



OTEUS

OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE  
DE EUSKADI

EUSKADIKO GARRAIOAREN  
BEHATOKIA



*Panorámica del Transporte en Euskadi*

*Euskadiko Garraioaren Panoramika*

**2005**



**INDICE****Página**

<b>4. OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y ACTUACIONES EN 2005.....</b>	<b>4</b>
4.1. PRINCIPALES DIRECTRICES DEL LIBRO BLANCO DE LA UNIÓN EUROPEA.....	4
4.2. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTES DE EUSKADI .....	7
<u>Objetivo 1.</u> Desvincular el desarrollo económico del incremento de demanda del transporte .....	7
<u>Objetivo 2.</u> Lograr una accesibilidad universal y sostenible .....	8
<u>Objetivo 3.</u> Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte.....	9
<u>Objetivo 4.</u> Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa .....	10
<u>Objetivo 5.</u> Hacia un Transporte Sostenible .....	10
4.3. CAMINO HACIA LA SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE .....	11
4.4. ACTUACIONES EN 2005 .....	13
<u>Objetivo 1.</u> Desvincular el desarrollo económico del incremento de demanda del transporte .....	15
<u>Objetivo 2.</u> Lograr una accesibilidad universal y sostenible .....	17
<u>Objetivo 3.</u> Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte.....	18
<u>Objetivo 4.</u> Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa .....	22
<u>Objetivo 5.</u> Hacia un Transporte Sostenible .....	24

## **4. OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y ACTUACIONES EN 2005**

#### **4. OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y ACTUACIONES EN 2005**

Los objetivos y estrategias fijadas por el Gobierno Vasco en materia de transporte se encuentran recogidas en el Plan Director del Transporte Sostenible 2.002-2.012, que establece la Política Común de Transportes de la Comunidad Autónoma de Euskadi. Este Plan, elaborado para un horizonte temporal de 10 años, ha tomado como referencia el Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea, que traza la Política Común a seguir a escala comunitaria en el marco de la política de transportes.

A lo largo de este apartado se resumen los principales objetivos y estrategias recogidas en el PDTS, así como las actuaciones llevadas a cabo por el Gobierno Vasco en el transcurso del ejercicio 2005 para avanzar en su consecución. Primero, se ofrece un resumen de las directrices marcadas por la Unión Europea en este sentido, y, a continuación, se detalla, para cada uno de los cinco objetivos del PDTS, las estrategias definidas y las acciones concretas llevadas a cabo en el último ejercicio.

##### **4.1. PRINCIPALES DIRECTRICES DEL LIBRO BLANCO DE LA UNIÓN EUROPEA**

El Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea trata principalmente de establecer estrategias viables para romper la relación entre crecimiento económico y crecimiento de la movilidad. En este sentido, el Libro incluye un programa de acción compuesto por 60 medidas concretas que deberán aplicarse de forma progresiva hasta el año 2010 con los objetivos generales de:

- Reequilibrar los distintos modos de transporte,
- Suprimir los puntos de estrangulamiento,
- Considerar a los usuarios/as como el elemento más importante en la política de transporte,
- Gestionar la globalización del transporte.

Las 60 propuestas de la Comisión encaminadas a la consecución de los mencionados objetivos, se basan en las orientaciones siguientes:

➔ **Revitalizar el ferrocarril.**

El transporte ferroviario es un sector estratégico para el reequilibrio modal en el transporte de mercancías. La prioridad es conseguir la apertura de mercados, no sólo para el transporte internacional de mercancías sino también para el cabotaje en los mercados nacionales y para el transporte internacional de pasajeros.

➔ **Reforzar la calidad del transporte por carretera.**

El transporte por carretera de pasajeros y mercancías es fundamental. Sin embargo es un sector sobre el que los expedidores ejercen una fuerte presión sobre el precio, dejando a las empresas de la industria ante la tentación de practicar el dumping en materia de precios y de eludir las normas de seguridad.

➔ **Fomentar el transporte marítimo y fluvial.**

El transporte marítimo de corta distancia y el transporte fluvial constituyen dos modos de transporte que pueden responder a la congestión de algunas infraestructuras viales y a la falta de infraestructuras ferroviarias. La reactivación del transporte marítimo de corta distancia requiere una mayor conexión de los puertos con la red ferroviaria y fluvial, así como mayor calidad de los servicios portuarios, en tanto en cuanto el transporte fluvial requiere la creación de conexiones fluviales y la instalación de equipos de transbordo que permitan el paso continuo de buques todo el año.

➔ **Reconciliar el crecimiento del transporte aéreo con el medio ambiente.**

La Unión Europea adolece de una fragmentación excesiva de sus sistemas de gestión del tráfico, que amplía los retrasos de los vuelos, genera un despilfarro de combustible y constituye una desventaja para la competitividad de las compañías europeas. Así, resulta necesario aplicar propuestas concretas para crear una regulación comunitaria de transporte aéreo.

➔ **Materializar la intermodalidad.**

La intermodalidad reviste una importancia fundamental para el desarrollo de alternativas competitivas en el transporte por carretera, sin que hasta la fecha

se hayan realizado importantes acciones concretas, exceptuando la buena conexión de algunos grandes puertos con el ferrocarril o los canales.

