeros comercializados en la UE definida en el artículo 7bis del Reglamento (UE) 2019/631 (modificado por el Reglamento (UE) 2023/851), cabe señalar que la Comisión no ha establecido a fecha de hoy ninguna metodología al respecto y que la notificación de los datos obtenidos en base a la referida metodología corresponde a los fabricantes, los cuales podrán presentarlos voluntariamente a la Comisión.

Por otro lado, la metodología aplicada en la elaboración del PMSE se considera adecuada y coherente para alcanzar los objetivos del PMSE.

Alegación 12: Plan de Acción – Propuesta G6.P1 Implantación de medidas fiscales para impulsar la movilidad sostenible (bonificación, tasas,...)

Propuesta de fiscalidad de hidrocarburos en base a sus emisiones, beneficiando los combustibles de bajas emisiones.

Consideramos esencial revisar y adecuar la actual fiscalidad aplicada a combustibles y vehículos para que sirva efectivamente como herramienta incentivadora hacia la descarbonización y la sostenibilidad medioambiental.

La transición energética es una prioridad, en todos los Estados miembro de la UE. Uno de los pilares de dicha transición se basa en la descarbonización de la economía y, por tanto, en el uso de vectores menos contaminantes que los usados actualmente, en concreto, en el sector del transporte de mercancías y pasajeros.

En demasiadas ocasiones se confunden, cual si fueran sinónimos perfectos, descarbonización y electrificación. Es evidente que la electrificación, y más en un país como España, es una fuente potente de descarbonización. Pero no es menos cierto que la electrificación no es la única vía para la descarbonización.

Los combustibles renovables son una alternativa más competitiva y menos contaminante que los de origen fósil y pueden ayudar a cumplir con los objetivos marcados en materia de transición energética en todos los segmentos de movilidad a corto plazo, así como fomentar la seguridad alimentaria y la independencia energética.

Sin embargo, la fiscalidad asociada a los diferentes carburantes no está alineada con la externalidad medioambiental que generan ni incentiva las transformaciones necesarias para el cumplimiento de los objetivos de descarbonización de España ni para el cumplimiento de las exigencias de la Unión Europea.

Además, pueden establecerse otras señales fiscales que inviten al consumo de combustibles renovables:

- Introducir bonificaciones específicas en el Impuesto Especial sobre Hidrocarburos para los combustibles renovables, similar al modelo implementado con éxito en países como Francia (caso del E85), alineándose así con las directrices revisadas de la Directiva Europea sobre Fiscalidad Energética.
- Exenciones específicas en el Impuesto sobre Matriculación (IEDMT) para los vehículos equipados con motores de combustión flexible (Flex Fuel), capaces de operar con combustibles renovables.
- Una bonificación obligatoria, y adicionalmente otra potestativa para las entidades locales, en el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM), dependiendo del grado de impacto ambiental real de cada vehículo.
- Bonificaciones específicas en el Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE) e Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI) para aquellos inmuebles que instalen puntos de suministro de combustibles renovables (HVO100, E85, efuels), incentivando su uso y expansión efectiva en Euskadi.

Respuesta: *Se acepta parcialmente.*

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

El PMSE recoge parcialmente esta propuesta en la actuación G6.P1 (Implantación de medidas fiscales para impulsar la movilidad sostenible (bonificación, tasas...)),

En ese sentido, de acuerdo al artículo 28 de la Ley 11/2023, de movilidad sostenible de Euskadi, deberán ser las administraciones públicas vascas competentes en materia tributaria las que detallen y acuerden las medidas fiscales y financieras a adoptar.

Alegación 13: Plan de Acción – Rentabilidad financiera

En este apartado se considera que la electrificación de las nuevas líneas supone una reducción de los costes de operación respecto al uso convencional de energías fósiles. En este punto queremos poner de manifiesto que no se debería dejar de lado el fuerte importe inversor para llegar a esa reducción de costes de operación. Se debería analizar ambos factores en conjunto.

Respuesta: *No se acepta.*

La metodología aplicada en la elaboración del PMSE se considera adecuada y coherente para alcanzar los objetivos del PMSE.

Alegación 14: Plan de Acción – Fuentes de financiación por modos y ámbito

Dentro de este apartado, en relación a los vehículos, se recoge que con el objetivo de conseguir “un sistema de transportes de emisiones cero” existen determinados grupos de ayudas para la promoción de la conducción de vehículos eléctricos y el uso de combustibles alternativos, como son incentivos para la adquisición y uso de vehículos eléctricos y el impulso de la infraestructura de recarga.

En este apartado debemos recordar de nuevo el principio vertebrador de la neutralidad tecnológica y tener en cuenta que dado que en 2025 los combustibles renovables cero emisiones netas, como el HVO, están ya a la venta en EESS del territorio se deben tener

en cuenta como un combustible alternativo que reduce las emisiones sin tener que realizar inversión en nuevos vehículos ni en infraestructura de recarga

En relación a la mención expresa de la línea de actuación 1.3: Incentivar la adquisición y uso de los vehículos eléctricos debemos de nuevo recordar que no se debe olvidar el principio de neutralidad tecnológica ya comentado anteriormente.

Desde Estaserbi reiteramos que la integración efectiva de estos principios y medidas concretas en el PMSE garantizará una movilidad verdaderamente sostenible, tecnológicamente neutral y fiscalmente equilibrada, alineada con los objetivos europeos de descarbonización y transición energética, y facilitando el cumplimiento efectivo de la legislación vigente.

Finalmente, quisiéramos preguntar:

- 1-. Si la financiación del EVE es adicional al MOVES.
- 2-. En relación al proyecto “Corredores ibéricos de Infraestructura de Recarga Rápida de vehículos eléctricos (CIRVE) se indica que prevé la instalación en España de 25 nuevos puntos piloto de recarga rápida y adaptación de 15 existentes, estando 6 de estos puntos en el entorno de Euskadi ¿Nos podrían enviar por favor información adicional sobre los postes de recarga nuevos contemplados y la adaptación de los existentes? ¿Podrían por favor indicarnos la ubicación prevista de los mismos?

Respuesta: Alegación expositiva.

El capítulo referido de “Fuentes de financiación por modos y ámbito” del PMSE se limita a relacionar los mecanismos de financiación existentes, entre los que se encuentran los programas de ayudas vigentes en el momento de la redacción del PMSE.

Respecto a los programas de modernización de vehículos vinculados a las actuaciones del PMSE (C2.P1, TPC2.P2 o LM5.P1), cabe señalar que van destinados a la renovación del parque móvil y las flotas mediante vehículos más sostenibles, es decir, propulsados mediante la electricidad u otros combustibles alternativos, garantizando así la neutralidad tecnológica en la movilidad.

Por último, en relación a la financiación del EVE y al proyecto CIRVE, habrá que remitirse a los correspondientes programas de ayudas vigentes o futuros que se convoquen por parte del EVE en el marco de la Estrategia Vasca de Movilidad Eléctrica, así como al propio proyecto CIRVE coordinado por IBIL.

3.16. AYUNTAMIENTO DE DONOSTIA / SAN SEBASTIÁN

Contenido de las alegaciones:

En primer lugar, reconocemos y valoramos el esfuerzo de la Administración por desarrollar un marco estratégico para la movilidad sostenible en Euskadi. La planificación de un sistema de transporte eficiente, accesible y respetuoso con el medioambiente es un pilar fundamental para el desarrollo social y económico del territorio.

No obstante, tras un análisis detallado del documento sometido a consulta, consideramos necesario realizar una serie de observaciones y propuestas de mejora que contribuirán a la optimización del plan, garantizando una mayor eficacia en la consecución de sus objetivos.

Alegación 1: Diagnóstico - PMUS de Donostia-San Sebastián

Cabe señalar que no se ha tenido en cuenta de manera adecuada el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) vigente de Donostia-San Sebastián.

El PMUS 2024-2029 de Donostia establece estrategias y objetivos clave en materia de movilidad sostenible, incluyendo cinco líneas de acción:

- Priorizar los modos activos sobre los motorizados (privados): fomento de la movilidad activa (peatonal y ciclista) con medidas concretas para la ampliación y mejora de infraestructuras peatonales y ciclistas.
- Repensar e incentivar el transporte público: impulso del transporte público, priorizando su uso frente al vehículo privado y optimizando su intermodalidad con otros medios de transporte.
- Nuevos entornos urbanos: reducción del uso del vehículo privado mediante estrategias de restricción de tráfico en determinadas zonas y la promoción de alternativas sostenibles.
- Gestionar la demanda de tráfico para transformar la movilidad.
- Optimizar el espacio dedicado al aparcamiento: gestionar la política de estacionamiento y su demanda, regulando el aparcamiento y estableciendo medidas de disuasión para reducir la congestión.

Teniendo en cuenta su relevancia en la planificación y desarrollo de políticas de movilidad en la ciudad, y dado que el PMUS es un documento aprobado y en vigor, consideramos que su no inclusión o falta de referencia en los análisis y propuestas supone una omisión significativa que puede afectar a la coherencia de las políticas de movilidad en Donostia.

Respuesta: *Se acepta.*

Se actualiza el PMSE haciendo referencia al PMUS de Donostia-San Sebastián 2024-2029.

Alegación 2: Diagnóstico - Datos sobre la movilidad de Donostia

En el apartado correspondiente al área funcional, se presentan datos sobre la movilidad de Donostia que no se corresponden con los datos oficiales:

El sistema de bicicletas Dbizi dispone en la actualidad 69 estaciones, 634 bicicletas, de las cuales 317 son eléctricas, la tarifa ha sufrido una ligera subida (39/89), y se puede acceder con bicicleta en 22 líneas de autobuses urbanos. Estos datos reflejan la continua mejora que se está haciendo en el servicio de la bicicleta y que se pretende continuar haciendo de conformidad con el nuevo PMUS.

En cuanto a los aparcamientos, en la actualidad Donostia cuenta con cinco aparcamientos P+R según se recoge en el PMUS 2024-2029: Igara, Zuatzu, Miramon, Illunbe y Garbera. Éstos están conectados con el centro mediante servicios de Dbus y no las estaciones de Euskotren de Lugaritz, Añorga, Anoeta y Loiola. Cabe señalar que existen otros emplazamientos en fase de estudio para su consideración de aparcamiento disuasorio (Loiola, Martutene, Irun-Ficoba, Usurbil-Aritzeta y DV).

En cuanto a los centros atractores de la ciudad y su conexión con el transporte público, se menciona que el Parque Científico y Tecnológico está conectado gracias a la estación de Añorga de la E1 de Euskotren. Señalar que el centro tecnológico se encuentra en Miramon, el cual está a una distancia considerable a la estación mencionada, estando conectado gracias al servicio de Dbus así como algún otro servicio interurbano.

En este sentido cabe recalcar que desde la Dirección de Movilidad de Donostia se entiende que la complementariedad entre el servicio de autobuses urbano de la capital, que apenas se menciona, con el interurbano es clave para mejorar la movilidad entre la capital, principal generador y atractor de los desplazamientos en Gipuzkoa, y los centros singulares, y poder dar así un servicio de calidad, aspecto que se recogerá en el siguiente apartado como propuesta de acción a valorar.

Referente a los centros singulares existentes en el área funcional de Donostialdea, se propone incorporar el polígono de Eskuzaitzeta, situado al sureste de la ciudad, próximo al municipio de Lasarte-Oria, el cual cuenta con una extensión bruta de cerca de un millón de metros cuadrados, y supone la urbanización y obra civil más importante ejecutada en el territorio de Gipuzkoa en los últimos años, cuyo objetivo será la atracción de iniciativas empresariales y tracción de la economía en Gipuzkoa. Cuenta con una excelente localización estratégica y está conectado con la A-1 y la AP-68, y muy próximo a la AP-8, no obstante, carece de servicio de transporte público. Además, próximamente se prevé la apertura de la cárcel provincial, el cual generará desplazamientos.

Referente a la logística, y más concretamente a la DUM, cabe destacar la propuesta del nuevo PMUS 2024-2029 basado en la digitalización de las reservas de carga y descarga, así como la continuidad de la colaboración de los agentes implicados a través del Foro DUM y con la AECOC.

Respuesta: Se acepta.

Se actualiza la información del PMSE relativa al servicio de bicicleta Dbizi, los aparcamientos P+R, los centros singulares y la propuesta de DUM del nuevo PMUS.

Alegación 3: Plan de Acción - Valoración general

Se observa la necesidad de seguir incidiendo en la intermodalidad, el transporte público y la coordinación entre los diferentes agentes involucrados.

En este sentido, la estación ferroviaria de Atotxa es un punto clave ya que junto a la estación de autobuses de Donostia-San Sebastián conectará la red de alta velocidad con redes urbanas e interurbanas convirtiéndose en el nodo intermodal más importante de la ciudad. Por otro lado, la conversión del servicio ferroviario de Euskotren en un "Metro comarcal" mejorará la conectividad entre los municipios del norte del territorio y los del suroeste mediante el Intercambiador de Riberas de Loiola. En resumen, el transporte público es clave en la movilidad de Gipuzkoa, con una importante presencia de autobuses, trenes y sistemas de bicicleta pública, con un fuerte enfoque en la mejora de la conectividad, la cohesión y la sostenibilidad.

No obstante, se solicita la incorporación de medidas más ambiciosas para fomentar la movilidad activa, mejorar el transporte público y reducir el impacto del tráfico motorizado, especialmente en las áreas urbanas de la capital.

Respuesta: Alegación expositiva.

Las actuaciones del PMSE, fundamentadas en el respeto al marco competencial existente, se consideran adecuadas y coherentes para alcanzar los objetivos del PMSE.

Alegación 4: Plan de Acción - Mejora de la integración del transporte público urbano e interurbano

El PMUS de San Sebastián prevé la reordenación de la red de transporte público urbano (Dbus) y su integración con la red interurbana (Lurraldebus), además de mejoras en la intermodalidad. Sin embargo, el PMSE-2 no detalla medidas específicas para mejorar la coordinación entre diferentes sistemas de transporte urbano e interurbano. Desde la Dirección de Movilidad de Donostia se propone:

- La optimización de la red de autobuses interurbanos en el área urbana para evitar tráficos coincidentes y mejorar el servicio en otras áreas (frecuencias, cobertura, etc.)
- Fomentar los trasbordos trabajando en la planificación de horarios para evitar tiempos de espera excesivos, así como la creación de aparcamientos disuasorios estratégicos.
- Promover la integración de todos los servicios.

La integración entre servicios interurbanos y servicios urbanos de autobús no solo beneficia a los pasajeros, sino que también tiene un impacto positivo en la ciudad y en el medio ambiente.

Mediante un sistema eficiente se evita la necesidad de múltiples trasbordos y si los horarios están coordinados, los tiempos de espera se reducen y en general el tiempo de viaje, lo cual se traduce en una mayor demanda del transporte público. Se trata de crear puntos de transbordo eficientes y cómodos para los usuarios.

Asimismo, una red de transporte público bien organizada puede reducir el uso del coche particular, y menos vehículos en la carretera significan menos congestión y menos emisiones de CO₂. En lo que a lo económico se refiere, un transporte público integrado

permite optimizar recursos y evitar redundancias en las rutas, lo cual puede generar un aumento en la demanda del servicio, lo que lo hace más rentable. Cabe mencionar que la digitalización y la creación de sistemas de pago unificado también contribuyen a una mejor experiencia.

Se propone fomentar la integración de los servicios de Transporte Público Colectivo (TPC) urbanos e interurbanos desde una perspectiva integral, especialmente en las capitales las cuales tienen mayor volumen de desplazamientos.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

La gestión de los servicios regulares de transporte público por carretera (líneas regulares de autobús) corresponde a las Diputaciones Forales en el ámbito interurbano y a los Ayuntamientos en el urbano. Por lo tanto, deberán ser las administraciones competentes las que concreten el detalle de las actuaciones a realizar.

En ese sentido, el PMSE incluye esta propuesta en el Plan de actuación del Transporte Público por Carretera, proponiendo en las actuaciones TPC3.P2 y TPC3.P3 la elaboración de sendos estudios que permitan optimizar y mejorar las conexiones de los municipios de cada Área Funcional con las respectivas cabeceras, así como las conexiones de estas últimas con los Centros Singulares y capitales de los Territorios Históricos; en todo caso, con respeto al marco competencial existente.

Alegación 5: Plan de Acción - Creación de aparcamientos disuasorios estratégicos

Los aparcamientos disuasorios (también conocidos como park & ride o P+R) son una solución clave para reducir la congestión del tráfico en los centros urbanos, fomentar el uso del transporte público y mejorar la sostenibilidad de la movilidad. Sin embargo, su efectividad depende en gran medida de su ubicación estratégica.

Un error común en la planificación de estos aparcamientos es situarlos demasiado cerca del destino (centro urbano), lo que reduce su capacidad para disuadir a los conductores de usar el coche. En cambio, ubicarlos cerca del origen del viaje es más efectivo. No obstante, desde la Dirección de Movilidad de Donostia se está trabajando en la creación y/o mejora de aparcamientos disuasorios en la ciudad, pero se detecta la necesidad de crear relaciones intermunicipales para una planificación más eficiente de los mismos.

La integración con el transporte público es esencial para asegurar el éxito de los P+R, por ello desde esta dirección se ve necesario ubicarlos cerca de estaciones de tren, metro o autobuses interurbanos, para facilitar la combinación de modos de transporte y que los usuarios perciban el cambio como una alternativa cómoda y rápida.

Por otro lado, se considera que aprovechar los polígonos industriales como aparcamientos disuasorios es una estrategia inteligente de cara a optimizar el uso de espacios infrautilizados. Si el polígono está bien conectado con líneas de autobuses, metro o tren los usuarios pueden continuar su trayecto sin necesidad de usar el coche. Del mismo modo, las empresas del polígono se pueden ver beneficiadas del transporte público mejorado.

Desde la dirección de Movilidad de Donostia se solicita se estudie y promueva la creación y/o mejora de los aparcamientos cerca de las estaciones de Euskotren (según el

PMSE-1 sólo el 46% de las estaciones tiene un aparcamiento), más teniendo en cuenta el nuevo trazado del topo metropolitano de Donostialdea, los aparcamientos en las estaciones de Renfe, así como estudiar nuevas ubicaciones en estaciones o paradas estratégicas a lo largo de los diversos recorridos de los servicios de autobús interurbanos que conectan varios municipios con la capital, teniendo en cuenta los desplazamientos origen-destino. Se sugiere se estudie la posibilidad de aprovechar los polígonos industriales tales como Usurbil, Orio y Renteria, siempre y cuando se detecte la existencia de espacios infrautilizados.

En resumen, se propone estudiar posibles ubicaciones estratégicas a nivel autonómico desde una perspectiva supramunicipal e integral, así como fomentar la cooperación entre municipios para una planificación estratégica eficiente de los aparcamientos disuasorios.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos.

Por otro lado, la ordenación y gestión del tráfico, seguridad vial y estacionamiento de vehículos, en el ámbito urbano, corresponde a los ayuntamientos, en conformidad a la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

Por lo tanto, todas las actuaciones que se lleven a cabo en ese ámbito respetarán el marco competencial existente y se ajustarán a los dispuesto en las normas y planes aprobados por las administraciones competentes.

En ese sentido, el PMSE recoge esta propuesta en la actuación C1.P3 (Creación de aparcamientos disuasorios con puntos de recarga en las proximidades de estaciones ferroviarias o paradas de autobús interurbanas en núcleos de más de 25.000 habitantes).

Alegación 6: Plan de Acción - Apuesta por la movilidad activa

El PMUS de San Sebastián promueve medidas claras para fomentar la movilidad activa, como la ampliación de la red ciclista, la peatonalización de ejes clave y la mejora de la accesibilidad peatonal.

