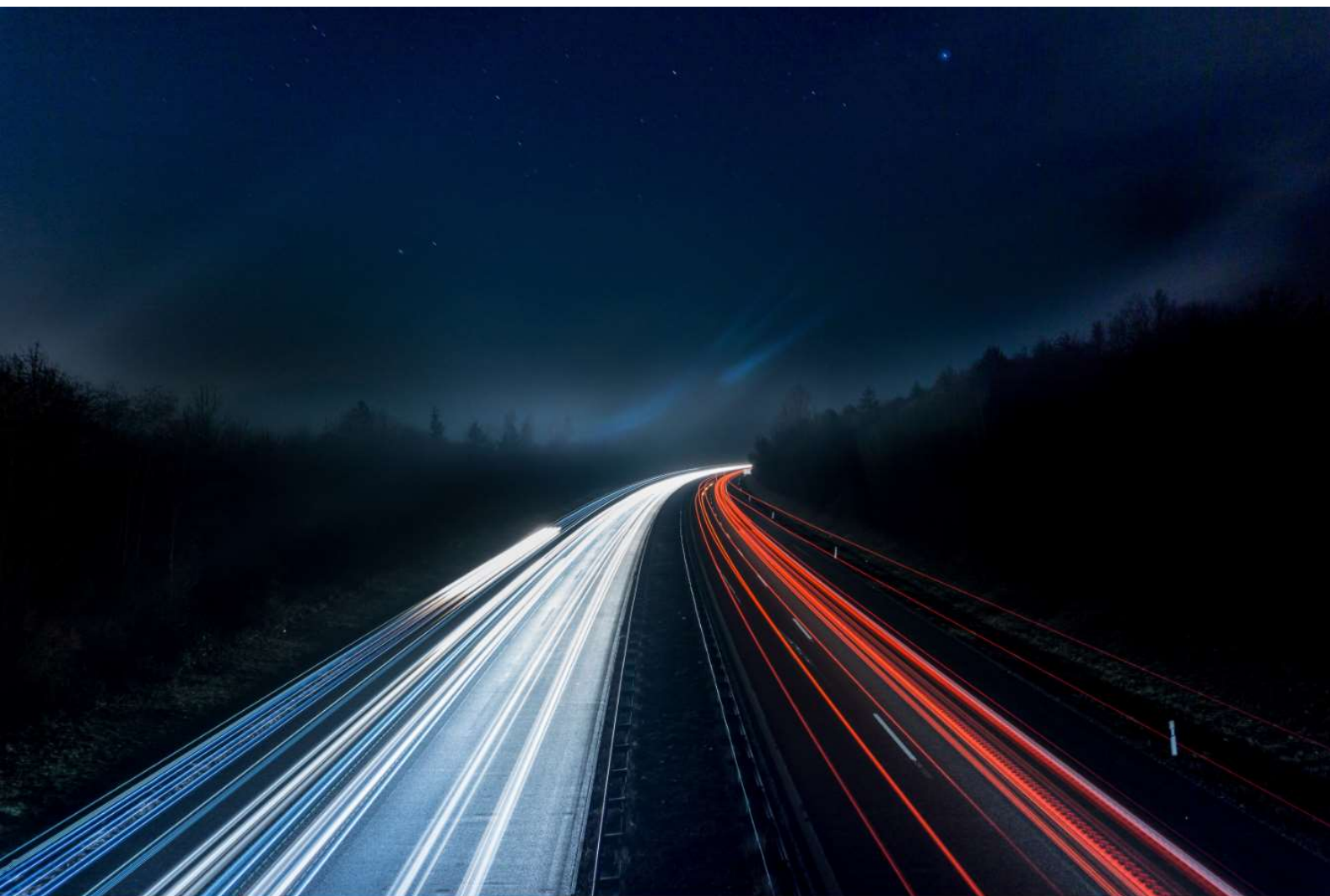




GIPUZKOA DEEP DEMONSTRATION



Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa

27 de mayo de 2022

GIPUZKOA DEEP DEMONSTRATION

Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa

Mayo 2022

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	2
2.	CONTEXTO Y ANTECEDENTES.....	4
3.	LA METODOLOGÍA DE LA INNOVACIÓN ORIENTADA A MISIONES.....	8
4.	ACTIVIDADES REALIZADAS EN EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE LA MISIÓN DE LA NUEVA MOVILIDAD DE GIPUZKOA	11
4.1	Entrevistas con agentes del ecosistema de la nueva movilidad de Gipuzkoa	11
4.2	Mapa de agentes del ecosistema relacionado con la nueva movilidad del territorio	12
4.3	Encuesta digital para la identificación de iniciativas, proyectos y servicios relacionados con la nueva movilidad	15
4.4	Taller presencial de definición de Áreas Programáticas; un espacio de co-creación con diferentes agentes del ecosistema	21
5.	DEFINICIÓN DE LA MISIÓN DE LA NUEVA MOVILIDAD DE GIPUZKOA	23
5.1	Proceso de definición de la Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa	23
5.1.1	Selección de alternativa preliminar	23
5.1.2	Feedback de la Misión preseleccionada por parte del grupo motor	24
5.1.3	Ajuste de la Misión por parte de la DFG	24
5.1.4	Construcción y validación participativa de la Misión; taller de Áreas Programáticas.....	24
5.2	Detalle de conceptos	25
6.	MARCO LÓGICO DE LA MISIÓN DE LA NUEVA MOVILIDAD DE GIPUZKOA	28
7.	PROPUESTA DE ÁREAS PROGRAMÁTICAS	33

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. La metodología de innovación orientada a misiones desde un enfoque bottom-up planteada por Mariana Mazzucato.....	8
Ilustración 2. Mapa de los principales agentes del ecosistema de la nueva movilidad de Gipuzkoa.....	14
Ilustración 3. Marco lógico de la Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa.....	28

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Dinámicas desarrolladas en el taller de definición de Áreas Programáticas.....	21
Tabla 2. Relación entre Áreas Programáticas y sectores.....	31
Tabla 3. Ficha técnica del Área Programática: "Impulso al transporte intermodal y accesible" ...	36
Tabla 4. Ficha técnica del Área Programática: "Mobility as a Service (MaaS). Nuevos modelos de movilidad centrados en las personas"	38
Tabla 5. Ficha técnica del Área Programática: "Transporte público eficiente como herramienta para la vertebración del territorio"	40
Tabla 6. Ficha técnica del Área Programática: "Transicionar hacia un modelo más eléctrico y sostenible"	41
Tabla 7. Ficha técnica del Área Programática: "Descongestión del tráfico"	43
Tabla 8. Ficha técnica del Área Programática: "Impulso a la movilidad conectada"	44
Tabla 9. Ficha técnica del Área Programática: "Gestión de la movilidad basada en el dato"	46
Tabla 10. Ficha técnica del Área Programática: "Impulso a la movilidad activa"	48
Tabla 11. Ficha técnica del Área Programática: "Promover diálogos con la ciudadanía y los agentes del ecosistema"	49

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Respuestas recibidas a la encuesta, por tipología de agente (%)	15
Gráfico 2. Número de iniciativas, proyectos o servicios relacionados con la nueva movilidad en los que han participado los agentes encuestados (Nº de agentes).....	15
Gráfico 3. Número de iniciativas, proyectos o servicios relacionados con la nueva movilidad en los que han participado los agentes encuestados (Nº de agentes).....	16
Gráfico 4. Principales factores de éxito de las iniciativas, proyectos o servicios llevados a cabo por parte de los agentes entrevistados (Nº de agentes)	19
Gráfico 5. Principales barreras que han dificultado el éxito de las iniciativas, proyectos o servicios llevados a cabo por parte de los agentes entrevistados (Nº de agentes)	19
Gráfico 6. Tipología de impacto logrado a través de las iniciativas, proyectos o servicios llevados a cabo por parte de los agentes entrevistados (Nº de agentes)	20
Gráfico 7. Tipología de involucración de la ciudadanía en las iniciativas, proyectos o servicios llevados a cabo por parte de los agentes entrevistados (Nº de agentes)	21



1

INTRODUCCIÓN

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento constituye el informe final del proceso desarrollado en el marco del proyecto GIPUZKOA DEEP DEMONSTRATION, para la construcción de la **Misión de la Nueva Movilidad** de Gipuzkoa.

Su objetivo es presentar **la Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa** construida como resultado del proceso de investigación y participativo desarrollados.

El documento se **estructura** en los siguientes capítulos:

1. **Introducción.** Se presenta el objetivo del documento y los diferentes capítulos en los que se estructura.
2. **Contexto y antecedentes.** Se presenta el contexto en el que se lanza la iniciativa GIPUZKOA DEEP DEMONSTRATION, así como el contexto en el que se enmarca Europa en general y Gipuzkoa en particular en lo relativo a la transición hacia un nuevo modelo de movilidad más digital, sostenible e inteligente.
3. **La metodología de la innovación orientada a misiones.** Se presenta en qué consiste la metodología de la innovación orientada a misiones de *Mariana Mazzucato* y los diferentes conceptos que la vertebran.
4. **Actividades realizadas en el proceso de construcción de la Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa.** Se presentan las diferentes actividades realizadas y los resultados obtenidos en el marco del proyecto.
5. **Definición de la Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa.** Se presenta el proceso de definición de la Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa, y el detalle de los principales conceptos que incorpora.
6. **Marco lógico de la Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa.** Se presenta una infografía resumen de la Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa, y se expone el reto que se desea abordar, la Misión, las Áreas Programáticas que vertebran la Misión y los sectores vinculados.
7. **Propuesta de Áreas Programáticas.** Se presentan las 9 Áreas Programáticas definidas como resultado del taller de definición de Áreas Programáticas llevado a cabo junto con agentes del ecosistema de la nueva movilidad de Gipuzkoa.



2

CONTEXTO Y ANTECEDENTES

2. CONTEXTO Y ANTECEDENTES

En el marco de *Etorkizuna Eraikiz*, que aspira a establecer una nueva forma de interactuar entre la ciudadanía y los agentes económicos y sociales, para construir una **nueva agenda política desde la experimentación y la colaboración**, se crea **Gipuzkoalab**, un **espacio de experimentación y aprendizaje** donde se diseñan y experimentan, de manera activa, abierta y colaborativa, las soluciones a los retos fundamentales del territorio. En este contexto, en 2020, se emprendió la iniciativa **GIPUZKOA DEEP DEMONSTRATION**, materializada a través de la alianza entre *Diputación Foral de Gipuzkoa* y *Climate KIC*, como iniciativa de experimentación avanzada para **situar la sostenibilidad entre los pilares del Modelo Gipuzkoa**, que busca avanzar en la triple transición sostenible social, económica y medioambiental del territorio.

En el marco de la iniciativa, se establecieron dos (2) áreas prioritarias: 1) Alimentación Sostenible y 2) Nueva Movilidad. El enfoque a aplicar para trabajar en las áreas prioritarias se centró en la **innovación orientada a Misiones**, que constituye un **enfoque de Misión intersectorial y multinivel** que busca establecer un horizonte consolidado al que se quiere llegar.

El concepto de **Nueva Movilidad** hace alusión, esencialmente, a las formas de movilidad que impulsan la **transición hacia un modelo más sostenible e inteligente**. En concreto, este concepto abarca las siguientes formas de movilidad:

1. **Movilidad conectada:** movilidad a través de vehículos con la capacidad de conectarse a dispositivos cercanos a través de redes inalámbricas.
2. **Conducción autónoma:** uso de la tecnología para que los vehículos no requieran de intervención humana.
3. **Movilidad compartida:** hace referencia al uso compartido de medios de transporte.
4. **Movilidad eléctrica:** movilidad que hace uso de uno o más motores eléctricos para generar locomoción.
5. **Micromovilidad:** uso de vehículos muy ligeros como alternativa para viajes de distancias cortas.
6. **Nueva movilidad urbana y equilibrio territorial:** nuevos hábitos de movilidad y conexión territorial.

De forma transversal a las diferentes formas de movilidad previamente expuestas, la nueva movilidad abarca formas de movilidad que sean **seguras y accesibles**.

El 11 de diciembre de 2019, la *Comisión Europea* dio un gran paso en su contribución a la movilidad del futuro, a través del **"Pacto Verde Europeo"**. Alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, este Pacto reconoce el gran impacto que la movilidad actual supone en el medioambiente, y establece la **"movilidad sostenible e inteligente" como un reto conjunto para todos los países**. Precisamente, tal y como reconoce la institución, el transporte representa la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel mundial, y a través del Pacto, se busca **reducir estas emisiones en un 90% para 2050**, contribuyendo a lograr la **neutralidad climática**.

Para ello, algunos de los elementos de la **hoja de ruta**¹ marcada por la Comisión Europea son:

- Impulso al transporte **intermodal**.
- Transporte **automatizado y conectado**.
- Reflejo del **impacto** que tiene sobre el medio ambiente **en el precio de transporte**.
- **Intensificación de la producción** y utilización de **combustibles alternativos y sostenibles**.
- **Transporte menos contaminante**, sobre todo en las ciudades.

En esta línea, el 9 de diciembre de 2020, la Comisión publicó la **“Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro”**, estableciendo una directriz estratégica sobre la que trabajar para lograr avances reales, progresivos y significativos que impulsen a la ciudadanía hacia un **nuevo paradigma más respetuoso con el planeta**. En este marco, se han definido **tres pilares clave** sobre los cuales articular futuras acciones: **i)** hacer que todos los modos de transporte sean **más sostenibles**, **ii)** generalizar la **disponibilidad de alternativas sostenibles** en un sistema de transporte multimodal e **iii)** introducir los **incentivos adecuados** para impulsar la transición hacia la nueva movilidad.