➔ **Realizar la Red Transeuropea de Transportes.**

Es fundamental que la Unión Europea realice los proyectos transeuropeos que ya han sido decididos, como vía de solución a la saturación de algunos grandes ejes y sus consecuencias para la contaminación.

➔ **Reforzar la seguridad vial.**

El transporte se percibe cada vez más como un peligro potencial, y por ello, el objetivo de la Unión Europea en materia de seguridad vial es la reducción de las víctimas en un 50% para el 2010.

➔ **Decidir una política de tarificación eficaz de los transportes.**

Se trata de internalizar todos los costes derivados de cada modo de transporte.

➔ **Reconocer los derechos y las obligaciones de los usuarios.**

Debe desarrollarse el derecho de acceso del ciudadano europeo a unos servicios de transporte de calidad, con prestaciones integradas y precios asequibles.

➔ **Desarrollar transportes urbanos de calidad.**

Se trata de perseguir y alcanzar una utilización más adecuada del transporte público y de las infraestructuras existentes.

➔ **Poner la tecnología al servicio de transportes limpios y eficaces.**

En los últimos años la Comunidad ha destinado importantes esfuerzos a la investigación y desarrollo tecnológico en ámbitos tan variados como la intermodalidad, los vehículos limpios o las aplicaciones telemáticas en el transporte. No obstante, aún se deben adoptar medidas concretas para que el transporte por carretera y el transporte marítimo sean más limpios y seguros.

➔ ***Gestionar los efectos de la globalización.***

La Comunidad trata de influir en la actividad del transporte a nivel mundial para fomentar un sistema de transporte internacional que tenga en cuenta los imperativos del desarrollo sostenible.

➔ ***Desarrollar los objetivos medioambientales a medio y largo plazo para un sistema de transporte sostenible.***

Se necesitan varias medidas e instrumentos políticos para iniciar el proceso que desemboque en un sistema de transporte sostenible.

#### **4.2. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTES DE EUSKADI**

En noviembre de 2002 se aprobó el Plan Director de Transporte Sostenible de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en el que se detallan los objetivos generales a alcanzar en Euskadi en materia de transporte y las estrategias generales que conducen a la consecución de estos objetivos. El Plan Director de Transporte Sostenible establece la necesidad de llevar a cabo una gestión integral del sistema de transportes y de realizar todos los esfuerzos posibles para que la respuesta a la accesibilidad y movilidad tanto de personas como de mercancías sea desde un transporte sostenible. Este concepto de transporte sostenible se traduce en la priorización de las políticas a favor del sistema ferroviario y de su renovación, y también del marítimo.

Los objetivos definidos son cinco, y están perfectamente individualizados, en tanto que las estrategias pueden servir para la consecución de más de un objetivo.

**Objetivo 1. Desvincular el desarrollo económico del incremento de demanda del transporte**

Se trata de un objetivo de alcance general, ya recogido como fundamento del Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea, y que implica la desvinculación de la tendencia de crecimiento del transporte del crecimiento del Producto Interior Bruto. Un transporte sostenible implica crecimientos menores a los del PIB.

**a) Estrategias:**

- 1) Impulsar una cultura de sostenibilidad y establecer un proceso de concienciación amplia de la sociedad y sus administraciones, sobre la necesidad de asumir limitaciones a una movilidad descontrolada, consecuencia de una demanda de servicios para el desplazamiento en aumento y, por el contrario, una débil oferta de los servicios públicos de transporte, en un contexto de relación universal y, en un contexto ambiental de sostenibilidad.
- 2) Adaptar el Sector Empresarial del Transporte a la globalización de las transacciones comerciales y sociales. La seguridad, la calidad y la eficiencia de la respuesta son claves y, por ello, se buscará el fortalecimiento del actual sector empresarial, mediante la concentración, la modernización y la formación.
- 3) Aplicar criterios de "transporte preventivo" para la gestión de la demanda de servicios y de la movilidad. La gestión de la demanda en clave de sostenibilidad conlleva optar prioritariamente por la modalidad más limpia, por el desplazamiento más directo y, por la eliminación de procesos repetitivos. Es necesario introducir nuevos sistemas de organización, eliminando para ello los desplazamientos innecesarios e incorporando la intermodalidad y la logística.

**Objetivo 2. Lograr una accesibilidad universal y sostenible**

Es un objetivo fundamental cuya consecución permite que se satisfagan las necesidades básicas de movilidad, que demandan tanto las personas como las mercancías, sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades. Se debe procurar una accesibilidad asequible a todos los grupos sociales, y que se desarrolle en clave de eficiencia, evitando la siniestralidad y ofreciendo la libertad de elección en el modo de transporte.

**b) Estrategias:**

- 1) Gestionar la demanda de movilidad. Una nueva y viable estrategia de planificación del transporte requiere anticiparse al crecimiento de la movilidad y minimizar sus efectos, en vez de planificar para acomodar este crecimiento y darle una respuesta. Se debe cambiar el actual modo de planificación del transporte de "predecir y proveer", por el de "anticipar y gestionar".

