



# Panorámica del Transporte en Euskadi

EUSKO JAURLARITZA

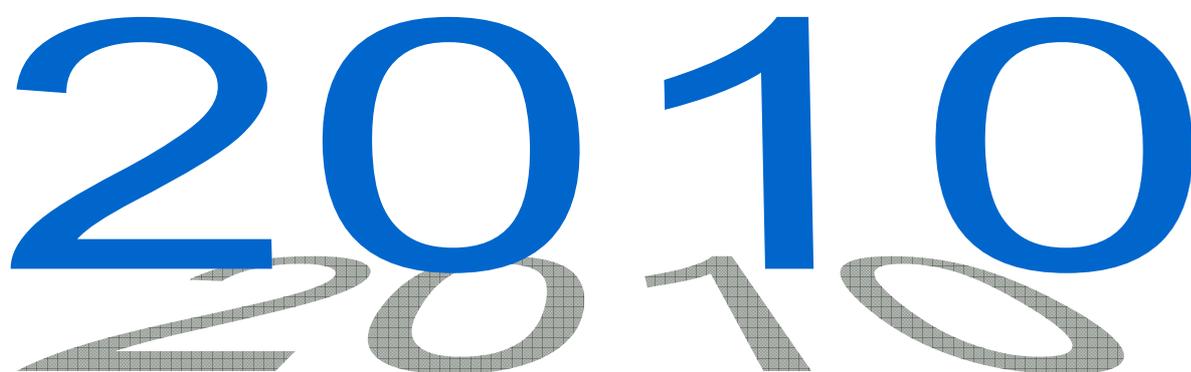


GOBIERNO VASCO

ETXEBIZITZA, HERRI  
LAN ETA GARRAIO  
SAILA

DEPARTAMENTO DE VIVIENDA,  
OBRAS PÚBLICAS Y  
TRANSPORTE

# 2010



Documento elaborado por  para el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte.  
Supervisión y dirección: Observatorio del Transporte de Euskadi - OTEUS.

Edición 2011.  
Depósito Legal: VI-0333/12



Este y otros estudios e informes están publicados en la Web del Gobierno Vasco, en OTEUS (Observatorio del Transporte de Euskadi):  
[www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es/](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es/)



En el marco de la situación económica general, que en 2010 ha experimentado una débil mejoría, el sector del transporte y la movilidad ha tenido un comportamiento muy dispar.

Si bien todavía queda un largo recorrido para lograr la potenciación de los modos ferroportuarios en el transporte de mercancías y un equilibrio modal óptimo, es preciso destacar que se ha revertido la tendencia que se venía observando en los últimos años y, mientras que el conjunto de transporte de mercancías por carretera ha experimentado un descenso, el tonelaje movido por los modos ferroviario y marítimo se ha incrementado, al igual que el aéreo.

En 2010, contrariamente a lo sucedido en 2009, la situación económica ha afectado más negativamente a los movimientos de mercancías en el ámbito local o regional, mientras que el movimiento internacional de mercancías se ha incrementado, incluso en el transporte por carretera.

En todo caso, la fortaleza del sector del transporte en Euskadi se ha mantenido respecto al empleo, aunque ha bajado su peso respecto a la riqueza generada por el sector.

Las administraciones vascas han mejorado tanto las infraestructuras como los servicios de transporte. Destacamos, por su proyección de futuro, el gran avance en las obras la Y vasca que en 2010 tenía el 60% del trazado de Vitoria-Gasteiz/Bilbao en obras y 7 tramos en fase de ejecución en el tramo Gipuzkoano; la inauguración del 2º cinturón de Donostia-San Sebastián o, la variante sur metropolitana;... por citar tan solo unos pocos. Asimismo, debemos destacar los ambiciosos proyectos de infraestructuras que el Gobierno Vasco está llevando a cabo para propiciar una movilidad más sostenible de personas y mercancías, entre ellas, el proyecto de Metro de Donostialdea a partir de la actual red de Euskotren, el tranvía de Leioa, y, las plataformas multimodales de Jundiz y Lezo-Gaintxurizketa entre otras.

Asimismo, es importante destacar que el uso de los transportes públicos se ha incrementado, un 0'8% en 2010 en el uso de autobuses y transporte ferroviario. Aunque sea un ligero incremento, es importante el crecimiento que ha experimentado a resultas de los esfuerzos que las Administraciones están llevando a cabo en el ámbito del transporte público.

Agradecemos al conjunto de las administraciones y entidades que han contribuido con su aportación a este informe de panorámica del transporte. Y es al conjunto de estas administraciones y entidades a quién dirigimos en especial este trabajo, con el que contribuimos al conocimiento de la evolución del transporte y la movilidad en Euskadi.

Nuestra meta debe ser, más allá de las responsabilidades particulares de cada uno, que de forma conjunta y coordinada comprometamos nuestros esfuerzos en mejorar la accesibilidad universal para la ciudadanía, apoyar el desarrollo del sector del transporte, modificar las pautas de movilidad de las personas hacia modos más sostenibles, permitir la viabilidad económica del sistema a partir de una adecuada gestión de los recursos públicos en transporte y, alcanzar un reparto modal del transporte de mercancías más favorable a los modos más sostenibles.

D. Iñaki Arriola López  
Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes



## INDICE

|  | <u>Página</u> |
|--|---------------|
| <b>0. RESUMEN EJECUTIVO .....</b>  | <b>1</b>      |
| <b>1. MARCO GENERAL .....</b>  | <b>10</b>     |
| 1.1. EL TRANSPORTE COMO SECTOR DE ACTIVIDAD ECONÓMICA .....                                  | 11            |
| 1.1.1. El sector de transporte, actividades postales y de correos .....                      | 12            |
| 1.1.2. El sector de transporte en Euskadi .....  | 14            |
| a) Principales magnitudes económicas del sector de transporte .....                          | 15            |
| b) Evolución de los precios .....  | 21            |
| 1.2. NOVEDADES LEGISLATIVAS EN 2010: EUROPEAS, ESTATALES Y DE LA CAPV.....                   | 23            |
| 1.2.1. Novedades legislativas europeas.....  | 23            |
| a) Directivas:.....  | 23            |
| b) Reglamentos:.....   | 24            |
| 1.2.2. Novedades legislativas estatales .....  | 26            |
| 1.2.3. Novedades legislativas de la CAPV .....   | 27            |
| <b>2. OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2010.....</b>  | <b>29</b>     |
| 2.1. OFERTA DE TRANSPORTE .....  | 30            |
| 2.1.1. Oferta de transporte e infraestructuras asociadas .....                               | 31            |
| a) Transporte por carretera.....   | 31            |
| b) Transporte ferroviario .....  | 37            |
| c) Transporte aéreo .....  | 48            |
| d) Transporte marítimo .....   | 50            |
| e) Transporte por cable.....   | 52            |
| f) Bicicleta .....   | 53            |
| g) Centros logísticos .....  | 54            |
| h) Estaciones intermodales.....  | 58            |
| 2.2. DEMANDA DE TRANSPORTE.....  | 59            |
| 2.2.1. Movilidad de personas .....   | 59            |
| a) Transporte por carretera.....   | 64            |
| b) Transporte ferroviario .....  | 69            |
| c) Transporte aéreo .....  | 73            |
| d) Transporte marítimo .....   | 77            |
| e) Transporte por cable.....   | 78            |
| f) Otros medios .....  | 79            |
| 2.2.2. Transporte de mercancías .....  | 80            |
| a) Transporte global.....  | 80            |
| b) Transporte por carretera.....   | 82            |
| c) Transporte ferroviario .....  | 85            |
| d) Transporte aéreo .....  | 90            |
| e) Transporte marítimo .....   | 93            |
| <b>3. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE Y TENDENCIAS MÁS RELEVANTES .....</b> | <b>102</b>    |
| 3.1. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE .....                                  | 103           |

