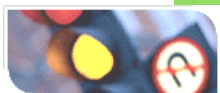




OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE
DE EUSKADI

EUSKADIKO GARRAIOAREN
BEHATOKIA



Panorámica del Transporte en Euskadi

Euskadiko Garraioaren Panoramika

2006

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

GARRAIO ETA
HERRI LAN SAILA

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES
Y OBRAS PÚBLICAS

INDICE**Página**

4. OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y ACTUACIONES EN 2006.....	3
4.1. PRINCIPALES DIRECTRICES DEL LIBRO BLANCO DE LA UNIÓN EUROPEA	3
4.2. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTES DE EUSKADI	6
<u>Objetivo 1.</u> Desvincular el desarrollo económico del incremento de demanda del transporte.....	6
<u>Objetivo 2.</u> Lograr una accesibilidad universal y sostenible.....	7
<u>Objetivo 3.</u> Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte.....	7
<u>Objetivo 4.</u> Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa	8
<u>Objetivo 5.</u> Hacia un Transporte Sostenible.....	8
4.3. CAMINO HACIA LA SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE	9
4.4. ACTUACIONES EN 2006.....	11
<u>Objetivo 1.</u> Desvincular el desarrollo económico del incremento de demanda del transporte.....	13
<u>Objetivo 2.</u> Lograr una accesibilidad universal y sostenible.....	15
<u>Objetivo 3.</u> Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte.....	15
<u>Objetivo 4.</u> Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa	19
<u>Objetivo 5.</u> Hacia un Transporte Sostenible.....	20

4. OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y ACTUACIONES EN 2006

4. OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y ACTUACIONES EN 2006

Los objetivos y estrategias fijadas por el Gobierno Vasco en materia de transporte se encuentran recogidas en el **Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012**, 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 2006 para avanzar en su consecución. Primeramente, 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 Unión Europea 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 desembogue 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 del 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 medioambien-

tales, 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.

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 siniestralidad 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 2006

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 2006 hacia los objetivos marcados en el PDTS, habiéndose iniciado o continuado las acciones previstas en el mismo. Así, en 2006, además de actividades en materia de normalización, planificación, ordenación, coordinación e infraestructuras, cabe destacar que la **Autoridad del Transporte de Euskadi (ATE)** ha continuado con su actividad, habiendo sido aprobados en el pleno del 18 de diciembre de 2006 su estructura organizativa y un programa anual de actuaciones. A su vez, se ha trabajado en la constitución de la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa. Por su parte, el Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS) ha desarrollado su programa-

ción 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, que tras su elaboración se ha expuesto a las distintas administraciones implicadas.
- Promoción de los aeropuertos vascos a través de la participación en las sociedades promotoras de los aeropuertos de Bilbao y Vitoria-Gasteiz, así como la creación de la sociedad para la promoción del aeropuerto de Hondarribia, denominada "Ortizibia".
- Se ha iniciado la actualización del estudio de movilidad de la CAPV e imagen de la demanda de transportes.
- Se han redactado los pliegos de prescripciones para la licitación del Plan Territorial Sectorial de vías ciclistas en la CAPV.

En materia de **ordenación**, en 2006:

- Se ha iniciado la redacción de los pliegos para la elaboración de la ley del sector ferroviario y la ley del transporte por cable.
- 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.
- 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.
 - Apoyo a la concentración de empresas.
 - Fomento del asociacionismo.
 - Apoyo a la implantación de elementos de localización y control (taxi).
 - Apoyo de la implantación de sistemas de calidad y medioambiente.
 - Apoyo a la implantación de nuevas tecnologías.
 - Becas de Formación de la Dirección de Transportes.
- 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 17 de marzo de 2006, como discrecional, Orden de 18 de diciembre de 2006.
 - Tarifas de transporte público interurbano en vehículos de turismo, Orden de 18 de diciembre de 2006.

- Tarifas de transporte por cable, Ordenes de 11 de enero, 1 de marzo y 4 de diciembre de 2006.