- 2) Mejorar el asentamiento espacial y distribución equilibrada de las actividades residenciales y socioeconómicas en el territorio. Una meditada planificación de la utilización del suelo llevada a cabo en concordancia y coordinación con el transporte público, puede permitir gestionar la demanda de manera más efectiva.

### **Objetivo 3. Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte**

Se trata de buscar un mayor equilibrio en el uso de los modos de transporte, impulsando y favoreciendo los modos ferroviario y marítimo, a través de la mejora de su calidad y la inversión en infraestructura. La elección de estos modos de transporte está unida con la adopción de medidas de mejora de la calidad en la carretera, para paliar los problemas inherentes a este modo de transporte (congestión, accidentes, contaminación, etc.)

#### **c) Estrategias:**

- 1) Potenciar el desarrollo de la intermodalidad tanto en el transporte de personas como de mercancías, de forma que se posibilite al usuario y al cargador la elección de modos de transporte más sostenibles. Incluir medidas de apoyo al lanzamiento de iniciativas intermodales y de soluciones alternativas y suficientemente atractivas al transporte por carretera hasta que se consiga su viabilidad comercial. La intermodalidad supone asimismo que se armonicen los sistemas en lo que se refiere a los contenedores, las unidades de carga y el oficio de transitario.
- 2) Transformar servicios de transporte concurrentes en complementarios. Se trata de adoptar medidas para la utilización eficiente y óptima de los recursos disponibles mediante el aprovechamiento de los mismos, enlazando los distintos modos de transporte y facilitando su utilización a los usuarios. De este modo se evitan duplicidades de servicios, con el consiguiente ahorro económico y de menor impacto ambiental.
- 3) Potenciar los modos de transporte de menor impacto ambiental, especialmente los sistemas marítimo y ferroviario. Adopción de medidas de apoyo a las infraestructuras ferroviarias y marítimas, con el objetivo de mejorar la calidad de éstos y posibilitar que resulten suficientemente atractivos para los usuarios/as.

#### **Objetivo 4. Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa**

Euskadi tiene una ubicación geográfica estratégica en el paso Atlántico del Pirineo, constituyendo un eslabón clave en la red transeuropea de transportes. Valorizar esta posición, debe ser un objetivo prioritario de la política del transporte de la Comunidad Autónoma Vasca, no sólo como gestores de flujos de tránsito, sino también como gestores de nodo logístico de las comunicaciones continentales.

##### ***d) Estrategias:***

- 1) Potenciación de la Plataforma Logística Aquitania – Euskadi para la gestión, coordinación y planificación del transporte.
- 2) Creación de Centros Logísticos con capacidad para atender y gestionar el Transporte integral.

#### **Objetivo 5. Hacia un Transporte Sostenible**

Este objetivo implica hacer posible un sistema de transportes que se desarrolle en clave de sostenibilidad, de tal forma que considerando el crecimiento económico, las necesidades de movilidad y accesibilidad, la rentabilidad y, la calidad y seguridad, se garantice un mayor bienestar y salud pública, el respeto al medio ambiente y la equidad y solidaridad entre generaciones. Es decir, el Transporte debe integrar los aspectos sociales, económicos y medioambientales, logrando una concienciación colectiva del uso personal del transporte, en el sentido de que todo ciudadano se implique de forma directa con su aportación a un sistema sostenible.

##### ***e) Estrategias:***

- 1) Concienciar a la sociedad en general y a las instituciones y empresas en particular, sobre la necesidad de un transporte sostenible.
- 2) Mejorar y promover una mayor utilización del transporte público. Mejora de la calidad en la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros e implantación de medidas que propicien el aumento de la utilización del transporte público en sustitución del vehículo privado.
- 3) Fomentar la utilización más racional del vehículo privado. Adopción de medidas de fomento del uso conjunto por varias personas del vehículo privado,

evitando el uso unipersonal del coche, lo cual logrará reducir el número de viajes y propiciará la utilización óptima de los recursos.

- 4) Discriminación positiva a favor del transporte colectivo. Implantación de medidas que impulsen y favorezcan otros modos de transporte alternativos al vehículo privado mediante la discriminación positiva hacia modos alternativos y colectivos.
- 5) Impulso de una política tarifaria. Incluye la adaptación de medidas para la racionalización de los billetes intermodales, de forma que resulte más atractivo y operativo para el usuario en términos económicos, de calidad y de efectividad.

#### 4.3. CAMINO HACIA LA SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE

El Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, como órgano responsable de la ordenación del transporte en Euskadi, apuesta por que el conjunto de actividades que se realicen en la CAPV en materia de transporte sean coherentes, de manera que sus decisiones no comprometan la capacidad de las generaciones futuras para resolver sus propias necesidades y responsabilidades, todo ello dentro del marco europeo en el que nos situamos.

Tal y como citó el Lehendakari en su debate de Inversión en relación al Desarrollo Sostenible, "se trata de integrar el medio ambiente en las políticas económicas y sociales para conseguir que el concepto de sostenibilidad sea también un criterio fundamental que oriente el desarrollo urbano y el de los distintos sectores económicos: industria, agricultura, energía y transporte".

En este sentido, el Transporte como actividad económica ha de desarrollarse desde una cultura de sostenibilidad y de integración de los parámetros medioambientales, de manera que una actividad tan primaria como es el transporte se inserte en el modelo de Desarrollo Sostenible que se postula.

