

CAPITULO N° 9: MOVILIDAD Y TRANSPORTE



| | |
|--|----|
| 1. Movilidad y transporte..... | 3 |
| 1.1. Análisis de la evolución y situación actual de la Movilidad y Transporte en Navarra..... | 3 |
| 1.1.1. Plan Director de movilidad sostenible de Navarra 2018-2030..... | 3 |
| 1.1.2. Estrategia de Especialización Inteligente NAVARRA (S4)..... | 4 |
| 1.1.3. Proyecto NaVEAC | 5 |
| 1.1.4. Agenda de Impulso a la Movilidad eléctrica de Navarra | 5 |
| 1.1.5. Visor puntos de recarga en parkings y espacios públicos | 7 |
| 1.1.6. Plan Territorial de Sostenibilidad Turística en Destinos de Navarra 2022-2024 | 7 |
| 1.1.7. Plan Director de Movilidad Activa de Navarra 2022-2030..... | 7 |
| 1.1.8. Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona | 8 |
| 1.1.9. Servicio Movilidad del Ayuntamiento de Pamplona..... | 10 |
| 1.1.10. Plan de Ciclabilidad 2017-2022 Ayuntamiento de Pamplona..... | 10 |
| 1.2. Marco Legislativo | 11 |
| 1.2.1. Normativa europea: | 11 |
| 1.2.2. Normativa estatal..... | 12 |
| 1.2.3. Normativa autonómica y municipal | 13 |
| 1.3. Objetivos e Indicadores..... | 15 |
| 1.3.1. Objetivos..... | 15 |
| 1.3.2. Indicadores..... | 17 |
| 1.4. Planificación de Programas y Actuaciones..... | 19 |
| 1.4.1. Programa de actuaciones transversales..... | 26 |
| 1.4.2. Programa de vehículo eléctrico (VE) | 26 |
| 1.4.3. Programa de Bicicleta eléctrica | 32 |
| 1.4.4. Programa de Transporte público..... | 32 |
| 1.4.5. Programa de Integración de las EERR. Coches de Biogas: Adaptación de los mismos y aprovechamiento en origen (MCP, explotaciones ganaderas, etc.)..... | 32 |

1. Movilidad y transporte.

1.1. *Análisis de la evolución y situación actual de la Movilidad y Transporte en Navarra.*

1.1.1. *Plan Director de movilidad sostenible de Navarra 2018-2030.*

El Plan Director de Movilidad Sostenible de Navarra (PDMSN) tiene por objetivo formular una política en materia de movilidad y transporte para los próximos años, desde 2018 hasta 2030.

La finalidad última es avanzar hacia la consecución de un modelo de movilidad sostenible en Navarra, mediante varios grandes enfoques complementarios:

- Fomentar políticas que reduzcan el impacto ambiental y, particularmente, colaboren a la lucha contra el cambio climático, mediante el menor uso del coche, la utilización más eficiente de los vehículos y el uso de combustibles menos contaminantes.
- Promocionar el transporte público en autobús para las mayores distancias y los desplazamientos a pie o en bicicleta para las distancias más cortas, con especial atención a los problemas de los grandes centros de atracción (universitarios, escolares, hospitalarios, etc.). Para ello se ha de favorecer la accesibilidad, eliminando barreras arquitectónicas que hagan más cómodos y seguros los desplazamientos de los colectivos más débiles (infancia, tercera edad, etc.).
- Hacer de la diversidad competencial una fortaleza, creando marcos estables de cooperación institucional y foros permanentes de coordinación de las políticas de movilidad, de infraestructuras y del territorio, y promoviendo tanto la integración administrativa, funcional y económica del sistema de la movilidad, como la vertebración de la planificación de movilidad, la urbanística y la territorial. Para todo ello, se debe crear un marco normativo y administrativo adecuado, identificando las modificaciones que sean necesarias a la legislación vigente, incluyendo posibles nuevas leyes que den soporte jurídico a órganos ordenadores, planificadores y coordinadores

Este Plan propone unas acciones encuadradas operativamente como:

- Acciones orientadas a la sostenibilidad ambiental, centradas fundamentalmente en la mejora del reparto modal y en mejoras tecnológicas.
- Acciones orientadas a la sostenibilidad social, que buscan tanto la mejora de la movilidad individual como la mejora de la accesibilidad territorial.
- Acciones orientadas a la sostenibilidad económica, para garantizar la eficacia y eficiencia del sistema de transporte y movilidad.
- Acciones orientadas a la mejora de la gobernanza, creando un marco jurídico, organizativo y planificador estable.

Con este Plan se pretende avanzar en el cumplimiento del objetivo de la Estrategia de Especialización Inteligente de Navarra (S3) de lograr “una mayor sostenibilidad, respetando y

poniendo en valor el entorno natural de Navarra protegiendo los recursos naturales y promoviendo un uso eficiente de los mismos con el fin de mantener y mejorar la calidad medioambiental” buscando mejorar los indicadores de eficiencia energética (reducir el consumo energético) y reducción de emisiones totales de gases de efecto invernadero. Asimismo, busca reforzar uno de los factores de competitividad definidos en dicha Estrategia: las infraestructuras (energía, conectividad y comunicaciones, transporte de personas y mercancías).

El PDMSN adscribe sus objetivos a los distintos marcos legales y estratégicos vigentes en Navarra:

- Plan Energético de Navarra Horizonte 2030.
- Hoja de Ruta para el Cambio Climático de Navarra (HCCN 2017-2030-2050).
- Estrategia de Especialización Inteligente de Navarra (S3).
- Estrategia Territorial de Navarra.
- Ley Foral 5/2015, de 5 de marzo, de medidas para favorecer el urbanismo sostenible, la renovación urbana y la actividad urbanística en Navarra.
- Ley Foral 12/2018, de 14 de junio, de Accesibilidad Universal.

1.1.2. Estrategia de Especialización Inteligente NAVARRA (S4).

Las Estrategias de Especialización Inteligente (S3 por sus siglas en inglés “Smart Specialisation Strategies”) son un modelo para el desarrollo económico que implica concentrar los recursos en las áreas económicas en las que cada región cuenta con ventajas competitivas significativas. Para ello, la S3 define unas prioridades teniendo en cuenta el potencial económico y científico-tecnológico de la región; y propone el uso de políticas inteligentes enfocadas a dichas prioridades para maximizar el potencial de desarrollo regional, avanzando hacia una economía basada en el conocimiento.

Algunas regiones añaden a su estrategia la cuarta “S”, de sostenibilidad. Las estrategias de especialización inteligente para la sostenibilidad (S4) tienen como objetivo mejorar la sostenibilidad a través de la innovación, buscando una recuperación sostenible, coherente con los objetivos de lucha contra el cambio climático. Son una herramienta, por tanto, para adaptarse a la economía postpandemia, facilitando la adaptación de las empresas y aprovechando también las oportunidades que se abren en este nuevo escenario. De este modo, buscan contribuir al objetivo de que Europa sea el primer continente climáticamente neutro en 2050.

En este marco Navarra ha decidido transformar su propia estrategia, integrando de forma más decidida la sostenibilidad en todas las líneas de trabajo y como un objetivo final de territorio. La S4 se constituye en una agenda de transformación económica regional para que Navarra sea un referente de crecimiento sostenible en Europa

Dentro de las 8 prioridades temáticas de la S4, se contempla la **Movilidad Eléctrica y Conectada** como una de las prioridades verticales similar a la previa en la S3

En este sentido, el Gobierno de Navarra, está promoviendo la innovación en el sector, impulsando la transformación hacia la economía ligada al vehículo eléctrico, autónomo y conectado. El

primero de sus 24 Retos Estratégicos de la Estrategia de Especialización Inteligente de Navarra es el impulso al vehículo eléctrico, con el objetivo de "Orientar las capacidades del sector industrial de la automoción hacia el desarrollo del vehículo eléctrico y sus componentes así como favorecer el desarrollo y la implantación en Navarra de nuevas soluciones de movilidad (vehículo conectado, conducción autónoma...).

Por ello, lanzó en 2017 una reflexión estratégica que desembocó en la Plataforma NaVEAC, una agrupación de empresas e instituciones de los sectores del automóvil, las energías renovables y las TIC para la transición el vehículo del futuro. NaVEAC fija una visión de futuro y 4 ejes de actuación, sobre los que impulsa proyectos e iniciativas desde 2018.