Asimismo, la transición hacia un modelo de movilidad más sostenible constituye una temática que **también se está abordando desde el ámbito legal por parte del Gobierno Vasco**. En esta línea, en marzo de 2022, el Consejo de Gobierno aprobó el **“Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible”**, que tiene como fin **crear un marco que impulse la movilidad sostenible tanto de personas como de mercancías en Euskadi**, así como favorecer su abordaje desde los ámbitos autonómico, foral y municipal². Entre los principales **objetivos** establecidos en el proyecto de Ley, destacan:

- Configurar un **sistema de transporte integrado y coordinado**, priorizando el **transporte público** y optando por medios que consuman **combustibles alternativos**.
- Proporcionar una oferta de transporte público que garantice la **accesibilidad universal**.
- Implantar medidas disuasorias del uso del vehículo privado, promoviendo la **movilidad activa**.
- Potenciar la **intermodalidad** en el transporte de personas y de mercancías, a partir de una **red de transporte público** y de centros logísticos integrada y coordinada.
- Contribuir a la **mejora del medio ambiente y la seguridad y salud de la ciudadanía**, reduciendo la contaminación atmosférica y acústica y el consumo de energía, así como los efectos derivados del cambio climático.

Con el fin de contribuir a estos objetivos, la Ley contempla la posibilidad de que tanto diputaciones forales como ayuntamientos utilicen la **fiscalidad y otros instrumentos de política económica**, pudiendo establecer, en el ámbito de sus competencias, medidas fiscales y financieras como la creación de tasas, cánones o el establecimiento de gravámenes sobre las ya existentes, la creación de tributos y otros instrumentos fiscales que desincentiven determinadas actividades que vayan en detrimento de los objetivos de la Ley, o el establecimiento de reducciones, bonificaciones o exenciones para actividades que fomenten actuaciones que tengan por finalidad cumplir con los objetivos de la Ley.

¹ Pacto Verde Europeo. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0004.02/DOC_1&format=PDF

² <https://www.euskadi.eus/gobierno-vasco/-/noticia/2022/el-gobierno-vasco-aprueba-proyecto-ley-movilidad-sostenible/>

Poniendo el foco en **Gipuzkoa**, el territorio tiene la oportunidad de evolucionar en la modalidad de nueva movilidad de forma integral. Cuenta con una **completa red de transporte público** y una **alta intensidad de uso** (de dicha red) por parte de la ciudadanía, que sitúa al territorio en el primer nivel europeo, donde el transporte público juega un papel central como **herramienta de cohesión social y vertebración del territorio**. A su vez, la electromovilidad es una realidad en Gipuzkoa, con una presencia cada vez mayor de **vehículos eléctricos o híbridos** entre las flotas de transportes. En el punto de vista tecnológico Gipuzkoa ha hecho una apuesta fuerte con la creación del **centro de referencia MUBIL**, polo de referencia surgido desde Gipuzkoa en movilidad inteligente y sostenible. Destacan también las acciones impulsadas en el territorio en el ámbito de la **movilidad conectada y autónoma**, con iniciativas como **Gipuzkoa Living Lab**, proyecto promovido por la propia Diputación y CEIT que se enfoca en convertir las autopistas AP-8 y AP-1 en un laboratorio de pruebas transfronterizo donde empresas tecnológicas y de movilidad del territorio y de todo el mundo, puedan probar sus vehículos autónomos y otros Sistemas de Transporte Inteligente.

Igualmente, la **bicicleta** ha ido ganando terreno y protagonismo frente a otros tipos de transporte, especialmente a nivel local, dado su carácter de **medio de transporte blando y medioambientalmente sostenible**.

En el ámbito de la **movilidad sostenible**, se identifican múltiples **retos** a los que se enfrenta Gipuzkoa:

- **Reto tecnológico e industrial:** conducción conectada, autónoma, compartida y eléctrica; dotando de servicios y soluciones al mercado de vehículos ligeros, medios y pesados. En la aceleración de la transición de la industria automovilística, el futuro de la automoción es **digital**, impulsado por la **inteligencia artificial**, la **computación cuántica** y el **intercambio de datos** junto con la **interoperabilidad**.
- **Reto de la inclusión y equilibrio territorial:** favorecer el **equilibrio territorial**, ofreciendo a los pueblos pequeños oportunidades de bienestar equiparables al resto de pueblos y núcleos urbanos en cuanto a condiciones de vida y servicios.
- **Reto social:** transición hacia **nuevos hábitos y modelos de movilidad** que hagan esa movilidad más **sostenible, amigable e inclusiva**.
- **Reto de la sostenibilidad medioambiental:** el compromiso de la industria respecto a la movilidad del futuro pasa por continuar invirtiendo en **desarrollos tecnológicos de cero y bajas emisiones**.
- **Reto de la colaboración público-privada:** repensar la movilidad con vistas al futuro solo será posible si se impulsa la **colaboración entre operadores públicos y privados** y si se estudian las **preferencias de los usuarios** en materia de movilidad. La introducción de los sistemas de transporte inteligentes en las grandes ciudades presenta un **gran reto de carácter normativo** ya que la tecnología avanza más rápido que los legisladores, por lo que su adopción requiere de un compromiso muy fuerte por parte de las autoridades.



3

LA METODOLOGÍA DE LA INNOVACIÓN ORIENTADA A MISIONES

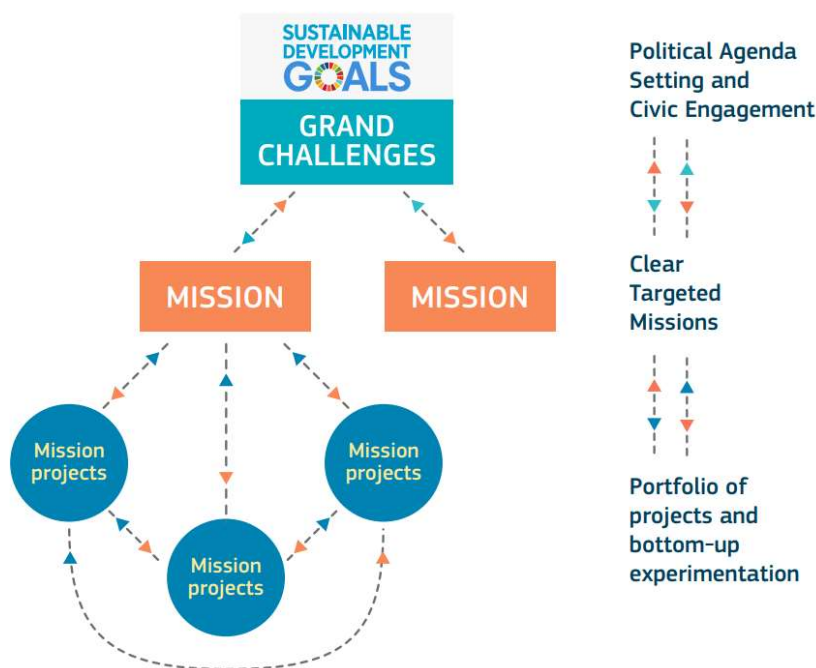
3. LA METODOLOGÍA DE LA INNOVACIÓN ORIENTADA A MISIONES

A través del documento *Mission-Oriented Research & Innovation in the European Union*³, la economista Mariana Mazzucato propuso en 2018 la metodología denominada “**innovación orientada a Misiones**” para dar solución a los principales retos a los que se enfrentan los ciudadanos de la Unión Europea.

Mazzucato describe las políticas orientadas a Misiones como **políticas públicas sistémicas** que se basan en los conocimientos de frontera para alcanzar objetivos específicos y ofrecer una solución, una oportunidad y un enfoque para abordar los numerosos **retos de la ciudadanía**.

En esencia, Mazzucato propone **traducir grandes retos de la ciudadanía en Misiones** que involucren a **varios sectores** y que impliquen la formulación de **proyectos específicos desde un enfoque bottom-up**.

Ilustración 1. La metodología de innovación orientada a misiones desde un enfoque bottom-up planteada por Mariana Mazzucato



Fuente: *Mission-Oriented Research & Innovation in the European Union (2018)*

La innovación orientada a Misiones se vertebra en los siguientes conceptos:

1. **Reto.** Las políticas de Misiones responden a un gran reto de la agenda política, que está directamente vinculado a los **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** de las Naciones Unidas.

³ *Mission-Oriented Research & Innovation in the European Union*.
https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/mazzucato_report_2018.pdf

2. **Misión.** La Misión constituye el objetivo aspiracional que se persigue lograr, en relación con el reto definido. En línea con los ODS, gran parte de la literatura relacionada con la innovación orientada a Misiones establece **2030 como el horizonte de las Misiones**.
3. **Sectores impactados.** Las políticas orientadas a Misiones persiguen **movilizar y coordinar diferentes sectores de un territorio**, desplegando **esfuerzos y recursos interdisciplinarios y multinivel** para proporcionar soluciones innovadoras. En concreto, los sectores que se verán impactados por la Misión se determinan en base a las Áreas Programáticas definidas.
4. **Áreas Programáticas.** Las Áreas Programáticas constituyen **líneas de actuación cross-sector** que vertebran la Misión, y que implican **innovaciones interdisciplinarias, intersectoriales y multi-actor**. Las Áreas Programáticas permiten, a través de su consecución, dirigir a un territorio hacia la Misión establecida.

4

ACTIVIDADES REALIZADAS EN EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE LA MISIÓN DE LA NUEVA MOVILIDAD DE GIPUZKOA

4. ACTIVIDADES REALIZADAS EN EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE LA MISIÓN DE LA NUEVA MOVILIDAD DE GIPUZKOA

A lo largo del proceso de construcción de la Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa, se han llevado a cabo diferentes actividades.

1. En primer lugar, se ha realizado una ronda de **entrevistas** con catorce (14) agentes del ecosistema de la nueva movilidad de Gipuzkoa, con el fin de recoger diferentes visiones acerca de la nueva movilidad, su potencial y sus limitaciones en el territorio.
2. Posteriormente, **se ha elaborado un mapa** con 135 agentes relacionados con el ecosistema, y que, por tanto, deben tenerse en consideración de cara al despliegue y potencial impacto de la Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa.
3. Tras consolidar el mapa, se ha compartido una **encuesta digital** a cada uno de los agentes identificados, con el fin de recoger información relativa a las diferentes iniciativas, proyectos o prestaciones de servicios relacionados con la nueva movilidad en los que han participado.
4. Por último, **se ha llevado a cabo un taller de definición de Áreas Programáticas** junto con 24 agentes relacionados con la nueva movilidad del territorio.

4.1 Entrevistas con agentes del ecosistema de la nueva movilidad de Gipuzkoa

La Misión de la Nueva Movilidad, al ser de ámbito territorial, vincula a las diferentes instituciones, empresas, Ayuntamientos y demás agentes relacionados con el ecosistema de la nueva movilidad del territorio. Es por ello, precisamente, que la Misión debe estar **alineada con las necesidades, capacidades y prioridades en materia de diseño y despliegue de políticas públicas de los diferentes agentes que lo constituyen.**

Con el fin de, por un lado, tener un conocimiento claro de las capacidades y potencialidades de Gipuzkoa en lo relativo a la nueva movilidad, y por otro lado, integrar la visión de diferentes tipologías de agentes en una Misión cohesionada, se realizó una **ronda de catorce (14) entrevistas** con diferentes agentes del ecosistema:

- 7 entrevistas a agentes con **perspectiva territorial** (a nivel de Gipuzkoa).
- 4 entrevistas a agentes **con perspectiva municipal** (representantes de municipios grandes, medianos y pequeños).
- 3 entrevistas a agentes con **perspectiva empresarial.**

En el proceso de entrevistas, se han recogido cinco **(5) ideas fuerza:**

- **Idea fuerza Nº1.** Gipuzkoa tiene un gran potencial para el desarrollo de **diferentes soluciones de movilidad** que permitan una **transición hacia un modelo más sostenible e inteligente** (movilidad eléctrica, conectada, compartida, etc.).
- **Idea fuerza Nº2.** Existe potencial para promover la **articulación empresarial y público-privada**, de tal forma que se aprovechen las **sinergias y capacidades complementarias** de los diferentes agentes del ecosistema.

- **Idea fuerza N°3.** La **intermodalidad** cobra un rol fundamental, lo que implica promover la coexistencia de diferentes soluciones que permitan una movilidad más eficiente y que dé cobertura a las **diferentes geografías y grupos sociales del territorio**.
- **Idea fuerza N°4.** Uno de los mayores retos a los que se enfrenta Gipuzkoa a la hora de apostar por nuevas formas de movilidad es la **diseminación de su población**. Esta dispersión de los ciudadanos impactará en el diseño y despliegue de **soluciones de gran impacto**.
- **Idea fuerza N°5.** La nueva movilidad también implica pensar en cómo **potenciar la movilidad activa**, especialmente en las **ciudades de mayor población** (espacios para peatones, diseño urbanístico eficiente, zonas para ciclistas, etc.).

4.2 Mapa de agentes del ecosistema relacionado con la nueva movilidad del territorio

Entendiendo que el despliegue de la **Misión de la Nueva Movilidad** de Gipuzkoa se enmarca en un ecosistema integrado por varios agentes de diferente naturaleza que deben ser considerados y que, potencialmente, podrían participar en él, se ha construido un **mapa con los principales agentes del ecosistema de la nueva movilidad** del Territorio.