Se considera que un Sistema de Transporte Sostenible para Euskadi debería cumplir los siguientes requisitos:

- Crecimiento del transporte por debajo del crecimiento del PIB, dado que un exceso de movilidad genera unos costes económicos, sociales y medioambientales inaceptables.

- ❑ Satisfacción de la demanda de movilidad tanto de las actividades como de las personas, de modo que se garantice la competitividad de las empresas, la calidad de vida de las ciudades y pueblos, la salud pública, el bienestar social, la ecoeficiencia y el respeto al medio ambiente.
- ❑ Ser asequible a todos los estratos y grupos sociales, funcionando con eficacia y eficiencia, limitando la siniestrabilidad y ofreciendo libertad de elección en el modo de transporte.
- ❑ Limitar el nivel de emisiones y la producción de residuos.
- ❑ Fomentar el uso de combustibles limpios con el objetivo de reducir el consumo de recursos no renovables.
- ❑ Conseguir una Ordenación territorial y urbana que garantice la aplicación satisfactoria del transporte público en términos de sostenibilidad, limitando los usos del suelo, los costes externos y los impactos ambientales.

Con todo ello, el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco garantiza la creación de valor en cuanto a infraestructuras y servicios, con total respeto a las cinco dimensiones de la sostenibilidad que se recogen a continuación:

- ❑ *En el ámbito de los valores:*
  - Compromiso con la defensa de sus acciones en base a valores y principios que den un sentido de sostenibilidad a las cuestiones relacionadas con el transporte en la CAPV.
  - Compromiso de compartir públicamente los progresos experimentados en relación con las metas a alcanzar.
- ❑ *En el ámbito general:*
  - Compromiso con el logro de la consolidación de la sostenibilidad en sus aspectos medioambientales, sociales y económicos.
- ❑ *En el ámbito de la protección del medio ambiente:*
  - Ampliación de las garantías medioambientales a los procesos de construcción de infraestructuras y prestación de servicios.
  - Incorporación de los principios de conservación ambiental en función del ciclo de vida de la infraestructura que se construya, para reducir los impactos negativos que se puedan ocasionar al medio ambiente.

- *En el ámbito socioeconómico:*
  - Utilización activa de los recursos para el desarrollo social y económico de la sociedad vasca, con inversiones directas, ayudas o políticas interdepartamentales e interinstitucionales, de modo que se genere un sistema territorial sostenible.
  - Contribución al ejercicio del derecho a una accesibilidad universal de todos los ciudadanos/as en la CAPV.
  - Contribución a la mejora de la calidad de vida propiciando un mejor equilibrio entre el trabajo y la vida social.
  
- *En el ámbito de compromiso con los actores:*
  - Colaboración con actores o colaboradores institucionales y colaboradores empresariales y profesionales a la hora de llevar a cabo estrategias implícitas en la consecución de un transporte sostenible para Euskadi.
  - Establecimiento de vías de relación y colaboración con actores sociales, para incrementar la comprensión y cooperación mutuas.

El principal criterio que guiará la política de transportes en la CAPV en los próximos años será el de sostenibilidad, criterio en torno al cual se han fijado los objetivos y las estrategias en el Plan Director del Transporte Sostenible y que también habrá que tener presente en la ejecución de cualquier acción en materia de transporte.

#### 4.4. ACTUACIONES EN 2005

El Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco ha definido una Planificación Calendarizada para la consecución de los objetivos fijados en el PDTs. El cumplimiento de estas actuaciones está prevista para el período 2003-2012, recogiendo detalladamente el período de ejecución que comprende cada una de las acciones.

Tomando este calendario como base, el Departamento ha progresado en 2005 hacia los objetivos marcados en el PDTs, habiéndose iniciado o continuado las acciones previstas en el mismo, dando así continuidad a un ejercicio 2004 en el que los mayores logros fueron la puesta en marcha de los elementos que sirven de pilar a la Política de Transportes en Euskadi, como son la Autoridad del Transporte de

Euskadi y el Observatorio del Transporte de Euskadi, además de otras actividades en el campo de la normalización, planificación, ordenación, coordinación e infraestructuras.

Así, en el año 2005, la Autoridad del Transporte de Euskadi (ATE) ha continuado con su actividad, así como ha avanzado en el Plan de Gestión de la Calidad. Por su parte, el Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS) ha desarrollado su programación con el Sistema de Información del Transporte, el Plan de gestión de la Calidad, la página Web, el informe Panorámica del Transporte y la elaboración de estudios prospectivos.

En cuanto a la planificación, se han desarrollado diversas iniciativas tales como:

- Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística de Euskadi.
- Plan de coordinación de la inspección del transporte por carretera en la CAPV.
- Plan para la Promoción de la Accesibilidad en el Transporte.
- Plan de Calidad en el Transporte.
- Promoción del Short Sea Shipping en el Arco Atlántico junto a la Dirección de Puertos.