La apuesta por este sector pasa también por un firme impulso de la política de clúster cuyo papel es impulsar la competitividad regional basándose en la colaboración público-privada, el crecimiento, la innovación empresarial y la apertura hacia el exterior. ACAN (Asociación Clúster de automoción de Navarra) es la plataforma navarra aglutina los intereses de todas las empresas y agentes de la cadena de valor del sector de Automoción en Navarra, para mejorar la competitividad a través de la cooperación y consolidar Navarra como región excelente en este sector.

1.1.3. Proyecto NaVEAC

Promovido por el Gobierno de Navarra, a través de Sodena, el proyecto NAVEAC es una iniciativa que busca desarrollar las capacidades industriales de la región en torno al Vehículo Eléctrico, Autónomo y Conectado (VEAC).

La plataforma NAVEAC profundiza sobre las tendencias y retos técnicos de la movilidad eléctrica, sostenible, autónoma, conectada y compartida y los pone en relación con las capacidades industriales y científico-tecnológicas de Navarra por medio de un plan de actuación que combina acciones tanto del sector público como el privado.

En la actualidad NAVEAC cuenta más de 60 socios trabajando proyectos englobados en:

- **Movilidad sostenible:** fomento de las flotas públicas y privadas, y difusión al consumidor no profesional.
- **Infraestructuras de carga:** urbanas, gestión de carga y servicio, e integración con energías renovables y sistemas de almacenamiento.
- **Oportunidades industriales y nuevos modelos de negocio:** componentes del vehículo eléctrico, industria del vehículo autónomo y conectado, y servitización y nuevos modelos de negocio.
- **Territorio pionero:** actuaciones de mejora del entorno regional para el desarrollo del vehículo eléctrico, autónomo y conectado.

1.1.4. Agenda de Impulso a la Movilidad eléctrica de Navarra

En Marzo de 2022 se presentó la Agenda de impulso a la movilidad eléctrica en Navarra.

La agenda está promovida por el Gobierno de Navarra y cuenta con un grupo tractor compuesto

por ACAN, Enercluster Sodena, Nasuvinsa y Zabala, como asistente técnico. Además, tiene el compromiso de 15 colaboradores.

En la Agenda se definen diferentes actuaciones para alcanzar los objetivos que se monitorizarán mediante indicadores.

Los objetivos específicos y sus actuaciones previstas son:

- OE1. Penetración del vehículo eléctrico en el mercado
 - OE1.A1. Ayudas y deducciones fiscales a la compra de vehículo eléctrico y cargadores
 - OE1.A2. Concienciación sobre el vehículo eléctrico
 - OE1.A3. Planes de movilidad en empresas
 - OE1.A4. Localización de puntos de recarga en mapa
 - OE1.A5. Servicio Open Data: Información actualizada sobre el estado de los cargadores
 - OE1.A6. Gestión coordinada de puntos de recarga de Entidades Locales
- OE2. Despliegue de una infraestructura de recarga de acceso público cohesiva y fiable
 - OE2.A1. Implementación en zonas blancas
 - OE2.A2. Dinamización de Entidades Locales
 - OE2.A3. Reducción de plazos de trámites administrativos
 - OE2.A4. Impulso a los cargadores de tipo semipúblico
- OE3. Turismo navarro con mínima huella de carbono
 - OE3.A1. Recarga en enclaves turísticos
 - OE3.A2. Rutas turísticas con mínimas emisiones
- OE4. Red navarra de infraestructura de recarga emblemática
 - OE4.A1. Dinamización agentes regionales de I+D+i
 - OE4.A2. Implantación de proyectos piloto

Tal y como indica la Estrategia de Especialización Inteligente S4, la Comunidad Foral destaca por la producción de nuevos sistemas para una movilidad eléctrica y conectada, con una cadena de valor sostenible, integrando su capacidad en energías renovables, y siendo reconocida como región innovadora para la experimentación. El objetivo es abandonar la dependencia que tenemos en las fuentes de energía de origen fósil y para ello es indispensable la hibridación con las energías renovables, otro sector prioritario en Navarra. En este sentido, las actuaciones de esta Agenda

facilitarán la evolución en paralelo de estos dos sectores prioritarios para Navarra.

1.1.5. Visor puntos de recarga en parkings y espacios públicos

Desde el Departamento de Desarrollo Económico y Empresarial se está impulsando el despliegue de puntos de recarga en parkings y espacios públicos, que permitirá contar con una red que compagine el uso de puntos de recarga entre población local y visitantes.

A través de la Dirección General de Turismo se están identificando los puntos y **uso interno de Gobierno de Navarra** con mayor afluencia de visitantes en coche para la colocación de los puntos de carga en enclaves turísticos. También se está trabajando en una plataforma de gestión 24/7 para el correcto mantenimiento y gestión de los puntos, tanto para gestores como para personas usuarias, que podrán reservar la carga de sus vehículos. Así mismo, junto con Enercluster y ACAN, se está avanzando en los puntos de carga en industrias, que pasan ya del centenar.

Actualmente, se puede consultar la red de puntos de recarga de acceso público en Navarra en el Visor de Gobierno de Navarra.

1.1.6. Plan Territorial de Sostenibilidad Turística en Destinos de Navarra 2022-2024

El presente Plan se formula como desarrollo del Plan Estratégico de Turismo de Navarra (PETNA25), aprobado en 2018. Dicho Plan define de forma participada una estrategia para reorientar y repositionar el sistema turístico de Navarra que ahora es reforzada y complementada con el presente Plan Territorial, tras la paralización que supuso COVID-19.

El Objetivo general de este plan es convertir Navarra en referente de turismo sostenible a nivel europeo, integrando los destinos comarcales en una oferta diversificada, accesible y acogedora, que contribuya a la cohesión territorial a través de la dinamización socioeconómica, la generación de redes y la transferencia de bienestar a la población desde la actividad turística.

Algunos de los Objetivos específicos que este plan incluye son:

- Completar la red de rutas ciclables de Navarra, ampliando territorios, mejorando infraestructuras, generando conexiones y dotándola de mejores servicios.
- Aumentar la eficiencia energética de los establecimientos turísticos y desarrollar actuaciones piloto demostrativas de transporte limpio, contribuyendo a la reducción de GEI.

1.1.7. Plan Director de Movilidad Activa de Navarra 2022-2030

El Plan Director de Movilidad Activa de Navarra (PDMAN) surge con el propósito fundamental de mejorar la accesibilidad al territorio de la Comunidad Foral y fomentar el uso de los modos de transporte no motorizados, tanto en los desplazamientos cotidianos como en el ámbito recreativo y deportivo, propiciando con ello un trasvase modal desde los modos motorizados particulares.

Se centra en la movilidad activa. Es decir, aquella que aprovecha la energía corporal para el

desplazamiento, fundamentalmente la marcha a pie y la circulación en bicicleta. Este apelativo de “activa” hace referencia a su carácter saludable, al promover la actividad física. Pero se podría decir que tiene que ver también con su capacidad de activar ciclos virtuosos, al tratarse de una movilidad que promueve modelos territoriales y de transporte más sostenibles, seguros y equitativos, en consonancia con los principales objetivos sociales y ambientales del Gobierno de Navarra, a los que este plan contribuye.

Los objetivos específicos son:

- Desarrollar una red de itinerarios accesibles, cómodos y seguros, de carácter interurbano, que contemple también su conectividad con los entornos urbanos y otros puntos o zonas de interés (Red Básica para la Movilidad Activa de Navarra).
- Programar estrategias complementarias para el fomento de la movilidad en bicicleta y a pie, ya sea en solitario o en combinación con el transporte público colectivo.
- Desarrollar criterios técnicos para el trazado y diseño de las infraestructuras no motorizadas, con las premisas básicas de calidad y seguridad para los usuarios, coordinados o coherentes con las normas de diseño existentes en territorios vecinos.
- Propiciar la coordinación entre las administraciones públicas en materia de fomento del uso de los modos no motorizados, especialmente en lo que atañe a las redes de infraestructuras

1.1.8. Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona (PMUS) es un plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y mercancías en la ciudad y sus alrededores en busca de una mejor calidad de vida, reduciendo los impactos ambientales y el consumo energético.