|           |   |            |
|-----------|---|------------|
| 3.1.1.    | Accidentalidad.....   | 104        |
| 3.1.2.    | Congestión viaria .....   | 108        |
| 3.1.3.    | Medio ambiente.....   | 112        |
|           | a) Ruido .....  | 112        |
|           | b) Cambio climático .....   | 113        |
|           | c) Consumo energético.....  | 118        |
|           | d) Otros efectos ambientales .....  | 122        |
| 3.2.      | TENDENCIAS Y DESAFÍOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE.....   | 124        |
| <b>4.</b> | <b>OBJETIVOS PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE 2002-2012:<br/>ACTUACIONES 2010 .....</b>  | <b>128</b> |
| 4.1.      | PRINCIPALES DIRECTRICES DEL LIBRO BLANCO DE LA UNIÓN<br>EUROPEA.....  | 129        |
| 4.2.      | OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTES DE<br>EUSKADI.....  | 134        |
| 4.2.1.    | Plan Director del transporte Sostenible 2002-2012.....  | 134        |
|           | Objetivo 1. Desvincular el desarrollo económico del incremento de<br>demanda del transporte .....   | 134        |
|           | Objetivo 2. Lograr una accesibilidad universal y sostenible .....   | 135        |
|           | Objetivo 3. Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte .....   | 135        |
|           | Objetivo 4. Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa .....  | 136        |
|           | Objetivo 5. Hacia un Transporte Sostenible.....   | 136        |
| 4.2.2.    | Plan Director de Movilidad Sostenible. Euskadi 2020.....  | 137        |
|           | Estrategia 1. Alcanzar un sistema de movilidad de viajeros integrado y en red<br>teniendo como referente el tren .....  | 138        |
|           | Estrategia 2. Fomentar un sistema logístico integrado que refuerce el<br>posicionamiento de Euskadi en Europa (corredor Atlántico) y<br>optimice la distribución intrarregional de mercancías. .... | 139        |
|           | Estrategia 3. Potenciar los modos más sostenibles y disuadir el uso individual<br>del coche.....  | 139        |
|           | Estrategia 4. Incentivar la utilización eficiente del vehículo privado y de las<br>fuentes de energía más sostenibles. ....   | 139        |
|           | Estrategia 5. Impulsar actividades de I+D+i relacionadas con el sistema de<br>movilidad (ITS).....  | 139        |
|           | Estrategia 6. Favorecer la accesibilidad, seguridad y comodidad de los<br>desplazamientos.....  | 139        |
| 4.3.      | CAMINO HACIA LA SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE .....   | 140        |
| 4.4.      | ACTUACIONES EN 2010 .....   | 140        |
| <b>5.</b> | <b>INDICADORES CLAVE DEL SECTOR DEL TRANSPORTE EN LA CAPV.....</b>  | <b>148</b> |
| 5.1.      | INDICADORES ECONÓMICOS .....  | 149        |
| 5.2.      | INDICADORES SOCIALES .....  | 150        |
| 5.3.      | INDICADORES MEDIOAMBIENTALES .....  | 151        |
| <b>6.</b> | <b>ANEXO ESTADÍSTICO.....</b>   | <b>152</b> |
| 6.1.      | ANEXO MARCO GENERAL.....  | 153        |
| 6.1.1.    | Número de establecimientos.....   | 153        |



|           |   |            |
|-----------|---|------------|
| 6.1.2.    | Empleo.....   | 165        |
| 6.1.3.    | Valor añadido bruto (precios corrientes) .....        | 177        |
| 6.2.      | ANEXO OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE .....            | 183        |
| 6.2.1.    | Oferta de transporte .....                            | 183        |
| 6.2.2.    | Demanda de movilidad de personas.....                 | 192        |
|           | a) Servicios públicos de transportes colectivos ..... | 192        |
|           | b) Carretera .....                                    | 194        |
|           | c) Ferroviario .....                                  | 196        |
|           | d) Aéreo .....  | 202        |
|           | e) Marítimo.....                                      | 203        |
| 6.2.3.    | Demanda de transporte de mercancías .....             | 204        |
|           | a) Carretera .....                                    | 204        |
|           | b) Ferroviario .....                                  | 205        |
|           | c) Aéreo .....  | 206        |
|           | d) Marítimo.....                                      | 207        |
| 6.3.      | ANEXO EFECTOS INDUCIDOS .....                         | 211        |
| 6.3.1.    | Accidentalidad.....                                   | 211        |
| 6.3.2.    | Consumo energético .....                              | 214        |
| <b>7.</b> | <b>BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES .....</b>                   | <b>215</b> |
| 7.1.      | FUENTES.....  | 216        |
| 7.2.      | BIBLIOGRAFÍA .....                                    | 219        |

**INDICE DE CUADROS****Página**

|              |  |    |
|--------------|--|----|
| Cuadro 1.1.  | Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores. CAPV. 2009. Comparativa CNAE-1993 Rev. 1 – CNAE-2009 .....   | 17 |
| Cuadro 1.2.  | Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores. CAPV. 2009-2010.....   | 18 |
| Cuadro 1.3.  | Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores y Territorio Histórico. CAPV. 2010 .....  | 20 |
| Cuadro 1.4.  | Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción. 2007-2009.....   | 21 |
| Cuadro 1.5.  | IPC en la CAPV por grupos. 2010 .....  | 21 |
| Cuadro 1.6.  | Índice de Precios Industriales (IPRI) en la CAPV por rama de actividad. 2010 .....   | 22 |
| Cuadro 2.1.  | Sistema de Transportes en Euskadi .....  | 30 |
| Cuadro 2.2.  | Red de carreteras vasca por tipo. 2010.....  | 32 |
| Cuadro 2.3.  | Densidad de la red de carreteras. CAPV, Estado y UE27. 2010. ....  | 33 |
| Cuadro 2.4.  | Características de la oferta de transporte público urbano en las capitales vascas. 2010.....   | 35 |
| Cuadro 2.5.  | Parque de vehículos en la CAPV. 2010.....  | 36 |
| Cuadro 2.6.  | Índice de motorización en Europa. 2008-2009 <sup>1</sup> .....   | 37 |
| Cuadro 2.7.  | Densidad de líneas ferroviarias en la CAPV, Estado y UE27. 2010 .....  | 38 |
| Cuadro 2.8.  | Datos básicos de la oferta de ADIF. 2010 .....   | 39 |
| Cuadro 2.9.  | Datos básicos de la oferta de FEVE. 2009 .....   | 41 |
| Cuadro 2.10. | Datos básicos de la infraestructura de ETS actualmente operada por EuskoTren. Servicios ofertados por EuskoTren. 2010.....   | 42 |
| Cuadro 2.11. | Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro de Bilbao. 2010 .....  | 44 |
| Cuadro 2.12. | Datos básicos de la oferta de EuskoTran. 2010 .....  | 46 |
| Cuadro 2.13. | Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves <sup>1</sup> en los aeropuertos vascos. 1995-2010.....  | 49 |
| Cuadro 2.14. | Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV. 1995-2010.....  | 50 |
| Cuadro 2.15. | Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2008-2010.....  | 51 |
| Cuadro 2.16. | Características de las Infraestructuras de Funiculares en la CAPV.....   | 52 |
| Cuadro 2.17. | Kilómetros de la red ciclable en los tres territorios históricos. 2010.....  | 53 |
| Cuadro 2.18. | Kilómetros de la red ciclable en las tres capitales de la CAPV (estado de las redes ciclables a diciembre de 2010) .....   | 53 |
| Cuadro 2.19. | Principales magnitudes de las grandes Plataformas Logísticas en la CAPV. 2010.....   | 54 |
| Cuadro 2.20. | Evolución de la actividad de CTVi. ....  | 55 |
| Cuadro 2.21. | Evolución de la actividad de Arasur.....   | 56 |
| Cuadro 2.22. | Evolución de la actividad de Aparkabisa .....  | 57 |
| Cuadro 2.23. | Evolución de la actividad de ZAISA. ....   | 58 |
| Cuadro 2.24. | Evolución de los desplazamientos totales (Origen y/o destino en cada capital).....   | 62 |
| Cuadro 2.25. | Evolución de los desplazamientos internos (Origen y destino en cada capital).....  | 62 |
| Cuadro 2.26. | Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario. 2000-2010 (miles de personas y tasa de variación interanual). .... | 63 |
| Cuadro 2.27. | Desplazamientos según modo y sexo. 2007 .....  | 64 |
| Cuadro 2.28. | Transporte público urbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2010.....   | 67 |
| Cuadro 2.29. | Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús interurbano. 2000-2010.....  | 69 |
| Cuadro 2.30. | Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2010 .....   | 72 |