En materia de ordenación, en 2005 se ha trabajado en:

- Se ha trabajado en la elaboración del borrador de Reglamento de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera.
- Continúa el trabajo en el Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte de Euskadi de cara a su aprobación inicial.
- Finalmente se han dictado una serie de órdenes tendentes al apoyo y modernización del sector del transporte de la CAPV:
  - Apoyo al fomento del abandono de actividad, Orden de 19 de mayo de 2005.
  - Apoyo a la concentración de empresas, Orden de 19 de mayo de 2005.
  - Fomento del asociacionismo, Orden de 19 de mayo de 2005.
  - Apoyo a la implantación de elementos de localización y control (taxi), Orden de 19 de mayo de 2005.

- Apoyo de la implantación de sistemas de calidad y medioambiente, Orden de 19 de mayo de 2005.
  - Apoyo a la implantación de nuevas tecnologías, Orden de 19 de mayo de 2005.
  - Becas de Formación de la Dirección de Transportes, Orden de 20 de abril de 2005.
- También se han dictado órdenes en materia de regulación tarifaria:
- Tarifas de transporte público urbano e interurbano de viajeros tanto regular de uso general y especial, Orden de 7 de marzo de 2005, como discrecional, Orden de 22 de diciembre de 2005.
  - Tarifas de transporte público interurbano en vehículos de turismo, Orden de 20 de diciembre de 2005.
  - Tarifas de transporte por cable, Ordenes de 10 de febrero y 29 de diciembre de 2005.

Desde un punto de vista más operativo, en el año 2005, las actuaciones más significativas llevadas a cabo por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco se enmarcan en cada uno de los 5 objetivos estratégicos del PDTS de la siguiente manera:

### **Objetivo 1. Desvincular el desarrollo económico del incremento de demanda del transporte**

#### **□ Programa de Modernización del Sector del Transporte**

- En 2005 se ha continuado con las acciones previstas en el PDTS, algunas de ellas ya iniciadas en el Plan de Ordenación del Transporte de Mercancías por Carretera, y se han desarrollado los programas relativos al abandono de la actividad, concentración empresarial y fomento del asociacionismo tanto del sector de transporte de mercancías como de pasajeros.
- En el sector de transporte público de viajeros en automóviles de turismo, se han realizado programas de modernización para la implantación de sistemas de localización, control y seguimiento.
- En el sector del transporte de mercancías se ha avanzado en la implantación de nuevas tecnologías, como sistemas de localización y control, elementos de seguridad, sistemas de gestión de aparcamientos, así como la implantación del tacógrafo digital.
- En el sector del transporte marítimo, se ha firmado un convenio entre la Diputación Foral de Bizkaia, la Autoridad Portuaria de Bilbao y la Cámara de

Comercio para la creación del Comisionado para la competitividad del Puerto de Bilbao.

□ **Promoción y potenciación de la formación**

- Se ha trabajado en la coordinación de cursos para formar formadores, en colaboración con las Diputaciones Forales y las Asociaciones.
- Concesión de ayudas al Instituto Vasco de Logística, como instrumento clave para la formación del sector.
- Se ha actualizado la página web del Gobierno Vasco referente al El Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (A.D.R).
- Concesión de seis becas de formación para incrementar la calidad y profesionalidad en el sector.
- Realización de jornadas, charlas y conferencias sobre transporte, por ejemplo la relativa a la implantación del tacógrafo digital.
- Realización de dos convocatorias de exámenes para Consejeros de Seguridad, tanto para la obtención del título como para su renovación.
- Realización de una convocatoria para el título de Capacitación profesional de transportista, tramitándose las solicitudes y entregas de títulos.

□ **Revisión del Cumplimiento de la Normativa**

- En 2005 se ha trabajado en el Plan para la Promoción de la Accesibilidad en el Transporte, de cara a elaborar los Planes cuatrienales para adecuar las infraestructuras y los vehículos a la normativa.
- Se ha aprobado la modificación del Plan Territorial Sectorial en el Bilbao Metropolitano
- Se ha seguido trabajando en el área de seguridad en el transporte de bobinas de acero.
- Una de las principales labores en materia de planificación y fomento de infraestructuras viarias es la elaboración del Plan General de Carreteras del País Vasco, aprobado mediante Decreto de 8 de junio de 1999. Durante el ejercicio 2003 se inició la Redacción de la Revisión del Plan General de Carreteras (2005-2016), cuya labor a continuado a lo largo de 2005, que lle-

vará consigo la modificación de la Ley Reguladora del Plan en cuanto al catálogo de la Red Objeto del Plan y la denominación de Carreteras.

- Se ha continuado con los estudios orientados a la revisión de la normativa técnica de planes y proyectos de carreteras.
- Se ha finalizado la redacción de la tercera fase de los trabajos encaminados a la elaboración de Estudios de Impacto Ambiental en carreteras para cumplir la normativa de medio ambiente.
- Se han finalizado los trabajos con el CEDEX, para la redacción de una Norma de Firmes en carreteras, así como dentro del marco de la sostenibilidad ambiental, se han redactado las prescripciones técnicas y diseñado el plan de ensayos para el uso de escorias de acería de horno eléctrico como árido para firmes de carretera. Asimismo, se ha firmado un contrato con el CEDEX para la ejecución de un tramo de ensayos con firme granular con escorias de Gipuzkoa y se han redactado los borradores de convenios para tramos de ensayo en Gipuzkoa y Bizkaia.