Se propone la creación de programas de subvenciones para la adquisición de bicicletas plegables y ciclos de carga como una estrategia clave para fomentar la movilidad sostenible, reducir la contaminación, mejorar la accesibilidad al transporte alternativo y mejorar la eficiencia en el transporte urbano e interurbano.

Las bicicletas plegables, al ser fácilmente transportables en medios como el autobús o el tren, representan una alternativa eficiente y ecológica a los vehículos motorizados. Se mejora en la intermodalidad ya que facilitan la combinación con metro, tren o autobuses y se reduce la necesidad de usar el coche en trayectos largos. Por otro lado, los ciclos de carga pueden reemplazar furgonetas y camiones en repartos urbanos, ya que son ideales para el reparto de última milla en ciudades y mejoran la eficiencia de las entregas.

Al incentivar su compra, más personas pueden acceder a este tipo de vehículo, reduciendo la dependencia de automóviles y motos contaminantes. El precio de este tipo de ciclos sigue siendo una barrera para muchas personas. Las subvenciones ayudan a reducir este coste, permitiendo que más ciudadanos, especialmente aquellos con menos recursos, puedan optar por un medio de transporte sostenible.

Las subvenciones para bicicletas plegables y ciclos de carga son una inversión en ciudades más limpias, accesibles y eficientes. No obstante, para maximizar su impacto, deben acompañarse de mejoras en la infraestructura ciclista y campañas de concienciación.

Respuesta: Se acepta.

Se modifica la descripción de la actuación B6.P1 (Elaboración de un Plan para el Fomento del uso de la bicicleta como modo de transporte habitual) haciendo referencia a la posibilidad de incluir programas de ayuda para la adquisición de bicicletas y para el fomento de su uso como medio de transporte, especialmente en el ámbito laboral, bien sea para tránsito laboral o viajes in itinere.

Alegación 7: Plan de Acción - Movilidad sostenible en polígonos industriales

Uno de los mayores retos identificados en el PMUS de San Sebastián es la movilidad en polígonos industriales, donde predominan los desplazamientos en vehículo privado provenientes desde todo el territorio y territorios limítrofes. Los polígonos industriales suelen enfrentar problemas de movilidad debido a su ubicación en las periferias urbanas, la falta de transporte público eficiente y la alta dependencia del coche privado. Mejorar la movilidad en polígonos industriales es clave para optimizar la productividad, reducir la congestión y minimizar el impacto ambiental.

No cabe duda de que los planes de movilidad empresarial son clave para incidir en los desplazamientos, aunque el PMSE-2 no aborda esta problemática de manera específica ya que existe leyes de Sostenibilidad Energética que tratan y definen esta cuestión. Se solicita se aborde la movilidad a los centros de trabajo a través de un enfoque multidisciplinar mediante la promoción del teletrabajo y la flexibilidad horaria como estrategias para reducir la demanda de movilidad en horas punta, ofreciendo asesoramiento, apoyo técnico y ayudas a las empresas para la implementación del teletrabajo.

En resumen, la clave está en la planificación conjunta entre administraciones, empresas y trabajadores, mejorando el servicio de transporte urbano e interurbano y la coordinación de ambos por un lado y por otro lado mediante la oferta de ayudas a empresas que fomenten el teletrabajo y la flexibilidad horaria, adaptándose a las necesidades actuales.

Respuesta: No se acepta.

Las condiciones y modalidades de trabajo del personal de una empresa se determinan mediante los acuerdos existentes entre las propias empresas y sus empleados y en conformidad con las disposiciones establecidas por la normativa laboral, quedando por lo tanto fuera del ámbito de actuación del PMSE.

Alegación 8: Plan de Acción - La distribución de mercancías urbana (DUM)

Sin lugar a dudas, la Distribución Urbana de Mercancías (DUM) es uno de los componentes de la movilidad diaria que más presencia tienen en las calles de las ciudades.

Desde la dirección de Movilidad se está trabajando ya en la mejora de la operativa mediante la digitalización de las reservas de carga y descarga como novedad, tal y como recoge el PMUS 2024-2029, con el objetivo de conseguir una DUM más eficiente y sostenible.

No obstante, se proponen otras propuestas alineadas con la mejora de la DUM de alcance supramunicipal:

Se propone la creación de un grupo de trabajo con el Ministerio de Industria para alcanzar un mayor impacto en la renovación de flotas y la adquisición de vehículos eléctricos de mercancías. En este sentido, se ve necesario proporcionar líneas de ayuda específicas para promover la renovación de las flotas de vehículos de carga y descarga, más allá de la renovación del parque móvil general, tal y como se recoge en la propuesta LM5.P1

Asimismo, se propone la creación de un grupo de trabajo para trabajar con la DGT con el fin de homologar nuevos vehículos de pequeñas dimensiones para el reparto de mercancías.

Para terminar, la electrificación de la flota o el parque móvil debe ir acompañado de una infraestructura de puntos de recarga eficiente. Se propone la creación de electrolineras con puntos de recarga de vehículos.

En cuanto a las infraestructuras para una DUM más eficaz, se propone la creación de una red de consignas o lockers urbanos para reducir intentos fallidos de entrega, de tal forma que el reparto se pueda realizar en horario nocturno para evitar la congestión, con apoyo de Gobierno Vasco como ente impulsor para el establecimiento de los principios y objetivos para un transporte de mercancías sostenible, saludable y seguro en la comunidad autónoma.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

El PMSE recoge la propuesta, entre otras, en las actuaciones LM5.P1 (Activación de medidas de promoción y ayuda para la modernización de la flota), cuyo alcance respecto a la renovación de las flotas de vehículos de carga y descarga se deberá concretar en las bases del programa de ayudas, C2.P2 y C2.P3 (inversiones destinadas a la instalación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos), y LM7.P3 (Apoyo y coordinación en el ámbito de la Distribución Urbana de Mercancías: centro de carga y descarga urbana, relación espacial y horaria).

Alegación 9: Plan de Acción: Impulso de la coordinación y cooperación entre Administraciones Públicas y diversos operadores en el TP

La movilidad eficiente y sostenible requiere una coordinación efectiva entre administraciones públicas y operadores del transporte para garantizar un servicio

accesible, fiable y bien integrado. Sin esta cooperación, los sistemas de transporte pueden fragmentarse, dificultando la experiencia del usuario y reduciendo su eficacia.

La falta de coordinación entre Administraciones Públicas y los operadores urbanos, interurbanos y ferroviarios genera tiempos de espera largos y rutas ineficientes. Una planificación conjunta permite mejorar la intermodalidad (bus-tren-bici) y facilita los desplazamientos, fomentando el uso transporte público en general. En este sentido las tarifas y billetes unificados tienen un papel crucial. Un billete único o sistema de pago integrado permite a los usuarios combinar diferentes modos de transporte cómodamente y sin pagar múltiples tarifas. No obstante, se puede afirmar que en los últimos años se ha avanzado considerablemente en esta materia, no tanto en cambio en la optimización de las infraestructuras, recursos y servicios.

Con una buena coordinación y cooperación se evitarían duplicidades en la inversión y se mejoraría en la planificación de servicios, estaciones, carriles bus, aparcamientos disuasorios, etc. Asimismo, permitiría compartir datos entre operadores para gestionar la oferta de transporte en función de la demanda real. Todo ello se traduciría en una mayor accesibilidad para los ciudadanos y una reducción del impacto ambiental y mejora de la movilidad sostenible.

En este sentido, es fundamental que los planes de movilidad autonómicos, provinciales y locales estén alineados con el objetivo de lograr una movilidad sostenible y eficiente.

Cabe destacar que la Diputación Foral de Gipuzkoa aún no ha elaborado su plan de movilidad, herramienta clave para desarrollar y garantizar un modelo de transporte coherente en el territorio de Gipuzkoa.

En resumen, la coordinación entre administraciones y operadores es clave para un transporte eficiente, accesible y sostenible. Un sistema integrado facilita la movilidad de las personas, reduce costes y mejora la calidad del servicio.

Respuesta: Alegación expositiva.

Por una parte, cabe señalar que los instrumentos de planificación previstos en la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, constituyen la herramienta que posibilita un tratamiento sistemático, coherente e integral de todas las acciones dirigidas a la consecución de un modelo de movilidad sostenible. Los distintos planes deberán concretar, en el respectivo ámbito territorial, la aplicación de los objetivos de movilidad de la citada ley mediante el establecimiento de las actuaciones que se consideren oportunas para alcanzarlos.

Por otra parte, el PMSE incluye en su propuesta G5.P4 (Impulso interdisciplinar de la sostenibilidad del transporte) la articulación de un sistema de relación interadministrativa que posibilite la coordinación y cooperación entre las administraciones públicas y el resto de agentes vinculados a la movilidad sostenible, el cual servirá de base para llevar a cabo actuaciones multidisciplinares en este ámbito.

Por último, cabe destacar el rol de la Autoridad de Transporte de Euskadi, órgano superior consultivo y de coordinación de la Administración General de la CAPV en materia de ordenación del transporte y sus infraestructuras, entre cuyas funciones se encuentran las de planificación y coordinación a fin de que se posibilite la efectiva implantación de un sistema integrado de transporte.

3.17. VINCES CONSULTING SL - PROYECTO CRETA

Contenido de las alegaciones:

El Proyecto CRETA (Control y Reducción de las Emisiones del Tráfico) es un proyecto europeo subvencionado por el programa UNICO-5G Sectorial, de los fondos NextGenerationEU, liderado por el Grupo MASORANGE con la participación de empresas españolas líderes en sus sectores de actividad (Abertis, Autopistas, Cellnex, Indra, Opus RSE, Syltec y Vines Consulting).

El proyecto aúna la sinergia de tres tecnologías diferentes: el 5G, la tecnología de medición remota de las emisiones del tráfico, y la analítica avanzada e Inteligencia Artificial, con el objetivo de obtener datos en tiempo real de las condiciones del tráfico y las emisiones reales de los vehículos a motor, para adoptar unas políticas públicas relativas al transporte por carretera más seguras y sostenibles. Entre otros, permite identificar a los vehículos más contaminantes, responsables de una gran parte de todas las emisiones producidas por el tráfico rodado, permitiendo diseñar una política de renovación del parque eficiente, justa y basada en datos. Dentro de nuestro proyecto, estamos desarrollando 3 pilotos, uno en Gipuzkoa (Irún), otro en el Área Metropolitana de Barcelona, y otro entre los municipios de Madrid y Alcobendas, que dotarán a las ciudades de una herramienta tecnológica de medición para la mejora de la calidad del aire, así como de la fluidez y seguridad del tráfico.

Desde el Proyecto CRETA, compartimos el enfoque integral y transformador del Proyecto de Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi (PMSE), al igual que su importancia para orientar las pautas actuales de movilidad hacia un marco de desarrollo sostenible, sin sacrificar las necesidades de desplazamiento de personas y mercancías, el crecimiento económico de la región, así como su cohesión social. Lograr un modelo de movilidad sostenible a nivel europeo es un reto fundamental al que debemos aspirar llegar, y para ello, planes como el Plan de Movilidad Sostenible promovido por el Gobierno de Euskadi se presentan como importantes avances hacia la neutralidad climática.

No obstante, consideramos que el Plan debería incluir las siguientes sugerencias con vistas a cumplir con los objetivos de reducción de las emisiones y de impacto sobre el medio ambiente. En este sentido, a continuación, esbozamos algunas propuestas concretas relativas a las fichas que desarrollan las propuestas en materia de movilidad por carretera, así como una propuesta de ficha adicional.

Alegación 1: Plan de Acción - Propuesta C1.P1 Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en ciudades de más de 25.000 habitantes

Con respecto a la propuesta 1 (C1.P1.) sobre “Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en ciudades de más de 25.000 habitantes”, consideramos que para conseguir la meta de “reducir las emisiones y el impacto sobre el medioambiente” se debería contemplar concretamente el uso de herramientas de medición remota e individualizada de las emisiones reales de los vehículos en circulación.

En línea con este punto, cabe apuntar que, a nivel estatal, el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones recoge en su Anexo I el detalle acerca del contenido mínimo del proyecto de zonas de bajas emisiones, y

contempla la posibilidad de la “utilización de mediciones empíricas de las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada”, de manera que este sistema complemente al método actual de clasificación ambiental. Este real decreto tiene por objeto regular los requisitos mínimos que deberán satisfacer las ZBE que las entidades locales establezcan, conforme al artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

A este respecto, cabe apuntar que los municipios de Bilbao y San Sebastián ya han utilizado la tecnología de teledetección de las emisiones vehiculares para diseñar sus respectivas ZBEs, analizando las emisiones reales que emiten los vehículos en su territorio y calculando los ahorros en emisiones concretos ante la restricción a la circulación de ciertos grupos de vehículos.

Por otro lado, en Euskadi, la Ley 1/2024, de 8 de febrero, de Transición Energética y Cambio Climático, en su artículo 31.4 sobre Movilidad Sostenible menciona explícitamente que “las administraciones públicas vascas continuarán promoviendo el transporte sostenible mediante la renovación de vehículos y la progresiva incorporación de energías alternativas en el parque móvil, haciendo uso de tecnologías de medición remota de las emisiones del tráfico que permitan una planificación más justa y eficiente de las políticas públicas, así como sistemas de vehículo compartido”.

Así pues, desde el consorcio de empresas que conforma el proyecto CRETA, abogamos por concretar esta aplicación en el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, apoyándose en la experiencia de Bilbao, San Sebastián e Irún, y dotar así a las administraciones públicas de las herramientas tecnológicas necesarias para analizar de manera individualizada las emisiones de los vehículos en circulación como medio para cumplir con los objetivos de las ZBEs.

En este sentido, cabe apuntar que, en el mes de septiembre de 2024, se hizo público el fallo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el que se declaraba la nulidad de las partes de la ordenanza por las que se definen las ZBE de Madrid al considerar que las medidas restrictivas no son suficientemente proporcionadas, ya que no se tuvieron en cuenta importantes cuestiones desde un punto de vista del impacto económico, y sus consecuencias sobre determinados sectores de la población. Por otro lado, en el caso de la anulación de la ordenanza de Barcelona, el fallo emitido por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, también se sustentó en que las memorias e informes llevados a cabo para la redacción de la ordenanza no contaron con la información necesaria para estimar el impacto sobre los ciudadanos, los medios necesarios para su aplicación, ni las consecuencias económicas y jurídicas derivadas de su aplicación.

Por todo lo anterior, consideramos que la propuesta 1 (C1.P1) debería incluir explícitamente la utilización de los instrumentos de medida en remoto de las emisiones reales del tráfico para impulsar la implementación de las ZBEs. En este sentido, la implementación de las ZBEs debería basarse en una caracterización previa del parque circulante, permitiendo así un diseño y planificación fundamentados en datos empíricos. Una vez realizada esta caracterización, las administraciones deberían monitorear de manera periódica o continua, de forma individualizada, las emisiones de los vehículos que acceden a estas zonas, aplicando restricciones de manera proporcional, precisa y ajustada a la realidad.

Respuesta: No se acepta.

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Por lo tanto, las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales de acuerdo al procedimiento establecido en la normativa vigente, incluyendo las memorias y análisis requeridos en el proyecto de ZBE, donde se podrán utilizar adicionalmente mediciones empíricas de las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada.

Alegación 2: Plan de Acción - Propuesta C4.P3 Desarrollo e implantación de un modelo de seguridad vial basado en las tecnologías: monitorización del tráfico, recogida, gestión y tratamiento de la información...

En relación con la Propuesta 3 (C4. P3) sobre “Desarrollo e implantación de un modelo de seguridad vial basado en las tecnologías: monitorización del tráfico, recogida, gestión y tratamiento de la información...”. En esta ficha consideramos que las metas propuestas podrían llevarse a cabo a través del uso de las tecnologías que se han implementado en los pilotos que componen el Proyecto CRETA. Las nuevas tecnologías (ITS) permiten, no solo llevar a cabo mejoras en términos de seguridad vial o de gestión del tráfico, sino también en lo que se refiere a al control de las emisiones individualizadas de los vehículos en circulación.

Respuesta: Se acepta.

Habida cuenta que la actuación C4.P3 referida se circunscribe al ámbito de la seguridad vial, se incorpora en el PMSE una nueva actuación destinada a la “Aplicación de nuevas tecnologías en las labores de monitorización de las emisiones del tráfico y gestión de la movilidad sostenible” (ver alegación 4 de Vines Consulting SL - Proyecto Creta).

Alegación 3: Plan de Acción - Propuesta C4.P4 Aplicación de nuevas tecnologías en las labores de inspección de los vehículos de transporte por carretera

En relación con la Propuesta 4 (C4. P4) sobre “Aplicación de nuevas tecnologías en las labores de inspección de los vehículos de transporte por carretera” coincidimos con el detalle de la ficha por el cual se afirma que la eficiencia de las campañas de inspección de tráfico y vehículos está vinculada a la metodología y herramientas empleadas durante las mismas. Igualmente, apoyamos que la aplicación de nuevas tecnologías debería ayudar a ampliar el alcance de las inspecciones. En este sentido, consideramos que el

uso por parte de las autoridades de tráfico de instrumentos de medición remota de las emisiones de los vehículos permitiría generar un mayor impacto positivo sobre el sistema y conseguiría optimizar el proceso de inspección.

En línea con esto, la Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE Texto pertinente a efectos del EEE, establece un marco para las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales en la Unión Europea. Su objetivo es garantizar que los camiones, autobuses y otros vehículos comerciales que circulan por la UE mantengan su aptitud para la circulación y cumplan las normas de seguridad y medioambientales. La sección «8.2.1.2. Emisiones gaseosas» establece los procedimientos para que la Autoridad verifique en carretera si el control de emisiones de los vehículos comerciales funciona correctamente. Como método de control, define:

«El correcto funcionamiento del sistema de emisiones puede comprobarse mediante la lectura adecuada del dispositivo OBD y verificando el correcto funcionamiento del sistema OBD en lugar de las mediciones de emisiones con el motor al ralentí, de acuerdo con las recomendaciones de acondicionamiento del fabricante y otros requisitos y teniendo en cuenta las tolerancias adecuadas.

Alternativamente, medición utilizando equipo de teledetección y confirmada por métodos de prueba estándar».

Como deficiencia, incluye:

«Medición por teledetección que muestra un incumplimiento significativo».

Esta deficiencia se consideraría un incumplimiento grave y podría utilizarse para imponer sanciones. Esta Directiva ha sido utilizada por diferentes autoridades policiales (Austria, Dinamarca, Bélgica y España) para utilizar dispositivos de teledetección para identificar in situ vehículos comerciales manipulados. Los resultados en diferentes países han demostrado que el uso de este tipo de tecnologías multiplica hasta en 25 veces la capacidad de encontrar camiones manipulados, por lo que sería una tecnología crítica para Euskadi teniendo en cuenta el elevado tránsito de vehículos comerciales pesados en sus vías.

A este respecto, y en particular, cabe mencionar que uno de los pilotos que se están desarrollando en el marco del proyecto CRETA está teniendo lugar en el paso fronterizo de Irún y tiene como principal objetivo el control transfronterizo y el pago por contaminación. Mediante la realización de este piloto en Irún, con la colaboración de Diputación Foral de Gipuzkoa y el Gobierno Vasco, estamos demostrando las capacidades para discriminar a los vehículos pesados en función de sus emisiones reales, y esto nos permite activar alertas en tiempo real si se detectan vehículos sospechosos de haber sido manipulados de forma ilegal. Así pues, gracias a la monitorización en tiempo real de las emisiones contaminantes de cada camión, las autoridades pueden detectar de manera remota a los camiones que están contaminando más de lo que debieran, habilitando una actuación selectiva sobre ellos.