El PMUS surge de la colaboración entre la administración del Gobierno de Navarra, los 18 ayuntamientos integrados en el ámbito territorial del Transporte Urbano Comarcal y la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para dar una respuesta a la creciente preocupación social e institucional que ocasiona el aumento de la movilidad en el área metropolitana de Pamplona.

Los 18 ayuntamientos integrados en el ámbito territorial del TUC son: Ansoáin/Antsoain, Aranguren, Barañáin/Barañain, Berriáin, Berrioplano/Berriobeiti, Berriozar, Burlada/Burlata, Cizur, Esteribar, Ezcabarte, Galar, Huarte/Uharte, Noáin (Valle de Elorz / Noain Elortzibar), Orkoin, Pamplona/Iruña, Villava/Atarrabia, Zizur Mayor/Zizur Nagusia y Valle de Egüés/Eguesibar.

La finalidad es obtener un plan integral y coordinado de actuación sobre los distintos modos de desplazamiento, consensuado entre las diferentes administraciones competentes que llevarán a cabo dichas actuaciones.

El PMUS apuesta de manera decidida por una movilidad sostenible que prioriza al peatón, al transporte público y a la bicicleta.

El objetivo general del PMUS es que los desplazamientos no motorizados (peatones y ciclistas)

lleguen a representar el 50% del total, que el uso del vehículo privado se reduzca desde su cuota actual hasta el 30% y que el transporte colectivo suba hasta el 20% de los desplazamientos.

Objetivos del PMUS:

Movilidad peatonal

1. Dar prioridad a peatones en las distancias cortas
2. Crear una red peatonal de conexión
3. Proporcionar acceso al transporte colectivo
4. Superar problemas de accesibilidad puntuales actuales

Movilidad Ciclista

1. Mejorar la accesibilidad a todos los barrios y núcleos urbanos
2. Priorizar a la bicicleta en distancias medias
3. Apoyar el creciente uso de la bicicleta, sin perjudicar a peatones
4. Favorecer los recorridos cortos y medios en bicicleta
5. Mejorar los recorridos para favorecer la accesibilidad

Transporte público colectivo

1. Mejorar los recorridos para favorecer la accesibilidad de todos los barrios y áreas urbanizadas
2. Priorizar al autobús frente al vehículo privado
3. Promover la intermodalidad
4. Mejorar la accesibilidad a los servicios de interés general
5. Mejorar los tiempos de viaje en distancias medias y largas

Vehículo privado

1. Reducir su uso para relaciones radiales
2. Reducir la velocidad del vehículo en el espacio urbano
3. Reducir la intrusión del vehículo en el espacio urbano
4. Evitar el empleo del vehículo privado en desplazamientos cortos

Espacio Público

1. Mejorar la calidad del espacio público

2. Recuperar parte del espacio utilizado hoy por el vehículo privado
3. Diseñar los espacios públicos para la estancia y la convivencia
4. Prever en los nuevos desarrollos urbanos una buena conectividad con el sistema de transporte público

Seguridad Vial

1. Mejorar la seguridad vial de peatones y ciclistas
2. Mejorar la seguridad vial en general

Se han diseñado 19 estrategias para responder a los objetivos anteriormente citados.

1.1.9. Servicio Movilidad del Ayuntamiento de Pamplona

El Servicio de Movilidad, que depende del Área de Proyectos Estratégicos, Movilidad y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Pamplona, tiene los siguientes objetivos.

- Liderar con el resto de áreas implicadas el diseño y ejecución de las transformaciones físicas derivadas de una política de movilidad sostenible.
- Desarrollar un plan de recorridos peatonales entre los barrios y con la Comarca, con especial atención en la eliminación de barreras arquitectónicas y favoreciendo la interrelación de los diferentes modos de transporte.
- Seguir desarrollando el Pacto de Movilidad Sostenible.
- Evaluar la movilidad en la ciudad, desarrollando o encargando estudios específicos y diseñando propuestas de actuación.
- Promover el uso de modos de movilidad urbana sostenible.
- Promover la creación de Caminos Escolares Seguros en colaboración con los centros escolares.
- Analizar y ampliar la red actual de carriles bici.
- Impulsar una red de carga de vehículos eléctricos.
- Impulsar y colaborar en todos los trabajos relacionados con la movilidad y en concreto la concesión del dominio público de los soportes de información y publicidad.

1.1.10. Plan de Ciclabilidad 2017-2022 Ayuntamiento de Pamplona

La redacción del plan de Ciclabilidad se enmarca dentro de las medidas que reflejan el compromiso del Ayuntamiento de Pamplona con la preservación del medio ambiente, la mejora del espacio público, la seguridad vial y, en general, la calidad de vida en la ciudad, asumiendo los principios del Pacto por la movilidad Sostenible de Pamplona en 2005.

Como objetivos generales del plan de la Ciclabilidad se plantean:

- Dotar a Pamplona de un documento técnico que sirva de referencia para incorporar la movilidad ciclista en la ciudad.
- Conseguir que todas las vías de la ciudad sean ciclables, bien por contar con infraestructura ciclista o bien porque las condiciones de la vía y el tráfico permiten compartir la calzada.
- Que la mejora de la infraestructura se vea reflejada en un aumento de la movilidad ciclista en detrimento del uso del vehículo privado a motor.

1.2. Marco Legislativo

1.2.1. Normativa europea:

Las políticas de transporte y movilidad de la Unión Europea se orientan a través la Dirección General de Movilidad y Transporte (DG MOVE) que ha elaborado diferentes documentos estratégicos o de referencia que resumen estas políticas.

- Directiva (UE) 2019/1161 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes
- Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes
- Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa al despliegue de infraestructuras de combustibles alternativos (versión consolidada actual 11/12/2021)
- COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES. Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: poner el transporte europeo en el camino del futuro
- COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES Juntos hacia una movilidad urbana competitiva y eficiente en el uso de los recursos
- Hojas de ruta del transporte urbano
- Libro Verde del Transporte Urbano de la Comisión Europea “Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana” (2007)
- Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible” (2011)

1.2.2. Normativa estatal

En España, la política sobre transporte y movilidad se desarrolla a través del Ministerio de Fomento, aunque por el carácter transversal que tienen muchos temas relacionados con la movilidad existen documentos de diferentes ministerios que incorporan directrices relacionadas.

- Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030 (Resolución de 25 de marzo de 2021, conjunta de la Dirección General de Política Energética y Minas y de la Oficina Española de Cambio Climático, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de marzo de 2021, por el que se adopta la versión final del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030)
- Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030
- Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible
- Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano. Segunda convocatoria (publicación en 2022)
- Programa de ayudas para la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera, así como de empresas que realicen transporte privado complementario
- Plan de innovación para el transporte y las infraestructuras (2018-2020)
- Orden ICT/359/2022, de 25 de abril, por la que se modifican la Orden ICT/1466/2021, de 23 de diciembre, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas a actuaciones integrales de la cadena industrial del vehículo eléctrico y conectado dentro del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica en el sector del Vehículo Eléctrico y Conectado (PERTE VEC), en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia; y la Orden ICT/209/2022, de 17 de marzo, por la que se efectúa su convocatoria para 2022.
- Orden ICT/209/2022, de 17 de marzo, por la que se efectúa la convocatoria correspondiente al año 2022, y se modifica la Orden ICT/1466/2021, de 23 de diciembre, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas a actuaciones integrales de la cadena industrial del vehículo eléctrico y conectado dentro del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica en el sector del Vehículo Eléctrico y Conectado (PERTE VEC), en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.
- Real Decreto 266/2021, de 13 de abril, por el que se aprueba la concesión directa de ayudas para la ejecución de programas de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III) en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Europeo.
- Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE) para el desarrollo del Vehículo Eléctrico y Conectado.
- Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica.

- Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire: Plan Nacional para la Mejora de la Calidad del Aire. BOE núm. 25, de 29 de enero de 2011.
- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible. BOE núm.55, de 5 de marzo de 2011.
- Plan de Energías renovables 2011-2020.
- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera. BOE núm. 275, de 16 de noviembre de 2007.
- Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia 2007-2012-2020, aprobada por el Consejo de Ministros el 2 de noviembre de 2007.
- Estrategia de Impulso del Vehículo con Energías Alternativas (VEA) en España 2014-2020.
- Marco de Acción Nacional español de energías alternativas en el transporte
- Plan Estratégico de Apoyo Integral al Sector de la Automoción 2019-2025
- Plan de Infraestructuras, transporte y vivienda PITVI (2012-2024)
- Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes. BOE núm. 41, de 17 de febrero de 2006.
- Real Decreto 837/2002, de 2 de agosto, por el que se regula la información relativa al consumo de combustible y a las emisiones de CO₂ de los turismos nuevos que se pongan a la venta o se ofrezcan en arrendamiento financiero en territorio español. BOE núm. 185, de 3 de agosto de 2002.
- LEY 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo. BOE núm. 304, de 20 de diciembre de 2001.
- Real Decreto 2616/1985, de 9 de octubre, sobre homologación de vehículos automóviles de motor, en lo que se refiere a su emisión de gases contaminantes. BOE núm. 13, de 15 de enero de 1986.
- Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre, por el que se aprueba la concesión directa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla de ayudas para la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera, así como de empresas que realicen transporte privado complementario, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

1.2.3. Normativa autonómica y municipal

Las políticas de transporte y movilidad en Navarra se orientan a través del Departamento de Desarrollo Económico y se ven influidas fundamentalmente por las políticas de planificación territorial y urbanística, en cuyos documentos estratégicos se hace referencia a la necesidad de

desarrollar un modelo de movilidad sostenible. A nivel autonómico, no existe una legislación específica en ese sentido.

- Orden foral 12/2022, de 24 de febrero, del Consejero de Cohesión Territorial, por la que se inicia el procedimiento de elaboración del Anteproyecto de Ley Foral de Movilidad Sostenible de Navarra
- Ley Foral 4/2022, de 22 de marzo, de Cambio Climático y Transición Energética
- Decreto Foral Legislativo 1/2017, de 26 de Julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo
- Ley Foral 21/2018, de 30 de octubre, por la que se modifica la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi
- Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi
- Ley Foral 11/2014, de 18 de junio, de modificación de la Ley Foral 8/1998, de 1 de junio, del transporte regular de viajeros en la comarca de Pamplona-Iruñerria
- Ley Foral 8/1998, de 1 de junio, del transporte regular de viajeros en la comarca de Pamplona-Iruñerria
- Ley Foral 7/1998, de 1 de junio, reguladora del transporte público urbano por carretera
- Decreto Foral 29/1997, de 10 de febrero, por el que se regula el transporte sanitario terrestre en Navarra
- Ley Foral 12/2018, de 14 de junio, de Accesibilidad Universal.
- Orden Foral 39/2011, de 17 de junio, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, por la que se establecen las condiciones de acceso y uso del Sello Verde del Transporte de Mercancías y la Logística de Navarra y del Sello Verde del Transporte de Viajeros de Navarra
- Orden Foral 778/2001, de 5 de septiembre del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, por la que se regula la concesión de autorizaciones para la realización de transportes regulares interurbanos de uso especial para escolares, en el ámbito de la Comunidad Foral de Navarra
- Orden Foral 290/2000, de 13 de abril, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, por la que se aprueban las instrucciones para el establecimiento en la Comunidad Foral de Navarra de servicios de transporte de viajeros “Voy y Vengo”
- Orden Foral 39/2011, de 17 de junio, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, por la que se establecen las condiciones de acceso y uso del Sello Verde del Transporte de Mercancías y la Logística de Navarra y del Sello Verde del Transporte de Viajeros de Navarra
- Decreto Foral 65/2006, de 25 de septiembre, por el que se regula la composición, organización y funcionamiento del Consejo Navarro del Taxi
- Decreto Foral 133/2005, de 7 de noviembre, por el que se crea y regula la Mesa de la Movilidad y del Transporte en la Comarca de Pamplona

- Decreto Foral 185/1998, de 8 de junio, por el que se crea y se regula la Comisión de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona-Iruñerria
- Decreto Foral 511/1991, de 18 de noviembre, por el que se constituye la Junta Arbitral del Transporte de la Comunidad Foral de Navarra
- Decreto Foral 212/1985, de 31 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de organización y funcionamiento del Consejo de Transportes de Navarra
- Decreto Foral 61/1985, de 20 de marzo, por el que se crea el Consejo de Transportes de Navarra
- Plan Director de movilidad sostenible de Navarra 2018-2030.
- Agenda de Impulso a la Movilidad eléctrica de Navarra.
- Plan Territorial de Sostenibilidad Turística en Destinos de Navarra 2022-2024.
- Plan Director de Movilidad Activa de Navarra 2022-2030.
- Plan de movilidad urbana sostenible de la Comarca de Pamplona
- Pacto de Movilidad Sostenible de Pamplona
- Ordenanza municipal de movilidad de la ciudad de Pamplona

1.3. Objetivos e Indicadores

1.3.1. Objetivos

La movilidad de las personas está directamente relacionada con la actividad económica de la Comunidad, de manera que en la medida que dicha actividad aumente y la actividad económica se asiente y consolide, está previsto el incremento de la movilidad. Por tanto, resulta necesario por parte de las administraciones públicas promover el uso de combustibles y vehículos alternativos, así como el ahorro y la eficiencia energética en la movilidad de las personas tanto en sus desplazamientos urbanos, primando la movilidad a pie, en transporte público y en bicicleta, como en sus desplazamientos interurbanos primando el transporte público.

En cuanto al transporte de mercancías y a la logística, estos servicios representan un eslabón fundamental en la cadena de valor de la industria de la Comunidad Foral. Resulta necesario impulsar políticas de sustitución de vehículos utilizados en el transporte de mercancías por carretera por vehículos limpios y cero emisiones encaminadas a la reducción de la antigüedad de la flota, la mejora de la eficiencia energética y la reducción de emisiones.

Asimismo, resulta relevante trabajar en un reparto modal más equilibrado procurando que las exportaciones e importaciones de mercancías que llegan y salen de Navarra lo hagan en ferrocarril.

Por su parte, se debe de promover la concienciación de la ciudadanía y de las propias empresas para que asuman la responsabilidad de aplicar los criterios de eficiencia energética y sostenibilidad en su elección de los modos de transporte y al uso que realizan de los mismos.

Un nuevo planteamiento la movilidad exige la consecución de una serie de objetivos

interrelacionados entre los que destacan los siguientes:

- 1.1. Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero GEI, respecto de 1990, en un 55% para 2030 y además reducir las emisiones en sectores difusos un 40% en 2030 con respecto a 2005.
- 1.5. Difundir una nueva cultura energética que fomente el empoderamiento del ciudadano
- 1.8. Fortalecer el tejido empresarial e industrial en el ámbito de las nuevas tecnologías energéticas, a través de aplicaciones adaptadas a las necesidades del territorio, relacionadas con la economía social y la formación.
- 1.10. Impulsar el cambio en el transporte hacia “vehículos cero emisiones” incrementando la utilización de las energías renovables y reduciendo las emisiones contaminantes hasta cubrir el 28% del consumo de energía final del transporte con energías renovables.
- 1.11. Reducir la dependencia respecto al automóvil. De manera que se invierta el crecimiento del peso del automóvil en el reparto modal y otros indicadores como el de pasajeros-km o número de kilómetros recorridos diariamente en automóvil.

Los objetivos específicos que se plantean en este PEN con horizonte 2030 con respecto a la movilidad y el transporte son los referidos a continuación. En todo caso estos objetivos tendrán carácter de mínimos y podrán ser superados bien por la evolución tecnológica, o bien por iniciativas públicas o privadas que los mejoren.

- 9.1. Alcanzar el objetivo de consumo final del 28% de energías renovables en el transporte para 2030
- 9.2. Reducir para 2030 un 15% el uso del vehículo privado en ciudad.
- 9.3. 20% de vehículos eléctricos matriculados sobre el total anual hasta 2024
- 9.4. Renovación anual de flota de la administración: 50 % Vehículo eléctrico para 2030
- 9.5. El 100% de los replazos de los vehículos ligeros de la flota del sector público deben ser cero emisiones o emisiones neutras a partir de 2024
- 9.6. Instalar y mantener en funcionamiento 200 puntos de recarga normal (Potencia < 22 Kw) accesibles al público para 2030
- 9.7. Instalar y mantener en funcionamiento 200 puntos de recarga de alta potencia (Potencia > 22 Kw) accesibles al público para 2030
- 9.8. Instalar y mantener en funcionamiento puntos de recarga en los 15 enclaves turísticos principales de Navarra hasta 2024, para el desarrollo de un modelo turístico con mínima huella de carbono.
- 9.9. Fomentar la renovación del parque de vehículos pesados de transporte de mercancías y de viajeros, incentivando la penetración de tecnologías para la propulsión de vehículos que utilicen energías alternativas bajas en carbono, como vehículos eléctricos, de hidrógeno, híbridos e híbridos enchufables y de gas (GNL o GNC).