|              |  |     |
|--------------|--|-----|
| Cuadro 2.31. | Tráfico de personas en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros y viajeras por aeropuerto. 2000-2010 .....    | 75  |
| Cuadro 2.32. | Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao. 2004-2010.....   | 78  |
| Cuadro 2.33. | Transporte de personas por cable. 2005-2010 .....  | 79  |
| Cuadro 2.34. | Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia. 2002-2010 .....  | 79  |
| Cuadro 2.35. | Tráfico en los botes Portugalete – Las Arenas. 2003-2010 .....   | 80  |
| Cuadro 2.36. | Distribución de mercancías por modos de transporte. 2009-2010.....   | 81  |
| Cuadro 2.37. | Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución. 2006-2010.....                                       | 83  |
| Cuadro 2.38. | Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por RENFE. 2008-2010.....                       | 86  |
| Cuadro 2.39. | Transporte de mercancías por RENFE: CC.AA. de origen o destino. 2010 (Toneladas).....                              | 87  |
| Cuadro 2.40. | Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por FEVE. Evolución. 2002-2010 .....            | 88  |
| Cuadro 2.41. | Transporte de mercancías por FEVE: provincias de origen o destino. 2010 (Toneladas).....                           | 89  |
| Cuadro 2.42. | Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EUSKOTREN. 2002-2010 .....                  | 90  |
| Cuadro 2.43. | Tráfico de mercancías por aeropuerto <sup>1</sup> . 1980–2010.....   | 91  |
| Cuadro 2.44. | Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes. Evolución 1980-2010 .....                                | 94  |
| Cuadro 2.45. | Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por tipo de movimiento. 2007-2010.....                                  | 95  |
| Cuadro 2.46. | Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por tipo de producto. 2007-2010 .....                                   | 96  |
| Cuadro 2.47. | Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por países. 2010 .....  | 99  |
| Cuadro 3.1   | Accidentes de tráfico con víctimas registrados por la Ertzaintza por Territorio Histórico. 2010 .....              | 108 |
| Cuadro 3.2.  | Horas anuales en funcionamiento según nivel de servicio. 2010 .....  | 110 |
| Cuadro 3.3.  | Evolución de la congestión diaria .....  | 110 |
| Cuadro 3.4.  | Evolución de las velocidades medias en la red de interés preferente (Km.h).....                                    | 111 |
| Cuadro 3.5.  | Evolución de las velocidades medias en la red de básica (Km.h) .....   | 112 |
| Cuadro 3.6.  | Matriculaciones <sup>1</sup> por tramos de CO <sub>2</sub> emitido .....   | 117 |
| Cuadro 3.7.  | Matriculaciones <sup>1</sup> por tipo de combustible.....  | 118 |
| Cuadro 3.8.  | Suelo de sistemas generales <sup>1</sup> de la CAPV (Superficie en Ha). 2010 .....                                 | 123 |
| Cuadro 6.1.  | Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (nº establecimientos y %).....       | 153 |
| Cuadro 6.2.  | Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual).....  | 154 |
| Cuadro 6.3.  | Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (nº establecimientos y %).....         | 155 |
| Cuadro 6.4.  | Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual) .....   | 156 |
| Cuadro 6.5.  | Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (nº establecimientos y %).....      | 157 |
| Cuadro 6.6.  | Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)..... | 158 |
| Cuadro 6.7.  | Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (nº establecimientos y %).....       | 159 |
| Cuadro 6.8.  | Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual) ..... | 160 |
| Cuadro 6.9.  | Número de establecimientos del sector de transportes por modo en la CAPV (nº establecimientos y %).....            | 161 |
| Cuadro 6.10. | Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Álava (nº establecimientos y %).....              | 162 |



|              |  |     |
|--------------|--|-----|
| Cuadro 6.11. | Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº establecimientos y %)  | 163 |
| Cuadro 6.12. | Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº establecimientos y %)   | 164 |
| Cuadro 6.13. | Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (nº empleos y %)   | 165 |
| Cuadro 6.14. | Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)   | 166 |
| Cuadro 6.15. | Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (nº empleos y %)   | 167 |
| Cuadro 6.16. | Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)   | 168 |
| Cuadro 6.17. | Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (nº empleos y %)  | 169 |
| Cuadro 6.18. | Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)  | 170 |
| Cuadro 6.19. | Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (nº empleos y %)   | 171 |
| Cuadro 6.20. | Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)   | 172 |
| Cuadro 6.21. | Empleo del sector de transportes por modo en la CAPV (nº empleos y %)  | 173 |
| Cuadro 6.22. | Empleo del sector de transportes por modo en Álava (nº empleos y %)  | 174 |
| Cuadro 6.23. | Empleo del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº empleos y %)   | 175 |
| Cuadro 6.24. | Empleo del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº empleos y %)  | 176 |
| Cuadro 6.25. | Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (miles de euros y %)  | 177 |
| Cuadro 6.26. | Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)  | 177 |
| Cuadro 6.27. | Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (miles de euros y %)  | 177 |
| Cuadro 6.28. | Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)  | 178 |
| Cuadro 6.29. | Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (miles de euros y %)   | 178 |
| Cuadro 6.30. | Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)   | 178 |
| Cuadro 6.31. | Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (miles de euros y %)  | 179 |
| Cuadro 6.32. | Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)  | 179 |
| Cuadro 6.33. | VAB del sector de transportes por modo en la CAPV (miles de euros y %)   | 180 |
| Cuadro 6.34. | VAB del sector de transportes por modo en Álava (miles de euros y %)   | 180 |
| Cuadro 6.35. | VAB del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (miles de euros y %)  | 181 |
| Cuadro 6.36. | VAB del sector de transportes por modo en Bizkaia (miles de euros y %)   | 182 |
| Cuadro 6.37. | Longitud y densidad de la red de carreteras en la CAPV (km y m/km <sup>2</sup> )   | 183 |
| Cuadro 6.38. | Longitud y densidad de la red de carreteras en Álava (km y m/km <sup>2</sup> )   | 184 |
| Cuadro 6.39. | Longitud y densidad de la red de carreteras en Gipuzkoa (km y m/km <sup>2</sup> )  | 185 |
| Cuadro 6.40. | Longitud y densidad de la red de carreteras en Bizkaia (km y m/km <sup>2</sup> )   | 186 |
| Cuadro 6.41. | Evolución del parque de vehículos en la CAPV por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)                            | 187 |
| Cuadro 6.42. | Evolución del parque de vehículos en Álava por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)                              | 188 |
| Cuadro 6.43. | Evolución del parque de vehículos en Gipuzkoa por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)                           | 189 |
| Cuadro 6.44. | Evolución del parque de vehículos en Bizkaia por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)                            | 190 |
| Cuadro 6.45. | Índice de motorización (turismos/1.000 habitantes)   | 191 |
| Cuadro 6.46. | Tráfico de aeronaves por aeropuerto (nº aeronaves)   | 191 |
| Cuadro 6.47. | Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas) | 192 |