Desde un punto de vista más operativo, en el año 2006, 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 2006 se ha continuado con las acciones previstas en el PDTs, 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, así como la implantación del tacógrafo digital.
- En el sector del transporte marítimo, el Comisionado del Puerto de Bilbao ha continuado trabajando para mejorar la competitividad del puerto, además de desarrollarse actividades de cara a incrementar la seguridad en la actividad portuaria, tales como un manual de recomendaciones en el transporte de bobinas, etc.
- Se han realizado estudios para la mejora y modernización de los cuatro ascensores competencia de la CAPV: el de Arangoiti, el de La Salve, el de Solokoetxe y el de Begoña.

□ 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 realizado el mantenimiento del mapa de flujos de mercancías peligrosas y se ha actualizado la página web del Gobierno Vasco referente al Acuerdo euro-

peo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (A.D.R).

- Concesión de cinco 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**

- 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, así como su seguimiento y la actualización de la normativa técnica de acuerdo a lo previsto en la Ley Reguladora del Plan, cuya segunda modificación, que afecta al catálogo en la Red objeto del Plan, fue aprobada por el Parlamento Vasco en Ley 5/2002 del 4 de octubre. Durante el ejercicio 2003 se inició la Redacción de la Revisión del Plan General de Carreteras (2005-2016), cuya labor ha continuado a lo largo de 2006, y lleva 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 los trabajos de recomendaciones para el diseño ambiental de carreteras, dentro de la nueva fase de la normativa del medio ambiente.
- Una vez redactadas 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, se han ejecutado parcialmente los tramos de Bizkaia, mientras que los tramos de Gipuzkoa están prácticamente finalizados, iniciándose un periodo de dos años de observación para estos últimos.
- Se han sentado las bases para la coordinación con las Diputaciones Forales de la normativa de seguridad en túneles en carreteras, consecuencia de la transposición de la Directiva Comunitaria.

☐ **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 2006 en este ámbito se han materializado en:

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

- En 2006, el Cluster de Logística y el Transporte, entidad que aglutina a distintas instituciones y entidades de distintos ámbitos para la mejora del sector, ha asumido la función de impulso, fomento y desarrollo de los Sistemas Inteligentes de Transporte.
- También 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 fortaleci-

miento 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 2006 en este ámbito se han materializado en:

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

□ En 2006 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, todo ello bajo la perspectiva de una planificación de una red intermodal y logística ambientalmente sostenible, económicamente eficiente y socialmente equilibrada.

□ Los principales objetivos planteados en el mismo 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-Traña (Abadiño) y soterramiento de Durango, donde se continúan las obras en el tramo I (Iurreta-Durango), tramo II (Durango-Traña), el desdoblamiento Amorebieta-Euba, así como la adecuación de la parcela para cocheras y talleres en Lebario.

- Se continúa avanzando en el proyecto de los nuevos talleres de ferrocarril en Lebario para la sustitución de los actuales de Durango, que desaparecerán una vez terminadas las obras, así como la realización del proyecto básico de las nuevas oficinas, el parque público anexo y los edificios de viviendas previstos en los terrenos liberados.
- Se ha sometido a información pública proyectos de trazado de obras en la red explotada por EuskoTren, tales como el túnel de Artxanda y el desdoblamiento con nueva estación en la Fandería (Erreterria).

<Programa Tranviario>

- Se ha sometido a información pública el tramo Basurto-Rekalde del Tranvía de Bilbao y el acceso a Abetxuko del tranvía de Vitoria-Gasteiz, ambos pendientes de la declaración de impacto ambiental para su ejecución.
- Se ha modificado el trazado del tranvía del Deba en Aretxabaleta y Bergara.
- Se han iniciado las obras correspondientes a dos de los tres tramos del tranvía de Vitoria-Gasteiz.