- 9.10. Instalar y mantener en funcionamiento como mínimo un punto de recarga por cada 10 plazas para camiones en todos los aparcamientos de camiones de uso público de titularidad pública o privada de más de 100 plazas de aparcamiento antes de 2025
- 9.11. Promover la I+D+i en infraestructuras de recarga de vehículos ligeros a través de Consorcios participantes en proyectos piloto, proyectos demostrativos e implementación de proyectos con fondos de financiación I+D regional, nacional y Europea
- 9.12. 10% empresas de más de 100 trabajadores con planes de movilidad
- 9.13. Nuevo reparto modal en el que tengan mayor peso los modos de transporte más sostenibles.
- 9.14. Promocionar el trasvase modal de viajeros y mercancías de la carretera al ferrocarril.
- 9.15. Promocionar el transporte público colectivo urbano e interurbano y vehículos compartidos entre particulares, y de la intermodalidad, mostrando una especial atención a las poblaciones rurales.
- 9.16. Fomentar los medios de transporte alternativos como la movilidad peatonal, ciclista o el uso de transporte colectivo en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad
- 9.17. Ayudas para el mantenimiento y reparación de bicicletas con objeto de fomentar y reactivar su uso
- 9.18. Puesta a disposición de nuevas bicicletas eléctricas para trabajadores de la administración: 25 bicicletas /año

1.3.2. Indicadores

Los objetivos relacionados con movilidad y transporte llevan una serie de indicadores asociados que reúnen los siguientes requisitos:

- a) Estar alineados con los objetivos concretos
- b) Ser medibles (posibilidad de fácil disponibilidad de datos)
- c) Que las magnitudes que reflejen permitan actuar de una manera directa a la administración, industria, doméstico y resto de sectores, para modificar sus resultados

Una vez identificados los distintos indicadores para cada una de las áreas específicas, se deben priorizar, de tal manera que se puedan definir las necesidades de medición y que sea viable la gestión de los mismos.

Los indicadores planteados para su posible utilización en la gestión de la energía en el sector de movilidad y transporte son los siguientes:

- 9.1) % EERR en el transporte (mercancías + transporte)
- 9.2) Evolución de las emisiones asociadas al sector (tCO₂).





- 9.3) N° de medidas aplicadas
- 9.4) Ahorro energético asociado (tep).
- 9.5) Inversión total por tipo de vehículo (M€).
- 9.6) Apoyo público (M€).
- 9.7) Cantidad de subvenciones anuales tramitadas
- 9.8) Cantidad de subvenciones concedidas por tipo de vehículo, (eléctricos y otras tecnologías renovables)
- 9.9) N° de viajeros anuales en el transporte público por carretera
- 9.10) N° de viajeros•Km anuales en el transporte público por carretera
- 9.11) N° de expediciones anuales en el transporte por carretera
- 9.12) N° de vehiculos•Km anuales en el transporte público por carretera
- 9.13) N° de viajeros anuales por trayecto en el transporte público ferroviario
- 9.14) N° de toneladas•Km de transporte de mercancías anuales por carretera
- 9.15) N° de toneladas•Km de transporte de mercancías anuales en el transporte ferroviario
- 9.16) N° de puntos de recarga normal (Potencia < 22 Kw) accesibles al público instalados anualmente
- 9.17) N° de puntos de recarga de alta potencia (Potencia > 22 Kw) accesibles al público instalados anualmente
- 9.18) % de vehículos ligeros de remplazo, cero emisiones o emisiones nulas, en la flota de la administración
- 9.19) N° de nuevas bicicletas eléctricas en uso para trabajadores de la administración
- 9.20) Puntos de recarga cada 1000 habitantes
- 9.21) % de vehículos emisiones cero y eco matriculados sobre el total anual
- 9.22) % de Vehículos Euro 6 y siguientes en Navarra sobre el total de vehículos. Vehículo pesado y Autocares.
- 9.23) Edad media de la flota de transporte pesado de mercancías
- 9.24) Edad media de la flota de transporte ligero de mercancías
- 9.25) Edad media de la flota de transporte de viajeros
- 9.26) Número de vehículos matriculados anual por etiqueta medioambiental
- 9.27) % Reducción del consumo de combustibles fósiles en el transporte

- 9.28) % Reducción del consumo de combustibles fósiles en las flotas de las administraciones públicas y de los servicios públicos
- 9.29) Evolución del reparto modal del transporte (pie/bicicleta/bus/automóvil) en ciudad. Encuestas.
- 9.30) % Reducción del coste medio de los combustibles en transporte.
- 9.31) N° de planes aprobados para la incorporación de vehículos menos contaminantes en todas las flotas de los servicios públicos o de las empresas prestadoras de servicios públicos.
- 9.32) N° de trabajadores acogidos anualmente a los planes de movilidad eléctrica para acceso a los centros de trabajo.
- 9.33) Ejecución de carril bici de conexión de poblaciones (Km).
- 9.34) N° Planes de movilidad sostenible elaborados por municipios.
- 9.35) N° Planes de movilidad sostenible elaborados por empresas, instituciones, grandes superficies comerciales y polígonos industriales.
- 9.36) N° Planes de reducción de emisiones en la distribución urbana de mercancías.






1.4. Planificación de Programas y Actuaciones

La planificación de programas y actuaciones, por orden de prioridad en materia de movilidad y transporte, así como la definición de indicadores asociados, metas y plazos se refleja en la siguiente tabla:






Plan Energético de Navarra Horizonte 2030 (PEN 2030)

| Ámbito de trabajo del PEN 2030 | Programa a desarrollar / (Orden de prioridad) | Actuación planificada / Agentes implicados | Objetivo específico priorizado | Indicador asociado | Metas y plazos | | | | |
|---|---|---|---|--------------------|----------------|------|------|------|------|
| | | | | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2030 |
| Movilidad y transporte  | Vehículo eléctrico / (1) | Instalación de puntos de recarga normal de acceso público. Interconexión y Corredores de movilidad / MOVES III + grupos de interés | Instalar y mantener en funcionamiento 200 puntos de recarga normal (Potencia < 22 kW) accesibles al público para 2030 | 9.16) | 37 | 100 | 120 | 150 | 200 |
| Movilidad y transporte  | Vehículo eléctrico / (2) | Promoción de puntos de recarga en centros comerciales, empresas, parkings público de rotación, taxis, casas rurales, etc... / MOVES III + grupos de interés | | | | | | | |
| Movilidad y transporte  | Vehículo eléctrico / (3) | Instalación de 10 puntos de recarga de alta potencia en el área de Pamplona / grupos de interés | Instalar y mantener en funcionamiento 200 puntos de recarga rápida (Potencia > 22 kW) accesibles al público para 2030 | 9.17) | 148 | 155 | 162 | 170 | 200 |
| Movilidad y transporte  | Vehículo eléctrico / (4) | Instalación de 10 puntos de recarga de alta potencia en el resto de Navarra (Alsasua, Estella, Liédena, Tafalla, Tudela, etc..) / grupos de interés | | | | | | | |