|              |  |     |
|--------------|--|-----|
| Cuadro 6.48. | Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas y tasa de variación interanual)..... | 193 |
| Cuadro 6.49. | Transporte privado: Evolución de la IMD en los principales accesos a las capitales vascas (nº vehículos y %).....  | 194 |
| Cuadro 6.50. | Transporte público urbano: Evolución del número de viajeros y viajeras en los autobuses urbanos de las tres capitales vascas.....  | 195 |
| Cuadro 6.51. | Transporte público interurbano: Evolución del número de viajeros y viajeras en los servicios regulares de autobús interurbano. ....  | 195 |
| Cuadro 6.52. | Transporte público urbano y metropolitano: Evolución del número de viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao (miles de personas y tasa de variación interanual).....             | 196 |
| Cuadro 6.53. | Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por mes (nº personas y %).....   | 197 |
| Cuadro 6.54. | Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por estación (nº personas y %).....  | 198 |
| Cuadro 6.55. | Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras de Euskotran (miles de personas y tasa de variación interanual).....                             | 199 |
| Cuadro 6.56. | Transporte público interurbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (miles de personas) .....   | 200 |
| Cuadro 6.57. | Transporte público interurbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (tasa de variación interanual).....                                       | 201 |
| Cuadro 6.58. | Tráfico aéreo de personas en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (miles de personas) .....   | 202 |
| Cuadro 6.59. | Tráfico aéreo de personas en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (tasa de variación interanual).....   | 203 |
| Cuadro 6.60. | Evolución del tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao (nº personas y tasa de variación interanual).....  | 203 |
| Cuadro 6.61. | Volumen de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución 1998-2010 (miles de Tn y tasa de variación interanual).....  | 204 |
| Cuadro 6.62. | Volumen de mercancías transportadas según Comunidades Autónomas de origen y de destino. 2010 (Miles de Tn). ....   | 204 |
| Cuadro 6.63. | Evolución del volumen de mercancías transportadas con origen la CAPV por FEVE (miles de Tn y tasa de variación interanual) .....   | 205 |
| Cuadro 6.64. | Evolución del tráfico de mercancías en los aeropuertos vascos (Tn y tasa de variación interanual) .....  | 206 |
| Cuadro 6.65. | Evolución del tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual) .....  | 207 |
| Cuadro 6.66. | Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (miles de Tn y tasa de variación interanual) .....  | 208 |
| Cuadro 6.67. | Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (%) .....   | 208 |
| Cuadro 6.68. | Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual) .....   | 209 |
| Cuadro 6.69. | Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (%).....   | 209 |
| Cuadro 6.70. | Evolución del tráfico de mercancías en el puerto de Bermeo (miles de Tn y tasa de variación interanual) .....  | 210 |
| Cuadro 6.71. | Evolución del balance de accidentes registrados por la Ertzaintza por víctimas: Evolución (2000-2010).....   | 211 |
| Cuadro 6.72. | Carretera: Distribución de lesividad por territorio y tipo de vehículo. Datos registrados por la Ertzaintza. ....  | 212 |
| Cuadro 6.73. | Carretera: Distribución de vehículos accidentados por tipo de accidente. Datos registrados por la Ertzaintza. ....   | 213 |
| Cuadro 6.74. | Consumo energético del sector de transportes por tipo de energía y modo de transporte.....   | 214 |

INDICE DE GRÁFICOSPágina

|               |   |     |
|---------------|---|-----|
| Gráfico 1.1.  | Participación del sector de transporte y comunicaciones en el VAB de la CAPV: Evolución 2000-2010 (%).....                            | 13  |
| Gráfico 1.2.  | Distribución del VAB del sector de transporte y comunicaciones en la CAPV 2010 <sup>1</sup> (%).....                                  | 14  |
| Gráfico 1.3.  | Distribución del empleo del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV 2010 (%).....                          | 14  |
| Gráfico 1.4.  | Participación sector de transporte en el VAB y el empleo en la CAPV, y comparación con otros países de interés. 2008 (%).....         | 16  |
| Gráfico 1.5.  | Distribución del VAB del sector de transporte en la CAPV por subsectores. 2010 <sup>1</sup> (%).....                                  | 19  |
| Gráfico 2.1.  | Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen <sup>1</sup> .....  | 60  |
| Gráfico 2.2.  | Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte. 2007 (%).....   | 61  |
| Gráfico 2.3   | Movilidad de personas en automóvil. Penetración del automóvil. 2003-2007.....   | 64  |
| Gráfico 2.4   | Movilidad de personas en las capitales vascas: IMD en los principales accesos a las capitales. 2008-2010.....                         | 65  |
| Gráfico 2.5.  | Movimientos interurbanos realizados en automóvil en la CAPV: Mapa Resumen.....  | 66  |
| Gráfico 2.6.  | Transporte público urbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2010..... | 68  |
| Gráfico 2.7   | Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao. 1995-2010.....                 | 70  |
| Gráfico 2.8.  | Transporte público urbano: Evolución de los viajeros y viajeras en EuskoTran. 2002-2010.....  | 71  |
| Gráfico 2.9.  | Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 1980-2010.....            | 73  |
| Gráfico 2.10. | Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos. 1980-2010.....                   | 74  |
| Gráfico 2.11. | Origen/destino de pasajeros y pasajeras por aeropuerto. 2010.....   | 76  |
| Gráfico 2.12. | Tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao. 2002-2010.....   | 77  |
| Gráfico 2.13. | Distribución modal del transporte de mercancías. 2009 (%).....  | 82  |
| Gráfico 2.14. | Transporte de mercancías interregional entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2010.....   | 84  |
| Gráfico 2.15. | Tipología del transporte intrarregional e interregional de mercancías por carretera. 2010 (%).....                                    | 85  |
| Gráfico 2.16. | Transporte de mercancías transportadas por RENFE entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2010.....   | 86  |
| Gráfico 2.17. | Tipología de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por RENFE. 2010 (%).....   | 88  |
| Gráfico 2.18. | Volumen de mercancías transportadas con origen <sup>1</sup> la CAPV por FEVE. 1990-2010.....  | 89  |
| Gráfico 2.19. | Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2010.....  | 91  |
| Gráfico 2.20. | Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2010.....  | 92  |
| Gráfico 2.21. | Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2010 (%).....  | 93  |
| Gráfico 2.22. | Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes.....  | 94  |
| Gráfico 2.23. | Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Tipología de mercancías. 2010 (%).....                                      | 97  |
| Gráfico 2.24. | Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2010.....   | 100 |
| Gráfico 2.25. | Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2010.....  | 100 |
| Gráfico 3.1.  | Resumen costes externos derivados del transporte en la CAPV. 2008 (%).....  | 103 |



|               |   |     |
|---------------|---|-----|
| Gráfico 3.2.  | Resumen costes externos derivados del transporte en la CAPV. Evolución 2004-2008 (Tasa de variación, %)   | 104 |
| Gráfico 3.3.  | Accidentes con víctimas y víctimas registrados por la Ertzaintza y por las Policías Locales <sup>1</sup> en las infraestructuras viarias vascas . Evolución 2000-2010 | 106 |
| Gráfico 3.4.  | Número de muertes en accidentes de tráfico por millón de habitantes en UE-27. 2009  | 107 |
| Gráfico 3.5.  | Parque de turismos y motorización. Evolución 1998-2010  | 109 |
| Gráfico 3.6.  | Emisiones sectoriales directas de GEIs en la CAPV. 2009 (%)   | 115 |
| Gráfico 3.7.  | Evolución sectorial de las emisiones de GEIs por sectores de actividad en la CAPV. 1990-2009 (%)  | 116 |
| Gráfico 3.8.  | Emisiones de GEIs del sector de transporte en la CAPV. Evolución. 1990-2009   | 116 |
| Gráfico 3.9.  | Consumo final de energía por sectores. Evolución 2000-2010  | 119 |
| Gráfico 3.10. | Distribución del consumo energético vasco por sectores de actividad. 2010 (%)   | 119 |
| Gráfico 3.11. | Distribución del consumo energético en el sector del transporte   | 120 |
| Gráfico 3.12. | Consumo energético en el sector del transporte por territorios. 2000-2010.  | 121 |
| Gráfico 3.13. | Evolución de la factura energética del sector de transporte en la CAPV: Evolución 2000-2010   | 121 |



0

# Resumen Ejecutivo



## 0. RESUMEN EJECUTIVO

La débil actividad económica observada en 2010 (tímido avance de la economía vasca del 0,3% en dicho ejercicio) ha tenido su reflejo en el sector vasco de transporte. En este sentido, cabe señalar que tanto el número de establecimientos como el empleo así como el valor añadido bruto sectoriales han disminuido en relación al ejercicio precedente, habiendo perdido peso relativo el sector sobre el total de la economía vasca tanto en lo referido a los establecimientos como en lo relativo al valor añadido bruto, pero no así en lo concerniente al empleo, que se ha mantenido. Por otro lado, en línea con los años anteriores, el transporte por carretera mantiene su predominio frente a otros modos más sostenibles, tales como el transporte ferroviario o marítimo, los cuales han incrementado levemente su peso en el reparto modal.