En concreto, se han identificado, de forma preliminar, **135 agentes**, que se agrupan de la siguiente manera:

- **Proveedores industriales.** Empresas relacionadas con la fabricación de cualquier tipo de componente o tecnología, incluyendo motores, baterías, electrónica o cualquier otro tipo de elemento que se integre en los medios de transporte. *(26 agentes)*
- **Proveedores de infraestructura de recarga.** Empresas proveedoras de tecnología y equipos de infraestructura de recarga. *(3 agentes)*
- **Proveedores TIC.** Proveedores de soluciones TIC y tecnología avanzada para la nueva movilidad. *(12 agentes)*
- **OEM vehículos.** Empresas fabricantes de medios de transporte tradicionales y pesados. *(4 agentes)*
- **OEM micromovilidad.** Empresas fabricantes de vehículos ligeros. *(5 agentes)*
- **Operadores.** Entidades operadoras de servicios de transporte y logística. *(24 agentes)*
- **Servicio a la operación.** Empresas que brindan servicios de apoyo a la operación de las nuevas formas de movilidad. *(5 agentes)*
- **Agentes sociales.** Asociaciones y similares que representan a grupos de usuarios de interés. *(13 agentes)*
- **Centros de investigación, universidades y formación profesional.** Entidades que ofrecen apoyo al desarrollo de la nueva movilidad a través de la investigación y la generación de conocimiento. *(16 agentes)*
- **Asociaciones, clusters e incubadoras.** Entidades que promueven el dinamismo en el ecosistema relacionado con la nueva movilidad. *(11 agentes)*
- **Servicios avanzados.** Entidades proveedoras de servicios de apoyo para el desarrollo de la nueva movilidad. *(10 agentes)*

- **Instituciones públicas de apoyo.** Otras instituciones del ámbito público que promueven el desarrollo de la nueva movilidad. *(5 agentes)*

A continuación, se presenta el mapa de los principales agentes del ecosistema de la nueva movilidad de Gipuzkoa, donde se clasifican los agentes identificados en función de la lógica de agrupación expuesta anteriormente.

Ilustración 2. Mapa de los principales agentes del ecosistema de la nueva movilidad de Gipuzkoa



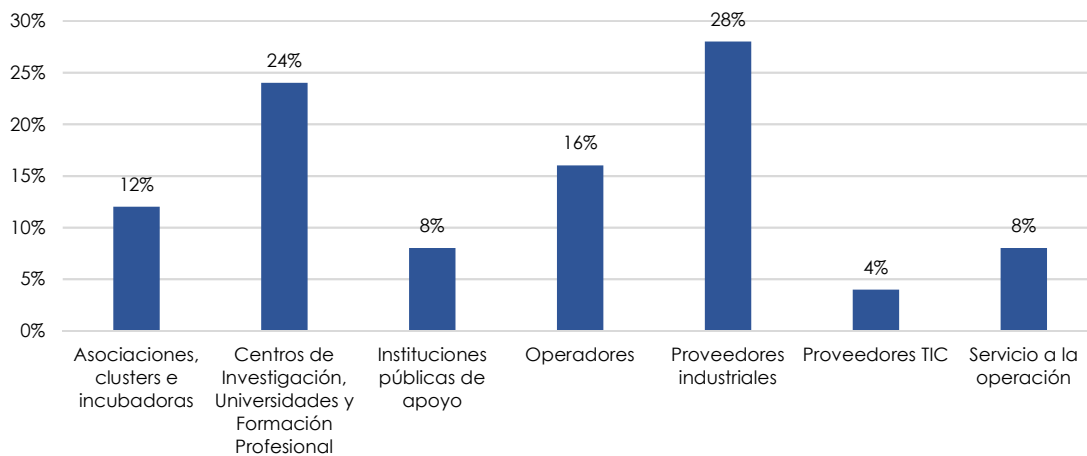
Fuente: Elaboración propia

4.3 Encuesta digital para la identificación de iniciativas, proyectos y servicios relacionados con la nueva movilidad

Se ha compartido una encuesta digital a los diferentes agentes que componen el mapa del ecosistema de la nueva movilidad de Gipuzkoa previamente expuesto, con el fin de **identificar las diferentes iniciativas, proyectos y servicios relacionados con la nueva movilidad** en los que han participado.

Se han recibido **25 respuestas**⁴, distribuidas de la siguiente manera en función de la tipología de agente:

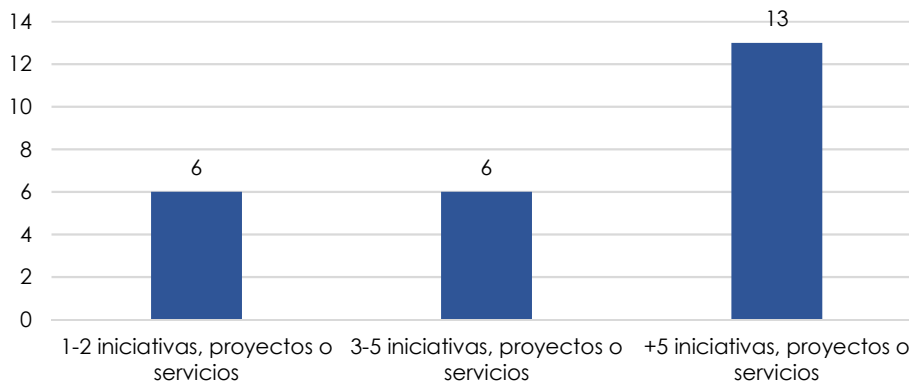
Gráfico 1. Respuestas recibidas a la encuesta, por tipología de agente (%)



Fuente: Elaboración propia

El 24% de los agentes encuestados afirman haber participado en entre 1 y 2 iniciativas, proyectos o servicios relacionados con la nueva movilidad, y otro 24% afirma haber participado en entre 3 y 5 iniciativas, proyectos o servicios. Por el contrario, la mayoría de los agentes encuestados (el 54%) afirma haber participado en más de 5 proyectos relacionados con la nueva movilidad. A continuación, se muestra el número de agentes que ha participado en cada intervalo de número de iniciativas, proyectos o servicios:

Gráfico 2. Número de iniciativas, proyectos o servicios relacionados con la nueva movilidad en los que han participado los agentes encuestados (Nº de agentes)

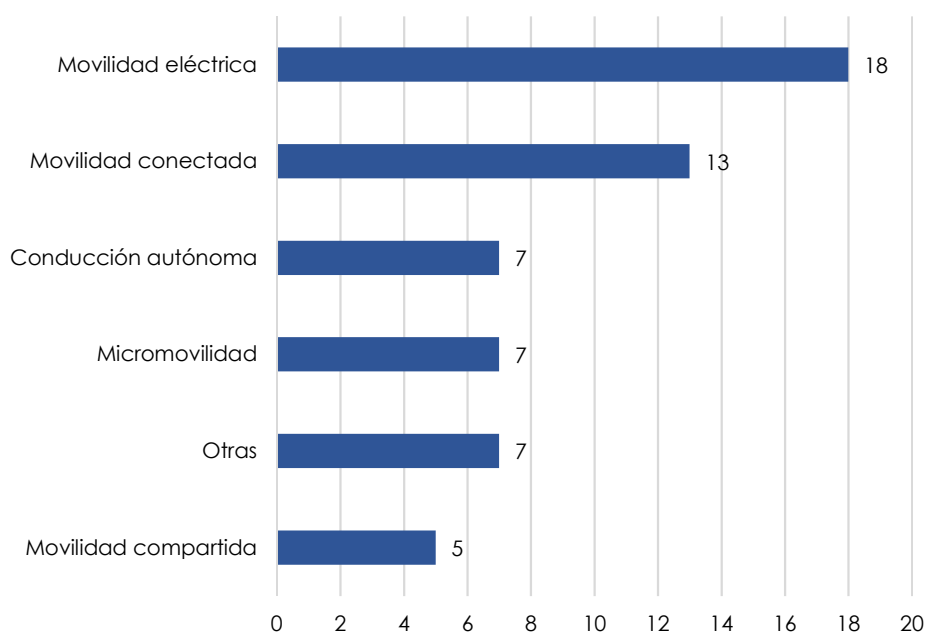


Fuente: Elaboración propia

⁴ El detalle de los agentes participantes en el proceso de encuesta se presenta en el Anexo III del documento.

La mayor parte de los agentes encuestados ha participado en iniciativas, proyectos o servicios relacionados con la **movilidad eléctrica** (72% del total de agentes), seguido de la **movilidad conectada** (52%). Por el contrario, menos de un 30% de los agentes encuestados ha participado en iniciativas, proyectos o servicios relacionados con otras formas de nueva movilidad como la micromovilidad, la conducción autónoma o la movilidad compartida. A continuación, se presenta el número de agentes que ha participado en iniciativas, proyectos o servicios de cada una de las formas de nueva movilidad:

Gráfico 3. Número de iniciativas, proyectos o servicios relacionados con la nueva movilidad en los que han participado los agentes encuestados (Nº de agentes)

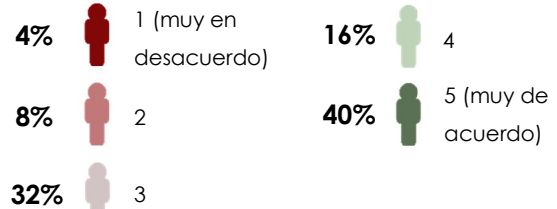


Nota: La categoría "Otras" corresponde a las siguientes respuestas: "infraestructura de recarga eléctrica", "combustibles alternativos y MaaS", "uso de cargobikes y triciclos de pedaleo asistido", "movilidad ciclista", "ticketing, información completa y digital a los usuarios, integración del transporte público y plataformas digitales", "servicios a los ciclistas" y "movilidad y urbanismo".

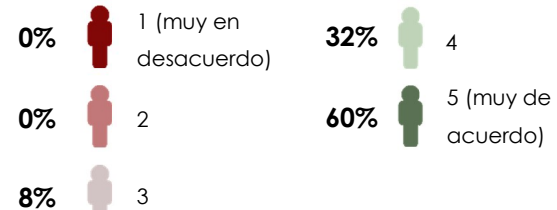
Fuente: Elaboración propia

Asimismo, los encuestados han valorado el grado de acuerdo con una selección de afirmaciones relacionadas con las iniciativas, proyectos o servicios relacionados con la nueva movilidad en los que han participado en los últimos años. Estas valoraciones se han realizado en cuanto a impactos percibidos, grado de sostenibilidad, grado de transferibilidad y oportunidad de implementación, nivel de cooperación para su ejecución y nivel de innovación. A continuación, se presentan los resultados obtenidos.

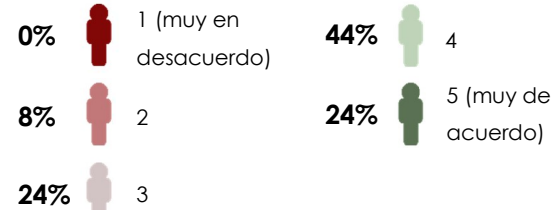
“Considero que las iniciativas, proyectos o servicios prestados han tenido un impacto real en la ciudadanía”



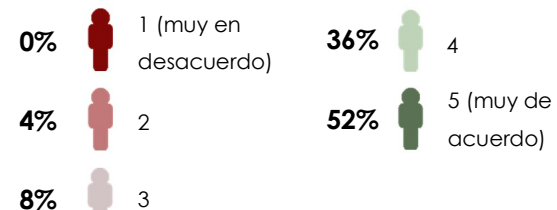
“Considero que las iniciativas, proyectos o servicios prestados contribuyen a un modelo de movilidad más sostenible”



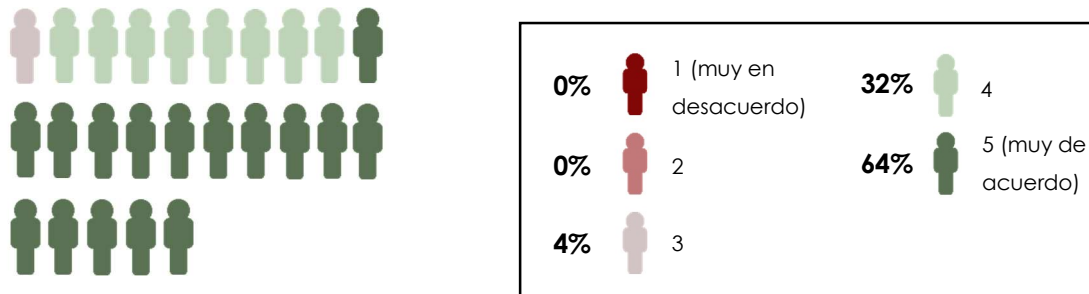
“Considero que las iniciativas/proyectos o servicios prestados son fácilmente implementables y transferibles”



“Las iniciativas/proyectos o servicios prestados han involucrado a diferentes agentes (empresa, estado, universidad, sociedad civil)”



“Las iniciativas/proyectos o servicios prestados tienen un componente altamente innovador”



Como puede observarse los agentes encuestados consideran que las iniciativas, proyectos o servicios en los que han participado contribuyen a un **modelo de movilidad más sostenible** (un 60% ha asignado una calificación de 5 a la afirmación correspondiente).

Asimismo, los agentes encuestados consideran, por lo general, que las iniciativas, proyectos o servicios brindados han tenido una gran **involucración de diferentes agentes** (un 52% ha asignado una calificación de 5 a la afirmación correspondiente).

Sin embargo, las respuestas con un puntaje mayor se han producido para la afirmación relacionada con el **componente innovador** de las iniciativas, proyectos o servicios llevados a cabo. Precisamente, un 64% de los agentes encuestados ha asignado la calificación máxima a esta afirmación.