<Nueva Red Ferroviaria Vasca>

- Firma de un Convenio entre el Ministerio de Economía y Hacienda, el Ministerio de Fomento, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y el Gobierno Vasco con el objetivo de fijar las bases de la cooperación entre la Administración General del Estado, la Administración de la CAPV y ADIF para desarrollar las actuaciones precisas para la operatividad de la "Y Vasca".
- Firma de un Convenio entre el Ministerio de Fomento, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y el Gobierno Vasco por el que se establecen las condiciones en las que el Ministerio de Fomento y ADIF encomiendan a la Administración de la CAPV la construcción del ramal guipuzcoano de la "Y Vasca".

<Supresión de Pasos a Nivel>

- Continuación de las obras destinadas a la eliminación de los pasos a nivel en Lemoa y Ermua.
- Se ha inaugurado el paso superior de Ugaldeguren III en Zamudio.
- Se han redactado los proyectos de construcción de la eliminación del paso a nivel de Txarakoa en Eibar y de Aia-Orio.

<Ferrocarril Metropolitano de Bilbao>

- Puesta en marcha de los tramos Etxebarri-Ariz y Cocheras de Ariz de la línea II del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, continuándose las obras del tramo Ses-tao-Portugalete.
- Inicio de las obras del tramo Portugalete-Santurtzi.
- Adjudicación de las obras correspondientes al tramo Ariz-Basauri.
- Se han sometido a información pública los proyectos de soterramiento en Maidagan y la nueva estación en Ibarbengoa, así como la modificación del trazado en Kabieztes (Santurtzi) y nuevo acceso a Mamariga.
- 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)>

- Se ha continuado con la puesta en marcha del nuevo modelo de gestión y explotación de infraestructuras ferroviarias de la Comunidad Autónoma, asumiéndose por parte de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea (ETS-RFV), desde el 1 de julio de 2006, 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.
- En septiembre de 2006 se ha encomendado a Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea la gestión de parte del programa tranviario la CAPV.

□ *Intermodalidad e interoperabilidad*

- Se ha trabajado en la potenciación del sector logístico mediante la participación en las sociedades que gestionan los centros de transporte y logística: Aparkabisa, Centro de Transportes de Vitoria, Zaisa y Arasur.

Objetivo 4. Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa

□ Potenciación de la Posición Estratégica de Euskadi en Europa

- 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 - PLAE”.
- Se ha celebrado el “Atlantic Logistic Forum”, los días 14 y 15 de diciembre en Donostia-San Sebastián, organizado por la “Plataforma Logística Aquitania-Euskadi – PLAE”.
- Asimismo, la “Plataforma Logística Aquitania-Euskadi - PLAE” ha estado presente en diversos foros nacionales e internacionales (Barcelona, París, Aquitania, Poitiers, Donostia, Madrid, Bilbao, Santander, 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 lidera, impulsa y coordina el Grupo de Transportes del Arco Atlántico, habiendo mantenido reuniones el 28 de abril en Santander, el 20 de septiembre en Poitiers y el 21 de diciembre en Bilbao.

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

- Puerto de Donostia: Se ha finalizado la pavimentación y urbanización de los muelles Sur y Kai-Arriba, con lo que se completa gran parte (3.600 m²) de las obras de acondicionamiento del puerto.
- Puerto de Elantxobe: Se ha ensanchado en 10 metros un muelle en la zona de la rampa de varada del puerto, creando una nueva línea de atraque de 63 metros.
- Puerto de Orio: Se ha ejecutado un nuevo fondeadero para las embarcaciones pesqueras.
- Puerto de Getaria: Se ha realizado la reforma integral del sistema de saneamiento del puerto y se ha contratado e iniciado la construcción del nuevo muelle adosado al dique, que traerá consigo el aumento de la capacidad del puerto.
- Puerto de Mutriku: Se han continuado las obras de construcción de un dique de abrigo de 433 metros de longitud, que alojará una innovadora planta generadora de energía renovable procedente de la acción del oleaje.
- Puerto de Hondarribia: Se ha contratado e iniciado la construcción del nuevo muelle adosado al dique, que aumentará la capacidad del puerto.