Atendiendo a los nuevos proyectos y obras de mejora en las infraestructuras del transporte en la CAPV, en 2010 cabe destacar las siguientes actuaciones:

- En lo referente a las *infraestructuras ferroviarias*, destacan las siguientes actuaciones:
  - ADIF ha puesto en ejecución una serie de acciones en directa relación con la mejora de la circulación y seguridad de las vías, entre las cuales se encuentran las obras para la renovación de la superestructura de vía en el tramo Donostia/San Sebastián-Irun y la supresión del paso a nivel de Gaintxurizketa, las relacionadas con las instalaciones de seguridad entre los tramos de Miranda de Ebro y Orduña, así como la sustitución de los pasos de madera por nuevos pasos de caucho antideslizante junto con la mejora de accesibilidad y sistemas de iluminación en diversas estaciones de la CAPV. Por su parte, las actuaciones llevadas a cabo por el administrador en torno al desarrollo de transporte de mercancías incluyen los cerramientos de seguridad en el centro logístico de Jándiz y mejoras en el sistema de protección contra incendios en el centro logístico de Bilbao-Mercancías, además de las obras de construcción del apartadero en Ribera Alta entre Miranda de Ebro y Pobes para los trenes con origen y destino Puerto de Bilbao.
  - FEVE, por su parte, ha inaugurado la nueva estación de Basurto-Hospital que permite conexiones con el Tranvía de Bilbao, Termibús y el Intercambiador de San Mamés. Asimismo, ha abierto en Bilbao el trazado soterrado entre los barrios de Olabeaga y Rekalde y continúan las obras de soterramiento de la línea ferroviaria de mercancías entre los barrios de Rekalde e Irala. Por otro lado, ha efectuado las labores de electrificación en el trayecto entre Bizkaia y Cantabria.
  - En lo que respecta a ETS, para la red gestionada por EuskoTren, en el territorio vizcaíno destaca la evolución de las obras del túnel de Artxanda, que han avanzado en las dos galerías de evacuación con las que estará aprovisionado el túnel. De la misma forma, el proyecto “+ Durango” ha contado con todos los frentes en ejecución, de los que destacan el avance de las labores de desdoblamiento entre Eubalurreta y Traña-Lebario, así como las obras de cocheras y talleres de Lebario.

En Gipuzkoa, se han inaugurado el desdoblamiento San Lorentzo-Unibertsitatea y la nueva estación de Ardanza en Eibar, al igual que la nueva variante Aia-Orio y su



nueva estación. Además, la adjudicación para la construcción del nuevo apartadero de Oikina en Zumaia contribuirá, junto con otras actuaciones de desdoblamiento como la de Aia-Orio, una mayor frecuencia de trenes entre Zumaia-Donostia/San Sebastián. En este sentido, y dentro del marco del Metro de Donostialdea, se ha avanzado en desdoblamientos de distintos tramos como los de Lasarte-Errekalde, Errekalde-Añorga, Loiola-Herrera y Fandería-Oiartzun, a la vez que han dado inicio las obras de los nuevos talleres y cocheras de Araso en Irún.

- Respecto a Metro de Bilbao, destacan en la línea 1 la construcción de la nueva estación de Ibarbengoa, prácticamente finalizada a finales del año, y el avance en el soterramiento de Maidagan entre Bidezabal y Ormaza. Respecto a la línea 2, las obras más relevantes han sido las dirigidas en los frentes de Santurtzi-Kabieztes y Ariz-Basauri, con la ejecución de las excavaciones entre el mango de maniobras de Kabieztes y la zona del Bullón y la apertura del nuevo funicular de Mamariga en el barrio de Santurtzi y con el montaje de vía entre Etxebarri y Ariz y el revestimiento del túnel en la zona interestaciones de Ariz-Basauri. Finalmente, el desarrollo de la línea 3 en 2010 se ha traducido en la excavación de 1.300 metros del total de 5.885 metros que comprende la línea, que ha cubierto las zonas de la galería de acceso y túnel en línea, y en el inicio de las obras en las estaciones de San Antonio de Etxebarri y Matiko.
- En lo referente al Programa Tranviario, en Vitoria-Gasteiz han dado continuidad al ramal de Abetxuko con la adjudicación para la ampliación del trazado en 648 metros y la construcción de dos nuevas estaciones. Por su parte, el Tranvía de Bilbao ha iniciado sus labores de ampliación para su llegada al barrio de La Casilla desde Basurto y dentro del programa del Tranvía UPV-Leioa-Urbinaga, se ha procedido a las obras de los Talleres y Cocheras del Tranvía.
- En cuanto a la Nueva Red Ferroviaria Vasca, ADIF ya dispone del 60% del trazado de Vitoria/Gasteiz-Bilbao en fase de ejecución, de forma que ha avanzado sus obras en 17 túneles (destacan Albertia, Udalaiz, Zaratamo, Induspe y Ganzelai) y 29 viaductos y pasos elevados (Uriarte, Untxilla, A-3008, río Ibaizabal y de Bistibietta, Nervión, Mañaria, Larrinagatxu, San Lorenzo, Arkotxa y Etxebarri).

El tramo guipuzcoano, en construcción por parte del Gobierno Vasco, ha contado con 7 tramos en fase de ejecución, cuyas obras han dado lugar al cale de los túneles de los tramos de Ordizia-Itsasondo y Beasain este. Asimismo, se ha procedido a la adjudicación de otros 6 tramos que iniciarán sus obras a principios del 2011.

- En lo que respecta a la *infraestructura viaria*, las Diputaciones Forales, un año más, han realizado esfuerzos dirigidos al incremento del acondicionamiento de vías de gran capacidad que permiten una mejor cobertura de la red viaria, junto con una mayor fluidez de tráfico y seguridad del sistema viario, lo que, por tanto, repercute en una mayor calidad de las infraestructuras viarias de la CAPV. En este sentido, las acciones de mayor relevancia en 2010 han sido las siguientes:
  - En Bizkaia, la construcción de la Variante Sur Metropolitana se encuentra en su fase final al término del ejercicio de 2010, habiendo abierto al tráfico los nuevos acce-



sos desde la autopista en Portugalete, Santurtzi, Sestao, Ortuella y Trápaga en puntos donde confluyen la variante y la autopista A-8. Asimismo, las obras ligadas a los accesos de San Mamés han avanzado a buen grado, lo que permitirán a partir del 2012 conectar la A-8 con el casco urbano de Bilbao a través de la Avenida del Ferrocarril. Por su parte, los proyectos de construcción de los ejes radiales para Bizkaia (Urberuaga-Berriatua, Gerediaga-Elorrio, Boroa-Igorre, Amorebieta Etxano-Muxika, Mungia-Bermeo, Variante de Bermeo y Variante de Ermua) han dado comienzo con la licitación del primer proyecto de todos a finales de año, concretamente el referente a la Variante de Ermua.