Por todo lo anterior, desde el proyecto CRETA consideramos fundamental que esta ficha incluya explícitamente a los instrumentos de medición remota de las emisiones del

tráfico, ya que contribuirá a cumplir con la meta de reducir, no solo las emisiones provenientes del tráfico, sino también impactarán positivamente en la seguridad vial.

Respuesta: Se acepta.

Si bien la actuación C4.P4 se limita a describir de forma genérica la aplicación de nuevas tecnologías en las labores de inspección de los vehículos de transporte por carretera, se incorporan nuevos ejemplos de tecnologías tales como la medición remota de emisiones de vehículos o el control remoto de tacógrafos inteligentes.

Alegación 4: Plan de Acción – Carreteras

Propuesta de adición de una nueva ficha (C4.P5): Aplicación de nuevas tecnologías en las labores de monitorización de las emisiones del tráfico y gestión de la movilidad sostenible.

De acuerdo con los datos publicados por el Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco, el transporte por carretera es una de las principales fuentes de contaminación de la región. En este contexto, los vehículos ligeros son los principales emisores, seguidos por el transporte de mercancías por carretera.

Las zonas urbanas como Bilbao, Vitoria-Gasteiz y San Sebastián son las más afectadas por la mala calidad del aire, debido a la alta densidad de tráfico en estas áreas metropolitanas, superando el límite normativo en algunas estaciones de medida. Con vistas a contribuir a las metas marcadas en este plan, y considerando que las exigencias en calidad del aire se van a aumentar significativamente con las nuevas directivas europeas, monitorizar y reducir las emisiones provenientes del tráfico rodado debería ser una prioridad en Euskadi.

Consideramos por tanto que el Gobierno Vasco debería hacer uso de los instrumentos de medición de las emisiones individuales del tráfico rodado. El uso de este tipo de herramientas permitirá llevar cabo una monitorización y caracterización del parque circulante, así como planificar de manera más efectiva las políticas encaminadas a la reducción de emisiones y mejora de calidad del aire en todo su territorio, en línea a como ya han hecho los ayuntamientos de Bilbao y San Sebastián.

Por todo lo anterior, a continuación, detallamos el contenido que debería contemplar nuestra propuesta de ficha:

- Línea de Actuación: Implantación de nuevas tecnologías de la información
- Estrategias relacionadas:
 - Eficiencia económica
 - Eficacia funcional
 - Sostenibilidad Ambiental
- Propuesta 5. (C4.P5.): Aplicación de nuevas tecnologías en las labores de monitorización de las emisiones del tráfico y gestión de la movilidad sostenible.
- Metas de la Propuesta

- Reducir las emisiones y el impacto sobre el medio ambiente
- Calendario de implantación: corto/medio plazo
- Agentes involucrados: Gobierno Vasco, Diputaciones Forales, Ayuntamientos
- Coste de inversión: 2.265.500 €
- Coste total Estimado: (30 años) 11.610.000 €
- Beneficio total estimado: (30 años) 296.903.575 €
- Detalle:

Para alcanzar los objetivos de sostenibilidad ambiental establecidos por el Gobierno Vasco, a través del presente Plan, entre otros, uno de los focos centrales en los próximos años debe ser la reducción de las emisiones provenientes del tráfico rodado. Así, la consecución de dichos objetivos depende en gran medida del establecimiento de políticas adecuadas a la realidad del parque circulante.

De esta manera, la planificación de políticas por parte del Gobierno vasco gracias a la utilización de instrumentos de medición de las emisiones del tráfico permitirá que se hagan de manera más ajustada a la realidad y, por lo tanto, sean más proporcionadas, justas y efectivas.

En este sentido, cabe apuntar que tan sólo un 3% de la flota de vehículos en circulación es responsable de hasta el 40% de todas las emisiones producidas por el tráfico rodado. Además, los vehículos considerados grandes emisores no responden necesariamente a una categoría ni a una antigüedad determinadas. De hecho, se estima que hasta un 15% de vehículos que emiten alrededor de 200 veces más que un vehículo normal tiene menos de 5 años, y tienden a estar desajustados, averiados o manipulados ilegalmente. A través del uso de tecnologías innovadoras, se puede proceder a una identificación de los vehículos altamente contaminantes y promover la sustitución del parque móvil hacia opciones más sostenibles.

En adición, la disminución de las emisiones provenientes del tráfico rodado conlleva una notable mejora en la calidad del aire, lo que repercute positivamente en la salud, bienestar y economía de la ciudadanía vasca y, por consiguiente, en una reducción y mayor eficiencia de los costes de las administraciones públicas de la región.

Respuesta: Se acepta

Se incorpora en el PMSE una nueva actuación destinada a la “Aplicación de nuevas tecnologías en las labores de monitorización de las emisiones del tráfico y gestión de la movilidad sostenible”.

3.18. AORU (Asociación de Operadores de Recarga Ultrarrápida) - PUNTO RECARGAS SL

Habiéndose presentado la misma alegación por parte de las entidades referidas, se procede a agrupar todas las alegaciones en un único apartado y se emite una respuesta conjunta.

Contenido de las alegaciones:

La aprobación del futuro Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi representa una oportunidad sin precedentes para transformar el modelo de transporte regional hacia un sistema de movilidad más sostenible, eficiente, innovador y electrificado. La profundidad en el estudio de las medidas y la capacidad del Gobierno de Euskadi para articularlas demuestra no solamente una clara voluntad por promover la electrificación del transporte en la región sino una declaración de que sus objetivos sobre la materia son ambiciosos. No obstante, si bien el Plan plantea una hoja de ruta bien estructurada, de vanguardia y de las más avanzadas de todo el territorio nacional, aún existen aspectos clave que pueden ser susceptibles de mejora.

El Proyecto de Plan contempla las siguientes medidas para el despliegue de puntos de recarga:

- (C1.P1). Impulso a las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 25.000 habitantes.
- (C1.P2). Actuación sobre la red funcional existente para mejorar las condiciones de seguridad y comodidad.
- (C1.P3). Creación de aparcamientos disuasorios con puntos de recarga en las proximidades de las estaciones ferroviarias o paradas de autobús interurbanas en núcleos de más de 25.000 habitantes.
- (C2.P1). Renovación del parque móvil por vehículos más sostenibles (Costes Unitarios: Coste de inversión: • Fuente: Programa de ayudas MOVES III • Coste: Ayuda de 7.000 € a la adquisición de vehículos eléctricos enchufables y de pila de combustible).
- (C2.P2). Creación de infraestructuras de carga eléctrica rápida e inteligente y ampliación de la red de recargas de alta potencia.
- (C2.P4). Creación de car – sharing y similares con flotas eléctricas.
- (C2.P3). Dotación de puntos de recarga eléctrica en todos los nuevos proyectos de estaciones de repostaje de combustible convencionales.
- (TPC2.P2). Impulso de la electrificación o de los sistemas de propulsión de combustibles alternativos del TPC acelerando la renovación de la flota.
- (TPC2.P3). Impulso de la electrificación de líneas de autobuses urbanas de alta densidad
- (F2.P1). Dotación en las estaciones ferroviarias de una red de cargadores rápidos para vehículos eléctricos.

- (G6.P1). Implantación de medidas fiscales para impulsar la movilidad sostenible (bonificación, tasas...).

En este sentido, desde AORU queremos contribuir activamente a la consolidación de una red de movilidad eléctrica más eficiente y accesible, aportando nuestra experiencia y conocimiento en el despliegue de infraestructura de recarga y en la identificación de mejoras que permitan acelerar la transición hacia la electrificación del transporte. Las aportaciones de AORU se estructuran en torno a cinco ejes estratégicos:

1. Simplificación de los procedimientos administrativos y reducción de la burocracia
2. Integración de la infraestructura de recarga en la planificación territorial y urbanística
3. Revisión del modelo de licitaciones y adjudicaciones públicas
4. Aprobación de instrumentos de financiación autonómicos que faciliten el despliegue de puntos de recarga.
5. Establecimiento de incentivos para el fomento de la electromovilidad para ciudadanos y empresas.

Alegación 1: Plan de Acción - Carreteras - Simplificación y homogeneización de los procedimientos administrativos y reducción de la burocracia

Si bien es cierto que el Proyecto de Plan contempla medidas específicas para promover la instalación de puntos de recarga, (C2.P2 y C2.P3), en el mismo no se incluyen referencias a mecanismos de simplificación y homogeneización de los procedimientos administrativos. La consecución de los objetivos marcados a través de estas propuestas depende, en parte, de la reducción de la burocracia, siendo esencial apostar por una verdadera agilización en la tramitación administrativa de los puntos de recarga y el desarrollo de una ventanilla única que centralice la totalidad de los trámites asociados a este tipo de infraestructuras.

Alegación 1.1: Plan de Acción – Carreteras - Agilización de los tiempos de tramitación de las infraestructuras de recarga conectadas en alta tensión

Contribución N°1: Agilización de los tiempos de tramitación de las infraestructuras de recarga conectadas en alta tensión.

Problemática: Importantes retrasos en los tiempos de tramitación de Infraestructura de Recarga para Vehículos Eléctricos conectada a alta tensión.

Respuesta: Actualizar el umbral de potencia de las infraestructuras de recarga que quedan sometidas al procedimiento de autorización que resulte de aplicación.

Justificación: El Real Decreto-Ley 5/2023, de 28 de junio introdujo modificaciones en el artículo 53.1 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, incrementando el umbral de potencia de las infraestructuras de recarga que quedaban sometidas al procedimiento de autorización que resultara de aplicación en cada caso (autorización administrativa previa, autorización administrativa de construcción o autorización de explotación). En concreto, la modificación pasó por elevar el umbral de potencia de 250 kW a 3.000 kW como una medida diseñada para reducir las barreras administrativas y facilitar el despliegue de infraestructuras de recarga de alta capacidad.

Sin embargo, en la práctica, esta medida ha tenido un impacto limitado debido a la falta de adaptación normativa por parte de las delegaciones de industria de las Comunidades Autónomas. Como consecuencia de esto, los operadores de puntos de recarga se siguen enfrentando, a la hora de implementar infraestructura de recarga, a una tramitación que necesita de Autorizaciones Administrativas Previas y de Construcción para acometidas eléctricas de media tensión, prolongando los tiempos de implementación y dificultando la puesta en funcionamiento de puntos de recarga.

En este sentido, la Secretaría para la Unidad de Mercado (SECUM), en su informe de análisis del alcance de los obstáculos a los que los operadores económicos se enfrentan a la hora de desarrollar infraestructura de recarga de vehículos eléctrico, ha señalado que la falta de armonización en la interpretación y aplicación de las normas por parte de las autoridades autonómicas constituye una barrera significativa para el desarrollo del sector de la electromovilidad. Asimismo, subraya que el artículo 53.1 de la Ley del Sector Eléctrico debe ser aplicado de forma uniforme, eliminando cargas innecesarias y asegurando que la normativa autonómica se adapte a los principios de necesidad y proporcionalidad recogidos en la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado (LGUM). Por todo ello, se hace necesario que las Comunidades Autónomas actualicen el umbral de potencia de las infraestructuras de recarga que quedan sometidas al procedimiento de autorización que resulte de aplicación.

En este contexto, cuando las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia inferior a 3.000 kW precisen la instalación para la puesta en funcionamiento de instalaciones de transporte, distribución, producción y líneas directas, no deberían quedar sometidas al régimen de autorizaciones previsto en los apartados 1.a) y 1.b) del artículo 53 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico siempre que estas sean ejecutadas por el titular de la infraestructura de la estación de recarga de vehículos eléctricos independientemente que con posterioridad estas instalaciones tengan que ser cedidas a la compañía distribuidora.

Respuesta: Se acepta.

El PMSE recoge esta propuesta en la actuación C10.P2 (Impulso de las modificaciones normativas/legislativas para el desarrollo de la movilidad eléctrica).

Si bien en la descripción de la actuación se manifiesta la necesidad de introducir modificaciones normativas para facilitar el desarrollo de la movilidad eléctrica, se modifica el texto para hacer referencia a líneas de actuación específicas destinadas a identificar barreras regulatorias que dificultan el desarrollo de la movilidad eléctrica y proponer cambios a los organismos competentes, o proponer medidas que logren la simplificación de los procedimientos administrativos, todo ello en el marco de la Estrategia Vasca de Movilidad Eléctrica del Gobierno Vasco y el respeto del marco competencial existente.

Alegación 1.2: Plan de Acción – Carreteras - Desarrollo de una ventanilla única que permita la tramitación de todo el proceso necesario para implementar infraestructura de recarga de vehículos eléctricos

Contribución N°2: Desarrollo de una ventanilla única que permita la tramitación de todo el proceso necesario para implementar infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.

Problemática: Intervención de diversos niveles y organismos administrativos en la tramitación de los expedientes de implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.

Respuesta: Centralizar todos los trámites administrativos necesarios para la instalación y puesta en marcha de infraestructuras de recarga, asegurando una comunicación eficiente entre operadores y administraciones.

Justificación: A los retrasos en los tiempos de tramitación de Infraestructura de Recarga de Vehículos Eléctricos y a las ambigüedades interpretativas de la normativa existente, se une un importante obstáculo que los operadores han identificado a la hora de implementar puntos de recarga: el desconocimiento del estado de los expedientes que los operadores han iniciado y se encuentran en tramitación ante las autoridades competentes.

En este sentido, los trámites para la instalación y puesta en marcha de infraestructuras de recarga requieren la intervención de diversas administraciones y organismos públicos con competencias en materias como energía, urbanismo, carreteras, medio ambiente y ordenación del territorio, generando una dispersión administrativa que retrasa significativamente los tiempos de implementación y dificulta una gestión eficiente de los puntos de recarga. La ausencia de una ventanilla única que centralice la tramitación de los permisos y autorizaciones supone una carga burocrática añadida para los operadores y genera falta de transparencia y trazabilidad en los procedimientos ya iniciados, de modo que no apostar por el desarrollo de un procedimiento ágil y unificado supone un freno a los objetivos nacionales y europeos en materia de movilidad sostenible.

Todo ello podría verse reforzado, asimismo, con el reconocimiento del silencio administrativo positivo como medio para aprobar automáticamente aquellos proyectos que, habiendo sido presentados por los operadores ante la administración competente, no tengan explícita resolución administrativa.

La implantación de una ventanilla única para la tramitación de los puntos de recarga que unifique en un único punto de contacto la tramitación de permisos relacionados con urbanismo, energía, medioambiente, carreteras y cualquier otra competencia afectada, es una medida que acabaría con esta situación y respondería, además, a los principios de eficiencia, transparencia y eficacia que predica la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Apostar por la fi gura jurídica del silencio administrativo positivo también contribuiría a ello.

Respuesta: Se acepta.

El PMSE recoge esta propuesta en la actuación C10.P2 (Impulso de las modificaciones normativas/legislativas para el desarrollo de la movilidad eléctrica).

Si bien en la descripción de la actuación se manifiesta la necesidad de introducir modificaciones normativas para facilitar el desarrollo de la movilidad eléctrica, se modifica el texto para hacer referencia a líneas de actuación específicas destinadas a

identificar barreras regulatorias que dificultan el desarrollo de la movilidad eléctrica y proponer cambios a los organismos competentes, o proponer medidas que logren la simplificación de los procedimientos administrativos, todo ello en el marco de la Estrategia Vasca de Movilidad Eléctrica del Gobierno Vasco y el respeto del marco competencial existente.

Alegación 2: Plan de Acción - Carreteras - Aprobación de instrumentos de financiación autonómicos que faciliten el despliegue de puntos de recarga.

Medidas como la (C2.P1). Renovación del parque móvil por vehículos más sostenibles; la C2.P2 Creación de infraestructuras de carga eléctrica rápida e inteligente y ampliación de la red de recargas de alta potencia; la (C2.P3). Dotación de puntos de recarga eléctrica en todos los nuevos proyectos de estaciones de repostaje de combustible convencionales; o la F2.P1 Dotación en las estaciones ferroviarias de una red de cargadores rápidos para vehículos eléctricos, condicionan su desarrollo a la financiación del Plan MOVES III.

Desde AORU, creemos que el despliegue masivo de infraestructura de recarga como el que prevé el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, requiere de un enfoque económico financiero que combine recursos públicos y privados de manera eficaz. Si bien las ayudas estatales y europeas están impulsando una primera fase de expansión de la red de recarga y han sido seleccionadas como mecanismo de financiación de las medidas contempladas en el Plan, lo cierto es que su alcance sigue siendo limitado.

Contribución N°3: Aprobación de un Plan de financiación propio para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos

Problemática: Condicionamiento de las medidas de desarrollo de infraestructura de recarga a la financiación del Plan MOVES III.

Respuesta: Aprobar un marco financiero propio, con ayudas para el fomento de puntos de recarga prestadas y gestionadas por el propio Gobierno de Euskadi.

Justificación: Garantizar un crecimiento sostenido de la red de recarga como el que figura en el Plan requiere de la articulación de un instrumento de financiación autonómico, con dotación presupuestaria propia, que complemente los programas estatales como el Plan MOVES III o los fondos europeos Next Generation.

El Plan de Movilidad Sostenible representa una oportunidad estratégica para estructurar un fondo autonómico para el impulso a la electromovilidad que contemple diferentes líneas de actuación. Entre ellas, podría considerarse:

- Creación de programas para financiar de manera parcial el establecimiento de redes de recarga ultrarrápida en los principales ejes de transporte, tanto urbanos como interurbanos.
- Establecimiento de ayudas al desarrollo de infraestructura de recarga en vías públicas urbanas e interurbanas.
- Creación de subvenciones específicas para el despliegue de IRVE en municipios con baja densidad de población.

- Implementación de ayudas para empresas que promuevan la instalación de puntos de recarga dentro de su centro de operaciones o de manera próxima a los mismos.
- Implementación de ayudas para particulares o comunidades de vecinos que promuevan la instalación de puntos de recarga en edificios residenciales.
- Establecimiento de un régimen de incentivos fiscales para empresas que inviertan en la creación de infraestructura de recarga (deducciones fiscales o exenciones de tasas administrativas).

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se encuentra parcialmente recogida en el PMSE.

Las actuaciones del PMSE destinadas a facilitar el despliegue de puntos de recarga eléctrica (C2.P2, C2.P3 o F2.P1) no se circunscriben exclusivamente a la financiación del Plan MOVES III.

Por lo tanto, es en el desarrollo de dichas actuaciones donde se definirá el alcance de las posibles medidas financieras y programas de ayudas a implementar, todo ello en el marco de la Estrategia Vasca de Movilidad Eléctrica del Gobierno Vasco.

Alegación 3: Plan de Acción - Carreteras – Integración de la infraestructura de recarga en la planificación territorial y urbanística

La consecución de las propuestas (C1.P2). Actuación sobre la red funcional existente para mejorar las condiciones de seguridad y comodidad; (C1.P3). Creación de aparcamientos disuasorios con puntos de recarga en las proximidades de las estaciones ferroviarias o paradas de autobús interurbanas en núcleos de más de 25.000 habitantes; (C2.P3). Dotación de puntos de recarga eléctrica en todos los nuevos proyectos de estaciones de repostaje de combustible convencionales; (F2.P1). Dotación en las estaciones ferroviarias de una red de cargadores rápidos para vehículos eléctricos, requieren de modificaciones en la normativa de planificación territorial y urbanística.

Sin embargo, no se plantea una planificación estratégica para la instalación de infraestructura de recarga en la región y no se promueven puntos de recarga en nuevos desarrollos urbanísticos más allá de los mencionados en el Plan (estaciones ferroviarias, estaciones de repostaje de combustible convencionales, paradas de autobús).

Contribución N°4: Incorporación de mecanismos de planificación y zonificación estratégica para la instalación de infraestructuras de recarga en nuevos edificios residenciales, comerciales, polígonos industriales, etc.