#### □ **Calidad y medio ambiente**

- Se ha elaborado un Plan de Calidad y un programa de apoyo a la implantación de sistemas de calidad y medioambiente para el sector del transporte de mercancías y viajeros.

### **Objetivo 2. Lograr una accesibilidad universal y sostenible**

En el marco de este objetivo, el Departamento ha avanzado en la concreción de acciones futuras y ha sentado las bases para el desarrollo de actuaciones relacionadas en años posteriores.

A este respecto, las actuaciones concretas del año 2005 en este ámbito se han materializado en:

#### ➤ **Sistemas y Servicios Inteligentes de Transportes (ITS)**

En 2005 se ha trabajado en el fomento de los Sistemas y Servicios Inteligentes de Transportes, mediante la participación en la organización europea ERTICO.

Atendiendo a la tipología de ITS, pueden distinguirse:

- ITS para vehículos privados, como por ejemplo: Sistemas de Información de Tráfico, Emisión de Audio Digital (DAB), Servicios de Protocolo de Aplicación Inalámbrico (WAP), Canal de Mensajes de Tráfico (TMC), Sistema de Navegación a Bordo, Mapas digitales, Control de la velocidad y de la distancia, Prevención y aviso de colisiones, etc.
- ITS para el transporte público, como por ejemplo: Servicios de información al viajero, Localización automática de vehículos (AVL), E-ticketing, etc.
- ITS para vehículos comerciales, como por ejemplo: Seguimiento de la flota, Gestión de flotas, Gestión de mercancías, Tacógrafo digital, etc.
- ITS para la infraestructura, como por ejemplo: Centros de Gestión de Tráfico, Paneles de mensaje variable, Gestión de accidentes y Gestión de túneles, Peaje electrónico, Sistema de vigilancia y control policial fijo y móvil.

### **Objetivo 3. Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte**

El tercer objetivo del Plan Director del Transporte Sostenible aboga por implantar un nuevo equilibrio entre los diferentes modos de transporte, que se concreta en el impulso y fortalecimiento de los transportes ferroviario y marítimo y sus interconexiones como alternativas clave en el camino hacia el transporte sostenible.

A este respecto, las actuaciones concretas del año 2005 en este ámbito se han materializado en:

#### **□ *Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte***

En 2005 ha continuado la tramitación del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte de la CAPV (PTSRILT) de cara a su aprobación inicial.

Este Plan tiene como misión potenciar el desarrollo de la intermodalidad y formula una propuesta global tanto para los centros de intercambio modal (pasajeros) como para los centros de actividades logísticas (mercancías), coherente con las necesidades específicas del transporte de pasajeros y mercancías. Los principales objetivos planteados en él son:

- Definir la tipología de los nodos de las redes de intercambio modal de pasajeros (destacan los grandes centros intermodales para atender la movilidad

en los ámbitos de cercanías, regional y de largo recorrido; los intercambiadores ferroviarios; y los intercambiadores ferrocarril - vehículo privado (autobús) y las actividades logísticas a realizar en suelo estructurado a tal fin (grandes centros logísticos de distribución peninsular-internacional; zona de actividades logísticas -ZAL- asociadas a puertos y aeropuertos; centros de soporte a la logística, destinadas a la implantación de instalaciones de apoyo a la logística; y zonas para la implantación de una plataforma intermodal que garanticen la intermodalidad tren-carretera y tren-tren).

- Identificar las localizaciones ideales para dichos nodos,
- Estimar superficies y características funcionales de los mismos
- Determinar opciones de ubicación de nodos de acuerdo a proyectos existentes.

#### □ **Potenciación del Ferrocarril**

##### <Plan EuskoTren XXI>

- En la línea Bilbao-San Sebastián, se sigue con las obras de desdoblamiento Amorebieta-Durango y Soterramiento de Durango, donde se han comenzado las obras en el tramo I (Iurreta-Durango), tramo II (Durango-Traña) y el desdoblamiento Amorebieta-Euba.
- Con la finalización de las obras de la Variante Sur de Donostia, se ha finalizado también la nueva estación subterránea de Lugaritz, en servicio desde marzo de 2005.
- Inicio del proyecto de los nuevos talleres de ferrocarril en Lebario para la sustitución de los actuales de Durango que desaparecen, así como la realización del proyecto básico de las nuevas oficinas, el parque público anexo y los edificios de viviendas previstos en los territorios liberados.
- Se ha acometido el proyecto de trazado Etxebarri-Casco Viejo, que contempla la entrada del ferrocarril de Eusko Tren por Etxebarri, uniendo estos barrios y llegando al Casco Viejo, y que conecta el trazado actual Bilbao-Durango con la línea Casco Viejo-Lezama.

##### <Programa Tranviario>

- Finalización del proyecto constructivo del tranvía de Vitoria y el proyecto de trazado de la ampliación del tranvía de Bilbao a Rekalde.

- Finalización de los proyectos de trazado del tranvía del Deba en sus tramos de Bergara-Aretxabaleta, Aretxabaleta-Eskoriatza y San Prudencio-Oñati.