- En Gipuzkoa destaca la inauguración del 2º Cinturón de Donostia-San Sebastián que une Errenteria y Aritzeta, así como la apertura al tráfico del tramo del Autovía del Urumea que da acceso a Donostia-San Sebastián a través del túnel de Zorroaga. Además, se han iniciado las obras ligadas a la variante oeste de Arrasate.
- En Álava la inauguración del enlace Armiñon ha culminado la conversión de la N-1 en Autovía en el tramo entre Armiñon y Rivabellosa. Igualmente, han avanzado las obras del vial de Subijana-Morillas-Andagoya que enlazan por el norte con el nuevo vial ya realizado entre Izarra y Beluntza. Por su parte, de acuerdo con el Plan Integral de Carreteras de Álava, han sido ejecutadas las obras de Urturi de Laudio y las de Amurrio hacia Artzienaga, al igual que se han realizado contrataciones para las travesías de Briñas-Labastida-San Vicente y la de Villanueva de Valdegovía.

■ En lo que respecta a la infraestructura aérea:

- En el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz han continuado las labores del recrecido de la pista de vuelo y han remodelado su sistema eléctrico y control de gestión. Por otra parte, el aeropuerto alavés ha dado inicio a las gestiones vinculadas a la definición de las líneas maestras para el futuro parque logístico aeronáutico que trascenderá en la reafirmación del carácter carguero del aeropuerto.
- Por su parte, el aeropuerto de Bilbao ha procedido a la segunda fase de las obras del cierre de la zona de llegadas, que básicamente constituye en el cierre de comunicación directa con el aparcamiento a través de la construcción de ascensores y escaleras mecánicas y una nueva instalación eléctrica en la zona de llegadas. Igualmente, se ha realizado un seguimiento del Plan de Aislamiento Acústico, para lo cual 30 nuevas viviendas han sido aprobadas.
- Respecto al aeropuerto de Donostia-San Sebastián, se han realizado las labores del recrecido de la pista de vuelo.

■ En cuanto a la infraestructura marítima:

- La Autoridad Portuaria de Bilbao ha procedido a la construcción de nuevos muelles en el Abra Exterior, finalizando las obras correspondientes al Muelle AZ-3 y avanzando en la ejecución de las obras del AZ-2. Asimismo, han concluido las obras de la Estación Marítima en la terminal de cruceros de Getxo.



- La Autoridad Portuaria de Pasaia, por su parte, ha completado la construcción de dos pabellones en el muelle de Herrera, además de adjudicar el proyecto para la construcción de tres nuevos pabellones en Buenavista y Capuchinos-Molinao. En lo que se refiere al proyecto del nuevo puerto exterior, ha habido avances tanto en la elaboración del preceptivo Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) como en el redimensionamiento del nuevo puerto, que actualmente contempla una superficie de 100 hectáreas, y además, la Autoridad Portuaria de Pasaia ha iniciado los trámites para la desafectación de los terrenos de Herrera Norte y Oeste para su puesta en disposición de la sociedad Jaizkibia. Finalmente, las actuaciones del puerto han incluido la renovación de las vías ferroviarias en Lezo-3.
- Por último, las administraciones vascas han impulsado, un año más, la bicicleta como modo de transporte sostenible, con 519,8 kilómetros de red ciclable construidos en el conjunto del territorio vasco, lo que supone un incremento del 10,6% con respecto a 2009.

Por otro lado, y con relación a la **oferta**, el servicio de los medios de transporte público colectivo ha experimentado, especialmente en el ámbito urbano, una mejora con respecto al ejercicio precedente. En concreto:

- En lo referente al transporte público por carretera:
  - Bilbobus ha mantenido el servicio que prestaba el año precedente (43 líneas y 152 autobuses).
  - Dbus ha mantenido el número de líneas y parque de autobuses (36 líneas y 121 autobuses), si bien la longitud de las líneas se ha visto incrementada por la ampliación del recorrido de la línea 31 Intxaurreondo-Hospitales-Altza.
  - Tuvisa, por su parte, no presenta cambios en su número de líneas. Sin embargo, y tras la reestructuración efectuada por la entrada en servicio de las dos líneas del Tranvía de Vitoria, el servicio de Tuvisa se ha consolidado con el incremento de diez kilómetros en su recorrido, extendiendo su servicio a los barrios de Sansomendi, Zaramaga, Aldaia y Mariturri.
  - Por su parte, Bizkaibus ha restringido su flota de 321 autobuses del año pasado a 310 actuales, si bien ha conservado en 103 su número de líneas puestas al servicio de la ciudadanía. En el caso de Lurraldebus se ha registrado un avance, tanto en su número de autobuses (de 205 a 207), como en su número de líneas (de 140 a 143). Mientras, el servicio de autobuses interurbanos de Álava ha dado comienzo en 2010 a dos nuevas líneas que abarcan el recorrido entre las zonas Este y Oeste de la capital alavesa y el Parque Tecnológico Álava, sumando así en la actualidad, 18 líneas de servicio para la población alavesa.
- Con respecto al transporte ferroviario, la mejora ha estado presente principalmente en los servicios urbanos. De este modo, el Tranvía de Vitoria ha incrementado en un 35,8% su cifra de trenes y plazas ofertadas, poniendo al servicio de los usuarios y usuarias alrededor de 14,6 millones de plazas en 96.359 trenes. Por su parte, la mejora del servicio ofertado por Metro de



Bilbao se ha traducido en un aumento del 2,2% en los kilómetros ofertados, así como en un crecimiento del 3,2% en los coches-km y plazas-km puestos al servicio de la ciudadanía.

- En lo que hace referencia al tráfico aéreo, el volumen de operaciones comerciales de los tres aeropuertos vascos se ha mantiene en niveles ligeramente inferiores al año precedente, habiéndose reducido el número de aeronaves en su conjunto en un 1,1% en 2010.
- Por último, en lo referido al transporte marítimo, el descenso en 2010 de 4 embarcaciones en el número de buques asociados a Anavas ha repercutido en una caída del 7,0% en toneladas brutas (TB) y un descenso del 6,4% en el tonelaje de peso muerto (TPM) de la flota vasca asociada. Por otro lado, dentro de los servicios de "Short Sea Shipping" es de destacar que la compañía Finnlines ha abierto la nueva conexión con San Petersburgo, convirtiendo así el puerto bilbaíno en el primero del Estado en contar con una línea directa con Rusia.

En lo que concierne a la **demanda de movilidad** en la CAPV, respecto al transporte público colectivo, el número de usuarios y usuarias del conjunto de servicios públicos de autobuses y ferrocarril se incrementa (+0,8%) respecto al 2009. Una visión completa de la década permite observar un incremento del 11,2% en el número de viajeros de transporte colectivo en el periodo 2000-2010. Por su parte, el análisis detallado de la distribución modal muestra las siguientes diferencias en la evolución en 2010:

- Atendiendo al transporte por carretera:
  - En el ámbito urbano tanto Tuvisa como Dbus han experimentado un aumento en su demanda del 7,1% y 2%, respectivamente. Por su parte, Bilbobus ha tenido un descenso del 1,3% en el número de personas transportadas con respecto a 2009.
  - En el ámbito interurbano, Autobuses Interurbanos de Álava-AIA y Lurraldebus han visto incrementado su número de usuarios y usuarias, si bien hay diferencias en el grado de intensidad de dicho crecimiento (22,7% y 4,2%, respectivamente). Bizkai-bus, sin embargo, ha visto reducida su demanda en un 3,8%.

Al respecto, cabe mencionar que estos datos deben ser analizados dentro del contexto de la oferta integral de servicios de transporte público colectivo, es decir, considerando la oferta de los diferentes modos (autobús, metro y tranvía) y en el total de áreas urbanas y suburbanas o metropolitanas. En especial es necesaria esta consideración en las áreas donde se ha incrementado la oferta modal los últimos años: el área metropolitana del Gran Bilbao y Vitoria-Gasteiz.