Problemática: Ausencia de incorporación de la infraestructura de recarga en los instrumentos de planificación territorial y urbanística

Respuesta: Aprobar instrumentos de planificación territorial y urbanística que incluyan de manera preceptiva la instalación de puntos de recarga en nuevos edificios residenciales y comerciales, así como en polígonos industriales, zonas de intermodalidad, áreas de servicio y estaciones de transporte,

Justificación: El Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, si bien es cierto que lo hace en estaciones de repostaje tradicionales, estaciones ferroviarias o paradas de autobús,

debería desarrollar un enfoque territorial y urbanístico integral, que asegure que la red de recarga se convierta en un elemento fundamental de la ordenación del territorio.

En este sentido, es fundamental priorizar nodos estratégicos y asegurar que las estaciones de recarga rápida y ultrarrápida se ubiquen en puntos de alto tránsito, como intercambiadores de transporte, áreas comerciales e infraestructuras viarias de importancia. Además, se debe contemplar establecer en la planificación territorial criterios de distribución geográfica que eviten la concentración de estos puntos en zonas urbanas densas y la escasez de los mismos en áreas periféricas o rurales.

Por otro lado, establecer la obligatoriedad de integrar la infraestructura de recarga en la planificación de nuevos desarrollos urbanos se convierte en una prioridad para cumplir con los objetivos marcados en el Plan.

En este sentido, se plantea incorporar la implantación de puntos de recarga en nuevos edificios residenciales y comerciales, así como en polígonos industriales, zonas de intermodalidad, áreas de servicio y estaciones de transporte, con un porcentaje mínimo de plazas de aparcamiento equipadas con cargadores, públicos o privados.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

La regulación de la instalación de infraestructuras de recarga viene recogida en la legislación europea, estatal y autonómica, mediante, entre otros, el Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, o la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la CAV.

En ese sentido, en el caso de detectar la necesidad de analizar o establecer nuevas regulaciones al respecto tal y como se expone en esta propuesta, el PMSE lo incluye en la actuación C10.P2 (Impulso de las modificaciones normativas/legislativas para el desarrollo de la movilidad eléctrica).

Alegación 4: Plan de Acción - Carreteras - Revisión del modelo de licitaciones y adjudicaciones públicas

El Proyecto de Plan no contiene alusiones sobre licitaciones o adjudicaciones públicas para el despliegue de infraestructura de recarga. Un efectivo cumplimiento de medidas contempladas en el plan como la (C1.P3). Creación de aparcamientos disuasorios con puntos de recarga en las proximidades de las estaciones ferroviarias o paradas de autobús interurbanas en núcleos de más de 25.000 habitantes; la (C2.P2). Creación de infraestructuras de carga eléctrica rápida e inteligente y ampliación de la red de recargas de alta potencia; la (C2.P3). Dotación de puntos de recarga eléctrica en todos los nuevos proyectos de estaciones de repostaje de combustible convencionales o la (F2.P1). Dotación en las estaciones ferroviarias de una red de cargadores rápidos para vehículos eléctricos, requiere de repensar el modelo de contratación pública.

Contribución N°5 Promover un mayor número de licitaciones para operadores que implementen infraestructura de recarga.

Problemática: Falta de diferenciación entre servicios de combustible tradicional y operadores de puntos de recarga, ubicaciones con menor demanda desatendidas y corto plazo de concesión.

Respuesta: Aprobar instrumentos de planificación territorial y urbanística que incluyan de manera preceptiva la instalación de puntos de recarga en nuevos edificios residenciales y comerciales, así como en polígonos industriales, zonas de intermodalidad, áreas de servicio y estaciones de transporte.

Justificación: Actualmente, las concesiones para áreas de servicio suelen agrupar todos los servicios (combustible, restauración, estacionamiento vigilado, entre otros), sin diferenciar la infraestructura de recarga eléctrica. Esta falta de separación perjudica la implantación de una red de recarga de vehículos eléctricos con capacidades ultrarrápidas, ya que los puntos de recarga se consideran complementos secundarios en lugar de un elemento principal y estratégico de la concesión.

Además, las licitaciones no suelen cubrir zonas de menor demanda, por lo que las ubicaciones menos atractivas quedan desatendidas generando diferencias territoriales dentro de la propia región.

En este sentido, desde AORU se plantea:

- Licitación de infraestructuras de recarga ultrarrápida como un servicio independiente: es necesario que en los modelos de licitaciones públicas se disgregue la infraestructura de recarga de los servicios de repostaje de combustibles, lo que permitiría la entrada de operadores especializados en infraestructura de recarga y evitaría que los actores tradicionales de combustibles fósiles monopolicen el desarrollo de estos servicios. Al separar ambos modelos de negocio y promover licitaciones diferenciadas, se puede llegar a fomentar con mayor eficacia la inversión específica en tecnología de recarga y sería clave para comenzar a considerar el sector como una industria independiente y no adyacente a la del repostaje tradicional.
- Proponer lotes de licitación que combinen ubicaciones atractivas y menos atractivas: estructurar licitaciones en lotes que incluyan ubicaciones de alta y baja demanda incentivaría un despliegue equilibrado y rentable en todo el territorio.
- Ampliar el plazo de concesión a un mínimo de 20 años: un periodo de concesión de, al menos, 20 años garantizaría a los operadores tiempo suficiente para recuperar la inversión y asegurar la viabilidad económica.
- Implementar incentivos para la inversión en ubicaciones menos populares: incentivos como bonificaciones en concesiones o subvenciones fomentarían la instalación de puntos de recarga en áreas de menor demanda, promoviendo una red uniforme y accesible., las licitaciones individuales no cubren zonas de menor demanda.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

La instalación de puntos de recarga eléctrica pública rápida y ultrarrápida independientes de las gasolineras se contempla en la propuesta C2.P2 del PMSE

(Creación de infraestructuras de carga eléctrica rápida e inteligente y ampliación de la red de recargas de alta potencia), de acuerdo a la Estrategia Vasca de Movilidad Eléctrica.

Respecto a los procedimientos de licitación, habrá que remitirse a lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, de competencia estatal, y demás normativa sectorial.

Alegación 5: Plan de Acción - Carreteras - Establecimiento de incentivos para el fomento de la electromovilidad para ciudadanos y empresas

El Proyecto del Plan de Movilidad Sostenible hace una referencia sucinta al establecimiento de incentivos para impulsar la movilidad sostenible (propuesta G6.P1 Implantación de medidas fiscales para impulsar la movilidad sostenible (bonificación, tasas; y línea de actuación 1.3: Incentivar la adquisición y uso de los vehículos eléctricos (aplicación de beneficios al uso, subvención a la adquisición, beneficios fiscales, priorización de entrada a ciertos entornos frente a otras tecnologías, ...).

Contribución N°6: Establecimiento de incentivos para el fomento de la electromovilidad para ciudadanos y empresas.

Problemática: Falta de concreción normativa respecto de los incentivos que se desarrollarán en el Plan.

Respuesta: Utilizar la experiencia europea e incluir en el Plan las más efectivas propuestas de incentivos fiscales para el fomento de la electromovilidad.

Justificación: La falta de concreción de los incentivos fiscales a desarrollar en el Plan de Movilidad Sostenible deja un amplio margen para introducir propuestas de mejora. En este sentido, desde AORU consideramos que la experiencia de otras regiones y países europeos como Portugal, Francia, Alemania o los países nórdicos traslada un punto clave para ello: el establecimiento de incentivos fiscales representa una herramienta única para estimular la electrificación del transporte.

Actualmente, los elevados costes iniciales de adquisición de vehículos eléctricos suponen un freno para el despliegue del sector y, a pesar de las ayudas directas existentes tanto a nivel estatal como europeo, la carga fiscal sigue siendo un elemento disuasorio para particulares y empresas interesadas en apostar por la movilidad eléctrica. Por ello, el Proyecto de Plan de Movilidad Sostenible representa una oportunidad única para incluir medidas que favorezcan la implantación de un régimen fiscal favorable a la adopción de vehículos eléctricos, mejorar la infraestructura de carga. En este sentido, se propone actuar en torno a cinco ejes o propuestas:

Propuesta 1: Promover la ampliación de los vehículos elegibles para recibir ayudas, incluyendo y reconociendo subvenciones para vehículos eléctricos de ocasión o de segunda mano adquiridos por empresas.

Incluir ayudas a la compra de vehículos eléctricos usados beneficia especialmente a los ciudadanos con niveles adquisitivos bajos o medios, así como a las medianas y pequeñas empresas, que a menudo se enfrentan a importantes limitaciones presupuestarias para adquirir vehículos nuevos. En este sentido, se vuelve necesario incluir las referencias a vehículos seminuevos, por lo que AORU propone que sea

considerada como subvencionable la adquisición directa o mediante operaciones de leasing o renting de vehículos eléctricos seminuevos que se incorporen a la flota empresarial, siempre que no superen [X años] o [X kilómetros], y que estén ya matriculados o hayan sido ya matriculados por primera vez en España. Y que, además, estas ayudas sean extensibles también a los ciudadanos de Euskadi.

También puede explorarse la posibilidad de obtener ayudas directas de mayor monto si se sustituye de la flota empresarial un vehículo contaminante por un vehículo eléctrico nuevo o seminuevo.

AEDIVE considera estas propuestas como medidas importantes en el fortalecimiento de la industria automovilística de coches eléctricos europea y española. Para esta, la electrificación de la flota empresarial es muy ventajosa en la medida en que genera y dinamiza el mercado de segunda mano, lo que hace más accesible la compraventa de vehículos eléctricos.

Ambas medidas ya han sido reconocidas, además, en otros países europeos como Francia a través del “bono ecológico” y la “prima de conversión”. El primero puede concederse a cualquier persona jurídica que adquiera o alquile una furgoneta eléctrica o un vehículo de menos de 3,5 toneladas, cubriendo el 40% del coste de adquisición hasta un límite de 3.000 euros. También ofrece una ayuda de 1.000 euros para la compra de vehículos eléctricos de ocasión, siempre que se mantengan durante al menos dos años. La segunda, por su parte, permite a los profesionales obtener entre 1.500 y 8.000 euros al sustituir un vehículo antiguo por uno nuevo o usado poco contaminante, dependiendo si se trata de un coche o una furgoneta.

Propuesta 2: Impulsar una ampliación de las partidas subvencionables destinadas a infraestructuras de recarga eléctrica, extendiendo las ayudas al mantenimiento y monitorización de dichas infraestructuras además de costes asociados al proyecto, obra civil, costes de ingeniería o dirección de obra.

A pesar de los avances en las políticas de electrificación, la instalación de infraestructura de recarga aún enfrenta desafíos, especialmente para las medianas y pequeñas empresas, que pueden carecer de los recursos necesarios para llevar a cabo estas inversiones en sus instalaciones.

Además del reconocimiento de partidas subvencionables como el proyecto, la obra civil, los costes de ingeniería, la dirección de obra o la propia infraestructura de recarga, desde AORU se propone una ampliación de las partidas subvencionables y que se incorporen otros aspectos esenciales como los costes asociados al mantenimiento y a la monitorización de la infraestructura de recarga. El correcto funcionamiento de estas infraestructuras depende en gran medida de un mantenimiento periódico que garantice que los equipos estén operativos y en condiciones óptimas. Además, la monitorización en tiempo real de la infraestructura es fundamental para detectar fallos, gestionar el consumo energético y optimizar el uso de las estaciones de recarga ofreciendo un servicio de calidad a los usuarios finales.

ANFAC ya se ha pronunciado también sobre la necesidad de asegurar el mantenimiento de los puntos de recarga de acceso público. Medidas de corte similar en lo relativo a la monitorización, aunque no de manera tan puntera como podrían desarrollarse en Euskadi, han sido propuestas por el ejecutivo alemán en el apartado dedicado a “Data-

based monitoring and controlling of demand, rollout and use” del Plan Maestro de Infraestructura de Recarga.

Propuesta 3: Formular nuevas exenciones, deducciones y/o bonificaciones fiscales para empresas y particulares que adquieran vehículos eléctricos, en régimen de propiedad o en régimen de leasing o renting.

Medidas de este calibre también han sido propuestas en otros países europeos, mostrando altas tasas de efectividad. En particular, los países que más han explotado este tipo de medidas son:

- En Francia, los vehículos totalmente eléctricos disfrutan de una exención del 50% en las tasas de matriculación, y las tarifas eléctricas para su carga no se consideran en el cálculo de la contribución social para empresas.
- En Alemania, por ejemplo, las empresas pueden beneficiarse de una deducción fiscal de hasta el 40% del importe del vehículo eléctrico adquirido. Si bien este país no ofrece beneficios fiscales a la adquisición, si exime por diez años del impuesto de propiedad a los vehículos eléctricos a batería (BEVs) y los de celda de combustible (FCEVs) registrados hasta el 31 de diciembre de 2025.
- En Bélgica, por su parte, Bruselas y Valonia ofrecen una tasa impositiva mínima, eximiendo a las empresas del impuesto de estacionamiento si el espacio está equipado con un cargador. Asimismo, en este país, la instalación de puntos de carga en empresas es deducible al 100%, y al 150% (en 2024) si es accesible al público.
- En Italia, a pesar de que los vehículos eléctricos no cuentan con beneficios fiscales para la adquisición, si están exentos del impuesto de propiedad por cinco años. Después de ese periodo, se aplica una reducción del 75% en el impuesto en comparación con los vehículos de gasolina equivalentes.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

El PMSE incluye en parte la propuesta sobre programas de ayuda en las actuaciones destinadas a la renovación del parque móvil y la flota (C2.P1 y LM5.P1) o al despliegue de puntos de recarga eléctrica (C2.P2 y C2.P3). Sin embargo, los términos y condiciones de los programas de ayuda referidos, incluida la posible ampliación de los vehículos elegibles o la extensión de las ayudas al mantenimiento y monitorización de las infraestructuras de recarga eléctrica y demás de costes asociados a las mismas, se deberán concretar en las bases de los respectivos programas de ayudas.

Respecto a la propuesta relativa a formular nuevas exenciones, deducciones y/o bonificaciones fiscales, la cual viene recogida parcialmente en el PMSE mediante la actuación G6.P1 (Implantación de medidas fiscales para impulsar la movilidad sostenible (bonificación, tasas...)), cabe señalar que de acuerdo al artículo 28 de la Ley 11/2023, de movilidad sostenible de Euskadi, deberán ser las administraciones públicas vascas competentes en materia tributaria las que detallen y acuerden las medidas fiscales y financieras a adoptar.

3.19. UNIPOINT BILBAO / COMUNIDAD PORTUARIA

Contenido de las alegaciones:

Desde Uniport Bilbao / Comunidad Portuaria, clúster de la logística multimodal, se plantean las siguientes aportaciones al Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, que se encuentra en fase de consulta pública.

Alegación 1: Plan de Acción - Propuesta C2.P1 Renovación del parque móvil por vehículos más sostenibles

APORTACIÓN 1: Sería conveniente la publicación de una nueva convocatoria del programa de ayudas a la modernización de flotas de transporte de mercancías por carretera, que siga contemplando la inclusión de vehículos de combustión (Euro VI), además de los de combustibles alternativos.

Respuesta: *Se acepta parcialmente.*

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

El PMSE recoge en parte esta propuesta en su actuación LM5.P1 (Activación de medidas de promoción y ayuda para la modernización de la flota).

En ese sentido, los términos y las condiciones de los programas de ayuda destinados a la renovación de la flota, incluidos los vehículos elegibles, se deberán concretar en las bases de los respectivos programas de ayudas.

Alegación 2: Plan de Acción - Propuesta C4.P1 Actuación sobre la red funcional existente para dotarla de sistemas TICs orientados a optimizar su gestión y mejorar las prestaciones de los usuarios

APORTACIÓN 1: mejora de la herramienta del servicio de información de incidencias de tráfico, de la Dirección de Tráfico de Gobierno Vasco, para ampliar la información ofrecida de cara a poder ser utilizada en la planificación de la operativa de transportes especiales.

APORTACIÓN 2: integración de los avisos de obras en las carreteras de País Vasco, e informadas por los distintos titulares de vía, con el aplicativo de Autorizaciones Complementarias de Circulación, de manera que permita a los interesados conocer cualquier afección o actuación sobre la vía, previamente al inicio del viaje.

Respuesta: *Se acepta parcialmente.*

El PMSE incluye esta propuesta parcialmente en la actuación C4.P2 (Elaboración y puesta en marcha de un modelo de comunicación con la ciudadanía sobre la movilidad que integre diversos aspectos), cuyo objetivo es mejorar la comunicación entre Tráfico y las personas usuarias mediante el portal web www.trafikoa.euskadi.eus u otras herramientas que se desarrollen. Si bien la descripción de la actuación no detalla las posibles evoluciones a realizar ya que su definición concreta se llevará a cabo durante la primera fase de la actuación destinada a la planificación y estudio, en la misma se considerará la mejora de la información ofrecida respecto a los transportes especiales y las ACC.

Alegación 3: Plan de Acción - Propuesta TPC7.P5 Asegurar la existencia de Directrices de Movilidad Sostenible a los Centros de Trabajo para los polígonos de más de 500 trabajadores, ya sea mediante Planes de Movilidad propios o mediante su inclusión en los PMUS

APORTACIÓN 1: se solicita que se contemple el puerto de Bilbao como espacio físico de trabajo dentro del desarrollo de Directrices de Movilidad Sostenible a los Centros de Trabajo.

Respuesta: *Se acepta.*

Se modifica la descripción de la actuación TPC7.P5 del PMSE extendiendo el alcance de la medida a otros centros de actividad que incluyan varias empresas que en su conjunto sumen más de 500 trabajadores. Asimismo, la actuación se traslada al Plan de actuación: General por tener incidencia en todos los ámbitos de la movilidad y no solo en el TPC.

Alegación 4: Plan de Acción - Propuesta F1.P1 Estudiar la conexión de los centros singulares y áreas industriales a la red ferroviaria, tanto de mercancías como de viajeros

APORTACIÓN 1: elaborar un censo de industrias en un área cercana al puerto de Bilbao y a la red ferroviaria general, que sean generadoras de importantes volúmenes de carga susceptible de ser transportada directamente por ferrocarril a las instalaciones portuarias si se dotaran de un apartadero ferroviario en su propia ubicación.

APORTACIÓN 2: en caso de valorarse la anterior aportación, posibilidad de contar con una línea de financiación pública para fomentar el desarrollo de dichas infraestructuras ferroviarias.

Respuesta: *Se acepta parcialmente.*

El PMSE recoge esta propuesta en las actuaciones F1.P1 (Estudiar la conexión de los centros singulares y áreas industriales a la red ferroviaria, tanto de mercancías como de viajeros) y LMI.P1 (Estudio de la conexión de las áreas industriales más importantes con la red ferroviaria), cuyo fin es analizar los centros singulares y áreas industriales susceptibles de ser conectados a la red ferroviaria existente y, en consecuencia, al Puerto de Bilbao.

Alegación 5: Plan de Acción - Propuesta F1.P12 Realización de obras de mejora sobre la vía

APORTACIÓN 1: Actuación de mejora en la línea C1 de Cercanías de Bilbao que permita dar solución a la limitación de gálibo de anchura existente en la actualidad.

Respuesta: *No se acepta.*

La administración de las infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, sobre la cual se presta el servicio C1 de Cercanías de Bilbao, corresponden, dentro del ámbito de competencia estatal, a la entidad pública ADIF, adscrita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenibles. Por lo tanto, toda actuación relativa a la infraestructura referida queda fuera del ámbito de aplicación del PMSE.