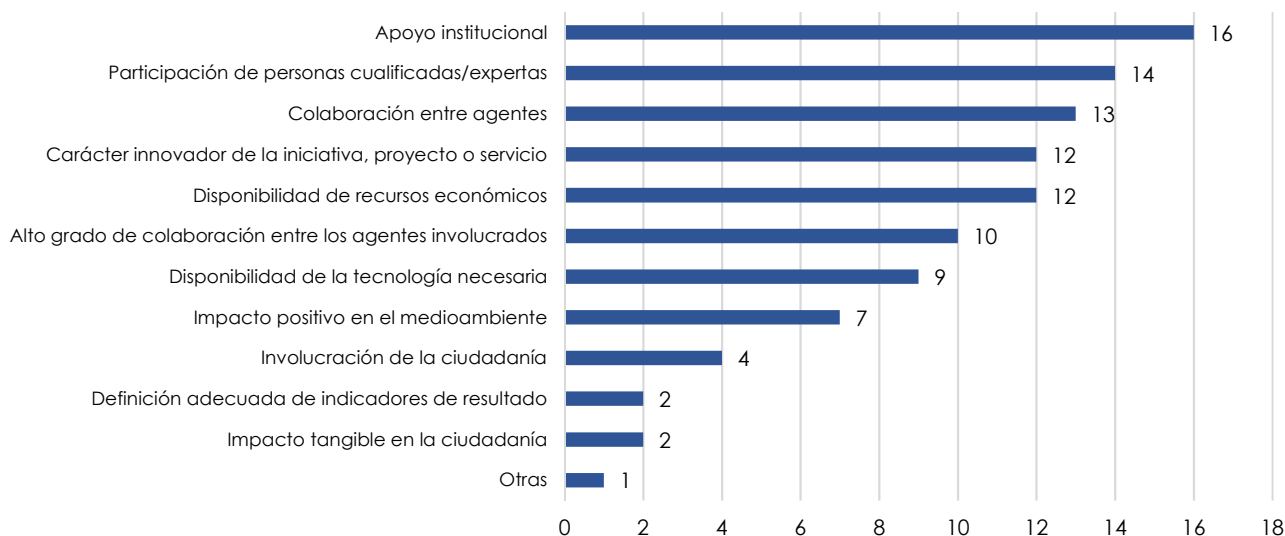
Por el contrario, en comparación con las afirmaciones anteriores, las relacionadas con el impacto real logrado en la ciudadanía y la facilidad de implementar y transferir las iniciativas, proyectos y servicios muestran unas respuestas más dispares. Por un lado, tan solo el 40% de los agentes encuestados afirma estar muy de acuerdo con que las iniciativas, proyectos y servicios hayan tenido un impacto real en la ciudadanía, mientras que el 44% ha asignado a esta afirmación una calificación de 3 o inferior. Por otro lado, en lo relativo a la facilidad de implementación y transferencia, tan solo un 24% ha calificado la afirmación con la máxima puntuación, y un 32% ha asignado una calificación de 3 o inferior.

Atendiendo a los principales **factores de éxito** de las iniciativas, proyectos y servicios, los agentes encuestados consideran que el **apoyo institucional** ha sido el más relevante (un 64% afirma que ha sido un factor de éxito), seguido de la **participación de personas cualificadas o expertas** (56%) y la **colaboración entre agentes** (52%).

Se han analizado también los principales factores de éxito y barreras percibidas en las iniciativas, proyectos y/o servicios llevados a cabo por parte de los agentes entrevistados

A continuación, se presenta el número de agentes que ha indicado cada uno de los diferentes elementos como principal **factor éxito**:

Gráfico 4. Principales factores de éxito de las iniciativas, proyectos o servicios llevados a cabo por parte de los agentes entrevistados (Nº de agentes)

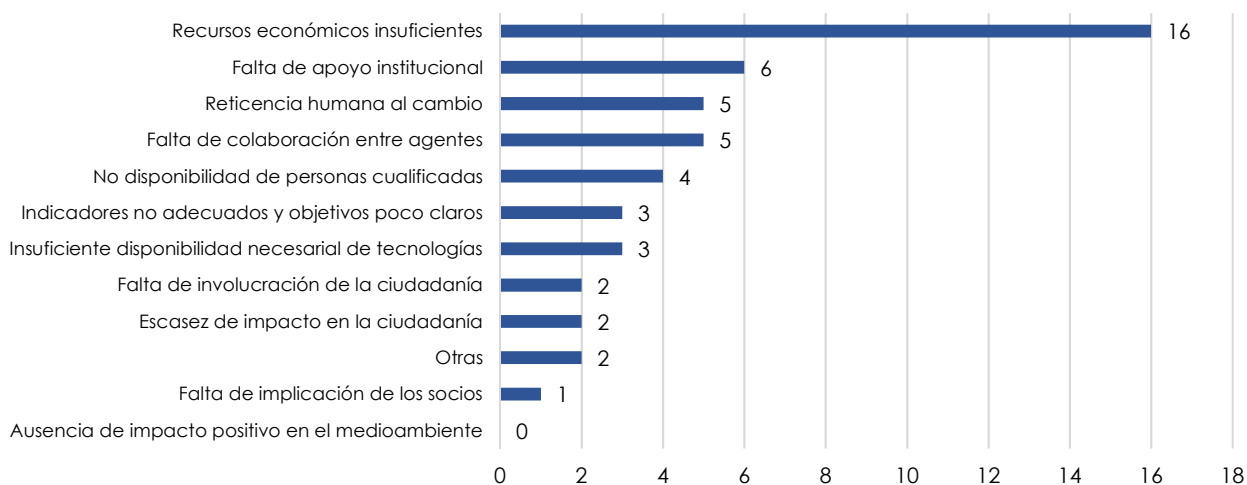


Nota: La categoría "Otras" corresponde a la siguiente respuesta: "financiación empresarial"

Fuente: Elaboración propia

Por el contrario, atendiendo a las **principales barreras** que han dificultado el éxito de las iniciativas, proyectos o servicios llevados a cabo, destaca la **falta de recursos económicos**, que es percibida como la principal barrera (indicada por un 64% de los agentes encuestados), muy por encima de los demás factores como la falta de apoyo institucional (indicado por un 24% de los agentes), la reticencia humana al cambio (20%) o la falta de colaboración entre agentes (5%). A continuación se presenta el número de agentes que ha indicado cada uno de los diferentes elementos como barrera principal que ha dificultado el éxito de las iniciativas, proyectos o servicios:

Gráfico 5. Principales barreras que han dificultado el éxito de las iniciativas, proyectos o servicios llevados a cabo por parte de los agentes entrevistados (Nº de agentes)



Nota: La categoría "Otras" corresponde a las siguientes respuestas: "baja receptividad del mercado", "pese a disponer de personal cualificado para el desarrollo del proyecto, contar con personal cualificado es un reto cada vez mayor".

Fuente: Elaboración propia

En lo referente a la **tipología de impacto** que han tenido las iniciativas, proyectos o servicios llevados a cabo por los agentes encuestados, destacan la **mejora de las infraestructuras para nuevas formas de movilidad**, una **mayor competitividad del sector** y una **mayor eficiencia de los servicios de nueva movilidad** (respuestas indicadas por un 44% de los agentes encuestados), seguido de la reducción del impacto medioambiental (40% de los agentes encuestados) y la generación de empleo (36% de los agentes encuestados). Por el contrario, entre las tipologías de impacto que alegan haber logrado un menor número de agentes encuestados se encuentra la contribución a la vertebración del territorio (8% de los agentes encuestados), seguido de la facilitación de la movilización de los grupos sociales desfavorecidos y la mejora de la salud de los usuarios (ambos indicados por un 16% de los agentes encuestados). A continuación, se presenta el número de agentes que ha indicado cada uno de los diferentes elementos como impacto logrado a través de las iniciativas, proyectos o servicios:

Gráfico 6. Tipología de impacto logrado a través de las iniciativas, proyectos o servicios llevados a cabo por parte de los agentes entrevistados (Nº de agentes)



Nota: La categoría "Otras" corresponde a la siguiente respuesta: "adelantar el establecimiento de limitaciones de velocidad en vías urbanas".

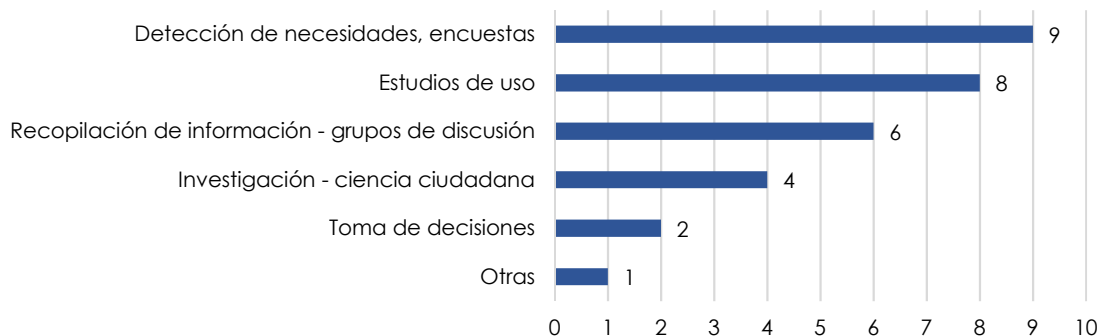
Fuente: Elaboración propia

Es destacable la **elevada tasa de participación** de los agentes encuestados en iniciativas (pese a que hemos de considerar que no es un muestra representativa, por lo que los resultados son orientativos), proyectos y servicios **de manera conjunta con otras instituciones**. De los 25 agentes encuestados, 22 han trabajado en participación, ya sea como líder (13 de los encuestados) o como socio (9 de los encuestados). Por el contrario, tan solo 3 agentes afirman haber trabajado de forma individual.

Asimismo, en varios casos, los agentes encuestados han trabajado **junto con la ciudadanía**. El trabajo junto a los ciudadanos se ha producido, principalmente, para la detección de necesidades y difusión de encuestas (un 36% de los agentes encuestados), seguido de estudios de uso (32%). Por el contrario, tan solo un 8% de los agentes encuestados afirma haber involucrado

a la ciudadanía en la toma de decisiones. A continuación, se presenta el número de agentes que ha involucrado a la ciudadanía a través de cada una de las tipologías descritas:

Gráfico 7. Tipología de involucración de la ciudadanía en las iniciativas, proyectos o servicios llevados a cabo por parte de los agentes entrevistados (Nº de agentes)



Nota: La categoría "Otras" corresponde a la siguiente respuesta: "pruebas piloto".

Fuente: Elaboración propia

4.4 Taller presencial de definición de Áreas Programáticas; un espacio de co-creación con diferentes agentes del ecosistema

Las Áreas Programáticas se han definido en un taller presencial donde han participado **24 agentes**⁵ relacionados con el ecosistema de la nueva movilidad de Gipuzkoa, entre los que se encuentran representados: representantes de la DFG, Ayuntamientos, agentes sociales, clusters, centros tecnológicos, universidades, empresas y operadores.



Taller de definición de Áreas Programáticas

En el taller, se desarrollaron, en grupos de trabajo, diferentes **dinámicas**:

Tabla 1. Dinámicas desarrolladas en el taller de definición de Áreas Programáticas

Nº DE DINÁMICA	NOMBRE DE LA DINÁMICA	RESULTADOS ⁶
Dinámica 1.	Revisión de una propuesta de Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa.	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción de la Misión ideal. • Feedback acerca de la propuesta de Misión.
Dinámica 2.	Brainstorming de definición de potenciales Áreas Programáticas.	<ul style="list-style-type: none"> • Definición de 65 potenciales Áreas Programáticas.
Dinámica 3	Priorización de Áreas Programáticas.	<ul style="list-style-type: none"> • Priorización de las Áreas Programáticas con mayor potencial y relevancia. • Ficha descriptiva de la Área Programática de mayor potencial y relevancia.

Fuente: Elaboración propia

⁵ La relación de participantes en el taller se presenta en el Anexo IV del documento.

⁶ El detalle de los resultados del taller se presenta en el Anexo V del documento.

5

DEFINICIÓN DE LA MISIÓN DE LA NUEVA MOVILIDAD DE GIPUZKOA

5. DEFINICIÓN DE LA MISIÓN DE LA NUEVA MOVILIDAD DE GIPUZKOA

5.1 Proceso de definición de la Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa

El **proceso de definición de la Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa** se ha desarrollado en etapas iterativas de contraste hasta la definición final.

5.1.1 Selección de alternativa preliminar

Tras realizar un proceso de entrevistas con agentes clave de la Diputación Foral de Gipuzkoa, el equipo consultor presentó tres **(3) alternativas** de Misión de la Nueva Movilidad:

- **Alternativa N°1.**

“Para 2030, Gipuzkoa es un territorio líder en la adopción de la movilidad conectada y eléctrica, reduciendo el impacto del sector en el medioambiente, y ofreciendo infraestructuras y soluciones tecnológicas que permitan una experiencia segura, digital y personalizada a la ciudadanía”.

- **Alternativa N°2.**

“Para 2030, Gipuzkoa será un polo global de desarrollo de soluciones industriales y tecnológicas en el ámbito de la nueva movilidad, y potenciará el desarrollo socioeconómico del territorio a través de la dinamización de un ecosistema de colaboración público-privado que impacte positivamente en la ciudadanía, las empresas y el medioambiente”.

- **Alternativa N°3.**

“Para 2030, Gipuzkoa ofrecerá una experiencia de movilidad intermodal altamente eficiente, impulsando la coexistencia de diferentes alternativas de movilidad y apalancándose en el desarrollo de soluciones digitales para que la ciudadanía esté mejor conectada y para fortalecer la vertebración del territorio”.

Las diferentes alternativas se contrastaron con el grupo motor en una reunión presencial, donde se seleccionó la **alternativa N°3**. Sin embargo, se incorporaron algunas modificaciones, de tal forma que se explicitase la sostenibilidad y el desarrollo de las soluciones de movilidad de forma colectiva, entre otros. Así, la **definición preliminar de la Misión** quedó de la siguiente manera:

“Para 2030 Gipuzkoa construirá, de forma colaborativa, una experiencia de movilidad intermodal altamente eficiente que impulse la coexistencia de diferentes alternativas, apalancándose en el desarrollo de soluciones tecnológicas sostenibles y respetuosas con el medioambiente que permitan fortalecer la vertebración del territorio y una ciudadanía mejor conectada”.