- En lo referido al transporte ferroviario:
  - El Metro de Bilbao, un año más, vuelve a registrar un máximo histórico en cuanto al número de viajeros y viajeras, alcanzando la cifra de 88,6 millones de personas en 2010. Este incremento se produce gracias a la consolidación de las estaciones de Peñota y Santurtzi en la línea 2 de la Margen Izquierda, que cumplen el primer año completo de funcionamiento (inauguradas el 4 de julio de 2009), así como a la in-



corporación de un quinto coche que permite incrementar la capacidad en un 25% a las unidades que disponen de él.

- En lo que hace referencia a Eusko Tran, destaca el significativo crecimiento experimentado por el Tranvía de Vitoria-Gasteiz en su primer ejercicio con la primera fase al completo en servicio, una vez abierto el ramal de Abetxuko en julio de 2009. Así, el número de desplazamientos ha alcanzado la cifra de 6.977.841, 2,3 millones más que en 2009. El Tranvía de Bilbao, por su parte, ha experimentado un aumento de su demanda del 1,8% con respecto al año precedente, por lo que se invierte la tendencia en la pérdida de pasaje de los últimos años.
  - En el ámbito interurbano, RENFE y EuskoTren han contabilizado descensos en su utilización por parte de la ciudadanía, concretamente del -9% y -2,7%, mientras que FEVE se mantiene en los niveles de personas transportadas en 2009.
- En cuanto al transporte aéreo en 2010, se retorna, en términos globales, a la senda de crecimiento en cuanto al número de desplazamientos realizados en las infraestructuras de la CAPV. Concretamente, el aeropuerto de Bilbao es el que registra un mayor dinamismo (+6,3%), seguido del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz (+4,8%). El aeropuerto de Donostia-San Sebastián, sin embargo, experimenta un descenso del 9,3%. Al respecto, cabe destacar que Bilbao supone el 92,2% del total del tráfico por vía aérea en la CAPV.
  - Por último, el transporte marítimo de personas, concentrado en el Puerto de Bilbao, ha registrado un ligero descenso del 0,7% con respecto a la cifra alcanzada en 2009, debido a la bajada experimentada por el tráfico de la línea regular (-11,3%) consecuencia del menor periodo de explotación de la línea Bilbao-Portsmouth, cuyo servicio se ha cancelado en septiembre de 2010. Por su parte, la actividad de cruceros registra récord de personas desplazadas, con un incremento del 49,7% con respecto a 2009.

En lo concerniente a la actividad del **transporte de mercancías**, en 2010 en la CAPV el tráfico en un día laborable medio se sitúa en 603,1 toneladas, lo que supondría una reducción del 4,1% con respecto a los datos estimados para 2009. Este descenso es atribuible a la marcada sensibilidad del sector de transporte a los ciclos económicos, patente en el contexto de gradual debilitamiento de la demanda sufrida desde el inicio de la crisis económica a nivel internacional. Centrando el análisis en la distribución modal:

- El volumen de mercancías transportadas por carretera en la CAPV se ha reducido en 2010 en un 7,4%, reportando al cierre del ejercicio un total de 110,2 millones de toneladas. Al respecto, los distintos tipos de movimientos presentan una dispar evolución. De esta forma, mientras el transporte intramunicipal y el intermunicipal muestran descensos del 24,1% y 11,1%, respectivamente, el transporte internacional ha experimentado un incremento del 15,4%, si bien el peso de este último en el conjunto del transporte por carretera es del 4,5%. Por su parte, el transporte interregional se mantiene en las cifras del año anterior (+0,7%),



gracias al incremento (6,3%) de la recepción de mercaderías provenientes de otras CC.AA., ya que los despachos a otras regiones se han contraído en un 5%.

- Las mercancías transportadas en ferrocarril han registrado un total de 4.274,9 miles de toneladas, lo que supone un incremento del 15,1% con respecto a la cifra registrada en el ejercicio precedente. Por operadores, RENFE, responsable del 73,9% del total de mercancías transportadas por ferrocarril en la CAPV en 2010, registra un crecimiento del 14,1% con respecto a 2009, FEVE (22,8% del total de movimientos) aumenta su actividad en un 18,6% y EuskoTren (3,3% del total de carga manejada) reporta un incremento del 15%.
- El movimiento aéreo de mercancías en la CAPV ha registrado un aumento del 1,4% en 2010, contabilizando un tráfico total de 30,5 miles de toneladas. El responsable de este crecimiento en términos globales es el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, ya que es el único que logra aumentar su volumen de actividad con respecto a 2009 (+2,1%). Por su parte, los aeropuertos de Bilbao y Donostia-San Sebastián experimentan descensos del 5,3% y 39,5%, respectivamente. Al respecto, cabe señalar que la terminal alavesa moviliza el 91,6% de la carga aérea en la CAPV.
- Por último, la actividad portuaria en la CAPV presenta síntomas de recuperación de los tráficos perdidos en los dos anteriores ejercicios, registrando en 2010 un crecimiento en su actividad del 8%. Por infraestructuras, el Puerto de Bilbao ha aumentado en un 7,7% la mercancía movilizada, el Puerto de Pasajes en un 10,8%, mientras que el Puerto de Bermeo se mantiene en cifras similares a las del año anterior, computando un crecimiento del 0,4%.

Pasando ya a considerar las **externalidades** adversas derivadas de la actividad del transporte, conviene recordar que en 2008 éstas alcanzan los 1.700 millones de euros anuales, habiendo descendido las mismas un 12,9% respecto a los niveles correspondientes a 2004. En cualquier caso, conviene tener en cuenta que la siniestralidad y los costes derivados de la contaminación del aire son los únicos componentes de las externalidades que se han reducido.

Atendiendo a la lucha contra la accidentalidad, conviene destacar la amplia superación del objetivo fijado en el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010, consistente en reducir el número de personas fallecidas en accidentes de tráfico en un 50% para el año 2010 con respecto al valor de 2001, ya que en dicho periodo el número de fallecidos y fallecidas en las carreteras vascas ha caído un 65,6%.

Por lo que respecta a la congestión viaria, en línea con el repunte registrado en 2010 por el índice de motorización, se observa un incremento en los costes motivados por la misma, generalizado a sus tres componentes (urbana, interurbana e incidentes).

En cuanto al impacto medioambiental del sector de transporte, cabe destacar: el incremento de los costes por ruido (6,4%), motivado por el componente ligado a la carretera, el recorte en 2009 de las emisiones de CO<sub>2</sub> sectoriales (-7,5%), y el menor consumo energético en 2010 del sector (-



1,1%), encontrándose estos dos últimos aspectos estrechamente ligados a la tímida actividad económica registrada.

Por último, el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte ha continuado en su avance hacia la consecución de los objetivos estratégicos marcados por el propio Departamento y que se plasmarán en el Plan de Movilidad Sostenible. Así, a lo largo de 2010, además de actividades en materia de normalización, ordenación, coordinación e infraestructuras, cabe destacar, en materia de planificación, el inicio del desarrollo del *“Plan Director de Movilidad Sostenible. Estrategia común en materia de movilidad y transporte. Euskadi 2020”*, habiendo concluido en 2010 la fase inicial de prediagnóstico. Dicho plan formulará la política común en materia de movilidad y transporte que el gobierno se propone desarrollar en los próximos años, hasta el año 2020, y cuyo fin fundamental es avanzar hacia la consecución de un modelo de transporte sostenible en Euskadi. Asimismo, se ha continuado con la elaboración del documento de aprobación inicial del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística de Euskadi, se ha trabajado en el Plan de Actuación del Transporte de mercancías por carretera y se ha elaborado y está en funcionamiento el Plan Conjunto Diputaciones-Gobierno Vasco de coordinación de la inspección del transporte por carretera en la C.A.P.V., habiéndose realizado el estudio de ubicación de puntos de inspección.