Alegación 6: Plan de Acción - Propuesta P1.P1 Análisis de la viabilidad de una Zona Logística y de una Plataforma Intermodal en el puerto de Bilbao

APORTACIÓN 1: El PMSE recoge en el detalle de esta propuesta que el puerto de Bilbao “no cuenta con dos equipamientos que en estos momentos se están mostrando como herramientas de competitividad decisivas en muchas instalaciones portuarias: una Plataforma Intermodal y una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) de apoyo a sus tráficos”. Sin embargo:

- El puerto de Bilbao, sí dispone de un área de actividades logísticas denominada ZAD-Zona de Almacenaje y Depósito. Se encuentra ubicada en suelo portuario pero fuera de recinto aduanero, y está diseñada para cubrir de manera óptima las necesidades del interfaz mar-tierra. Dispone de muelles de carga, portones de acceso a ras de nave, zonas de aparcamiento, almacenamiento y oficinas. Se encuentra cercana al aparcamiento de camiones y a la terminal ferroviaria. Cuenta con una superficie de 68.792 m².
- El puerto de Bilbao es, en sí mismo, una plataforma intermodal donde a diario se produce el intercambio de mercancías barco-camión, barco-tren, barco-oleoducto, barco-tanque, etc. Son las terminales portuarias, tanto comerciales como industriales, las que ejercen este papel de terminal intermodal. A ello se suma la terminal TECO de contenedores de ADIF anexa al puerto.

Respuesta: Se acepta.

Se modifica el apartado 4.6.2 del Diagnóstico (infraestructuras portuarias) en los términos propuestos y se retira la actuación P1.P1 del PMSE.

Alegación 7: Plan de Acción - Propuesta P1.P2 Estudio para optimizar las conexiones entre los puertos y los centros logísticos

APORTACIÓN 1: El 75%-80% de los accesos al puerto de Bilbao se realiza a través de la autovía del puerto, la N-644, que conecta directamente y sin pasar por núcleos urbanos la A-8 con las instalaciones portuarias. Se considera adecuado incluir en el PMSE el, inicialmente proyectado por Diputación, acceso por Sanfuentes al puerto y que en el II PTS de Carreteras de Bizkaia no ha sido incluido.

Respuesta: No se acepta.

Las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos.

El PMSE propone en la actuación P1.P2 la elaboración de un estudio para optimizar las conexiones entre los puertos y los centros logísticos, pero deberán ser las administraciones competentes las que concreten el detalle de las actuaciones a realizar.

Alegación 8: Plan de Acción - Propuesta P1.P3 Mejora de la conexión ferropuertuaria con los puertos de Pasaia y Bilbao

APORTACIÓN 1: Valorar la posibilidad de mantener el enlace de la línea C1 desde la estación de Santurtzi al puerto de Bilbao, facilitando en todo caso su total integración

con el municipio, pero que permita contar con una vía de respaldo ante cualquier eventualidad que pueda acontecer en la nueva VSF, máxime teniendo en cuenta que en muy alto porcentaje discurre en túnel.

Respuesta: No se acepta.

Se considera que la VSF mejora la competitividad del puerto, la calidad de vida de los municipios y reduce costes en comparación con la línea actual, lo que queda alineado con los objetivos del PMSE.

Los trazados de los túneles modernos son más seguros y fáciles de mantener que los trazados en superficie, sobre todo cuando estos discurren por zonas urbanas y periurbanas. Además, en esta opción, sería necesario el mantenimiento del paso a nivel existente en la actualidad.

Alegación 9: Plan de Acción - Propuesta P3.P1 Dotación de instalaciones fitosanitarias en el puerto de Pasaia

APORTACIÓN 1: Fomentar, en el puerto de Bilbao, la unificación de los recintos donde se llevan a cabo los servicios de control en frontera. En la actualidad los controles relacionados con los Servicios de Inspección en Frontera se realizan en el Puesto de Control en Frontera; y los controles relacionados con la Aduana se realizan en un espacio que reúne las oficinas de la Aduana Marítima, el CIRA (Centro Integral de Reconocimiento Aduanero) y los escáneres (RX y espectrométrico). Entre ambas instalaciones hay una distancia aproximada de 1.100 metros, en los que han de personarse los representantes aduaneros de las mercancías, además del personal que atiende las instalaciones, el Resguardo Fiscal,... La unificación de instalaciones permitiría beneficiarse de una mayor economía de escala, optimizando procesos y tiempos.

Respuesta: Se acepta.

Se modifica la actuación P3.P1 del PMSE a efectos de englobar todas las actuaciones relativas a los Puestos de Control en Frontera de los puertos: instalaciones fitosanitarias en el puerto de Pasaia y unificación de los recintos donde se llevan a cabo los servicios de control en frontera en el puerto de Bilbao.

Alegación 10: Plan de Acción - Propuesta P4.P1 Participación en el proyecto Fondos Puerto 4.0 de Puertos del Estado

APORTACIÓN 1: El PMSE recoge en esta propuesta que “los puertos de la CAPV (especialmente el de Bilbao y el de Pasaia) y los agentes relacionados con su actividad deberían participar en las convocatorias de estas subvenciones para la realización de proyectos en el marco de la economía 4.0”. Sin embargo:

- El fondo se nutre de las aportaciones de las Autoridades Portuarias del Sistema integrado en Puertos del Estado mediante una contribución equivalente al 1% de su cash flow, aunque es gestionado por Puertos del Estado.
- El Fondo se dirige a empresas del sector logístico portuario que identifiquen proyectos con un componente innovador en alguna de sus líneas de negocio y,

fundamentalmente, a empresas o startups tecnológicas que aporten soluciones innovadoras. Las Autoridades Portuarias ya forman parte de este Fondo al que contribuyen mediante el mencionado porcentaje de su Cash Flow.

Respuesta: Se acepta.

Se modifica la descripción de la actuación P4.P1 en los términos propuestos.

Alegación 11: Plan de Acción - Propuesta P7.P1 Impulsar un modelo unificado entre los dos puertos de Interés General vascos

APORTACIÓN 1: El PMSE recoge en este punto una referencia al puerto de Bilbao como Puerto Autónomo de Bilbao; desde la gran reforma portuaria por la Ley de Puertos de 1992 la denominación “puerto autónomo” desapareció y el ente gestor es la Autoridad Portuaria de Bilbao.

Asimismo, el tráfico del puerto de Bilbao en 2024 ha sido de 34,6 millones de toneladas y el del Puerto de Pasaia, de 3,4 millones de toneladas

APORTACIÓN 2: El PSME plantea un modelo unificado de ambos puertos que les permita funcionar en conjunto de manera coordinada. A modo informativo, citar que ante el borrador de protocolo de colaboración entre las Autoridades Portuarias de Bilbao y Pasaia presentado en 2013 y para el que solicitó informe de este organismo, la Autoridad Vasca de la Competencia, en informe emitido en 2014, estableció que era necesario suprimir o reelaborar parte de su clausulado.

APORTACIÓN 3: Aun no siendo puerto de interés general, y de cara a ese posible modelo unificado, valorar la inclusión del puerto de Bermeo en el modelo unificado que se pueda proponer.

Respuesta: Se acepta.

En la actuación P7.P1 del PMSE se corrige la referencia referida al Puerto de Bilbao y se añade valorar la inclusión del puerto de Bermeo en el modelo unificado que se pueda proponer.

Alegación 12: Plan de Acción - Propuesta P9.P1 Elaboración de un estudio sobre las necesidades formativas en el sector portuario y marítimo del País Vasco

APORTACIÓN 1: El PMSE recoge la importancia de no perder de vista la constante formación que se requiere para encarar los nuevos desafíos y proponen la elaboración de un estudio para analizar las necesidades del sector portuario y marítimo. Desde UniportBilbao/Comunidad Portuaria, clúster de la logística multimodal en torno al puerto de Bilbao como principal hub logístico del Arco Atlántico:

- Desarrolla anualmente acciones formativas específicamente dirigidas al sector de la logística portuaria y multimodal con el fin de dotar a los trabajadores de una capacitación y recualificación permanentes. Se abordan temas que no se ofrecen la formación reglada con el fin de formar a los profesionales para permitir su adaptación a un entorno cambiante: temas aduaneros derivados de la implementación del nuevo CAU, operativa con mercancías peligrosas en el puerto, capacitación de operador de muelle (MMPP), procedimientos de Servicios de

Inspección en Frontera, Incoterms y sistemas de Financiación del Comercio Internacional, procedimientos portuarios, estiba segura sobre camión, ciberseguridad....

- Periódicamente elabora un diagnóstico de las necesidades formativas tanto de su personal en activo como de los futuros profesionales que pudieran precisar en el corto/medio plazo para dar respuesta a su crecimiento y al relevo generacional.

Respuesta: Alegación expositiva.

Alegación 13: Plan de Acción - Propuesta LM1.P2 Impulso de las autopistas ferroviarias

APORTACIÓN 1: Extender la autopista ferroviaria al puerto de Bilbao, con el doble objetivo de:

- servir de complemento, como plataforma multimodal, a la plataforma intermodal de Jundiz-Vitoria, evitando con ello que Bilbao quede aislado para este tipo de tráfico; así como
- mantener e incrementar el posicionamiento del puerto de Bilbao en tráficos con Europa Atlántica, máxime teniendo en cuenta la competencia de puertos de comunidades vecinas

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

La actuación LM1.P2 del PMSE se enmarca en la iniciativa “Mercancías 30” del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, la cual establece como corredor de Autopista Ferroviaria en ancho estándar el que discurre entre la terminal intermodal de Jundiz (Vitoria-Gasteiz) y la frontera francesa en Irun.

Por otro lado, se considera que esta observación se recoge en parte en la actuación P1.P3 (Mejora de la conexión ferroportuaria con los puertos de Pasaia y Bilbao), que mediante la Variante Sur Ferroviaria permitirá conectar en ancho estándar ferroviario las instalaciones del Puerto de Bilbao con la red TEN-T y el referido corredor de autopista ferroviaria.

Alegación 14: Plan de Acción – Logística y Mercancías - Implantación de nuevas tecnologías de información

APORTACIÓN 1: Introducción: Metas relacionadas y descripción:

Quisiéramos dejar constancia del trabajo que UniportBilbao/Comunidad Portuaria, el clúster de la logística multimodal, con el puerto de Bilbao como principal hub logístico de Euskadi, ha venido desarrollando en sus 30 años de vida por y para la logística del País Vasco; y dado su carácter transversal, para la internacionalización del tejido económico del País Vasco. Esta asociación sin ánimo de lucro, que cuenta con 144 empresas y organismos públicos, trabaja para la mejora de la competitividad de las empresas que integran la cadena logística multimodal, así como para la promoción de los servicios que ofrece el sector.

En lo que a la mejora de la competitividad se refiere, UniportBilbao/Comunidad Portuaria, clúster de la logística multimodal, ha sido, y es, precursor en la implantación de nuevas tecnologías de la información a través del rediseño de muchos de los procedimientos subsumidos en el conjunto de la cadena de valor de la logística multimodal. Esta tarea se realiza impulsando procedimientos compartidos entre todas las partes implicadas, en lo que podría calificarse de modelo de innovación abierta. Así cabe resaltar, como grandes logros el desarrollo de los referenciales de servicios de mercancía contenerizada, mercancía convencional/granel y transportes especiales. Gracias al trabajo desarrollado en el seno de UniportBilbao/Comunidad Portuaria, el puerto de Bilbao fue pionero, a nivel estatal, en la implantación del Levante Sin Papeles (verificación del despacho aduanero) para carga convencional y granel; igualmente lo fue en la agilización del levante de exportación; en la integración de las básculas públicas en el sistema de LSP; posicionamiento único de contenedores para inspección...

Respuesta: Alegación expositiva.

Alegación 15: Plan de Acción - Propuesta LM5.P1 Activación de medidas de promoción y ayuda para la modernización de la flota

APORTACIÓN 1: Extender esta medida, más allá de la flota de vehículos, a los equipos de carga de las empresas logísticas (grúas, carretillas,...) no sólo para la adquisición de nuevos equipos medioambientalmente más sostenibles sino también para la remotorización y reacondicionado de los ya existentes hayan llegado o no al final de su vida útil. Esto permite a las empresas no sólo reducir su huella de carbono sino su huella ambiental.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

El PMSE recoge en parte esta propuesta en su actuación LM5.P1 (Activación de medidas de promoción y ayuda para la modernización de la flota).

En ese sentido, los términos y las condiciones de los programas de ayuda destinados a la renovación de la flota, incluidos los vehículos elegibles, se deberán concretar en las bases de los respectivos programas de ayudas.

Alegación 16: Plan de Acción - Propuesta LM6.P2 Posicionar el modelo Basque Country Logistics e España y Europa

APORTACIÓN 1: La estrategia Basque Country Logistics data de 2014, y UniportBilbao/Comunidad Portuaria, clúster de la logística multimodal, también formó parte de dicha estrategia, nacida para promover el potencial que ofrece el País Vasco en sector del transporte y la logística. Hoy día esta marca pertenece a una empresa que opera en los puertos de Bilbao y Pasaia.

Posteriormente, y también impulsado por Gobierno Vasco se acuñó la estrategia Basque Mobility, para transitar hacia una movilidad sostenible, bajo un modelo sustentado por principios medioambientales, económicos y sociales.

En vista de lo anteriormente expuesto, parece conveniente abordar la estrategia de promoción del sector del transporte y la logística del País Vasco, sin perder de vista lo que ya existe: UniportBilbao/Comunidad Portuaria, clúster de la logística multimodal, lleva más de 30 años promocionando primero la logística marítimo portuaria de Bilbao y, posteriormente, conforme a la evolución del propio sector, la logística multimodal con el puerto de Bilbao como uno de los principales hubs logísticos del Arco Atlántico. Esta promoción se realiza tanto a nivel nacional como internacional y con cada una de sus acciones contribuye al posicionamiento del País Vasco más allá de nuestras fronteras. Es preciso tener en cuenta que el sector logístico une Euskadi con el mundo: sólo el puerto de Bilbao conecta con cerca de 150 países y con más de 860 puertos por el mundo. El 70% de las empresas asociadas a UniportBilbao/Comunidad Portuaria, clúster de la logística multimodal, tienen presencia internacional, pudiendo calificar así al sector, y a cada una de las empresas que lo componen, como uno de los mejores embajadores del País Vasco en el exterior.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

Se actualiza la actuación LM6.P2 del PMSE redirigiéndola a fomentar la competitividad del sistema logístico y de transportes de Euskadi.

Alegación 17: Plan de Acción – Logística y Mercancías - Ordenación y gestión del sector

APORTACIÓN 1: Introducción: Metas relacionadas y descripción:

El PMSE recoge como necesidad un replanteamiento del servicio de suministro de mercancías, “donde el transporte ha pasado a ser un eslabón más de una cadena compleja de operaciones orientadas a dar el servicio. Esta complejidad obliga a actuar en muchos frentes, donde la administración pública y el sector privado deben prestarse mutua colaboración”. Se citan algunos entes que vienen trabajando, si bien consideramos que falta UniportBilbao/Comunidad Portuaria, clúster de la logística multimodal en torno al puerto de Bilbao como principal, pero no único, hub logístico del País Vasco.

En este sentido, queremos mencionar el trabajo que UniportBilbao/Comunidad Portuaria desarrolla para la mejora de la competitividad de los servicios ofrecidos por el sector del clúster de la logística multimodal. UniportBilbao/Comunidad Portuaria articula su trabajo en torno a distintos grupos de trabajo segmentados por producto o por eslabones de la cadena logística. Así mantiene activos los grupos de trabajo de Servicios de Inspección en Frontera; Aduanas; Logística de Contenedor y de la Carga Convencional/Granel; Transportes Especiales;... En todos ellos es condición indispensable la colaboración público-privada y principal fuente de valor, siendo muy valorada la estrecha implicación de las distintas administraciones involucradas. Ello ha permitido al sector alcanzar hitos de gran calado.

Respuesta: Se acepta.

Se añade en la descripción de la Línea de actuación “Ordenación y gestión del sector” del Plan de actuación “Logística y Mercancías” del PMSE una referencia a UniportBilbao/Comunidad Portuaria.

Alegación 18: Plan de Acción - Propuesta LM7.P2 Potenciación de la colaboración con la Eurorregión Nueva Aquitania – Euskadi – Navarra para la planificación conjunta de actuaciones

APORTACIÓN 1: El PMSE recoge la oportunidad de potenciar la colaboración entre estas regiones destacando como actuación el aumento de la coordinación entre territorios para la planificación del transporte. Consideramos oportuno resaltar aquí la idoneidad de una mejora de la coordinación en el ámbito de los transportes especiales, siendo el puerto de Bilbao puerto de salida (y entrada) de cargas de grandes dimensiones con origen en la provincia de Navarra. Esto se sostiene gracias a las importantes inversiones que terminales estibadoras del puerto han venido realizando en los últimos años. Sin embargo, la suma de distintos factores puede actuar de palanca para el cambio hacia otros puertos competidores.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

Actualmente la colaboración entre los territorios que conforman la Eurorregión Nueva Aquitania – Euskadi – Navarra se realiza a través de la Agrupación Europea de Cooperación Territorial “Eurorregión Nueva Aquitania – Euskadi - Navarra”, cuya finalidad es promover el desarrollo económico, social y cultural del territorio transfronterizo y eurorregional, fomentando al mismo tiempo los intercambios dentro del mismo.

Si bien el PMSE recoge en parte esta observación, deberán ser las administraciones integrantes de la AECT referida las que concreten el detalle de las actuaciones a realizar en este ámbito.

3.20. ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector Dos Ruedas)

Contenido de las alegaciones:

Desde ANESDOR, la asociación empresarial que agrupa al sector de los vehículos de la categoría L (fabricantes e importadores de ciclomotores, motocicletas, triciclos y cuadríciclos, y de sus componentes y accesorios), trasladamos al Gobierno Vasco, los datos más relevantes que deberá valorar a la hora de implementar su Plan de Movilidad Sostenible para asegurar el correcto tratamiento de estos vehículos, claves en la movilidad.

A la hora de gestionar la movilidad segura y sostenible, es necesario ahondar en la tipología de vehículos motorizados y dar un tratamiento singular a cada uno. En particular, la moto y los vehículos ligeros, por su singularidad y su potencial para cumplir con los objetivos marcados en este Plan.

Efectivamente, la moto y los vehículos ligeros (categoría L de homologación: ciclos asistidos, ciclomotores, motocicletas, triciclos y cuadríciclos) son una categoría singular, distinta de los coches y furgonetas (categorías M y N de homologación).

Vehículos de la categoría L:

- Estos vehículos constituyen una opción de movilidad urbana con grandes ventajas que podemos agrupar en tres pilares: movilidad, medioambiente y economía.

Ventajas de movilidad:

- Ahorro de tiempo: Entre un 35-60% del tiempo para un mismo recorrido urbano respecto a otros medios de transporte. El estudio realizado en la ciudad de París (The unpredicted rise of motorcycles: a cost benefit analysis) concluyó que un cambio modal del turismo a la motocicleta supone un 45% de ahorro de tiempo en los viajes dentro de París y un 39% de los viajes entre París y las afueras. El ahorro de tiempo combinado con la facilidad de aparcamiento permite una mejora de la conciliación familiar.
- Reducción de la congestión: Las motocicletas son ágiles, se filtran entre la congestión y cuentan con la posibilidad de utilizar los carriles especiales. El estudio realizado por Transport and Mobility Leuven en Bruselas concluyó que, si se sustituyeran el 10% de los turismos por motocicletas, se disminuiría un 40% el tiempo de los atascos.
- Aprovechamiento del espacio público: El estudio realizado por VIAS Institute refleja que los turismos consumen casi 8 veces más de espacio público que las motos.
- Vehículo de alta ocupación: Entre el 50% y el 100% dependiendo del número de pasajeros y la carga.

Ventajas ambientales:

- Como detallaremos más adelante, las emisiones de CO₂ de la moto son muy reducidas, prácticamente iguales a las del transporte público si consideramos el impacto por pasajero y kilómetro recorrido, por tanto, contribuye a la descarbonización del transporte.