Alternativa de Misión preliminar seleccionada

5.1.2 Feedback de la Misión preseleccionada por parte del grupo motor

La alternativa de Misión N°3 ajustada fue compartida con los diferentes integrantes del grupo motor, quienes propusieron algunas modificaciones, principalmente:

- Definir “**qué**” se busca lograr a través de la Misión, sin delimitar el “cómo” y, por tanto, sin hacer alusión a soluciones específicas de movilidad.
- Hacer alusión a una **movilidad accesible universalmente**.

Tras los comentarios recibidos, se ajustó la definición de la Misión, obteniendo la siguiente:

“Gipuzkoa construirá para el año 2030, de forma colaborativa, una experiencia de movilidad intermodal altamente eficiente, sostenible, inclusiva y respetuosa con el medio ambiente que impulse la coexistencia de diferentes alternativas que fortalezcan la vertebración del territorio y una ciudadanía mejor conectada”.

Propuesta de Misión tras feedback del grupo motor

5.1.3 Ajuste de la Misión por parte de la DFG

La definición de la Misión obtenida tras las observaciones del grupo motor recibió **ajustes adicionales** propuestos por el equipo de la DFG. Tras incorporar estos cambios, se obtuvo la siguiente versión de la Misión:

“Para el año 2030, Gipuzkoa desarrollará, de forma colaborativa, una experiencia de movilidad intermodal altamente eficiente, sostenible, inclusiva, segura y respetuosa con el medio ambiente que impulse la coexistencia de diferentes alternativas que fortalezcan la vertebración del territorio y una ciudadanía mejor conectada”.

Propuesta de Misión tras ajustes adicionales por parte del equipo de la DFG

5.1.4 Construcción y validación participativa de la Misión; taller de Áreas Programáticas

Al comienzo del taller presencial de Áreas Programáticas, se desarrolló una dinámica a través de la cual los diferentes participantes, divididos en grupos de trabajo, formularon una **Misión ideal** a través de Legos, además de identificar **potenciales mejoras de la Misión ya definida**, para su validación.

Entre las **principales observaciones** recogidas a través de la dinámica, se encuentran las siguientes:

- Varios grupos hacían alusión a un modelo de movilidad que, además de ser intermodal, esté **interconectado**.
- Se hizo alusión a la relevancia de explicitar que el desarrollo colaborativo está poniendo el **foco en la ciudadanía y sus necesidades**, teniendo como foco las personas.
- La expresión “respetuosa con el medioambiente” fue percibida como redundante, ya que en la Misión se hablaba de **“sostenibilidad”**.
- Varios grupos vieron necesario hablar del concepto de **“accesibilidad”**, que tiene un mayor alcance que el concepto “inclusivo” ya incorporado en la propuesta de Misión.
- En términos generales, la definición de la Misión se percibió como **extensa**, por lo que se propuso sintetizarla, para **facilitar su comprensión**.



Dinámica de formulación de una Misión ideal e identificación de potenciales mejoras de la ya definida

Teniendo en consideración el feedback recibido por parte de los asistentes, se ha consolidado la siguiente definición de la Misión:

“Para el año 2030, Gipuzkoa desarrollará una experiencia de movilidad intermodal e interconectada altamente eficiente, sostenible, accesible y segura centrada en las personas, que fortalezca la vertebración del territorio”.

Versión definitiva de la Misión tras el feedback recibido por los asistentes al taller de definición de Áreas Programáticas.

5.2 Detalle de conceptos

A continuación, se presenta el detalle de los diferentes conceptos incorporados en la definición de la Misión, con el fin de delimitar su **alcance y significado**:

MISIÓN DE LA NUEVA MOVILIDAD DE GIPUZKOA

“Para el año 2030, Gipuzkoa desarrollará una experiencia de movilidad *intermodal e interconectada* altamente *eficiente, sostenible, accesible y segura* centrada en las personas, que fortalezca la vertebración del territorio”.

- **Intermodal:** se apostará, buscando su coexistencia, por el **desarrollo de diferentes soluciones de movilidad**, para dar solución a los diferentes retos a los que se enfrentan la ciudadanía y el territorio en su conjunto.
- **Interconectada:** las diferentes formas de movilidad aspirarán a estar **correctamente integradas y coordinadas**, buscando la **eficiencia** y la **optimización**, con el fin de ofrecer un servicio óptimo y cohesionado a la ciudadanía.

- **Eficiente:** la nueva experiencia de movilidad responderá con precisión a las **demandas y necesidades de la ciudadanía** (tiempo de desplazamiento, coste o inversión requerida, etc.).
- **Sostenible:** las soluciones planteadas buscarán impulsar la sostenibilidad desde las dimensiones **social, económica y medioambiental**.
- **Accesible:** la movilidad de Gipuzkoa estará pensada para **todos los grupos sociales** (personas jóvenes, envejecimiento, colectivos necesitados, colectivos económicamente desfavorecidos, etc.), así como para **todos los municipios y geografías del territorio**.
- **Segura:** se buscará **reducir el número y gravedad de los accidentes**.



6

MARCO LÓGICO DE LA MISIÓN DE LA NUEVA MOVILIDAD DE GIPUZKOA

6. MARCO LÓGICO DE LA MISIÓN DE LA NUEVA MOVILIDAD DE GIPUZKOA

Ilustración 3. Marco lógico de la Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa

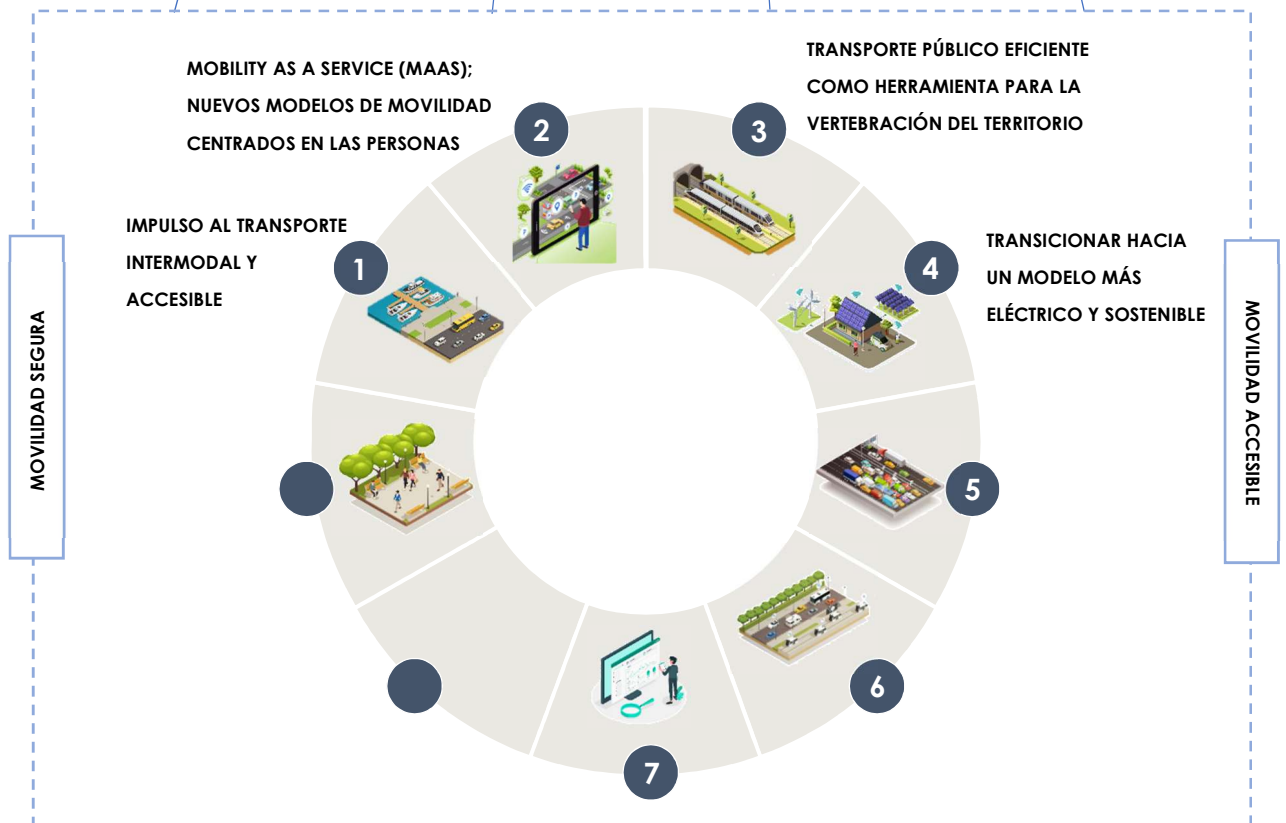
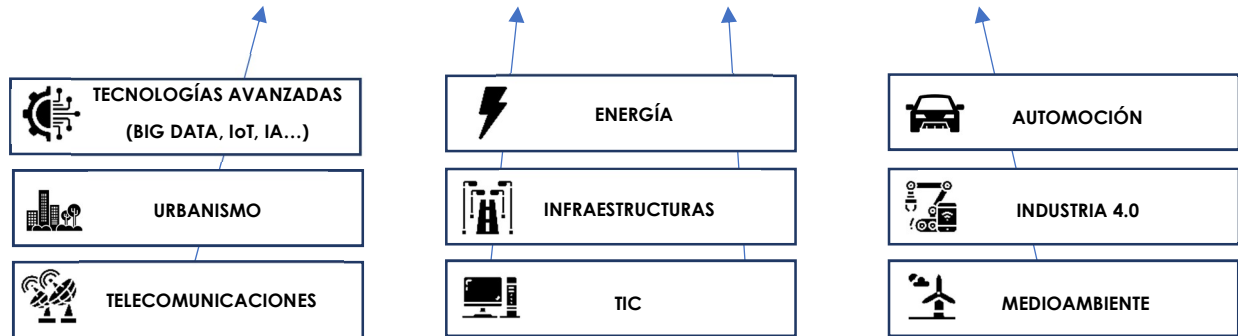
RETO



MISIÓN

“Para el año 2030, Gipuzkoa desarrollará una experiencia de movilidad intermodal e interconectada altamente eficiente, sostenible, accesible y segura centrada en las personas, que fortalezca la vertebración del territorio”.

SECTORES IMPACTADOS





La Misión busca responder al **reto de la transición hacia un nuevo modelo de movilidad más sostenible e inteligente**; la nueva movilidad. A través de este reto, se logra avanzar en la consecución de varios **ODS**:



ODS 9 “Industria, innovación e infraestructura”. Este ODS hace referencia a la construcción de **infraestructuras resilientes**, la promoción de la **industrialización inclusiva y sostenible** y el fomento de la **innovación**. La meta N°1 del ODS 9 consiste en desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad como medio para apoyar el **desarrollo económico y el bienestar humano**.



ODS 10 “Reducción de las desigualdades”. El desarrollo de la nueva movilidad, desde una **perspectiva social**, contribuye a garantizar la inclusión social de todas las personas, un elemento que se contempla en la meta N°2 de este ODS. Precisamente, la Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa busca **garantizar una movilidad accesible universalmente**, vertebrando el territorio y proporcionando un mejor acceso a servicios de movilidad a grupos sociales desfavorecidos y a las diferentes geografías que integran el territorio.



ODS 11 “Ciudades y comunidades sostenibles”. El ODS 11 reconoce el impacto que tiene la rápida urbanización en el **número creciente de habitantes en barrios con infraestructuras** (carreteras y transporte, entre otros) inadecuadas y sobrecargadas, lo que, a su vez, impacta negativamente en la contaminación del aire. En esta línea, la meta N°1 del ODS 11 persigue asegurar el acceso de todas las personas a **servicios básicos adecuados, seguros y asequibles**. Asimismo, la meta N°2 persigue garantizar el acceso a **sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles** para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, y prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad y a grupos sociales desfavorecidos.



ODS 13 “Acción por el clima”. El ODS 13 está vinculado a la **emergencia climática** por la que están atravesando los diferentes países del mundo, y plantea la necesidad de **desplegar medidas efectivas que permitan combatir el cambio climático**. En concreto, la meta N°2 establece la necesidad de incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes

nacionales. Tal y como reconoce la Comisión Europea en el Pacto Verde Europeo, el transporte representa la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel mundial, lo que evidencia la necesidad de contribuir al ODS 13 a través de una transición hacia un **modelo de movilidad más sostenible y respetuoso con el medioambiente**.

Para ello, Gipuzkoa se marca, a través de la Misión definida, un **objetivo con vistas a 2030**, donde se busca **vertebrar el territorio** a través de una **experiencia de movilidad intermodal e interconectada**, que sea altamente **eficiente, sostenible, accesible y segura**, cualidades que persiguen poner el **foco en las personas** y garantizar su bienestar y la cobertura de sus necesidades desde un nuevo paradigma de movilidad más sostenible e inteligente.

Para lograr la consecución de la Misión, se plantea un **enfoque bottom-up**. En este sentido, se proponen varias Áreas Programáticas que constituyen líneas de actuación cross-sector y que contemplan innovaciones interdisciplinarias, intersectoriales y multi-actor, de tal forma que se consiga **involucrar al territorio en su conjunto en la transición hacia el paradigma de la nueva movilidad en Gipuzkoa**.

Las *Áreas Programáticas* **no se configuran como ejes verticales e independientes de actuación**; por el contrario, están **interrelacionadas** y los sectores y agentes del ecosistema pueden estar operando en varias de estas áreas simultáneamente. En concreto, las *Áreas Programáticas* de la Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa son las siguientes:

1. Impulso al transporte intermodal y accesible.
2. Mobility as a Service (MaaS); Nuevos modelos de movilidad centrados en las personas.
3. Transporte público eficiente como herramienta para la vertebración del territorio.
4. Transicionar hacia un modelo más eléctrico y sostenible.
5. Descongestión del tráfico.
6. Impulso a la movilidad conectada.
7. Gestión de la movilidad basada en el dato.
8. Impulso a la movilidad activa.
9. Promover diálogos con la ciudadanía y los agentes del ecosistema.