#### <Nueva Red Ferroviaria Vasca>

- El Tribunal Constitucional suspendió la licitación de los tramos Ordizia-Itsasondo y acceso a Irún de la "Y Vasca". Posteriormente se han retirado los recursos interpuestos.
- Firma de un Convenio de Colaboración entre los gobiernos central y vasco para la construcción de esta infraestructura.
- Estudio de la implantación de un sistema de acompañamiento de camiones en trenes especiales (Ferroustage).

#### <Supresión de Pasos a Nivel>

- Continuación de las obras destinadas a la eliminación del paso a nivel en Lemoa y Deba.
- Inicio de las obras destinadas a la supresión de los pasos a nivel de Ermua (Izelaieta) y Zamudio (Ugaldeguren III).

#### <Ferrocarril Metropolitano de Bilbao>

- Inicio de los tramos Urbinaga-Sestao y Bolueta-Etxebarri que comprenden las nuevas estaciones de Sestao y Etxebarri.
- Continuación de las obras del tramo Sestao-Portugalete con el objetivo de su puesta en marcha en 2006.
- Inicio de las obras del tramo Portugalete-Santurtzi.
- Finalización de los proyectos constructivos de los tramos Santurtzi-Kabiezes y Ariz-Basauri.
- En estudio, tras su aprobación por el Consorcio de Transportes de Bizkaia y su inclusión en el Plan Financiero, la mejora del trazado de la Línea 1, que incluye el soterramiento de la línea a su paso por Maidagan y del paso a nivel de Urduliz, así como el nuevo acceso a Mamariga en la Línea 2. Dentro de estas nuevas actuaciones aprobadas, se encuentra también el mencionado trazado entre Etxebarri y Casco Viejo que como novedad, se pretende financiar en un 75% por el Consorcio de Transportes y el resto por el Ayuntamiento de Bilbao.

- Para posibilitar la financiación del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, y en base al Plan Financiero del Consorcio de Transportes de Bizkaia, en el que se recogen las aportaciones que dicho ente local realiza a la Sociedad Metro Bilbao, S.A., se ha estructurado una subvención al Consorcio de Transportes de Bizkaia por valor de 42.070.000€, idéntica a la realizada por la Diputación Foral de Bizkaia.

#### <Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca (ETS-RFV)>

- Puesta en marcha del nuevo modelo de gestión y explotación de infraestructuras ferroviarias de la Comunidad Autónoma y que según establece la Ley 6/2004, de 21 de mayo, supone la progresiva asunción por parte de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea de las tareas de administración de las mismas hasta ahora asumidas por la Sociedad Pública Eusko Trenbideak, S.A.
- Mediante el ente público de derecho privado Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, creado por Ley 6/2004 de 21 de mayo, se ha realizado la gestión de los proyectos referentes a la construcción y equipamiento, así como la dirección, inspección y control técnico de las obras e instalaciones relativas al Ferrocarril Metropolitano de Bilbao.

#### <Otras actuaciones>

- Se ha acometido el proyecto de trazado de la Variante Sur de mercancías de Bilbao que conecta el Puerto Exterior de Bilbao con la línea de RENFE de Basauri.
- Firma de un convenio con RENFE, Ayuntamiento de Bilbao y Bilbao Ría 2000 para llevar a cabo las obras de la estación de Miribilla.

#### □ **Intermodalidad e interoperabilidad**

- Durante el año 2005 se ha avanzado en el desarrollo del concepto de intermodalidad, especialmente en la modalidad portuaria: puerto-ferrocarril y puerto-carretera. Este esfuerzo debe ser complementado con la potenciación de los puntos e intermodalidad e interoperabilidad, respecto a lo que en los próximos ejercicios se prevé realizar el Plan de Potenciación de los Puntos de Intermodalidad e Interoperabilidad.
- A lo largo del año 2005 se ha seguido trabajando en la potenciación de las áreas básicas de transporte y apoyos al sector logístico a través de los cen-

tros de transporte y logística: Aparcabisa, Centro de Transportes de Vitoria, Zaisa y Arasur. Este último centro logístico, ubicado en la localidad de Rivalloso, presenta claras ventajas competitivas y estratégicas como Zona de Actividades Logísticas, por su inmejorable accesibilidad viaria y ferroviaria, su conexión directa por ferrocarril con el Puerto de Bilbao y el Puerto de Pasajes y por registrar un elevado volumen de tráfico de vehículos pesados en el entorno, entre otros.

- Se ha constituido el Cluster de Logística y el Transporte, como entidad que aglutina a distintas instituciones y entidades de distintos ámbitos para la mejora del sector.

#### **Objetivo 4. Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa**

##### **□ Potenciación de la Posición Estratégica de Euskadi en Europa**

- Respecto al eje atlántico como eje de comunicaciones, se ha potenciado la posición estratégica de Euskadi en Europa mediante la actividad desarrollada por la Agrupación Europea de Interés Económico "Plataforma Logística Aquitania-Euskadi".
- Se ha celebrado el "Atlantic Logistic Forum", los días 21 y 22 de noviembre, en Burdeos.
- La "Plataforma Logística Aquitania-Euskadi" ha estado presente en diversos foros nacionales e internacionales (Lens, Lisboa, Burdeos, etc.)
- Participación en la Comisión del Arco Atlántico, que pertenece al Comité de las Regiones de la Unión Europea, de cara a impulsar políticas comunes de transporte con otras regiones europeas. En este sentido, la Dirección de Transportes del Arco Atlántico ha mantenido tres reuniones en el transcurso de 2005, en Bilbao, Nantes y Lisboa.