- También presenta bajas emisiones contaminantes (NO_x y PM), no solo en el tubo de escape, también deterioran menos la superficie vial y elevan menos partículas, por su menor peso y superficie de contacto. Consecuentemente, contribuyen a mejorar la calidad del aire.
- Los modelos eléctricos tienen gran facilidad de carga, el tiempo de recarga es reducido y consume menos energía. Algunos modelos cuentan con baterías extraíbles y son menos dependientes de la infraestructura de recarga.

Ventajas económicas:

- Es el vehículo motorizado más económico en adquisición, mantenimiento y consumo, el más accesible para las rentas más bajas.
- Soluciona de manera eficiente las necesidades de movilidad de las zonas periféricas o rurales que tienen un déficit de transporte público.
- Se adapta a las necesidades de la nueva movilidad como la movilidad compartida (motosharing) o el reparto de última milla.

Todas estas ventajas están plenamente alineadas con la estrategia para promocionar la movilidad sostenible, los vehículos asequibles y la reducción de emisiones.

Alegación 1: Diagnóstico - Representación de la moto en los costes externos de la movilidad por carretera

En el punto 4.1.9 se hace referencia a los elevados costes externos de la moto tanto en interurbano como en urbano, destacan los costes de cambio climático, congestión y disponibilidad vehículos.

En cuanto al tema de la congestión, las motocicletas son ágiles, se filtran entre la congestión y cuentan con la posibilidad de utilizar los carriles especiales. El estudio realizado por Transport and Mobility Leuven en Bruselas concluyó que, si se sustituyeran el 10% de los turismos por motocicletas, se disminuiría un 40% el tiempo de los atascos. (Ver Anexo I). Basándonos en estos datos, no entendemos cómo se han calculado los costes externos relativos a la congestión en el ámbito de la motocicleta cuando esta categoría de vehículos se presenta como una solución para reducir la congestión en las carreteras.

Por otro parte, con relación a los costes externos relativos a la contaminación, el Instituto para la Diversificación de la Energía (IDAE) publicó el consumo de energía (en gramos equivalentes por pasajero y kilómetro) y las emisiones (gCO₂/pkm), para cada modo de desplazamiento. La moto de combustión, con 53 gCO₂/pkm, tiene un dato similar al del autobús urbano (49 gCO₂/pkm). La moto eléctrica, con 17 gCO₂/pkm, tiene el dato más bajo de todos los transportes motorizados.

Asimismo, el estudio de 2022 acerca del impacto de la ZBE en las Rondas de Barcelona analiza las emisiones de CO₂ según la tipología de vehículos. Los turismos son los máximos emisores de CO₂. En el caso de las motos, a pesar de haberse producido un aumento exponencial del parque de vehículos, las emisiones de CO₂ se redujeron en 2 puntos porcentuales.

Con respecto al número de desplazamientos, en Barcelona se producen más de 450.000 desplazamientos diarios en moto. El 20% de los desplazamientos en la ciudad se hacen en moto y, sin embargo, únicamente generan 6% de las emisiones de CO2.

Por todos estos datos, tampoco se entiende cómo se han calculado los costes externos relativos a la contaminación en el ámbito de la motocicleta cuando diversos estudios a nivel nacional y local ha probado que esta categoría de vehículos emite reducidas emisiones de CO2.

Finalmente, destaca la disponibilidad de vehículos cuyo porcentaje se centra en la emisión de gases de efecto invernadero durante los procesos de fabricación, mantenimiento y desguace de los vehículos y naves. En este caso los valores para la moto también son elevados.

En este punto nos falta información acerca de donde extraen los datos para obtener los factores de emisión de GEI de los vehículos de carretera, nos resulta incomprensible como son tan elevados los valores para la moto.

Teniendo en cuenta estudios del ciclo de vida de los vehículos ligeros, las motos presentan reducidos costes de fabricación, mantenimiento y desguace, al ser vehículos más livianos, que necesitan reducidas cantidades de combustible y donde se cumplen estrictamente todos los protocolos para reducir el impacto al final de su vida útil, se pueden reutilizar componentes e incluso reciclar otras partes.

Respuesta: No se acepta.

La fuente de información utilizada en el PMSE para la estimación de los costes externos del modo motocicleta ha sido el estudio “Actualización de costes externos del transporte en la CAPV 2019” elaborado por el Gobierno Vasco.

Alegación 2: Plan de Acción - Creación de un capítulo específico de seguridad vial del colectivo de usuarios vulnerables

Es necesario que esta Plan de Movilidad Sostenible tenga en cuenta los diferentes enfoques, ya que la movilidad debe de ser sostenible pero también segura. En el desarrollo de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible de los municipios no se tiene en cuenta la dimensión de la seguridad vial, en especial de los colectivos vulnerables. Entendemos como usuarios vulnerables a peatones, ciclistas, usuarios de VMP y motoristas, sin embargo, atendiendo a las estadísticas de seguridad vial en ámbito urbano e interurbano es necesario hacer un especial esfuerzo en la gestión de la seguridad de los motoristas.

Por todo ello, es necesario que esta Plan de Movilidad Sostenible solucione esta carencia e incluya un capítulo en el que se valore la gestión de la seguridad vial de los colectivos vulnerables en la movilidad del País Vasco. En este capítulo se debería instar a los municipios para tener en cuenta esta dimensión en sus PMUS y a establecer Planes de Seguridad Vial municipales.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

A pesar de que el PMSE no contempla un capítulo específico dedicado a la seguridad vial, sí que la considera como un campo de actuación prioritario, recogiendo en parte esta propuesta. Muestra de ello es que entre los objetivos específicos del PMSE se encuentra la meta “Mejorar la seguridad vial”, a efectos de mejorar las condiciones del viario (infraestructuras y equipos) y su gestión con el objetivo de reducir el número y la gravedad de los accidentes.

En ese sentido, el PMSE recoge varias actuaciones destinadas a mejorar la seguridad vial, entre otras, la C1.P2 (Actuación sobre la red funcional existente para mejorar las condiciones de seguridad y comodidad), C4.P3 (Desarrollo e implementación de un modelo de seguridad vial basado en las tecnologías: monitorización del tráfico, recogida, gestión y tratamiento de información...), C9.P2 (Realización de campañas de formación en educación vial en las escuelas y colectivos vulnerables) o C10.P1 (Desarrollo de los compromisos del Pacto Vasco por la Seguridad Vial).

Alegación 3: Plan de Acción - Incluir una guía de buenas prácticas para regular la gestión de la motocicleta en los PMUS municipales

El desarrollo de PMUS de una determinada ciudad no está sujeto a una normativa de obligado cumplimiento. Así, el PMUS se configura como un conjunto de principios rectores que se implementarán en el ejercicio de acciones y medidas concretas a desarrollar, más que en normas de obligado cumplimiento. Según la guía publicada por el IDAE, los PMUS deben de cubrir todos los modos de transporte presentes en el municipio en cuestión, y las dos ruedas están presentes en la mayoría de los núcleos urbanos del País Vasco.

La guía que se hace referencia en el párrafo anterior no incluye una gestión específica para las motocicletas, una categoría de vehículos que, por su singularidad, debería tener una gestión específica en las políticas de movilidad municipales.

Para que se gestione la motocicleta a nivel municipal, sería recomendable que el Plan de Movilidad Sostenible hiciera referencia a una guía de buenas prácticas que incluya ejemplos sobre recomendaciones y políticas para gestionar la motocicleta a nivel urbano. Es de vital importancia gestionar la motocicleta en todas sus dimensiones: seguridad vial, movilidad y medioambiental (Zonas de Bajas Emisiones).

Finalmente, desde Anesdor nos comprometemos a facilitar al organismo competente esta guía de buenas prácticas para que se utilice de referencia en los Anexos de este Plan de Movilidad Sostenible y los municipios puedan tener acceso a la información sobre estas buenas prácticas.

Respuesta: Se acepta

La ordenación y gestión del tráfico, seguridad vial y estacionamiento de vehículos, en el ámbito urbano, corresponde a los ayuntamientos, en conformidad a la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

No obstante, se incorpora una nueva actuación en el PMSE destinada a coordinar medidas que permitan mejorar la convivencia entre los diferentes modos de transporte, especialmente el peatonal, la bicicleta y los vehículos de movilidad persona, así como las motocicletas.

Alegación 4: Plan de Acción - Homogeneización de las restricciones en las Zonas de Bajas Emisiones y tratamiento diferenciado para los vehículos de la categoría L

Uno de los objetivos de este Plan debería ser homogeneizar las diferentes zonas de bajas emisiones que se encuentran en el País Vasco. La normativa diversa aplicada por los municipios genera confusión entre los usuarios que en muchas ocasiones desconocen las restricciones aplicables a su vehículo en estas zonas de bajas emisiones.

A la hora de valorar la creación de una normativa común de zona de bajas emisiones es importante que a los vehículos de la categoría L se les dé un trato diferenciado respecto a los turismos debido a la incorrecta interpretación que se hace del etiquetado ambiental y las menores emisiones contaminantes de estos vehículos. Por todo ello, proponemos que se apliquen los siguientes criterios a la hora de definir las restricciones en estas zonas:

- Los vehículos de categoría L sin etiqueta deberían recibir el mismo trato que los coches con etiqueta B.
- Los vehículos de categoría L con etiqueta B deberían recibir un trato similar a los coches de etiqueta C.
- Los vehículos de categoría L con etiqueta C deberían recibir el mismo trato que los coches de etiqueta ECO.
- Respecto a la etiqueta “cero”, no debería plantearse ningún tipo de restricción de acceso o circulación.
- Al margen de esto, las restricciones a las motos deberían iniciarse más tarde, para favorecer el cambio modal y poner en valor sus ventajas en la movilidad urbana sostenible.

Justificación: Diferencias de la categoría L respecto a las categorías M y N y correcta interpretación sus etiquetados ambientales

Las etiquetas ambientales de los vehículos de la categoría L de homologación son distintas de las de los turismos (categoría M y N) y los factores de emisiones que representan tampoco son los mismos.

En julio de 2018 se incorporó en el Reglamento General de Vehículos el sistema de etiquetado específico para los vehículos de la categoría L, parecido visualmente, pero distinto del que ya se había establecido anteriormente para los vehículos de categorías M y N.

Cabe recordar también que las 5 etapas Euro de los vehículos de categoría L son una normativa propia, con ensayos apropiados a su tipo de conducción, y no tienen nada que ver con las 6 etapas Euro de los turismos. Es decir, a modo de ejemplo, el Euro 5 de la categoría L no es equiparable al Euro 5 de las categorías M y N.

Calidad del aire: Los factores de emisiones utilizados por la Agencia Europea de Medio Ambiente (COPERT 5.3), muestran que los factores de emisión de las motocicletas Euro 5 (aún no incorporan los valores de las Euro 5+ que se venden actualmente), son comparables a los turismos de la etiqueta ECO, híbridos, con GLP o GNC.

Considerando la información del “Inventario Nacional de Contaminantes Atmosféricos” del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), las motocicletas producen una cantidad de emisiones reducida en comparación con el porcentaje de su parque.

A nivel local escogemos el ejemplo del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) ya que es el área con mayor parque de vehículos de dos ruedas (más de 300.000 motocicletas y ciclomotores) y por tanto sería el peor escenario en términos de emisiones. En el año 2020, la Autoridad del Transporte Metropolitano del Área de Barcelona presentó y aprobó el Plan de Director de Movilidad 2020-2025. El Plan contiene el análisis de emisiones del parque. La motocicleta, a pesar de suponer el 20,1% de parque de vehículos, representa el 2,2% de emisiones de CO₂, el 0,2% de emisiones NO₂ y el 2,5% de emisiones PM₁₀.

Respuesta: No se acepta.

El marco regulatorio de las zonas de bajas emisiones viene establecido por el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Asimismo, en el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con los requisitos mínimos determinados en la normativa referida.

En ese sentido, el PMSE no establece ninguna obligación legal adicional, limitándose a proponer la aplicación de medidas de apoyo y colaboración con los ayuntamientos que decidan, en base a su autonomía local, la extensión de forma paulatina de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, especialmente en aquellos con mayores problemas para el tránsito de vehículos y mayor intensidad de tráfico.

Alegación 5: Plan de Acción - Introducir medidas relacionadas con la pacificación de los accesos a la ciudad y del entorno urbano

1. Carriles reservados a determinados vehículos

Las administraciones públicas a nivel local o autonómico, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberían analizar la necesidad y viabilidad de las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, la bicicleta, ciclo, motocicletas, ciclomotores y vehículos de alta ocupación o de cero emisiones en los accesos a los municipios. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica.

Es importante que los municipios tengan en cuenta a las motocicletas en estos carriles reservados, no solo por cuestiones de movilidad, también por la seguridad vial de este colectivo vulnerable.

Con todo ello, la Plan de Movilidad Sostenible debería incluir las siguientes recomendaciones:

- Valorar la creación de carriles segregados de acceso a la ciudad para el ciclomotor y la motocicleta o segmentar por modos de transportes los carriles de acceso en hora punta.
- Permitir el uso de motocicletas en carriles especiales y/o segregados (bus, taxi, VAO...).
- Regular la circulación de motos entre filas de coches. Estableciendo condiciones específicas en las que se autorice este tipo de acción (atascos, tráfico muy congestionado o parado). Esta práctica solo se podría dar entre el último y el penúltimo carril de la izquierda, en calzadas con circulación separada en cada sentido. Asimismo, se deberá de circular por debajo de los 50 km/h. Francia ya ha regularizado esta práctica siguiendo los criterios expuestos anteriormente (“Décret n° 2025-33 du 9 janvier 2025 relatif aux règles de la circulation en inter-files pour certains véhicules à deux ou trois roues motorisés”)

Con estas medidas el nivel de posible conflictividad de la moto con el resto del tráfico disminuye, aumenta su seguridad y se minimizan las posibilidades de sufrir un accidente.

2. Permitir la circulación de motocicletas por el arcén en situaciones de congestión.

Permitirlo a una velocidad máxima 30 km/h, siempre y cuando las condiciones de la vía lo permitan. Esta medida de segregación del tráfico evitaría que las motos circularan entre los coches reduciendo situaciones de riesgo.

Respuesta: *Se acepta parcialmente.*

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

El PMSE recoge parcialmente la propuesta sobre carriles reservados a determinados vehículos en la actuación TPCI.P1 (Estudiar la creación de carriles reversibles y carriles BusVao en el acceso a las capitales de los Territorios Históricos). Dicho estudio determinará el alcance y especificaciones de los carriles reservados que se implanten, si fuera el caso.

Por otro lado, respecto a la circulación de motocicletas por el arcén en situaciones de congestión, habrá de remitirse a lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación (Real Decreto 1428/2003) a tal efecto.

Alegación 6: Plan de Acción - Introducir medidas de control y vigilancia

Campañas de control de mantenimiento de la motocicleta.

Un adecuado mantenimiento y estado del vehículo es clave para reducir la siniestralidad urbana. Por este motivo, deberían incluirse campañas de vigilancia de motociclistas relativas al control de diferentes elementos del vehículo como los neumáticos, los frenos, el alumbrado, la vigencia de la ITV y del seguro del vehículo. Estas campañas pueden realizarse a pie de calle por los agentes de tráfico municipales y programarse cada varios meses o incluso automatizarse mediante el uso de las cámaras existentes.

Respuesta: *No se acepta.*

La inspección de vehículos en carretera se encuentra contemplada en el programa anual de campañas de vigilancia y control en materia de tráfico, circulación y seguridad vial realizadas por la Ertzaintza en colaboración con las Policías Locales de Euskadi.

Alegación 7: Plan de Acción - Introducir medidas relacionadas con la infraestructura

Uno de los principales problemas de la seguridad vial de los motociclistas es la configuración de la infraestructura urbana. Con cierta frecuencia las consecuencias del accidente en que se implica el motociclista se producen o se agravan por la existencia de determinados elementos de la calzada o adyacentes a la misma.

1. Identificar tramos de concentración de accidentes (TCA) de moto y realizar auditorías con perspectiva motorista en estos tramos.

La seguridad vial de los motoristas debe abordarse con un enfoque específico y diferenciado dentro de la gestión de la infraestructura viaria. Por ello, proponemos identificar y analizar en profundidad los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) específicos de motocicletas, con el objetivo de implementar medidas correctoras adaptadas a las necesidades de este colectivo.

Es fundamental que estas auditorías se realicen con una perspectiva motorista, asegurando que los análisis y las soluciones propuestas tengan en cuenta las particularidades de la conducción en moto, como la adherencia del pavimento, la visibilidad en curvas, la presencia de elementos peligrosos en el entorno o la señalización específica.

Por otro lado, este Plan de Movilidad Sostenible debería instar a seguir las directrices establecidas en la Directiva (UE) 2019/1936 sobre gestión de la seguridad en las infraestructuras viarias, promoviendo su rápida transposición a nivel autonómico.

2. Fomento de la infraestructura de recarga inclusiva para los vehículos de categoría L

Esta Plan de Movilidad Sostenible debería ser una oportunidad para fomentar la expansión de la infraestructura de recarga. Sin embargo, este despliegue debería asegurar una cobertura suficiente de puntos de recarga para todo tipo de vehículos, no solo para los turismos, dando preferencia a las infraestructuras y conectores interoperables.

Para que esta Plan de Movilidad Sostenible asegure un correcto desarrollo de la movilidad eléctrica es necesario garantizar unos requisitos técnicos apropiados en las instalaciones que componen la red de infraestructura de recarga. Con todo ello, la Plan de Movilidad Sostenible debería incluir:

Cobertura de conexiones tipo schuko:

- Inclusión del conector schuko en los puntos de recarga de acceso público, junto con el conector “Tipo 2” (IEC 62196-2).
- Integración en sistemas urbanos existentes, como puntos de alumbrado público e instalaciones de suministro eléctrico

Corriente alterna: garantizar cumplimiento Reglamento (UE) 2019/1745.

- Potencia \leq 3.7kVA equipados con, al menos:
 - a) Conectores tipo 3A (modo de carga 3 semi-rápida).
 - b) Schuko (modos de carga 1 o 2 lenta)
- Potencia \Rightarrow 3.7kVA, al menos conectores de Tipo 2 + schuko.

Corriente continua:

La tecnología de corriente continua está todavía en una fase inicial de desarrollo para motocicletas y vehículos ligeros, aunque es fundamental prevenir su posible evolución de cara a garantizar un despliegue adecuado en un futuro

- Sistema de carga CC: según lo descrito en la norma IEC 61851-25.
- Conector CC y entrada vehículo: según lo descrito en la norma 62196-6.

Por otro lado, el Plan de Movilidad Sostenible debería tener en cuenta los vehículos de la categoría L y destinar, al menos, un 20% del total de puntos de recarga a los vehículos de la categoría L y asegurar cargadores en plazas de aparcamiento de motos (1 cargador cada 5 plaza).

Finalmente, este Plan de Movilidad Sostenible sería una oportunidad para mejorar la operatividad de esta red y el marco regulatorio unificando los sistemas de pago incluiría tal y como establece el Reglamento Europeo sobre la Infraestructura para los Combustibles Alternativos (AFIR). Asimismo, debería regularizar de manera específica los racks de intercambio de baterías e incluir a estos racks de intercambio en los cupos de obligatoriedad de instalación. Finalmente se debería favorecer el desarrollo de propuestas destinadas a proporcionar la batería como un servicio o suscripción (Battery as Service).

Respuesta: *Se acepta parcialmente.*

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

En relación a la infraestructura viaria, las Diputaciones Forales ostentan la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos interurbanos.

Los ayuntamientos, por su parte, ostentan la competencia en la ordenación y gestión, incluidas conservación y mantenimiento, de las vías públicas urbanas y rurales de titularidad municipal dentro del término municipal.