De forma **transversal** a las Áreas Programáticas definidas, la Misión de la Nueva Movilidad pone el foco en el desarrollo de **formas de movilidad seguras y accesibles**, elementos recogidos de forma explícita en la Misión, y que contribuyen de forma directa al bienestar de la ciudadanía de Gipuzkoa.

Asimismo, la Misión parte de la premisa de que, para el correcto despliegue de las diferentes Áreas Programáticas, las administraciones se enfrentarán también a **retos relacionados con el diseño de mecanismos de regulación y de financiación**.

La rápida aceleración del sector de la movilidad (y con particular énfasis, de los nuevos modelos de movilidad que suponen disrupciones tecnológicas y la explotación y uso de datos) demanda la **formulación constante de nuevas regulaciones que establezcan la base legal para su operativa**. Este ámbito, además, se encuentra estrechamente vinculado a la seguridad y la privacidad de

los usuarios. Asimismo, la administración deberá diseñar **mecanismos de financiación que permitan dar continuidad a la Misión a lo largo de su horizonte establecido.**

Las Áreas Programáticas pretenden **involucrar e impactar diferentes sectores que tengan en común el objetivo de traccionar al territorio hacia la Misión definida.** Entre los principales sectores relacionados con las Áreas Programáticas definidas, se encuentran: tecnologías avanzadas, energía, automoción, urbanismo, infraestructuras, Industria 4.0, telecomunicaciones, TIC y medioambiente. A continuación, se presenta la relación de los diferentes sectores con cada una de las Áreas Programáticas:

Tabla 2. Relación entre Áreas Programáticas y sectores

ÁREAS PROGRAMÁTICAS	SECTORES								
	Tecnologías avanzadas	Energía	Automoción	Urbanismo	Infraestructuras	Industria 4.0	Telecomunicaciones	TIC	Medioambiente
<i>Impulso al transporte intermodal y accesible</i>									
<i>Mobility as a Service (MaaS); Nuevos modelos de movilidad centrados en las personas</i>									
<i>Transporte público eficiente como herramienta para la vertebración del territorio</i>									
<i>Transicionar hacia un modelo más eléctrico y sostenible</i>									
<i>Descongestión del tráfico</i>									
<i>Impulso a la movilidad conectada</i>									
<i>Gestión de la movilidad basada en el dato</i>									
<i>Impulso a la movilidad activa</i>									
<i>Promover diálogos con la ciudadanía y los agentes del ecosistema</i>									

Fuente: Elaboración propia



7

PROPUESTA DE ÁREAS PROGRAMÁTICAS

7. PROPUESTA DE ÁREAS PROGRAMÁTICAS

Las Áreas Programáticas constituyen **líneas de actuación cross-sector**, y contemplan **innovaciones interdisciplinarias, intersectoriales y multi-actor** que conducen a la consecución de la Misión. Se definieron a partir de un taller presencial junto con agentes de diferentes ámbitos relacionados con el ecosistema de la nueva movilidad de Gipuzkoa. Con base en los insumos recogidos en el taller, se han definido **nueve (9) Áreas Programáticas**:

1. Impulso al transporte intermodal y accesible.
2. Mobility as a Service (MaaS); Nuevos modelos de movilidad centrados en las personas.
3. Transporte público eficiente como herramienta para la vertebración del territorio.
4. Transicionar hacia un modelo más eléctrico y sostenible.
5. Descongestión del tráfico.
6. Impulso a la movilidad conectada.
7. Gestión de la movilidad basada en el dato.
8. Impulso a la movilidad activa.
9. Promover diálogos con la ciudadanía y los agentes del ecosistema.

Las Áreas Programáticas definidas recogen **varias ideas acerca de potenciales Áreas Programáticas recogidas en el taller presencial**, tal y como se muestra a continuación:

1. IMPULSO AL TRANSPORTE INTERMODAL Y ACCESIBLE

- **Bonos** para potenciar el transporte intermodal, y **tarjeta única** para impulsar su integración.
- Despliegue de un **modelo híbrido de movilidad** donde coexistan soluciones para **largas** (trenes, etc.) y **cortas** (bicicletas eléctricas y otros medios de última milla) **distancias**.
- Integración de las administraciones y operadores en una **única red de transporte**, adecuando oferta a demanda y evitando duplicidades.



2. MOBILITY AS A SERVICE (MaaS); NUEVOS MODELOS DE MOVILIDAD CENTRADOS EN LAS PERSONAS

- Hub de **Mobility as a Service (MaaS)** como **área de experimentación** de soluciones y flotas de vehículos conectados, autónomos y eléctricos.
- Hub de **micromovilidad** en las ciudades (patinetes, bicicletas, etc.).



3. TRANSPORTE PÚBLICO EFICIENTE COMO HERRAMIENTA PARA LA VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO

- **Bonificar** el uso del transporte público para el **desplazamiento a las empresas**.
- **Mayor flota y frecuencia** de transporte público para el **desplazamiento a centros de trabajo/educativos/ocio**.
- **Racionalizar** el transporte público **fuera de las zonas urbanas** donde no existe masa crítica, promoviendo **formas alternativas de movilidad**.



4. TRANSICIONAR HACIA UN MODELO MÁS ELÉCTRICO Y SOSTENIBLE

- **Electrificación** de flotas de **autobuses urbanos e interurbanos y otros medios** de transporte público.
- Despliegue de una **red de infraestructura de recarga** de vehículos eléctricos.
- **Incentivos** a la adquisición de **vehículos respetuosos con el medioambiente**, y desincentivos al uso de vehículos privados de combustión.



5. DESCONGESTIÓN DEL TRÁFICO

- **Aparcamientos disuasorios** para descongestionar el tráfico en las ciudades.
- Centros de ciudades y municipios **libres de vehículos privados**.



6. IMPULSO A LA MOVILIDAD CONECTADA

- Conexión V2I a través de la **sensorización de las carreteras y despliegue de infraestructuras inteligentes**, para una mayor eficiencia y seguridad de los desplazamientos.
- Mejorar la **conectividad** de los diferentes medios de movilidad a través de la **tecnología 5G**.



7. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD BASADA EN EL DATO

- Desarrollo software (Big Data e IoT) para la **gestión de flotas y de experiencia de usuario basada en el dato** (gestión del dato accesible, estandarizado, interoperable, abierto y compartido).
- Desarrollo de herramientas de Big Data y análisis de datos para la **monitorización del tráfico y las incidencias**.



8. IMPULSO A LA MOVILIDAD ACTIVA

- Incorporación de un **carril bidegorri en toda la red vial**.
- Fomento de la **movilidad ciclista**.
- Fomento de la **movilidad peatonal** (mejora de la accesibilidad, etc.)



9. PROMOVER DIÁLOGOS CON LA CIUDADANÍA Y LOS AGENTES DEL ECOSISTEMA

- Campañas de **sensibilización y concienciación ciudadana** acerca del transporte sostenible.
- Diseño de un **plan integral de estímulos** para provocar **cambios en los hábitos de movilidad** de los ciudadanos.



A continuación, se presentan las **fichas técnicas** de cada una de las Áreas Programáticas.

El Área Programática “**Impulso al transporte intermodal y accesible**” persigue consolidar una red de transporte interconectada donde diferentes formas de movilidad coexisten para dar cobertura a las necesidades de la ciudadanía y las diferentes geografías de Gipuzkoa.

Tabla 3. Ficha técnica del Área Programática: “Impulso al transporte intermodal y accesible”

<p>IMPULSO AL TRANSPORTE INTERMODAL Y ACCESIBLE</p> 	<p>Definición</p> <p>Despliegue de una red interconectada de diferentes medios de transporte que coexisten para proporcionar una experiencia de movilidad eficiente, inteligente y centrada en la ciudadanía y sus necesidades, dando cobertura a las diferentes geografías del territorio.</p>
<p>JUSTIFICACIÓN</p>	
<p>Gipuzkoa presenta una gran diseminación poblacional y unas características particulares que evidencian el rol determinante de la coexistencia y coordinación de diferentes medios de movilidad para contribuir a la vertebración del territorio. Por un lado, las principales urbes se enfrentan al reto de reducir los tiempos de desplazamiento para cortas distancias y dar respuesta a las nuevas tendencias globales de movilidad, consolidando una experiencia integral que tenga a la ciudadanía como foco principal. Por otro lado, los municipios pequeños se caracterizan por una alta tasa de uso de vehículos privados, mientras que el transporte público no cuenta con una masa crítica suficiente, lo que presenta ineficiencias en términos económicos y medioambientales.</p> <p>En esta línea, el territorio cuenta con un alto potencial en lo relativo al transporte intermodal. Precisamente, Gipuzkoa está experimentando una transición hacia la electromovilidad, tanto en lo relativo al despliegue de infraestructuras como en lo relativo a la capacidad del sector público y empresarial, a la vez se visualiza un creciente protagonismo de otras alternativas de movilidad sostenibles como es el transporte a través de bicicletas, en el ámbito de la micromovilidad. Todo ello, sumado a la gran aceptación y tasa de uso del transporte público en Gipuzkoa, al que se le atribuye un rol determinante en la conexión a nivel municipal y territorial, presenta el reto de garantizar el fortalecimiento y la coexistencia de las diferentes alternativas que contribuyan a la consolidación de una red única de transporte.</p>	
<p>ALCANCE: ¿QUÉ ÁMBITOS ABARCA EL ÁREA PROGRAMÁTICA?</p>	
<p>La red de transporte intermodal que se visualiza para Gipuzkoa con vistas a 2030, lejos de circunscribirse a un número delimitado de medios de transporte, aspira a abarcar cuantas formas de movilidad como sean necesarias con el fin de garantizar una experiencia de movilidad inteligente y accesible a toda la ciudadanía y geografías del territorio. Asimismo, la integración de una experiencia de transporte intermodal no solo requiere del despliegue de diferentes medios de movilidad, sino que también implica garantizar una coordinación y planificación inteligente que garantice la eficiencia y el menor impacto posible en el medioambiente.</p>	
<p>IMPACTO ESPERADO</p>	

IMPULSO AL TRANSPORTE INTERMODAL Y ACCESIBLE



Definición

Despliegue de una red interconectada de diferentes medios de transporte que coexisten para proporcionar una experiencia de movilidad eficiente, inteligente y centrada en la ciudadanía y sus necesidades, dando cobertura a las diferentes geografías del territorio.

- Reducir los tiempos de desplazamiento.
- Optimizar el despliegue de los diferentes medios de movilidad, garantizando una alta tasa de uso.
- Contribuir al bienestar ciudadano, dando cobertura a sus necesidades de movilidad.
- Garantizar la inclusión de los diferentes grupos sociales y geografías en una red de transporte accesible e inclusiva.
- Reducir el impacto de la movilidad en el medioambiente a través del fortalecimiento de una red de transporte interconectada y eficiente.

SECTORES VINCULADOS

Algunos sectores vinculados a esta Área Programática son:

- **Tecnologías avanzadas.** Despliegue de infraestructura y nuevas tecnologías que posibiliten la incorporación de medios de transporte tecnológicamente disruptivos (autónomos o con alto componente de conexión con el entorno) en una red de transporte unificada donde coexistan con otras formas tradicionales de movilidad.
- **Urbanismo.** Diseño urbanístico que permita la coexistencia de diferentes formas de movilidad (estaciones de recarga, transporte público, micromovilidad, espacios para peatones, etc.), así como la adaptación urbanística para facilitar la movilidad de diferentes grupos desfavorecidos (personas con movilidad reducida, entre otros).
- **Energía.** Generación y almacenamiento de energía en las ciudades y municipios para su uso en vehículos eléctricos.
- **Infraestructuras.** Diseño y desarrollo de infraestructuras de transporte (estaciones, áreas de estacionamiento, etc.), infraestructuras de recarga e infraestructuras tecnológicas que permitan recibir, procesar e interpretar datos en tiempo real en la nube. Asimismo, también implica el despliegue de infraestructura en carreteras que permita establecer comunicaciones V2I y la generación de eventos, como balizas, redes de comunicaciones (tanto por fibra como a través de 5G) o sensorica de carreteras.
- **TIC.** Gestión de datos para la planificación e integración de las diferentes alternativas de movilidad en una red única de transporte.

Fuente: Elaboración propia

El Área Programática “**Mobility as a Service (MaaS)**.” “**Nuevos modelos de movilidad centrados en las personas**” tiene como objetivo potenciar el desarrollo de nuevos modelos de movilidad centrados en las necesidades de las personas que avancen en la servitización y la digitalización de los medios de transporte de Gipuzkoa.