Plan Energético de Navarra Horizonte 2030 (PEN 2030)

| Ámbito de trabajo del PEN 2030 | Programa a desarrollar / (Orden de prioridad) | Actuación planificada / Agentes implicados | Objetivo específico priorizado | Indicador asociado | Metas y plazos | | | | | |
|---|---|---|--|--------------------|----------------|------|------|------|------|-----|
| | | | | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2030 | |
| Movilidad y transporte  | Vehículo eléctrico / (5) | Ayudas MOVES III / MOVES (taxis y MCP) y deducciones fiscales de hasta el 30% / D.G. Industria | Alcanzar el objetivo de consumo final del 28 % de energías renovables en el transporte para 2030 | 9.1) | | | 10% | 18% | 22% | 28% |
| Movilidad y transporte  | Vehículo eléctrico / (6) | Ayudas MOVES III / MOVES (coches particulares) y deducciones fiscales de hasta el 30% / D.G. Industria | | | | | | | | |
| Movilidad y transporte  | Vehículo eléctrico / (7) | Ayudas a motos eléctricas y deducciones fiscales de hasta el 30% / D.G. Industria | | | | | | | | |
| Movilidad y transporte  | Vehículo biogás / (8) | Coches de Biogas: Adaptación de coches y aprovechamiento en origen / MCP, explotaciones ganaderas, / D.G. Industria | | | | | | | | |
| Movilidad y transporte  | Vehículo eléctrico / (9) | Integración del VE en el autoconsumo (filosofía del teléfono móvil). Deducciones fiscales de hasta el 30%. / D.G. Industria | | | | | | | | |






Plan Energético de Navarra Horizonte 2030 (PEN 2030)

| Ámbito de trabajo del PEN 2030 | Programa a desarrollar / (Orden de prioridad) | Actuación planificada / Agentes implicados | Objetivo específico priorizado | Indicador asociado | Metas y plazos | | | | |
|---|---|---|---|--------------------|----------------|------|------|------|------|
| | | | | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2030 |
| Movilidad y transporte  | Vehículo eléctrico / (10) | Información, sensibilización y difusión del VE / Ayuntamientos + grupos de interés | | | | | | | |
| Movilidad y transporte  | Vehículo eléctrico / (11) | Renovación anual de la flota de la administración a vehículo eléctrico / Administración | Renovar el 50% Vehículo eléctrico para 2030 | 9.36) | 28% | 32% | 36% | 40% | 50% |
| Movilidad y transporte  | Vehículo eléctrico / (12) | Reducción (o exención) del peaje en autopistas para los VEs / AUDENASA | | | | | | | |
| Movilidad y transporte  | Vehículo eléctrico / (13) | Reducción del 75% del impuesto de circulación para los VEs / Ayuntamientos | Alcanzar el objetivo de consumo final del 28% de energías renovables en el transporte para 2030 | 9.1) | | 10% | 18% | 22% | 28% |
| Movilidad y transporte  | Vehículo eléctrico / (14) | Uso de autobuses eléctricos en alguna línea con recorrido céntrico en Pamplona / MCP + grupos de interés. | | | | | | | |

Plan Energético de Navarra Horizonte 2030 (PEN 2030)

| Ámbito de trabajo del PEN 2030 | Programa a desarrollar / (Orden de prioridad) | Actuación planificada / Agentes implicados | Objetivo específico priorizado | Indicador asociado | Metas y plazos | | | | |
|---|---|--|---|--------------------|----------------|------|------|------|------|
| | | | | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2030 |
| Movilidad y transporte  | Vehículo eléctrico / (15) | Puntos de recarga vinculados. Smart Cities / Comunidades de vecinos. | | | | | | | |
| Movilidad y transporte  | Vehículo eléctrico / (16) | Ayudas a “First Movers” + proyectos innovadores / Taxis y flotas de autobuses | | | | | | | |
| Movilidad y transporte  | Vehículo eléctrico / (17) | Incentivar los contratos de transporte laboral en las empresas. / Empresas | Incrementar las autorizaciones de transporte laboral, de trabajadores a los centros de trabajo. | 9.37) | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% |
| Movilidad y transporte  | Vehículo eléctrico / (18) | Fomentar la inversión en vehículos pesados y autocares de combustibles fósiles más eficientes. Euro 6 y siguientes. Furgonetas N1 y N2. / Empresas | Mejorar la edad media de los vehículos de transporte público de mercancías y viajeros. | 9.22) | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% |

Plan Energético de Navarra Horizonte 2030 (PEN 2030)

| Ámbito de trabajo del PEN 2030 | Programa a desarrollar / (Orden de prioridad) | Actuación planificada / Agentes implicados | Objetivo específico priorizado | Indicador asociado | Metas y plazos | | | | |
|---|---|--|--|--------------------|----------------|------|------|------|------|
| | | | | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2030 |
| Movilidad y transporte  | Vehículo eléctrico / (19) | Gestión y renovación de las flotas eléctricas / Ayuntamientos, Parque Móvil y MCP). | Alcanzar el objetivo de consumo final del 28% de energías renovables en el transporte para 2030 | 9.1) | | 10% | 18% | 22% | 28% |
| Movilidad y transporte  | Vehículo eléctrico / (20) | Adquisición o alquiler de bicis eléctricas para trabajadores públicos. / Trabajadores de la Administración | Poner a disposición 25 bicicletas eléctricas /año para trabajadores de la administración | 9.19 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 |
| Movilidad y transporte  | Vehículo eléctrico / (21) | Cambio modal. Transporte compartido Public e-car-sharing / Ciudadanía | Alcanzar el objetivo de consumo final del 28% de energías renovables en el transporte para 2030. | 9.1) | 12% | 13% | 14% | 15% | 15% |
| Movilidad y transporte  | Movilidad sostenible / (22) | Conexión por carril bici de poblaciones / Ayuntamientos | Establecer medidas de mitigación para la reducción de las emisiones derivadas de la movilidad | 9.38) | | | | | |
| Movilidad y transporte  | Movilidad sostenible / (23) | Elaboración de planes de movilidad municipal / Ayuntamientos, MCP | Establecer medidas de mitigación para la reducción de las emisiones derivadas de la movilidad | 9.39) | | | | | |

Plan Energético de Navarra Horizonte 2030 (PEN 2030)



| Ámbito de trabajo del PEN 2030 | Programa a desarrollar / (Orden de prioridad) | Actuación planificada / Agentes implicados | Objetivo específico priorizado | Indicador asociado | Metas y plazos | | | | |
|---|---|---|---|--------------------|----------------|------|------|------|------|
| | | | | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2030 |
| Movilidad y transporte  | Movilidad sostenible / (24) | Elaboración de planes de movilidad empresas / Empresas, Instituciones | Establecer medidas de mitigación para la reducción de las emisiones derivadas de la movilidad | 9.40) | | | | | |
| Movilidad y transporte  | Movilidad sostenible / (25) | Elaboración de planes de reducción de emisiones en la distribución urbana de mercancías. / Ayuntamientos, asociaciones de empresas de transporte, agentes interesados | Establecer medidas para la reducción de las emisiones derivadas de la distribución urbana de mercancías | 9.41) | | | | | |

Tabla 7.11 Planificación de programas y actuaciones en materia de Movilidad y Transporte

1.4.1. Programa de actuaciones transversales

1.4.1.1. ITV: Descuentos al VE por reducción de emisiones

Esta medida se realizará planteando un descuento del 20% en el precio de la ITV para los vehículos menos contaminantes.

1.4.1.2. Instrumentos financieros, subvenciones y penalizaciones

Esta medida se realizará planteando un descuento del 75% en el impuesto de circulación municipal para los vehículos no contaminantes.

Actualmente (año 2022) se lleva a cabo una bonificación del impuesto de circulación municipal de Pamplona del 25% para vehículos ECO y del 50% para vehículos 0 emisiones. Así mismo, los vehículos eléctricos 0 emisiones no están sujetos al pago de las tasas por estacionamiento de vehículos de tracción mecánica dentro de las zonas de estacionamiento limitado y restringido. (ZEL y ZER)

1.4.2. Programa de vehículo eléctrico (VE)

El coche eléctrico ayuda a mejorar la calidad del aire de nuestras ciudades y a disminuir la contaminación acústica, favoreciendo, además, el consumo de energías autóctonas, especialmente de fuentes renovables. Por lo tanto, el vehículo eléctrico debe contribuir a mejorar ampliamente la movilidad sostenible en las ciudades, debido a sus beneficios en materia de eficiencia energética y reducción de la dependencia de los productos petrolíferos, así como por la reducción de emisiones de CO₂ y de emisiones contaminantes.

Las líneas de actuación posibles son las siguientes:

1.4.2.1. Ayudas MOVES III / MOVES

Programa MOVES

Con fecha 16 de febrero de 2019 se publicó el Real Decreto 72/2019, de 15 de febrero, por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES) y cuya concesión de ayudas a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla se acordó a través de Real Decreto 132/2019, de 8 de marzo. La primera edición del Programa MOVES cerró su vigencia el 31 de diciembre de 2019.