El PMSE recoge en parte la observación realizada en la actuación C1.P2 (Actuación sobre la red funcional existente para mejorar las condiciones de seguridad y comodidad) en el marco del III Plan General de Carreteras de la CAPV 2017-2028, pero deberán ser las administraciones referidas las que definan las especificaciones de las carreteras y caminos de la red de su competencia.

Por otro lado, respecto a la infraestructura de recarga, el PMSE también contempla parcialmente la propuesta en las actuaciones C2.P2 (Creación de infraestructuras de carga eléctrica rápida e inteligente y ampliación de la red de recargas de alta potencia) y C2.P3 (Dotación de puntos de recarga eléctrica en todos los nuevos proyectos de estaciones de repostaje de combustible convencional), pero será durante su ejecución

cuando se deberán detallar las especificaciones y alcance de las mismas, con respeto en todo caso a la normativa vigente (Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos).

Alegación 8: Plan de Acción - Incluir medidas para controlar y evaluar las emisiones ambientales

1. Analizar las emisiones contaminantes del parque de vehículos de los municipios y del País Vasco

Es necesario que este Plan de Movilidad Sostenible cuantifique las emisiones contaminantes del parque de vehículos, no solo el cómputo total del País Vasco, sino que también de los municipios. Es vital que tanto el Gobierno Vasco como los ayuntamientos tengan la obligación de conocer y analizar las emisiones de su parque circulante. Valorar estos datos es imprescindible para establecer medidas que se ajusten a las necesidades de cada uno de los municipios y del País Vasco. Por ello se recomienda que tanto el Gobierno como los municipios realice los siguientes informes anuales:

- Realizar un estudio comparativo que cuantifique las emisiones para los diferentes tipos de vehículos en la ciudad
- Catalogación del parque en función de su nivel de emisiones, considerando el etiquetado ambiental

2. Fomento de los combustibles renovables

Los combustibles renovables (neutros en carbono) son una tecnología sostenible para el futuro cercano de la moto. Estos combustibles son una alternativa importante en sustitución de los combustibles fósiles tradicionales, ya que ayudan a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y disminuir la dependencia de recursos no renovables. Por ello, es importante que, más allá del fomento exclusivo de la movilidad eléctrica y con una perspectiva de neutralidad tecnológica más amplia, el País Vasco apoye el desarrollo de estos combustibles y su aterrizaje en el mercado mediante diferentes acciones:

- Red de abastecimiento: Promocionar el despliegue de redes de abastecimiento de estos combustibles, bien mediante las redes existentes de gasolineras, con alto interés en la transición hacia estos combustibles, como mediante el incentivo a la instalación de nuevos puntos de suministro exclusivos como puede ser el caso de las hidrogeneras (puntos de suministro de hidrógeno verde para el transporte).
- Popularización de los combustibles renovables: Apoyo público del País Vasco para promocionar y difundir a la población la existencia de estos combustibles y su viabilidad como un actor más en la nueva movilidad sostenible, potenciando sus ventajas y su capacidad de convivencia con el desarrollo de la movilidad eléctrica.
- Incentivos a la industria: Promocionar la investigación y desarrollo de línea de negocio industriales en torno a los combustibles renovables.
- Incentivos a la compra de combustible renovable, de forma que el usuario pueda percibir una ventaja respecto a la adquisición de combustibles fósiles tradicionales.

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

En relación a las emisiones del parque de vehículos, actualmente el Instituto Nacional de Estadística (INE) ofrece datos estadísticos sobre la composición del parque de vehículos a nivel de Comunidad Autónoma, provincia y municipio (tipo de vehículo, antigüedad, tipo de carburante, distintivo ambiental...), en el marco de la “Estadística del Parque Nacional de Vehículos” de la Dirección General de Tráfico (DGT).

Por otro lado, en relación al fomento de los combustibles renovables, el PMSE incluye parte de las propuestas realizadas en las actuaciones C2.P1 (Renovación del parque móvil por vehículos más sostenibles), TPC2.P2 (Impulso de la electrificación o de los sistemas de propulsión de combustibles alternativos del TPC acelerando la renovación de flota), LM5.P1 (Activación de medidas de promoción y ayuda para la modernización de la flota), C9.P1 (Realización de campañas de formación y difusión de las ventajas de movilidad eléctrica) o C5.P1 (Realización de labores de I+D+I para el uso de fuentes de energía alternativas en el transporte: hidrógeno, baterías...), garantizando la neutralidad tecnológica en la movilidad.

Alegación 9: Plan de Acción - Incluir medidas para favorecer los incentivos fiscales

1. Planes de incentivos a la compra de vehículos de bajas emisiones

Este Plan de Movilidad Sostenible debería ser un instrumento para fomentar la movilidad de bajas emisiones. El País Vasco no debe depender de los acuerdos a nivel nacional, tiene que crear su propio plan de incentivos independientes a los nacionales. Para fomentar la movilidad, se deben crear planes donde la burocracia sea mínima y no sea un problema, como ha sucedido históricamente, permitiendo que el usuario reciba/perciba la ayuda lo más rápido posible. Ante esta situación, sería positivo que desde este Plan de Movilidad Sostenible se impulsara un plan de ayudas para fomentar la movilidad sostenible, al igual que incluye Cataluña en su Plan de impulso al vehículo eléctrico 2025-2030.

El Plan debe abarcar vehículos de bajas o cero emisiones que permitan una mayor fluidez de la movilidad. Los nuevos vehículos de combustión emiten menos emisiones en comparación con las anteriores etapas Euro, es por ello que se deben incluir los vehículos con etiqueta C siempre y cuando se achatarse un vehículo de categoría M, N o L con etiqueta A. Esta acción favorece a la reducción de emisiones y a la disminución de la edad del parque.

Asimismo, es importante considerar a todos los vehículos de la categoría L, sin restricción de precio, en este plan de incentivos para no caer en errores como el del MOVES el cual no incluía a los ciclomotores entre los vehículos bonificables y limitaba las motocicletas con prestaciones más altas en cuanto a la autonomía.

Finalmente, este plan de incentivos debería incluir diferentes líneas de subvención destinadas a la compra de vehículos para particulares, pero también para la renovación de flotas de vehículos de mercancías y de la administración pública.

2. Ayudas fiscales a los vehículos más eficientes

Como se ha comentado en apartados anteriores, las motocicletas representan al 16% del total del parque de vehículos, sin embargo, en términos de emisiones, tan solo

representan el 0,9% de las emisiones totales de NOx y el 3,7% de las emisiones totales de PM10. Debido a la eficiencia energética de estos vehículos, este Plan de Movilidad Sostenible debería recomendar a los municipios que apliquen una bonificación en el impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica a las motocicletas.

El objetivo del impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) es gravar la titularidad de los vehículos matriculados que son aptos para circular en la vía pública siendo los ayuntamientos los encargados de recaudar anualmente este impuesto.

En el artículo 95 de la Ley Reguladora de Haciendas Locales se incluyen las tarifas básicas del IVTM. A partir de estas cifras, cada ayuntamiento puede incrementar las cuotas mínimas fijadas en las tarifas del impuesto mediante la aplicación de un coeficiente, el cual no podrá ser superior a 2.

Asimismo, la Ley contempla tres bonificaciones de carácter potestativo que se aplican a la tarifa total:

1. Bonificación de hasta el 75% en función de la clase de carburante que consuma el vehículo, en razón a la incidencia de la combustión de dicho carburante en el medio ambiente.
2. Bonificación de hasta el 75% en función de las características de los motores de los vehículos y su incidencia en el medio ambiente.
3. Bonificación de hasta el 100% para los vehículos históricos o aquellos que tengan una antigüedad mínima de 25 años.

Con todo ello, y en base a la contribución de este tipo de vehículo a la consecución de los objetivos medioambientales, se propone que se les recomiende a los ayuntamientos del País Vasco la aplicación de las siguientes bonificaciones:

- Bonificación de un 75% (el máximo permitido por Plan de Movilidad Sostenible) a las motocicletas eléctricas o aquellas propulsadas por combustibles sintéticos (efuels).
- Bonificación de un 50% a las motocicletas con una antigüedad menor a 5 años

Respuesta: Se acepta parcialmente.

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

En relación a los planes de incentivos a la compra de vehículos de bajas emisiones, el PMSE recoge en parte esta propuesta en las actuaciones C2.P1 (Renovación del parque móvil por vehículos más sostenibles) y LM5.P1 (Activación de medidas de promoción y ayuda para la modernización de la flota). En ese sentido, los términos y las condiciones de los programas de ayuda destinados a la renovación de la flota, incluidos los vehículos elegibles, se deberán concretar en las bases de los respectivos programas de ayudas.

Por otro lado, respecto a las ayudas fiscales a los vehículos más eficiente, el PMSE recoge parcialmente esta observación en la actuación G6.P1 (Implantación de medidas fiscales para impulsar la movilidad sostenible (bonificación, tasas...)). No obstante, de acuerdo al artículo 28 de la Ley 11/2023, de movilidad sostenible de Euskadi, deberán

ser las administraciones públicas vascas competentes en materia tributaria las que detallen y acuerden las medidas fiscales y financieras a adoptar.

Alegación 10: Plan de Acción - Incluir a las motocicletas y a los vehículos ligeros (categoría L de homologación) en la categoría de vehículos DUM y darle un tratamiento diferenciado

La irrupción del e-commerce ha modificado los modelos de distribución tradicional y la categoría L se presenta como uno de los modos más eficientes para el ámbito de la última milla. La DUM es una actividad esencial para el sostén de la vida urbana, ya que da apoyo a la mayoría de las actividades y servicios que tienen lugar en la ciudad, potenciando el uso de flotas limpias.

La categoría L tiene un papel esencial en el ámbito de la última milla ya que debido al menor tamaño de estas pueden operar en zonas más estrechas y congestionadas, así como en zonas urbanas y puntos estratégicos donde no tienen acceso vehículos de mayor tamaño.

En cuanto a eficiencia energética la mayoría de estas flotas lo componen vehículos eléctricos lo que garantiza la sostenibilidad medioambiental del municipio.

Finalmente, en términos de eficiencia logística, este tipo de vehículos se adaptan a cualquier tipología de HUB por lo que garantiza un menor tiempo de entrega de los paquetes al estar más cerca del consumidor final.

Por todo ello, es recomendable que la categoría L tenga un tratamiento diferenciado en el ámbito del reparto de la última milla mediante:

- Espacios adecuados en el centro de la ciudad para carga y descarga
- Accesibilidad a zonas restringidas y/o peatonales
- Flexibilidad horaria en las zonas restringida

Respuesta: Se acepta parcialmente

La ordenación y gestión del tráfico, seguridad vial y estacionamiento de vehículos, en el ámbito urbano, corresponde a los ayuntamientos, en conformidad a la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

Si bien el PMSE recoge en parte esta propuesta en la actuación LM7.P3 (Apoyo y coordinación en el ámbito de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM): centro de carga y descarga urbana, relación espacial y horaria), deberán ser los ayuntamientos los que definan las especificaciones y regulaciones de acceso y distribución urbana de mercancías, mientras que el Gobierno Vasco se limitará a ejercer labores de apoyo y coordinación de acuerdo a la propuesta referida.

Alegación 11: Plan de Acción - Valorar los beneficios del mototurismo para la salud mental y física.

El mototurismo es mucho más que una afición; es una actividad que aporta equilibrio a la vida, promoviendo bienestar físico y mental.

Principales beneficios:

- Libertad y reducción del estrés: La sensación de libertad al conducir una moto por carreteras abiertas y paisajes cambiantes reduce significativamente los niveles de estrés, promoviendo un estado mental de calma y plenitud.
- Mejora de la concentración y la mente activa: Conducir una moto requiere estar atento al entorno, anticipar movimientos y reaccionar con rapidez. Esto no solo mejora la concentración, sino que también mantiene la mente ágil, entrenando habilidades como la toma de decisiones y la coordinación.
- Beneficios para la salud física
 - Fortalecimiento muscular: conducir una moto involucra el uso constante de músculos en brazos, piernas y torso para mantener el equilibrio y controlar el vehículo.
 - Estabilidad: ayuda a mejorar el equilibrio, esencial para una buena condición física.
 - Quema de calorías: aunque pueda parecer estático, manejar una moto quema más calorías que estar sentado en un coche, especialmente en rutas largas y técnicas.
- Conexión con la naturaleza: El mototurismo permite explorar rutas alejadas del bullicio urbano, inmersas en paisajes naturales y más tranquilos, como los que se encuentran en el País Vasco. Esta conexión directa con la naturaleza tiene un efecto positivo en el bienestar emocional, ayudando a combatir la ansiedad y la depresión.
- Fomenta un estilo de vida activo: Montar en moto puede ser una excelente manera de fomentar un estilo de vida activo. La planificación de rutas, la participación en eventos y la simple actividad física de conducir pueden mantenerte activo y comprometido. Un estilo de vida activo es esencial para la salud general y puede reducir el riesgo de enfermedades crónicas.
- Socialización: El mototurismo suele practicarse en grupos, creando lazos entre personas con intereses comunes.
- Fomento de la economía: Representa un motor de desarrollo para el turismo local, impulsando el comercio, la hostelería y las zonas rurales menos transitadas.

Por todo ello, es imprescindible que el mototurismo sea considerado dentro de las estrategias de movilidad sostenible, asegurando su integración en las políticas públicas y aprovechando su potencial como elemento clave para el desarrollo de Euskadi.

Respuesta: No se acepta.

El PMSE concreta la aplicación de los objetivos y determinaciones de movilidad sostenible de La Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi.

En ese sentido, la referida Ley 11/2023, establece, entre otras disposiciones, que las administraciones públicas vascas fijarán como objetivos de la política de movilidad sostenible la priorización de la movilidad activa, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad, al transporte público y colectivo o, en su caso, a la movilidad compartida y colaborativa, optando en cualquier caso por medios que consuman combustibles alternativos (art.4.d); que las administraciones públicas de

la CAPV promoverán los desplazamientos a pie y por medios no motorizados, con base en criterios de proximidad, ambientales, económicos y de seguridad (art. 8.1); que el planeamiento urbanístico y los instrumentos de ejecución urbanística tenderán a reforzar el papel de las calles, plazas y avenidas promoviendo el calmado del tráfico y dando atención preferente a su uso peatonal, teniendo en cuenta su coexistencia con otros medios de transporte sin motor (art. 8.2); que de acuerdo a lo dispuesto en la legislación vigente, se promoverá la progresiva incorporación de medidas coordinadas tendentes a la disuasión del uso del vehículo motorizado privado, bien mediante la imposición de costes directos, bien incorporando sistemas de limitación del acceso a los núcleos urbanos con mayor impacto ambiental, debiendo ser proporcionales y justificadas con base en criterios ambientales y de salud (art. 9.3); o que las administraciones públicas competentes fomentarán aparcamientos disuasorios en la periferia urbana, que conecten con el transporte público urbano e interurbano, o bien que permitan desplazamientos a los centros y recorridos periféricos no motorizados con distancias asumibles (art. 9.4).

3.21. EUSKAL TRENBIDE SAREA - RED FERROVIARIA VASCA

Contenido de las alegaciones:

Alegación 1: Plan de Acción - Colaboración en proyectos de movilidad estratégicos junto a otras regiones europeas

La mejora de la movilidad transfronteriza sostenible entre Euskadi y la región de Nueva Aquitania representa una oportunidad estratégica para avanzar hacia los objetivos climáticos de la Unión Europea, fortalecer la cohesión territorial y económica, y mejorar la calidad de vida de la ciudadanía en ambos lados de la frontera.

En el marco del proyecto europeo que lidera Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca (INTERREG EUROPE CROSUSMOB), cuyo objetivo principal es mejorar las políticas regionales y nacionales para implementar el Espacio Ferroviario Europeo Único, eliminar barreras y abrir el mercado a nuevos actores y servicios, se considera positivo reforzar determinados aspectos del Plan de Movilidad Sostenible del Gobierno Vasco, específicamente en lo relativo a la movilidad transfronteriza.

El proyecto CROSUSMOB ofrece un marco idóneo para el desarrollo de estas políticas, aportando experiencia, conocimiento y recursos para la implementación de soluciones innovadoras en materia de transporte transfronterizo. A lo largo del mismo se están analizando buenas prácticas desarrolladas por otros gobiernos en materia de movilidad transfronteriza, lo que permitirá aprender para mejorar la nuestra.

La propuesta se basa en varias consideraciones clave. En primer lugar, el contexto europeo y los objetivos climáticos: la Unión Europea aspira a alcanzar la neutralidad climática para 2050, un objetivo derivado del Pacto Verde Europeo y alineado con los compromisos del Acuerdo de París. En este marco, dado el intenso flujo de transporte que soporta la frontera con Francia, la mejora de la movilidad transfronteriza sostenible es un elemento estratégico para lograr estos objetivos.

En segundo lugar, el refuerzo de los servicios transfronterizos actuales permitirá un trasvase de personas viajeras del transporte privado al transporte público y por último, el potencial estratégico de la conexión ferroviaria entre Donostia/San Sebastián y Baiona es un reto para la movilidad transfronteriza sostenible, con un importante potencial de desarrollo tanto para la movilidad de las personas como de mercancías.

Respuesta: *Se acepta.*

Se incorpora una nueva actuación en el PMSE sobre la “Colaboración en proyectos de movilidad estratégicos junto a otras regiones europeas”.

Alegación 2: Plan de Acción - Propuesta C10.P3 Coordinación e integración de las actuaciones propuestas por Euskadi, el Estado y la Unión Europea

En relación a lo regido en la actuación C10.P3, dada la necesidad de potenciar mecanismos de gobernanza transfronteriza que faciliten la coordinación entre las autoridades vascas, españolas y francesas en materia de movilidad sostenible, se propone ampliar dicha propuesta (Coordinación e integración de las actuaciones propuestas por Euskadi, el Estado y la Unión Europea) a todos los medios de transporte

recogidos en el Plan, haciendo de la coordinación e integración un eje transversal a todos ellos.

Respuesta: Se acepta.

Se traslada la actuación referida C10.P3 del PMSE al Plan de actuación “General” y se modifica su descripción a efectos de contemplar todos los modos de transporte.

Alegación 3: Plan de Acción – Ferrocarril

Revisión y actualización, si procede, de aquellas actuaciones de infraestructuras ferroviarias contenidas en el documento que hayan sufrido alguna modificación o avance durante el período de tramitación de aprobación del Plan.

Respuesta: Se acepta.

Se procede a revisar y actualizar la información de aquellas actuaciones de infraestructuras ferroviarias contenidas en el PMSE (actuaciones F1) que hayan sufrido alguna modificación o avance durante el período de tramitación de aprobación del Plan.

3.22. AYUNTAMIENTO DE ERRETERIA

Contenido de las alegaciones:

Alegación 1: PMSE – Participación de los ayuntamientos

Siendo el objeto del documento la coordinación de estrategias de movilidad sostenible y la responsabilidad de Gobierno Vasco su articulación, sorprende que las propuestas que se plantean en el documento no se hayan trabajado con los Ayuntamientos implicados. De acuerdo con el procedimiento establecido tampoco se ha dado audiencia a los municipios, al menos el Ayuntamiento de Erreteria no ha recibido ninguna comunicación al respecto. La correcta aplicación y despliegue efectivo de las medidas en el territorio requiere de un trabajo conjunto, implicando a los agentes desde el primer momento.

Por ello, solicitamos al Departamento de Movilidad Sostenible que defina y establezca el proceso y los espacios de trabajo necesarios para llevar de manera transparente y coordinada con todos los agentes implicados el despliegue de las medidas que propone.