##### **□ Cabotaje Marítimo Europeo**

Otro de los aspectos de interés en el que trabaja el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco es en el análisis y diagnóstico del cabotaje marítimo o "Short Sea Shipping" en la fachada atlántica.

En esta línea, en 2005 se ha trabajado en la promoción del "Short Sea Shipping" en el Arco Atlántico, junto a la Dirección de Puertos.

□ ***Inversiones en infraestructura portuaria y mantenimiento de la infraestructura existente en Puertos Competencia de la CAPV***

- Puerto de Armintza: Se han finalizado las obras de reparación del paseo marítimo de Txorrope, así como la pavimentación y urbanización del puerto y la sustitución de mobiliario. Asimismo, se han realizado recalces de la dársena sur y dique exterior del Puerto.
- Puerto de Lekeitio: Se ha ejecutado el recalce y urbanización del muelle del parque de Lekeitio
- Puerto de Bermeo: se han realizado obras para la habilitación y urbanización del Portu Zaharra de Bermeo, entre las que se encuentran las rehabilitaciones de los edificios del astillero Arrien.
- Puerto de Elantxobe: Se han iniciado las obras para la construcción de un muelle en la zona de la rampa de varada del puerto, así como recalce de diques y muelles.
- Puerto de Getaria: Se ha llevado a cabo el refuerzo del firme del acceso oeste y del morro del dique de abrigo del puerto.
- Puerto de Mutriku: Tras la construcción del acceso terrestre, se ha contratado e iniciado la construcción de un dique de abrigo de 433 metros de longitud, cuyo plazo de ejecución es de 25 meses.
- Puerto de Donostia: Se ha ejecutado la pavimentación y urbanización del muelle central y se han iniciado las obras para hacer lo propio en el muelle sur y en los sotos Kai arriba.
- Puerto de Hondarribia: Se ha construido un nuevo almacén para uso del servicio del puerto.
- Dragados de mantenimiento de los puertos de Hondarribia, Zumaia, Orio, Deba, Mundaka, Lekeitio, Bermeo y Ondarroa.
- Puerto Deportivo de Getxo: A través de la sociedad Euskadiko Kirol Portua S.A., se ha ejecutado un nuevo muelle de 300 metros de largo adosado al puerto deportivo para el atraque de cruceros.
- Contratación de los servicios de seguridad en los puertos de Ondarroa, Bermeo y Donostia, consistentes en dos vigilantes jurado, a fin de mantener el orden en dichos puertos.
- Se han firmado dos contratos de limpieza por un plazo de 18 meses. Uno abarca todos los puertos de Gipuzkoa y el otro los puertos bizkainos de

Mundaka, Bermeo, Armintza y Plentzia, habiéndose abierto el expediente para la contratación de la limpieza del resto de puertos de la provincia.

□ **Promoción de la actividad náutico-deportiva**

- Durante el año 2005 se han ejecutado las obras de remodelación de la dársena del Portu Zaharra de Bermeo, que incluyen la construcción de nuevos muelles, su urbanización, el dragado de la dársena y la colocación de nuevos pantalanos para 500 embarcaciones.
- Se ha trabajado en la construcción de una nueva dársena náutico-deportiva en la ría de Orio, que incluye la instalación de pantalanos para 300 embarcaciones. Las obras se prevé que finalicen durante el año 2006.

**Objetivo 5. Hacia un Transporte Sostenible**

El Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco ha trabajado en varias direcciones con el objetivo que alcanzar un transporte sostenible, y sobre todo ha sentado las bases para el desarrollo futuro de las acciones que posibiliten la consecución de dicho objetivo.

□ **Buenas Prácticas en el sector**

El Departamento, en colaboración con Eudel, ha trabajado en el desarrollo de "Buenas Prácticas de Movilidad Sostenible", cuyo objetivo no es otro que apoyar a los responsables municipales a adoptar las medidas que garanticen una política de sostenibilidad en el transporte en áreas urbanas y metropolitanas, y la conservación del patrimonio urbanístico tradicional. Al respecto, en 2005, se ha publicado el trabajo "250 acciones de los municipios vascos en movilidad. En marcha hacia una movilidad sostenible".

□ **Planes de Movilidad Sostenible**

Se han firmado cinco convenios con comarcas de Gipuzkoa para la elaboración de Planes de Movilidad Sostenible, con el objetivo de reducir las necesidades de movilidad y fomentar la utilización de medios de transporte más sostenibles en su territorio.

□ **"Día sin mi coche"**

En el año 2005, al igual que en los anteriores, se han llevado a cabo el "Día sin mi coche", con el objetivo de provocar la reflexión sobre la utilización no racional del vehículo privado y que tiene por objetivo la utilización del transporte público. Esta iniciativa cada vez más consolidada en las ciudades y poblaciones de la CAPV que posibilita. En 2005, se han adherido 131 municipios vascos, lo que supone un aumento del 35% respecto a la participación registrada el año pasado.