Tras la finalización de la vigencia de dicho programa se consideró conveniente aprobar una segunda edición del Programa, denominada MOVES II, modificando ciertos requisitos de la primera edición, a fin de conseguir una mejor ejecución de los fondos destinados al programa y contribuir mejor a los objetivos de descarbonización del sector transporte de acuerdo con lo establecido en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, PNIEC 2021-2030.

Así pues, y con fecha 18 de junio de 2020, se publicó el Real Decreto 569/2020, de 16 de junio, por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II).

Con fecha 13 de abril el Consejo de Ministros aprobó el Real Decreto 266/2021, de 13 de abril, por el que se aprueba la concesión directa de ayudas a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla para la ejecución de programas de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III) en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Europeo.

En concreto en Navarra existen las siguientes ayudas:

- Ayudas a la adquisición de vehículos híbridos enchufables y los de células de combustible así como los eléctricos puros y a la instalación de puntos de recarga
- Deducción fiscal, tanto en el IRPF como en el impuesto de sociedades, a la inversión en vehículos eléctricos, híbridos enchufables y sistemas de recarga.

1.4.2.2. Base de Datos centralizada de vehículos en las administraciones públicas y de las empresas prestadoras o concesionarias de servicios públicos.

Esta medida tiene como objetivo el oportuno seguimiento de la incorporación de programas de movilidad sostenible en el ámbito del sector público de Navarra. Actualmente se dispone de una base de datos, visible a través del Portal de Transición Energética, en el que se incluye el listado de vehículos sostenibles de la Administración Foral de Navarra.

1.4.2.3. Conducción eficiente

Esta medida tiene como objetivo subvencionar cursos de conducción eficiente para conductores profesionales de vehículos turismo (taxis y vehículos de alquiler con conductor) y autobuses en el caso de viajeros, y vehículos pesados (camiones) y ligeros (furgonetas) en el caso de transporte de mercancías.

1.4.2.4. Interconexión. Corredores de movilidad

Francia, España y Portugal han firmado un documento que plantea diez acciones a llevar a cabo, desde el impulso a los puntos de recarga en los principales corredores de movilidad, la colaboración con el sector privado o el desarrollo de proyectos de investigación, desarrollo e innovación conjuntos en materia de movilidad eléctrica.

Con la puesta en marcha del Proyecto CIRVE se llevó a cabo la implantación de 40 puntos de recarga rápida en el Corredor Ibérico (2021).

1.4.2.5. Proyecto CLIMA-EMPRESA

Esta medida tiene como objetivo participar en los Proyectos Clima del Fondo de Carbono para una Economía Sostenible (FES-CO2). Estos proyectos tienen como fin la reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) desarrollados en España. Este tipo de iniciativas son para proyectos ubicados en España y desarrollados en instalaciones y sectores no sujetos al régimen de comercio de derechos de emisión (transporte, residuos, agricultura o sector residencial). Última convocatoria 2021

1.4.2.6. Etiqueta para Vehículos Eléctricos

Los vehículos eléctricos poseen un distintivo que les identifica como no contaminantes.

Estos distintivos clasifican los vehículos en función de su potencial contaminador y constituyen un instrumento al servicio de la movilidad segura y sostenible en las ciudades.

Este distintivo surge con la finalidad de identificar en todo el territorio nacional a los vehículos con “cero emisiones locales” y de ese modo facilitar a los Ayuntamientos la implantación de medidas de discriminación positiva (fiscales, de aparcamiento, de gestión del tráfico, etc.) en sus municipios.

El distintivo ambiental está inspirado en el Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2013-2016 (Plan Aire) en el que se afirma que tanto las partículas como el dióxido de nitrógeno tienen en el tráfico rodado la principal fuente de emisión en las grandes ciudades y propone la clasificación de los vehículos en función de su potencial contaminador.

La colocación del distintivo en el vehículo es voluntaria, pero dada la rápida identificación de los mismos hace que su colocación sea recomendable. Desde la DGT se aconseja colocarlo bien en el ángulo inferior derecho del parabrisas delantero o, en su defecto, en cualquier sitio visible del vehículo.

1.4.2.7. Peajes gratuitos

Mediante la identificación señalada en el punto anterior (etiqueta), se podrían distinguir los vehículos que podrían beneficiarse de descuentos en la autopista A-15, al igual que existen otro tipo de descuentos.

La medida tiene por objetivo incentivar la circulación de vehículos limpios, que no generan emisiones y, por tanto, no contaminantes.

En Cataluña existe una iniciativa de este tipo: Los propietarios que quieran acogerse a la bonificación deberán disponer de la certificación de calidad del aire "vehículo ECO" que se obtiene registrándose en el portal EcoviaT.

EcoviaT es el portal donde se pueden registrar los turismos que cumplan los requisitos de baja emisión y que quieran disfrutar del descuento del 30% en los peajes de las autopistas (75% en el caso de vehículos eléctricos puros, eléctricos de autonomía extendida, de hidrógeno y motocicletas eléctricas). Para disfrutar del descuento es necesario disponer de viaT (teletac).

Para ser beneficiario es imprescindible, para mejor verificación y control de la concurrencia de los requisitos establecidos, circular por las vías señalizadas como ECO en la autopista C-32 Sur (Castelldefels - Sitges - El Vendrell).

1.4.2.8. Parking gratuitos

Esta medida tiene como objetivo permitir el parking gratuito a los coches eléctricos. En Pamplona y otras entidades locales ya se puede aparcar de forma gratuita en plazas destinadas a vehículos eléctricos.

Los vehículos eléctricos 0 emisiones no están sujetos al pago de las tasas por estacionamiento de vehículos de tracción mecánica dentro de las zonas de

estacionamiento limitado y restringido. (ZEL y ZER) de Pamplona

1.4.2.9. Indicaciones en paneles de autopistas

Esta medida tiene como objetivo que los paneles informativos indiquen que los peajes de las autopistas que los vehículos eléctricos tienen el peaje gratuito, para animar a que el usuario compre un vehículo eléctrico.

1.4.2.10. Acceso a carriles Bus

Esta medida tiene como objetivo implantar el acceso al carril bus, ya que con la etiqueta para vehículos eléctricos, se podrían identificar claramente a los vehículos que podrían usar los carriles Bus.

1.4.2.11. Incorporación de autobuses al transporte urbano y de otros vehículos pesados eléctricos en los servicios públicos.

Esta medida tiene como objetivo apoyar a las entidades responsables para dotarse de una estrategia energética a medio y largo plazo para la eliminación o reducción sustancial del uso del gasoil como carburante, definiendo entre, otras opciones, la posible incorporación de autobuses y otros vehículos pesados eléctricos de los servicios públicos, contando con las correspondientes ayudas públicas.

En Septiembre de 2022 la empresa TCC firmó con Irizar e-mobility el contrato de suministro de veinte nuevos autobuses eléctricos cero emisiones que se integrarán a la flota del Transporte Urbano Comarcal. Concretamente diez de los vehículos serán entregados en junio de 2023 y los otros diez en 2024.

Estos 20 nuevos autobuses 100% eléctricos se sumarán a los 6 autobuses eléctricos ya existentes desde el año 2019, lo que permitirá seguir avanzando en la transformación integral de la flota de las villavesas hacia su total neutralidad en emisiones.

La MCP ya no incorporará más autobuses de gasoil y comienza a abandonar progresivamente este combustible en la flota del Transporte Urbano

En la actualidad (Sept. 2022) la flota del Transporte Urbano Comarcal está integrada por 159 autobuses, 135 de los cuales prestan servicio en horas punta. De ellos, 66 son vehículos híbridos, 6 eléctricos y 13 nuevos propulsados por gas de origen renovable, lo que supone que el 53% de la flota esté integrada por vehículos ambientalmente eficientes.

La adquisición de los nuevos vehículos se ha realizado gracias a los **fondos europeos dirigidos a la transformación sostenible del Transporte Urbano (Next Generation EU)**

1.4.2.12. Taxis. Incorporación de vehículos eléctricos o híbridos enchufables

Esta medida tiene como objetivo establecer un Plan, dotado de las correspondientes ayudas públicas, para la incorporación sistemática de vehículos eléctricos o híbridos

enchufables en las renovaciones de la flota de taxis, especialmente en la Comarca de Pamplona. Establecer un plan para la implantación de puntos de recarga eléctrica para el sector del taxi.