Tabla 4. Ficha técnica del Área Programática: “Mobility as a Service (MaaS). Nuevos modelos de movilidad centrados en las personas”

<p>MOBILITY AS A SERVICE (MaaS); NUEVOS MODELOS DE MOVILIDAD CENTRADOS EN LAS PERSONAS</p> 	<p>Definición</p> <p>Consolidación de Gipuzkoa como un área de experimentación y desarrollo de nuevos modelos de movilidad, desde donde se impulse una transición progresiva hacia la servitización y la digitalización de los medios de transporte.</p>
<p>JUSTIFICACIÓN</p>	
<p>A lo largo de los últimos años, la movilidad ha ido evolucionando, a nivel global, hacia un nuevo paradigma en el que la titularidad de los vehículos pasa a un segundo plano. Precisamente, los vehículos privados, que, de acuerdo con estimaciones, están estacionados el 96% del tiempo, comienzan, en muchas ocasiones, a no percibirse como fundamentales, más aún con la creciente popularidad de nuevos modelos de negocio que servitizan la forma en que la ciudadanía se transporta. En particular, el territorio gipuzkoano se ve también afectado por esta nueva concepción de la movilidad, especialmente en las ciudades de mayor población, donde existe una mayor masa crítica e interés en el desarrollo de nuevos modelos de negocio. En este sentido, la ciudadanía demanda medios de transporte personalizados y con los que puedan interactuar a través de plataformas digitales. Adicionalmente, el MaaS permite ofrecer un servicio único de movilidad a los ciudadanos, gestionando la integración de varias formas de movilidad con el fin de ofrecer una experiencia a medida.</p>	
<p>ALCANCE: ¿QUÉ ÁMBITOS ABARCA EL ÁREA PROGRAMÁTICA?</p>	
<p>El MaaS integra diferentes tipologías y medios de movilidad, y concibe la servitización desde alternativas con un componente altamente disruptivo (como pueden ser los vehículos autónomos o con un gran componente de conectividad) hasta medios más tradicionales que puedan ser integrados en el servicio (como puede ser el transporte público, o medios de micromovilidad como bicicletas y patinetes eléctricos).</p>	
<p>IMPACTO ESPERADO</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Proporcionar oportunidades de desarrollo local a modelos de negocio innovadores relacionados con la movilidad. • Ofrecer una experiencia de movilidad flexible a los ciudadanos, que pueda ajustarse a sus necesidades y preferencias, y que sea altamente personalizable. • Promover una gestión digital de la movilidad. • Reducir el impacto de la movilidad en el medioambiente, a través de la disminución del transporte mediante vehículos privados. 	
<p>SECTORES VINCULADOS</p>	
<p>Algunos sectores vinculados a esta Área Programática son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tecnologías avanzadas. Desarrollo tecnológico para la experimentación de nuevas formas de movilidad (incorporación de autonomía en vehículos, etc.). • Telecomunicaciones. Despliegue de redes de comunicaciones (fibra y 5G) que permitan la comunicación de los vehículos con dispositivos conectados a internet (elementos incorporados a los propios vehículos, bases de datos, semáforos, etc.). 	



- **Energía.** Soluciones que permitan generar y almacenar energía a ser empleada por flotas de vehículos eléctricos.
- **Infraestructuras.** Despliegue de infraestructuras que permitan la incorporación de nuevos modelos de negocio en el territorio (infraestructuras de recarga, infraestructuras tecnológicas para el almacenamiento y procesamiento de datos, etc.).
- **TIC.** Integración de la experiencia de compra de servicios de movilidad y su gestión a través de plataformas digitales.
- **Automoción.** Desarrollo de flotas de vehículos de uso compartido.

Fuente: Elaboración propia

Por su parte, el Área Programática “**Transporte público eficiente como herramienta para la vertebración del territorio**” persigue promover un transporte público más eficiente que proporcione alternativas sólidas al uso de vehículos privados y que atienda a las necesidades de los diferentes grupos sociales y geografías del territorio.

Tabla 5. Ficha técnica del Área Programática: “Transporte público eficiente como herramienta para la vertebración del territorio”


<p>TRANSPORTE PÚBLICO EFICIENTE COMO HERRAMIENTA PARA LA VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO</p> 	<p>Definición</p> <p>Optimización del sistema público de transporte de Gipuzkoa, a través de una planificación eficiente que incentive a la ciudadanía a reducir el uso de vehículos privados, a la vez que se da cobertura a todos los grupos sociales y geografías del territorio.</p>
<p>JUSTIFICACIÓN</p>	
<p>El transporte público de Gipuzkoa se ha consolidado como una herramienta clave para avanzar en la cohesión territorial, y las nuevas formas de movilidad que demanda la ciudadanía se contemplan como instrumentos que apoyen -y no sustituyan- el sistema público de transporte en sus diferentes vertientes. Esta realidad establece la necesidad de apostar por una mejora sistemática del transporte público, al que aún se le atribuyen varias carencias y brechas que deben ser subsanadas, como la ineficiencia (en lo relativo a los tiempos de desplazamiento, frecuencia, cobertura geográfica, etc.) o la falta de integración con otros medios de movilidad que consoliden una red única de transporte.</p> <p>Asimismo, en particular, varios municipios perciben un sistema de transporte público ineficiente. En ocasiones, se debe a la falta de flotas, frecuencias y rutas suficientes que permitan proporcionar alternativas sólidas a los vehículos privados. Por el contrario, en otras ocasiones, los medios de transporte público puestos a disposición de la ciudadanía cuentan con un nivel de demanda reducido.</p> <p>Atendiendo a una perspectiva social, el transporte público tiene un rol de gran relevancia en el desplazamiento de varios grupos sociales particulares, como las personas económicamente desfavorecidas o de edad avanzada, entre otros.</p>	
<p>ALCANCE: ¿QUÉ ÁMBITOS ABARCA EL ÁREA PROGRAMÁTICA?</p>	
<p>Se contemplan las diferentes alternativas de transporte público del territorio: autobuses, tranvías, trenes, etc.</p>	
<p>IMPACTO ESPERADO</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Reducir los tiempos de desplazamiento. • Reducir el número de transportes a través de vehículos privados, descongestionando el tráfico y reduciendo el impacto de la movilidad en el medioambiente. • Dar cobertura a las necesidades de movilidad de los diferentes grupos sociales y geografías del territorio, tanto a través de los medios de transporte público como a través de su integración en una red de transporte donde estos medios coexistan con otras formas alternativas de movilidad. 	
<p>SECTORES VINCULADOS</p>	
<p>Algunos sectores vinculados a esta Área Programática son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tecnologías avanzadas. Gestión de flotas, rutas y frecuencias a través de nuevas tecnologías (Big Data, IA, etc.). • Urbanismo. Rediseño de los espacios dedicados al transporte público, y adecuación de los mismos a las necesidades de los diferentes grupos sociales. 	

Fuente: Elaboración propia

El Área Programática “**Transicionar hacia un modelo más eléctrico y sostenible**” tiene como objetivo promover la movilidad eléctrica como alternativa a los vehículos de combustión, así como el desarrollo de la infraestructura necesaria para lograr un despliegue efectivo de flotas de vehículos eléctricos en el territorio.

Tabla 6. Ficha técnica del Área Programática: “Transicionar hacia un modelo más eléctrico y sostenible”

<p>TRANSICIONAR HACIA UN MODELO MÁS ELÉCTRICO Y SOSTENIBLE</p> 	<p>Definición</p> <p>Transición de un modelo de movilidad basado en vehículos de combustión a un modelo eléctrico y respetuoso con el medioambiente, promoviendo la adopción de vehículos eléctricos y desplegando la infraestructura necesaria para su operativa.</p>
<p>JUSTIFICACIÓN</p>	
<p>Una de las mayores revoluciones en materia de movilidad que se ha ido materializando a lo largo de los últimos años es la transición, desde el ámbito internacional, hacia un nuevo paradigma donde prima la electromovilidad y la búsqueda de la reducción del impacto de los transportes en el medioambiente. De hecho, la movilidad eléctrica está siendo una gran apuesta por parte de Gipuzkoa y la electrificación de los vehículos se ha convertido en una prioridad tanto desde el espectro público como privado. En esta línea surge, precisamente, el polo de movilidad inteligente y sostenible MUBIL, como proyecto estratégico para avanzar hacia la nueva movilidad en el territorio.</p> <p>La trascendencia de la movilidad eléctrica, además de deberse a las nuevas tendencias y preferencias que muestran tanto las instituciones públicas y privadas como la propia ciudadanía, se ve impulsada por el marco legal en materia de transporte y sostenibilidad a nivel territorial, nacional e internacional.</p> <p>Entre otros, la Ley de Cambio Climático y Transición Energética a nivel nacional y el Pacto Verde Europeo a nivel supranacional aluden a objetivos relacionados con la contaminación derivada del transporte, que implica abandonar el modelo de movilidad basado en vehículos de combustión. Por su parte, en Euskadi, el “<i>Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible</i>” establece un marco que persigue impulsar la movilidad sostenible tanto de personas como de mercancías, estableciendo la meta de reducir el impacto del transporte en el medioambiente.</p> <p>Este elemento normativo tendrá un gran impacto en las empresas y la ciudadanía, que deberán adaptarse a un nuevo modelo, para lo que se requerirá de soluciones e infraestructura suficientes.</p>	
<p>ALCANCE: ¿QUÉ ÁMBITOS ABARCA EL ÁREA PROGRAMÁTICA?</p>	
<p>La electrificación impacta en varias formas de movilidad, desde los vehículos privados hasta las flotas de vehículos eléctricos del sistema de transporte público. Asimismo, las soluciones eléctricas también han penetrado el ámbito de la micromovilidad, con la creciente presencia de bicicletas y patinetes eléctricos.</p> <p>Por otro lado, la transición hacia un modelo eléctrico plantea retos derivados del despliegue de la infraestructura y tecnología necesaria para realizar la recarga de los vehículos. Precisamente, la capacidad y la densidad de las infraestructuras de recarga tienen un impacto directo en el grado de aceptación de los vehículos eléctricos por parte de la ciudadanía.</p>	
<p>IMPACTO ESPERADO</p>	

<p>TRANSICIONAR HACIA UN MODELO MÁS ELÉCTRICO Y SOSTENIBLE</p> 	<p>Definición</p> <p>Transición de un modelo de movilidad basado en vehículos de combustión a un modelo eléctrico y respetuoso con el medioambiente, promoviendo la adopción de vehículos eléctricos y desplegando la infraestructura necesaria para su operativa.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Reducir el impacto del modelo de movilidad actual en el medioambiente. • Impulsar el desarrollo de soluciones que garanticen una movilidad eficiente y competitiva de acuerdo con la nueva normativa nacional e internacional en materia de movilidad sostenible. • Desarrollar e implementar la infraestructura necesaria para el despliegue a gran escala de la movilidad eléctrica en el territorio. 	
<p style="text-align: center;">SECTORES VINCULADOS</p>	
<p>Algunos sectores vinculados a esta Área Programática son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Energía. Generación y almacenamiento de energía en las ciudades y municipios para su uso en vehículos eléctricos. • Infraestructuras. Desarrollo y despliegue de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos. • TIC. Planificación inteligente de la recarga de los vehículos eléctricos, información en tiempo real de disponibilidad y estado de áreas de recarga, etc. • Automoción. Desarrollo de vehículos eléctricos (autobuses, camiones, vehículos particulares, vehículos ligeros, etc.). • Medioambiente. Soluciones que permitan reducir el impacto de la movilidad en el medioambiente (generación de energías renovables, etc.) y medir su evolución en el tiempo. 	

Fuente: Elaboración propia

El Área Programática “**Descongestión del tráfico**” persigue contribuir a la reducción del número de vehículos privados en carreteras, así como a la reducción de la congestión, particularmente en zonas urbanas, promoviendo formas alternativas de movilidad.

Tabla 7. Ficha técnica del Área Programática: “Descongestión del tráfico”

<p>DESCONGESTIÓN DEL TRÁFICO</p> 	<p>Definición</p> <p>Reducción del número de vehículos privados en circulación y descongestión de las zonas urbanas de Gipuzkoa, con el fin de optimizar la movilidad en términos de tiempo, convivencia social e impacto en el medioambiente.</p>
<p>JUSTIFICACIÓN</p>	
<p>Uno de los principales retos a los que se enfrenta Gipuzkoa en su transición hacia la nueva movilidad es consolidar un cambio de un modelo en el que el medio de transporte por excelencia es el vehículo privado a un modelo en el que se apuesta por otras alternativas que sean más eficientes en términos económicos y medioambientales, y donde los vehículos privados, si bien no se extraen de la ecuación, pasan a un segundo plano.</p> <p>Además, las zonas urbanas en particular presentan el reto de reducir el número de vehículos en circulación, por los altos niveles de congestión y contaminación que generan. La nueva movilidad propone el planteamiento de alternativas inteligentes para desplazamientos en cortas distancias, y más aún en zonas de mayor densidad poblacional, donde se presenta un gran potencial para el despliegue de alternativas al transporte a través de vehículos particulares.</p>	
<p>ALCANCE: ¿QUÉ ÁMBITOS ABARCA EL ÁREA PROGRAMÁTICA?</p>	
<p>La descongestión del tráfico implica un rediseño de la forma en que se concibe la movilidad, y requiere de una planificación ordenada del sistema de transporte en su conjunto. Las políticas, proyectos e iniciativas destinadas a reducir la congestión del tráfico deben comprender el planteamiento de alternativas que garanticen la continuidad de los servicios de movilidad.</p>	
<p>IMPACTO ESPERADO</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Reducir el impacto de la movilidad en el medioambiente. • Reducir los tiempos de los desplazamientos por carretera. • Reducir el número de vehículos privados en circulación. • Reducir la congestión en las zonas urbanas, liberando espacios públicos y promocionando la convivencia social. 	
<p>SECTORES VINCULADOS</p>	
<p>Algunos sectores vinculados a esta Área Programática son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Urbanismo. Diseño de las áreas urbanas que impulse la presencia de formas de movilidad alternativas a los vehículos eléctricos. • Infraestructuras. Puesta en marcha de nuevas infraestructuras que permitan aliviar la congestión en las carreteras (estaciones de transporte público, parkings, etc.). 	

Fuente: Elaboración propia

A través del Área Programática “Impulso a la movilidad conectada”, se busca impulsar el desarrollo tecnológico que permita que los vehículos establezcan conexiones entre sí y con el entorno, brindando, así, una experiencia de movilidad más eficiente, segura e inteligente.