Respuesta: *Se acepta.*

El trámite de audiencia a las diputaciones forales, a los municipios y al resto de administraciones que pudieran resultar afectadas por el proyecto de PMSE se ha ajustado, en forma y plazo, a lo establecido al respecto en la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, garantizando que todas las entidades puedan exponer cuantas alegaciones, observaciones y sugerencias estimen convenientes.

En ese sentido, el 15 de enero de 2025 se notificó a EUDEL (Asociación de Municipios Vascos) el Proyecto de Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, para su conocimiento y emisión en su caso de las observaciones oportunas.

Asimismo, por escrito de 20 de enero de 2025, se trasladó a EUDEL la disposición de esta Administración para organizar una reunión o similar con objeto de tratar aquellas cuestiones que se consideren necesarias en relación al PMSE.

Por otro lado, respecto al establecimiento de un espacio de trabajo de coordinación con todos los agentes implicados para el despliegue de las medidas del PMSE, se incorpora en el apartado 1.2.3 (Organismos de Gestión) del “Modelo de gestión y sistema de seguimiento, evaluación y revisión” del PMSE la propuesta de creación de una ponencia de seguimiento y coordinación del PMSE en el seno de la Autoridad del Transporte de Euskadi que incluya a los agentes implicados más relevantes, a efectos de posibilitar una ejecución eficiente y eficaz de las actuaciones previstas.

Alegación 2: PMSE – Vigencia y coordinación con los PMUS

El PMSE establece una serie de medidas que implican a las Diputaciones Forales y a los Ayuntamientos en una escala temporal de 10 años. Los marcos temporales que plantean los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) son a 5 años. Si el objetivo es favorecer y acompañar en la aplicación de algunas medidas en la escala local siempre con el objetivo compartido de impulsar la movilidad sostenible sorprende que se hayan

establecido prioridades a nivel de la CAV (mediante un calendario de implantación) sin conocer las intenciones y propuestas de los Ayuntamientos implicados.

Por lo anteriormente expuesto, solicitamos al Departamento de Movilidad Sostenible que planifique las medidas una vez se conocedor del estado de desarrollo y las medidas que se plantean en la escala local en los PMUS en aplicación o redacción, máxime cuando los marcos temporales son diferentes.

Respuesta: No se acepta.

De acuerdo al artículo 16 de la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi (LMSE), en lo que refiere al régimen competencial, “corresponde a los ayuntamientos la planificación de la política de movilidad urbana sostenible a través de los planes de movilidad urbana, con sujeción al Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi y de acuerdo con el contenido previsto en la normativa de aplicación”.

Asimismo, en conformidad al artículo 16 de la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, “los planes de movilidad urbana tendrán por objeto el desarrollo en el ámbito geográfico del municipio de los principios y objetivos establecidos en los artículos 3 y 4 de esta ley y del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, actuando conforme a las competencias atribuidas en esta materia en la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi”.

Por lo tanto, los ayuntamientos deberán ser quienes desarrollen en el ámbito geográfico del municipio los principios y objetivos establecidos en la LMSE y el PMSE, sin perjuicio de que el ejercicio de las competencias se realice de conformidad a los principios de coordinación, cooperación, colaboración, corresponsabilidad, eficiencia, eficacia y transparencia por y entre las administraciones públicas.

Finalmente, cabe recordar que la LMSE establece en su art. 14.1 que cada cinco años, o previamente si así lo estableciera el citado plan, se realizará un seguimiento de la consecución de los objetivos y la correspondiente revisión de sus determinaciones. Las revisiones que supongan una modificación sustancial requerirán la aprobación de un nuevo plan.

Alegación 3: Plan de Acción – Propuestas F1.P10 Creación de variantes ferroviarias y F1.P12 Realización de obras de mejora sobre la vía

En relación al plan de actuación en materia de ferrocarril, el PMSE omite en el apartado de construcción de variantes ferroviarias (Propuesta F1.P10) cualquier intervención en Errenteria. Recordar que el Estudio Informativo de metralización del topo en Donostialdea de 2012, plantea la construcción de una variante ferroviaria, con doble vía y el soterramiento del topo en esta localidad.

El PMSE tampoco recoge ninguna acción relacionada con obras de mejora sobre la vía donde se proponen otras integraciones urbanísticas del topo en la CAV (Propuesta F1.P12), Solicitamos por tanto que el Departamento de Movilidad Sostenible explique por qué una obra tan importante para este municipio no ha sido prevista en el PMSE, al tiempo que concrete qué tipo de intervención se propone para Errenteria. Solicitamos que sea incorporada como una acción prioritaria de ejecución a corto plazo en dicho documento.

Respuesta: *No se acepta*

Los proyectos de variantes ferroviarias y mejoras sobre la vía recogidos en las actuaciones F1.P10 y F1.P12 del PMSE son de carácter enunciativo y se han seleccionado, además de por su relevancia, por encontrarse en una fase avanzada de redacción del proyecto constructivo o en fase de ejecución de obras.

Alegación 4: Plan de Acción – Propuesta F1.P6 Supresión de pasos a nivel

En materia también de ferrocarril, el PMSE tampoco recoge la supresión del paso a nivel de Gaztaño en Errenteria (Propuesta F1.P6).

Solicitamos también su incorporación como una actuación prioritaria en la planificación del PMSE para su ejecución en el corto plazo.

Respuesta: *Se acepta parcialmente.*

La alegación se considera parcialmente recogida en el PMSE.

El PMSE contempla parcialmente la propuesta en la actuación F1.P6 (Supresión de pasos a nivel). En ese sentido, la actuación se llevará a cabo de acuerdo al Plan de Supresión de Pasos a Nivel de ETS.

Alegación 5: Plan de Acción – Propuestas F1.P9 Rehabilitación y reforma de las estaciones ferroviarias

En el plan de actuación para el ferrocarril, tampoco se recoge ninguna acción para la rehabilitación y reforma de las estaciones ferroviarias en Errenteria (Propuesta F1.P9).

Solicitamos que se incorpore en la planificación del PMSE la rehabilitación y reforma de la estación de Galtzaraborda, al igual que su cubrición, sobre la que actualmente se ha hecho pública la redacción de proyecto.

Respuesta: *No se acepta*

Los proyectos de rehabilitación y reforma de estaciones ferroviarias recogidos en la actuación F1.P9 del PMSE son de carácter enunciativo y se han seleccionado, además de por su relevancia, por encontrarse en una fase avanzada de redacción del proyecto constructivo o en fase de ejecución de obras. La no inclusión en dicha relación no supone descartar la ejecución de otros proyectos de renovaciones en estaciones cuya viabilidad técnica, social y económica se muestre favorable.

La reforma prevista de la estación de Galtzaraborda (cuyo proyecto está en redacción) no responde a ninguna mejora funcional que redunde en la sostenibilidad del transporte, sino que principalmente intenta resolver los problemas de filtraciones de un colector municipal que producen olores y contaminación en la vía.

3.23. DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA

Contenido de las alegaciones:

Alegación 1: Diagnóstico - Ley 1/2024, de 8 de febrero, de Transición Energética y Cambio Climático

En el marco normativo contemplado en el Documento 1, así como en el de Diagnóstico, no se cita la Ley 1/2024, de 8 de febrero, de Transición Energética y Cambio Climático, aprobada por el Parlamento Vasco, la cual tiene por objeto establecer el marco jurídico estable para alcanzar la neutralidad climática en Euskadi antes del año 2050, en el marco de lo establecido por la legislación europea y estatal. Por lo tanto, su contenido debe tenerse en cuenta para poder conseguir los objetivos del Plan de Movilidad Sostenible. En concreto, su artículo 31 está dedicado de forma expresa a la movilidad sostenible, aludiendo a la necesidad de que las administraciones públicas vascas fomenten una movilidad más sostenible, mediante la promoción de la movilidad activa peatonal y ciclista, el transporte público y los modos de transporte más eficientes y menos contaminantes.

Respuesta: *Se acepta.*

Se incorporan en el PMSE referencias a la Ley 1/2024, de 8 de febrero, de Transición Energética y Cambio Climático.

A este respecto, cabe señalar que los objetivos, propuestas e indicadores de seguimiento del PMSE se encuentran alineados con lo dispuesto en la legislación referida.

Alegación 2: PMSE – Informes preceptivos en ámbitos afectados por el PMSE

Deberá atenderse al contenido de los informes preceptivos emitidos al efecto por las entidades correspondientes, en cuanto a los distintos ámbitos a los que afectan las directrices del Plan de Movilidad Sostenible, para mantener una cohesión y colaboración entre todas las administraciones afectadas.

Respuesta: *Se acepta.*

El procedimiento de aprobación del PMSE se ajustará a lo dispuesto en la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, y en el resto de normativa de aplicación.

Por otro lado, el conjunto de las actuaciones propuestas en el seno del PMSE se plantean de acuerdo a lo dispuesto en la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de Movilidad Sostenible de Euskadi y, en todo caso, con respeto al marco competencial existente y al resto de principios que resulten de obligado cumplimiento.

Alegación 3: Diagnóstico – Referencias a Alavabus y Transporte Comarcal

Solicitamos la incorporación, en el TOMO 1: Diagnóstico, concretamente en el apartado 4.2.5. Operadores (página 120), del servicio de transporte público foral que prestamos a través del servicio de Transporte Comarcal (marca comercial Transporte Comarcal). Dicho servicio comunica los pequeños núcleos rurales mediante un servicio de taxi con

las poblaciones de referencia donde se ubican los servicios básicos (educación, sanidad, comercio, administración, etc.), así como a las líneas regulares de Alavabus y otros medios de transporte.

Por otro lado, aprovechamos para también en este mismo apartado (así como en el resto del documento donde se mencione) solicitar la corrección de la marca comercial del servicio transporte público colectivo interurbano de viajeros/as por carretera, que es Alavabus, no Álava Bus. Y por otro lado que se incorpore que dicho servicio conecta todo el territorio histórico entre sí y también con los territorios limítrofes.

Respuesta: Se acepta.

Se añade en el apartado 4.2.5 (Operadores) del Diagnóstico la referencia al servicio de transporte público foral denominado Transporte Comarcal.

Asimismo, se corrige en todos los capítulos del PMSE la marca comercial Alavabus (no Álava Bus).

Alegación 4: Diagnóstico – Servicios de Alavabus y Transporte Comarcal

Solicitamos la actualización de la tabla 59, ubicada en el TOMO 1: Diagnóstico, concretamente en el apartado 4.2.6. Servicios (página 121).

El servicio de Transporte Comarcal cuenta en la actualidad con la prestación de un total de 28 líneas repartidas en 22 lotes en las distintas zonas del Territorio.

Respuesta: Se acepta.

Se actualiza la tabla del apartado 4.2.6 (Servicios) del Diagnóstico en los términos propuestos.

Alegación 5: Diagnóstico – Datos de demanda del servicio de Transporte Comarcal

Solicitamos la inclusión de los datos de demanda del Servicio de Transporte Comarcal, que registró en 2019 una demanda de 29.654 personas usuarias, un 1,47% más respecto al ejercicio anterior.

Respuesta: Se acepta.

Se actualiza la información del apartado 4.2.8. (Demanda/ tráfico) del Diagnóstico en los términos propuestos.

Alegación 6: Diagnóstico – Integración tarifaria e Interoperabilidad en Álava

Consideramos que en el contenido del apartado en el TOMO 1: Diagnóstico, concretamente en el apartado 4.2.11. Integración tarifaria (página 124) se mezclan los conceptos de integración tarifaria y la interoperabilidad en el caso de Álava.

En el caso de Álava se emplea el sistema de Tarjeta BAT. La tarjeta BAT es una tarjeta monedero y que también contiene la posibilidad de emitir bonos mensuales. Dicho sistema está implantado en el tranvía, Tuvisa, Alavabus y servicio de Transporte Comarcal. Aplica a una tarifa reducida en ambos casos en los distintos modos de transportes integrados y mencionados anteriormente.

Actualmente se está trabajando en la implantación del sistema de integración tarifaria en paralelo a los trabajos para llevar a cabo la creación del Consorcio de la Autoridad de Movilidad de Álava.

En cuanto a la interoperabilidad de las tarjetas BAT/BARIK/MUGI, está implantada íntegramente en Álava desde el 2021 y respecto a la implantación de la interoperabilidad de la tarjeta BAT en el resto de los territorios de la CAPV, actualmente es interoperable en todos los modos de transporte que indican en la tabla 61. Falta no obstante en dicha tabla incorporar el servicio de Transporte Comarcal.

Respuesta: Se acepta.

Se corrige en el apartado 4.2.11 (Integración tarifaria) del Diagnóstico las menciones erróneas a la integración tarifaria haciendo referencia a la interoperabilidad de las tarjetas de transporte de los tres Territorios Históricos.

Alegación 7: Diagnóstico - Vehículos de Alavabus y Transporte Comarcal

En el apartado 4.2.15. Indicadores (por TH/CAPV), se solicita añadir la siguiente aclaración:

“Todos los autobuses adscritos a las líneas interurbanas de Alavabus son vehículos de Clase III, los cuales, según la normativa europea, se encuentran exentos en la actualidad de la calificación de vehículo ecológico. La orografía de sus rutas y la potencia necesaria, hacen que aún no exista una alternativa ecológica para este segmento de vehículos. Además de los 81 autobuses de Alavabus, el Servicio de Transporte Comarcal se presta con 22 vehículos de entre 5 y 9 plazas (incluido/a conductor/a).”

Respuesta: No se acepta.

El hecho de que los autobuses que prestan servicio interurbano en Álava se encuentren exentos de la calificación de vehículo ecológico no implica que se tengan que obviar del análisis comparativo efectuado en la tabla 4.2.15. Indicadores del Diagnóstico.

Alegación 8: Diagnóstico – Referencia al Plan de Movilidad Sostenible de Álava 2025-2034

Solicitamos se tenga en cuenta y se mencione el Plan de Movilidad Sostenible de Álava 2025-2034 aprobado en diciembre de 2024 en el apartado 4.2.17. Planificación del TOMO 1: Diagnóstico.

Respuesta: Se acepta.

Se incorporan en el apartado 4.2.17 (Planificación) del Diagnóstico del PMSE referencias al Plan de Movilidad Sostenible de Álava 2025-2034.

Alegación 9: Diagnóstico – Referencia al Plan de Movilidad Sostenible de Álava 2025-2034

-Solicitamos se tenga en cuenta y se mencione el Plan de Movilidad Sostenible de Álava 2025- 2034 aprobado en diciembre de 2024 en el apartado 4.3.18. Planificación del TOMO 1: Diagnóstico.

Respuesta: Se acepta.

Se incorporan en el apartado 4.3.18 (Planificación) del Diagnóstico del PMSE referencias al Plan de Movilidad Sostenible de Álava 2025-2034.

Alegación 10: Diagnóstico – Accesibilidad a Centros singulares

Solicitamos se tenga en cuenta y se mencione el “Proyecto de construcción de la Vía Ciclista VC2-Vitoria-Gasteiz-Parque Tecnológico de Álava” en el apartado 4.4.4. Accesibilidad a Centros Singulares del TOMO 1: Diagnóstico, ya que se adjudicó la ejecución de las obras en el Consejo de Gobierno de la Diputación Foral de Álava el pasado 27 de diciembre de 2024.

Respuesta: No se acepta.

Si bien el proyecto de construcción de la Vía Ciclista VC2-Vitoria-Gasteiz-Parque Tecnológico de Álava se encuentra en fase de ejecución de obras, la tabla del apartado 4.4.4 (Accesibilidad a Centros Singulares) del Diagnóstico hace referencia a los centros singulares que cuentan con infraestructura específica de acceso en bicicleta, entre los cuales, a fecha de hoy, todavía no se encuentra el Parque Tecnológico de Álava.

Alegación 11: Diagnóstico – Formación en Movilidad en sistemas activos

Solicitamos se tenga en cuenta y se mencione en el apartado 4.4.16. Formación del TOMO 1: Diagnóstico, que dentro de los ejes estratégicos para el fomento de la utilización de la bicicleta en Álava se incorporan también actuaciones dirigidas al desarrollo de programas y actividades que fomenten el uso de la bicicleta en el ámbito cotidiano entre la población más joven, y programas educativos y actividades que fomenten el uso de la bicicleta en el ámbito cotidiano de acceso a los centros de trabajo.

Respuesta: Se acepta.

Se actualiza la información del apartado 4.4.16 (Formación) del Diagnóstico en los términos propuestos.

Alegación 12: Plan de Acción – Propuesta TPC2.P1 Implementación de mejoras de accesibilidad en la flota de autobuses urbanos e interurbanos sea accesible

Solicitamos incorporar la siguiente corrección en la página 77 Plan de Acción: El dato de que solo el 43% de la flota de Alavabus es accesible, se encuentra desactualizado. En este momento el 100 % de la flota adscrita a las líneas de Alavabus es accesible a personas usuarias de movilidad reducida en silla de ruedas.

Respuesta: Se acepta.

Se corrige la propuesta TPC2.P1 en los términos de la alegación.

Alegación 13: Plan de Acción – Propuesta TPC7.P1 Finalización de la interoperabilidad BAT-BARIK-MUGI en todos los operadores

Solicitamos la actualización de la tabla detalle página 91 ubicada en el TOMO 2: Plan de Acción, incorporando en servicio de Transporte Comarcal (TC), en el cual también

existe la plena interoperabilidad de las 3 tarjetas de transporte que operan en la CAPV desde el ejercicio 2021.

Respuesta: Se acepta.

Se actualiza la tabla de la actuación TPC7.P1 del PMSE en los términos propuestos.

Alegación 14: Plan de Acción – Ferrocarril – Dotación y mejora de servicios

Solicitamos incluir en el apartado “Plan de Acción. Ferrocarril. Dotación y mejora de servicios”, la previsión de mejora de servicios en el territorio Alavés de la línea Miranda de Ebro/Vitoria- Gasteiz/Alsasua, recientemente transferida a la CAPV.

Respuesta: Se acepta.

La alegación se considera recogida en el PMSE.

El PMSE ya recoge esta propuesta en la actuación F10.P3 (Trabajos relativos a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías transferidos a la CAPV).

4. RESULTADO DEL ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES FORMULADAS

Una vez analizadas las alegaciones, observaciones y propuestas formuladas, el resultado obtenido es el siguiente:

Persona / Entidad interesada	No se acepta	Se acepta parcialm	Se acepta	Alegación expositiva	Total
Admin foral	7	7	37	8	59
DF Álava	2		12		14
DF Bizkaia	5	7	25	8	45
Admin local	4	1	7	2	14
Ayto Donostia	1		6	2	9
Ayto Errenteria	3	1	1		5
Asociación	210	130	171	4	515
ANESDOR	4	6	1		11
AORU		4	2		6
Asoc Bicicleta y Ecologistas	155	100	155		410
CRONORENT SL - AEVAN	1	1			2
Elkartean	2	3	3		8
ESTASERBI	9	1	3	1	14
FACONAUTO		2			2
Uniport Bilbao	3	7	6	2	18
Club Amigos Clásicos Renault "El Rombo"	36	6	1	1	44
Empresa	7	5	6	18	18
Fastned España SL	3	1	1		5
Mercadona, S.A.	3				3
Punto Recargas SL		4	2		6
Vinces Consulting SL - Proyecto Creta	1		3		4
Entidad pública			5	1	6
CTB			2	1	3
ETS			3		3
Grupo político	2		1	3	3
EH Bildu Zamudio	1				1
Agrup Electoral Usansolo Herria	1		1		2
Particular	682	63	309	11	1065
EIG	1	1		1	3
Estación ferrocarril Alzola (varios part.)	22				22
Estación ferrocarril Usansolo (varios part.)	298		298		596
ISL	1	2	1		4
ZBE (varios part.)	360	60	10	10	440
Total	912	206	536	26	1680

Fdo.: Sara Barreal Jimenez
Directora de Estrategia para la Movilidad Sostenible