A partir del 1 de enero de 2022 la ley Foral 21/2018, de 30 de octubre, por la que se modifica la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del taxi, establece que “Los municipios o la entidad local competente en un Área Territorial de Prestación Conjunta con población superior a 20.000 habitantes, deberán establecer en sus Ordenanzas las disposiciones necesarias para asegurar que los vehículos que se adscriban a las licencias de taxi a partir del 1 de enero de 2022 estén clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones o ECO de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, salvo los vehículos eurotaxi”

1.4.2.13. Ayudas a motos eléctricas

El Plan MOVES III regula la concesión de ayudas a la compra de vehículos de energías alternativas e implantación de puntos de recarga de vehículos eléctricos. Este Plan, desarrollado conjuntamente por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, pretende continuar y unificar los programas Plan PIMA Aire y el Plan MOVELE para impulsar los vehículos de energías alternativas, incluidas las motocicletas.

1.4.2.14. Bajada de termino de potencia y del término de energía en factura eléctrica de puntos de recarga

El objetivo de esta actuación es facilitar notablemente la instalación de puntos de recarga, mediante un acuerdo con la distribuidora / comercializadoras eléctricas.

De acuerdo a la Circular 3/2020 de 15 de enero de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se establece la metodología para el cálculo de los peajes de transporte y distribución de electricidad, establece que los Peajes de transporte y distribución aplicables a los puntos de recarga de vehículos eléctricos acceso público se determinarán de la siguiente forma:

- Los términos de potencia se determinarán de forma que recupere el 20% de la facturación por peajes de transporte y distribución de los correspondientes peajes de acceso supuesta una utilización del punto del 10%.
- Los términos de energía se determinarán de forma que recupere el 80% de la facturación por peajes de transporte y distribución de los correspondientes peajes de acceso supuesta una utilización del punto del 10%.

1.4.2.15. Puntos de recarga vinculados (comunidades de vecinos, empresas, centros comerciales, etc.). Smart Cities

El objetivo de esta actuación es facilitar notablemente la instalación de puntos de recarga vinculados para comunidades de vecinos, centros comerciales y empresas mediante un acuerdo con la distribuidora / comercializadoras eléctricas.

Para el despliegue de puntos de carga, se adoptarán las siguientes medidas:

- Subvencionar la instalación únicamente de puntos de carga con un suministro de 32 A, ya sea en versión monofásica o trifásica. Esto quiere decir puntos de carga monofásicos de 7,4 kW o de 22 kW en trifásico.
- Cualquier subvención concedida a un punto de carga, debe incluir la operación del mismo durante al menos 2 años (idealmente hasta 2020).
- Los puntos de carga rápidos deben ser capaces de suministrar 50 kW en corriente continua, por medio de cargadores multistandar (CHAdeMO + CCS + AC 43 kW)
- Asociar el acceso a los puntos de recarga con la venta del coche eléctrico

1.4.2.16. Administraciones públicas: Copago de los puntos de recarga

El objetivo de esta actuación es aplicar algún tipo de ayudas o subvenciones a la instalación de los puntos de recarga, o abonar parte de la elevada factura mensual por el término de potencia.

1.4.2.17. Autoescuelas y mancomunidades (conducción eficiente)

El objetivo de esta actuación es subvencionar cursos de conducción eficiente para conductores de taxis, autobuses o camiones. Las empresas deberán comprometerse a repartir al 50% el ahorro derivado de la conducción eficiente con los conductores que han logrado este ahorro.

1.4.2.18. IDAE: Coordinación de proyectos

El objetivo de esta actuación es trabajar conjuntamente con IDAE, para gestionar las ayudas en tema de transporte.

1.4.2.19. “First Movers” + proyectos innovadores

Esta línea busca fomentar la utilización del VE por medio de un acuerdo con un determinado sector (por ejemplo la asociación de taxistas) con un acuerdo ad-hoc con el objetivo de conseguir un mínimo de vehículos en circulación.

1.4.2.20. Integración del VE en el autoconsumo (filosofía del teléfono móvil)

El objetivo de esta actuación es apoyar el despliegue de una red de infraestructura de uso público o semipúblico de oportunidad para eliminar barreras al autoconsumo y para aprovechar a recargar baterías mientras el vehículo permanece estacionado. Vendría a ser como aplicar la filosofía de la cultura de la recarga del teléfono móvil al vehículo eléctrico.

1.4.2.21. Turismo: Promover y promocionar los puntos de recarga en Hoteles, casas rurales, Ayuntamientos, etc.

El objetivo de esta actuación es dar ayudas a la implantación de puntos de recarga en hoteles, casas rurales, ayuntamientos, etc.

1.4.2.22. Apoyo a la compra de puntos de recarga móviles

El objetivo de esta actuación es dar ayudas a la implantación de puntos de recarga móviles para particulares.

1.4.2.23. Información, sensibilización y difusión del VE

El objetivo de esta actuación es dar ayudas a la realización de campañas, jornadas y cursos de apoyo a las medidas planteadas anteriormente.

1.4.2.24. Vehículo eléctrico para ‘última milla’ urbana

El objetivo de esta actuación es apoyar la realización de un Plan para la utilización de vehículos eléctricos en las operaciones logísticas de carga y reparto de ‘última milla’ urbana, con ayudas públicas.

1.4.3. Programa de Bicicleta eléctrica

El objetivo de esta actuación es dar ayudas a la compra o alquiler de una flota de bicicletas eléctricas que se pondrán a disposición de los trabajadores públicos.

1.4.4. Programa de Transporte público

Desde el Gobierno de Navarra se planteará una línea de ayudas para la adquisición de Vehículos eléctricos y de combustibles alternativos más eficientes y sostenibles en sintonía con los objetivos del PEN 2030. En concreto se plantean 2 tipos de actuaciones:

- Fomento del transporte público
- Promoción de flotas energéticamente más sostenibles

1.4.5. Programa de Integración de las EERR. Coches de Biogas: Adaptación de los mismos y aprovechamiento en origen (MCP, explotaciones ganaderas, etc.)

1.4.5.1. Evaluación del uso del Biogás como combustible

El objetivo de esta actuación es la confección de una evaluación a nivel de Navarra del potencial del uso del Biogás, proveniente de los residuos orgánicos (agrícolas, forestales, domésticos e industriales) como combustible, tanto para su inyección en la red gasista como para su uso como combustible vehicular. Se tratará esta actuación como un proyecto I+D+i.

Estos vehículos están contemplados en la Directiva 2014/94/UE del parlamento europeo y del consejo de 22 de octubre de 2014 relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, por lo que representan una posibilidad de utilización del Biogas como combustible para flotas como las de la MCP o en explotaciones

ganaderas, etc.

Las entidades públicas responsables deberán dotarse de una estrategia energética a medio y largo plazo para la eliminación o reducción sustancial del uso del gasoil como carburante, definiendo entre, otras opciones, la posible incorporación de autobuses y otros vehículos pesados de los servicios públicos accionados con Biogás, contando con las correspondientes ayudas públicas.

El objetivo de esta actuación es establecer ayudas públicas para la adquisición de vehículos ligeros o industriales accionados con Biogás.

1.4.5.2. Programa de Cambio modal. Transporte compartido

El compartir coche permite ahorrar gastos y contaminación y a aliviar los atascos. Esta es una actividad que se plantea como una posibilidad a desarrollar desde las diferentes Administraciones con medidas que incentiven a la ciudadanía a realizar dicha actividad. Las actuaciones que se plantean son las siguientes:

- Apoyo a plataformas de transporte público
- Apoyo a Webs y aplicaciones informáticas que faciliten estas actuaciones

1.4.5.3. Programa de Renovación de flotas de automóviles y vehículos pesados

El fomento de la renovación de las flotas supone una medida eficaz para la mejora general de la eficiencia energética del transporte. Existen varias alternativas tecnológicas en vehículos y combustibles y los mecanismos de apoyo han de seguir en este sentido una línea de neutralidad sobre la base de la optimización de los recursos públicos en función del ahorro energético. La actuación planteada dentro de este programa es la siguiente:

- Planes de Renovación de las flotas de transporte por carretera y turismos de las Comunidades Autónomas.