Tabla 8. Ficha técnica del Área Programática: “Impulso a la movilidad conectada”

<p>IMPULSO A LA MOVILIDAD CONECTADA</p> 	<p>Definición</p> <p>Transición hacia un modelo de movilidad conectada basado en el desarrollo de tecnologías que permitan consolidar una red de transporte inteligente en la que los vehículos establezcan conexiones entre sí y con el entorno, brindando una experiencia de movilidad más eficiente, segura e inteligente.</p>
<p>JUSTIFICACIÓN</p>	
<p>Uno de los principales avances que se está produciendo en el ámbito de la movilidad es la apuesta por un modelo conectado que permite a los vehículos recibir y transmitir información a través de redes inalámbricas. Este nuevo paradigma, que se está materializando gracias al desarrollo de las nuevas tecnologías y su aplicación en el ámbito de la movilidad (IA, IoT, Big Data, 5G, etc.), está experimentando un fuerte crecimiento a nivel global, y comienza a ser una realidad que proporciona grandes beneficios a los usuarios, los cuales constituyen oportunidades para el desarrollo de una red de transporte inteligente en el territorio. Entre otros, se presentan beneficios como una mayor seguridad en los transportes, un mayor conocimiento del estado de las carreteras y las incidencias, una mayor comodidad en la conducción o una experiencia más digital en el uso de los diferentes medios de transporte.</p> <p>En el Territorio se están impulsando iniciativas pioneras como <i>Gipuzkoa Living Lab</i>, promovido por la Diputación Foral de Gipuzkoa y CEIT, orientado a convertir las autopistas AP-8 y AP-1 en un laboratorio de pruebas transfronterizo donde empresas tecnológicas y de movilidad del territorio y de todo el mundo podrán probar sus vehículos autónomos y otros <i>Sistemas de Transporte Inteligente</i>.</p>	
<p>ALCANCE: ¿QUÉ ÁMBITOS ABARCA EL ÁREA PROGRAMÁTICA?</p>	
<p>La movilidad conectada impacta, de forma transversal, en el desarrollo de todo tipo de medios de movilidad. Los fabricantes de vehículos comienzan a incorporar nuevos elementos que permiten una experiencia más conectada con el entorno en los nuevos modelos, promoviendo conexiones avanzadas como las conexiones de vehículo a vehículo (V2V), de vehículo a infraestructura (V2I). Además, la planificación de las redes de transporte se concibe cada vez más desde una perspectiva digital, lo que abre nuevas oportunidades para mejorar la puesta a disposición de los diferentes servicios de transporte a la ciudadanía.</p>	
<p>IMPACTO ESPERADO</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Garantizar el despliegue de las infraestructuras y capacidades necesarias para proporcionar una experiencia conectada a los usuarios de los medios de transporte. • Consolidar una red de transporte eficiente a través de la conexión de los diferentes vehículos entre sí y con el entorno. • Incrementar la seguridad para los usuarios de los diferentes medios de transporte. 	
<p>SECTORES VINCULADOS</p>	
<p>Algunos sectores vinculados a esta Área Programática son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tecnologías avanzadas. Desarrollo de nuevas tecnologías (sensórica, Big Data, IoT, Machine Learning, IA, etc.), así como desarrollo de comunicaciones que permitan una experiencia de una movilidad conectada (V2V, V2I, V2X, LiDAR, RADAR, etc.). Adicionalmente, se presentan retos relacionados con la ciberseguridad (ransomware, robos de vehículos de flotas, etc.) que demandan soluciones a través de tecnologías como el blockchain. 	

IMPULSO A LA MOVILIDAD CONECTADA



Definición

Transición hacia un modelo de movilidad conectada basado en el desarrollo de tecnologías que permitan consolidar una red de transporte inteligente en la que los vehículos establezcan conexiones entre sí y con el entorno, brindando una experiencia de movilidad más eficiente, segura e inteligente.

- **Telecomunicaciones.** Despliegue de redes de comunicaciones (por fibra y 5G) que permita la comunicación de los vehículos con dispositivos conectados a internet (elementos incorporados a los propios vehículos, bases de datos, semáforos, etc.).
- **Infraestructuras.** Despliegue de infraestructuras tecnológicas que permitan recibir, procesar e interpretar datos en tiempo real en la nube. También implica el despliegue de infraestructura en carreteras que permita establecer comunicaciones V2I y la generación de eventos, como balizas, redes de comunicaciones o sensórica de carreteras.
- **Automoción.** Desarrollo de vehículos con capacidad de conectarse con otros vehículos o con el entorno.
- **Industria 4.0.** Desarrollo industrial empleando nuevas tecnologías (IA, IoT, Industrial IoT, sistemas ciberfísicos, Big Data, Data Analytics, Data Mining, Cloud Computing, fabricación aditiva, etc.).

Fuente: Elaboración propia

En relación con el Área Programática “**Gestión de la movilidad basada en el dato**”, persigue consolidar un nuevo modelo de gestión de la movilidad que se apalanque en los datos para poder tomar mejores decisiones y lograr una planificación de los servicios de transporte más inteligente.

Tabla 9. Ficha técnica del Área Programática: “Gestión de la movilidad basada en el dato”


<p>GESTIÓN DE LA MOVILIDAD BASADA EN EL DATO</p> 	<p>Definición</p> <p>Establecimiento de un modelo de gestión de la movilidad basado en la generación, almacenamiento, análisis y uso de los datos que permita tomar mejores decisiones y planificar los servicios de transporte de forma más inteligente.</p>
<p>JUSTIFICACIÓN</p>	
<p>La consolidación de una experiencia de movilidad interconectada requiere de unas grandes capacidades en materia de gestión centrada en el dato, que se constituye como un insumo fundamental para un diseño y una integración eficiente de diferentes alternativas de movilidad en una única red de transporte.</p> <p>Una gestión basada en el dato permite una planificación de rutas, flotas, puntos de conexión intermodal y otros elementos de forma más acertada, contribuyendo a una mayor eficiencia en la forma en que se movilizan personas y mercancías. Asimismo, adicional a los beneficios que trae la gestión de la movilidad basada en los datos a los operadores y administraciones en lo relativo a la planificación y gestión, la disponibilidad de datos facilita el uso de los servicios de transporte a los usuarios, que disponen de información actualizada y fiable sobre las cuales tomar decisiones de consumo.</p> <p>A lo largo de los últimos años, el sector ha avanzado fuertemente en el desarrollo de tecnologías habilitantes que permiten explotar los datos y ponerlos a disposición de los usuarios (Big Data, IoT, 5G...), y se presentan grandes oportunidades de cara a futuro que pueden contribuir a proporcionar a los ciudadanos y ciudadanas de Gipuzkoa una experiencia de movilidad más inteligente que dé respuesta a sus necesidades.</p>	
<p>ALCANCE: ¿QUÉ ÁMBITOS ABARCA EL ÁREA PROGRAMÁTICA?</p>	
<p>La gestión de la movilidad basada en el dato impacta en los diferentes medios de movilidad, en la medida en que los datos se emplean como insumo para tomar decisiones acerca de su operativa y planificación. Precisamente, los datos sirven como herramienta clave para que los tomadores de decisiones tomen decisiones fundadas consecuentes con las necesidades de la ciudadanía, por lo que, más allá de concebir el Área Programática como una línea de trabajo que promueva el desarrollo de medios de movilidad en particular, debe concebirse como instrumento transversal que permita avanzar hacia un nuevo paradigma donde los procesos de toma de decisiones se construyan sobre bases más sólidas.</p>	
<p>IMPACTO ESPERADO</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Lograr una gestión eficiente de la red de transporte de Gipuzkoa. • Establecer las bases para la toma de decisiones inteligentes relacionadas con la gestión de los servicios de movilidad. • Proporcionar información de actualizada y de valor a los usuarios para su toma de decisiones. 	
<p>SECTORES VINCULADOS</p>	
<p>Algunos sectores vinculados a esta Área Programática son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tecnologías avanzadas. Desarrollo de nuevas tecnologías de generación, almacenamiento y análisis de datos (IoT, Big Data, IA, etc.). • Telecomunicaciones. Despliegue de redes de comunicaciones (por fibra y 5G) que permitan la transferencia de grandes cantidades de datos entre dispositivos. • Infraestructuras. Despliegue de infraestructuras tecnológicas que permitan recibir, procesar e interpretar datos en tiempo real en la nube. 	

- **TIC.** Gestión basada en el dato de las flotas, rutas, incidencias y otros, que contribuya a una movilidad conectada, segura y eficiente.

Fuente: Elaboración propia

A través del Área Programática “**Impulso a la movilidad activa**”, se busca fomentar las formas de movilidad que empleen el cuerpo humano como motor, logrando así un impacto positivo en el medioambiente y promover hábitos de movilidad saludables entre la ciudadanía.

Tabla 10. Ficha técnica del Área Programática: “Impulso a la movilidad activa”

<p>IMPULSO A LA MOVILIDAD ACTIVA</p> 	<p>Definición</p> <p>Fomento de las formas de movilidad que empleen el cuerpo humano como motor, contribuyendo a un impacto positivo en el medioambiente y promoviendo hábitos de movilidad saludables entre la ciudadanía.</p>
<p>JUSTIFICACIÓN</p>	
<p>La movilidad activa, aquella donde el cuerpo humano ejerce de motor, es un medio de transporte sostenible por definición, cuyas alternativas, en mayor o menor medida, presentan unos niveles de contaminación del medioambiente superiores. Es por ello que la promoción de la movilidad activa para el desplazamiento en distancias cortas o medias contribuye sustancialmente a la sostenibilidad.</p> <p>Asimismo, esta forma de movilidad, al requerir de actividad física, ofrece beneficios para la salud y el bienestar de los usuarios, en contraposición a otros medios que emplean combustibles y otras fuentes de energía.</p> <p>Por otro lado, ante las restricciones a la conducción en ciudades que se está produciendo de forma generalizada en el panorama internacional, se presenta el reto de buscar políticas, mecanismos y espacios que promuevan y faciliten formas alternativas de desplazarse en zonas urbanas, lo que evidencia el impacto en la planificación urbana.</p>	
<p>ALCANCE: ¿QUÉ ÁMBITOS ABARCA EL ÁREA PROGRAMÁTICA?</p>	
<p>La movilidad activa abarca todos aquellos medios de transporte no motorizados que requieran de actividad física humana, como la bicicleta, patinetes, patines, o el transporte a pie de los usuarios.</p>	
<p>IMPACTO ESPERADO</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar hábitos de movilidad sostenibles y saludables. • Facilitar el transporte a través de formas de movilidad activa en las zonas urbanas. • Impactar positivamente en el medioambiente a través de la reducción de los desplazamientos vía vehículos motorizados. 	
<p>SECTORES VINCULADOS</p>	
<p>Algunos sectores vinculados a esta Área Programática son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Urbanismo. Diseño urbanístico que promueva las diferentes formas de movilidad activa frente a vehículos que contaminan el medioambiente. 	

Fuente: Elaboración propia

Por último, a través del Área Programática “**Promover diálogos con la ciudadanía y los agentes del ecosistema**”, se busca establecer un diálogo continuo tanto con la ciudadanía como con los diferentes agentes que componen el ecosistema de la nueva movilidad, por un lado, con el fin de llevar a cabo iniciativas de sensibilización y comunicación, y, por otro lado, con el fin de establecer un canal de comunicación bidireccional que posibilite considerar e incorporar la opinión pública y la visión de los agentes del ecosistema en la formulación de proyectos.

Tabla 11. Ficha técnica del Área Programática: “Promover diálogos con la ciudadanía y los agentes del ecosistema”

<p>PROMOVER DIÁLOGOS CON LA CIUDADANÍA Y LOS AGENTES DEL ECOSISTEMA</p> 	<p>Definición</p> <p>Fortalecer el proceso de transición hacia la nueva movilidad a través de un diálogo continuo con la ciudadanía y el ecosistema, sensibilizando, concienciando, y estableciendo un canal de comunicación directo.</p>
<p>JUSTIFICACIÓN</p>	
<p>La Misión de la Nueva Movilidad tiene a las personas y sus necesidades como foco, y aspira a promover nuevos hábitos de movilidad que tengan un impacto en el día a día de la ciudadanía. Este hecho establece la necesidad de estar en un constante contacto con los diferentes agentes impactados, con un doble objetivo. Por un lado, para desplegar una estrategia de sensibilización y concienciación acerca de la relevancia y el impacto de adoptar hábitos de movilidad que sean más sostenibles y eficientes. Esto cobra particular relevancia considerando la fuerte cultura aún imperante en el territorio de hacer uso de vehículos privados (particularmente en los municipios donde aún no se perciben alternativas sólidas a los vehículos privados que den respuesta de forma integral a las necesidades de movilidad de los habitantes). Por otro lado, para establecer un canal de comunicación bidireccional que posibilite conocer la opinión pública y de las instituciones que conforman el ecosistema, de tal forma que sea considerada a la hora de formular proyectos de nueva movilidad.</p>	
<p>ALCANCE: ¿QUÉ ÁMBITOS ABARCA EL ÁREA PROGRAMÁTICA?</p>	
<p>Este Área Programática abarca diferentes formas de establecer contacto con la ciudadanía y los agentes del ecosistema, desde campañas de sensibilización y concienciación, hasta proyectos experimentales de gobernanza participativa.</p>	
<p>IMPACTO ESPERADO</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar hábitos de movilidad sostenibles y saludables. • Involucrar a la ciudadanía y a los diferentes agentes del ecosistema en el proceso de transición hacia la nueva movilidad del territorio. • Incorporar la perspectiva y las necesidades de la ciudadanía y los agentes del ecosistema en la formulación de proyectos relacionados con la nueva movilidad. 	
<p>SECTORES VINCULADOS</p>	
<p>Esta Área Programática persigue vincular a los diferentes sectores relacionados con la nueva movilidad, estableciendo un canal de comunicación bidireccional que permita establecer un diálogo continuo.</p>	

Fuente: Elaboración propia