- Dragados de mantenimiento de los puertos de Orio y Bermeo
- Se ha constituido la sociedad pública Jaizkibia S.A. para gestionar la regeneración de la bahía de Pasaia y del corredor de Jaizkibel y el Bajo Bidasoa. La sociedad cuenta con un capital de cuatro millones de euros, y está participada a partes iguales por el Gobierno Vasco, la Diputación de Gipuzkoa, el Gobierno Central y ayuntamientos de la zona.
- Durante el ejercicio 2006 se ha mantenido vigente el contrato del Servicio de Seguridad de los puertos de Ondarroa y Bermeo, y se ha procedido a la prórroga del servicio en el puerto de Donostia, consistente en dos vigilantes jurados.
- En lo referente a la limpieza de puertos de la Comunidad Autónoma de Euskadi, en el caso de Gipuzkoa están contratados los servicios de limpieza de la superficie terrestre y lámina de agua de todos los puertos, mientras que en Bizkaia, por un lado, están contratados los mismos servicios de los puertos de Ondarroa, Lekeitio, Ea y Elantxobe, y, en otro expediente, los servicios de los puertos de Mundaka, Bermeo, Armintza y Plentzia, cuyo contrato finaliza en enero de 2007, habiéndose iniciado los trámites para su prórroga.

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

- Durante el año 2006 se ha remodelado la dársena del Portu Zaharra de Bermeo, lo que incluye la construcción de nuevos muelles, ensanchando el perímetro de la dársena, su urbanización, dragado y colocación de nuevos pantalanés para 500 embarcaciones.
- Se ha finalizado la construcción de una nueva dársena náutico-deportiva en la ría de Orio, con capacidad para 300 embarcaciones amarradas a pantalanés flotantes y totalmente equipada para la prestación de los servicios náuticos.
- En el puerto de Ondarroa se ha adjudicado la obra que permitirá hacer atracable el tramo de la margen izquierda de la ría de Artibai, entre puentes, realizando un muelle vertical de cerca de 400 metros al que se adosará un pantalan para el atraque de 144 embarcaciones.
- Se ha iniciado la construcción de un edificio que alojará servicios auxiliares (almacén, oficinas, servicios,...) a la dársena deportiva de Deba.

Objetivo 5. Hacia un Transporte Sostenible

El Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco ha trabajado en varias direcciones con el objetivo de 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.

□ ***Planes de Movilidad Sostenible***

Se ha continuado con la ejecución de cinco convenios firmados con comarcas de Gipuzkoa para la elaboración de Planes de Movilidad Sostenible, y participación en los consiguientes planes de actuación de ellos derivados, 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 2006, 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 cuenta con una gran participación entre los municipios de la CAPV, ya sea de forma individual o de forma conjunta a través de sus respectivas comarcas o mancomunidades. En 2006, en total han participado 83 municipios vascos, la mayor parte de los cuáles también ha participado en la Semana Europea de la Movilidad.

□ ***“Encuentro ciudadano con la movilidad”***

El 10 de noviembre de 2006, ha tenido lugar en el Palacio Euskalduna de Bilbao el V Encuentro ciudadanos con la movilidad, bajo el título general “Movilidad en las Ciudades del siglo XXI”, organizado por el Área de Circulación y Transportes del Ayuntamiento de Bilbao y el RAC Vasco-Navarro, con la colaboración de los departamentos de Transportes y Obras Públicas y de Interior del Gobierno vasco y el Consorcio de Transportes de Bizkaia. Los objetivos de la jornada son la reflexión en torno al concepto de ciudad y su movilidad desde el punto de vista de los ciudadanos que viven y trabajan en los centros urbanos, y ha contado con la participación de 100 expertos universitarios y responsables de la movilidad en diferentes ciudades.