A su vez, el Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS) ha desarrollado sus funciones de elaboración de la información básica del transporte en Euskadi, mediante el mantenimiento del SIT (Sistema de Información del Transporte) y la realización del presente *“Informe anual de Panorámica del Transporte en Euskadi”*. Asimismo, en relación a las funciones de investigación y análisis de las tendencias del transporte, se ha concluido un estudio de actualización de los costes externos del transporte. Por último, dentro de sus funciones, OTEUS ha participado en actividades de colaboración con otras organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, como es el caso de foros y grupos de trabajo interinstitucional relacionados con las diversas problemáticas del sistema del transporte y, en especial, con la movilidad sostenible.

Por su parte, la Autoridad del Transporte de Euskadi ha continuado con su actividad ordinaria, habiéndose celebrado un pleno en el que se han expuesto los trabajos realizados por las secciones, ponencias y grupos de trabajo.



1

Marco General



## 1. MARCO GENERAL

### 1.1. EL TRANSPORTE COMO SECTOR DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

Previamente al desarrollo del presente apartado, se hace necesario realizar una explicación metodológica sobre el cambio de la clasificación nacional de actividades económicas (CNAE), y sus implicaciones de cara al presente análisis.

De acuerdo con el Reglamento de la Unión Europea de aprobación de la NACE Rev.2, a partir del ejercicio 2009 los principales órganos estadísticos introducen la CNAE-2009 en sustitución de la anterior clasificación, CNAE-1993 Rev.1<sup>1</sup>

La nueva clasificación supone una revisión profunda y cambios de cierta envergadura sobre la anterior clasificación, reflejando la importancia creciente de las actividades de servicios en la economía, en particular de los sectores de medio ambiente y de la información.

En la anterior clasificación (CNAE-1993 Rev.1), la actividad del transporte estaba formada por las divisiones 60 a 64:

- 60: Transporte terrestre; transporte de tuberías
- 61: Transporte marítimo, de cabotaje y por vías de navegación interiores
- 62: Transporte aéreo y espacial
- 63: Actividades anexas a los transportes; actividades de agencias de viajes
- 64: Correos y telecomunicaciones

En la actual clasificación (CNAE-2009), la actividad del transporte está formada por las divisiones 49 a 53:

- 49: Transporte terrestre y por tubería
- 50: Transporte marítimo y por vías navegables interiores
- 51: Transporte aéreo
- 52: Almacenamiento y actividades anexas al transporte
- 53: Actividades postales y de correos

Las diferencias más notables entre la CNAE-1993 Rev.1 y la CNAE-2009 para la actividad del transporte son: la no inclusión en la clasificación actual de las actividades de las agencias de viajes, operadores turísticos y otras actividades de apoyo turístico (grupo 633 en la CNAE-1993 Rev.1), y la no inclusión de las telecomunicaciones (grupo 642 en la CNAE-1993 Rev.1).

<sup>1</sup> Para mayor información, consultar:

<http://www.ine.es/jaxi/menu.do?type=pcaxis&path=%2Ft40%2Fclasrev%2F&file=inebase&L=0>



Además, conviene tener en cuenta que el proceso de adaptación de una clasificación a otra no es un proceso directo unívoco, en el sentido de que una rama de actividad concreta puede tener más de un equivalente en la nueva clasificación, por lo que este tipo de procesos de adaptación siempre supone leves cambios en las series de datos.

Las principales fuentes estadísticas de referencia para el presente análisis son el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte (información elaborada con datos procedentes del Directorio de Empresas), el Directorio de Actividades Económicas (DIRAE) del Instituto Vasco de Estadística (Eustat), y las Cuentas Económicas del Eustat, habiendo adoptado las dos primeras de ellas la CNAE-2009, pero no así la tercera. Por tanto, la información referida a establecimientos y empleo corresponde a la CNAE-2009, mientras que la relativa al Valor Añadido Bruto (VAB), corresponde a la CNAE-1993 Rev.1, con las repercusiones que ello implica.

### 1.1.1. El sector de transporte, actividades postales y de correos

La relevancia de la actividad del transporte en nuestra economía queda contrastada a través del elevado número de establecimientos, personas empleadas y valor añadido bruto creado por esta actividad.

El sector de transporte, actividades postales y de correos está formado por las divisiones 49 a 53 de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas CNAE-2009 (sección H transporte y almacenamiento), centrándose el inicio de este capítulo en dicho macrosector.

No obstante, la información referida al VAB, al corresponderse con la anterior Clasificación Nacional de Actividades Económicas, hace referencia al macrosector de transporte y comunicaciones, formado por las divisiones 60 a 64 de la CNAE-1993 Rev.1.

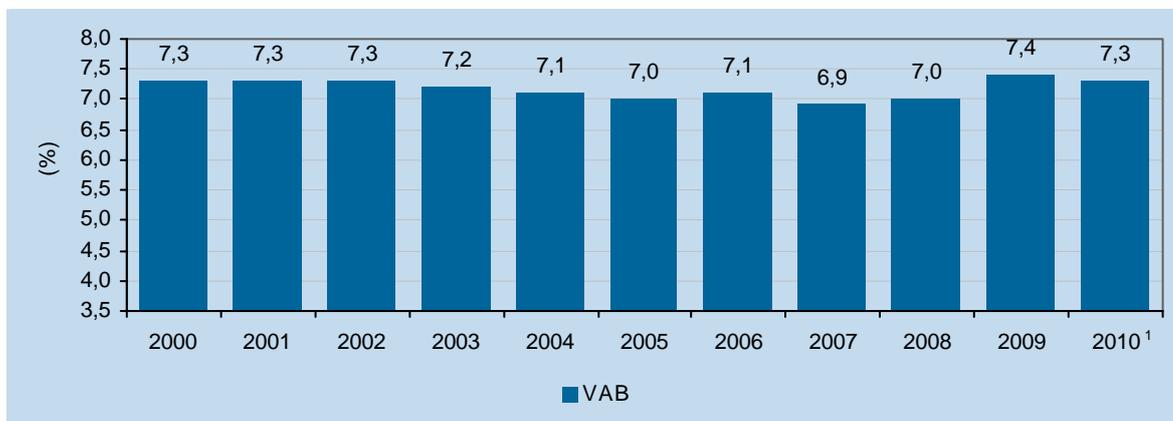
Atendiendo a los datos facilitados por las diferentes fuentes, los principales indicadores registran las siguientes cifras en 2010:

- En Euskadi **operan 13.223 establecimientos** en el sector vasco de transporte, actividades postales y de correos. Dicho volumen,
  - Ha disminuido un 9,1% con respecto al año anterior (14.544 establecimientos en 2009 de acuerdo con la CNAE-2009), observándose en el conjunto de la economía vasca un descenso del 5,5% (191.057 establecimientos en 2010 frente a 202.093 en 2009 según la CNAE-2009).
  - Es responsable del 6,9% del total de los establecimientos de la CAPV (7,2% en el ejercicio anterior atendiendo a la CNAE-2009).

- Este sector **emplea a 46.299 personas**. Esta cuantía supone,
  - Un descenso del 5,1% con respecto al ejercicio precedente (48.806 personas empleadas en 2009 de acuerdo con la CNAE-2009), disminución ligeramente superior a la experimentada por el conjunto de la economía vasca; -4,9% (906.044 personas empleadas en 2010 frente a 952.510 en 2009 según la CNAE-2009).
  - Un peso relativo del 5,1% con respecto al empleo total de la CAPV (misma participación que en el ejercicio precedente atendiendo a la CNAE-2009).
- Considerando el macrosector de transporte y comunicaciones (divisiones 60 a 64 de la CNAE-1993 Rev.1), éste genera un **Valor Añadido Bruto (VAB) de 4.312,5 millones de euros**, importe que supone:
  - Una contracción del 0,5% respecto al año anterior, mientras que el VAB correspondiente al conjunto de la economía vasca se ha incrementado un 0,9%.
  - Un peso porcentual del 7,3% del VAB de la economía, participación muy similar a la alcanzada en el ejercicio precedente (7,4% en 2009).

El siguiente gráfico muestra que la participación del sector de transporte y comunicaciones en el VAB de la economía vasca ha oscilado levemente en los últimos diez años, retomando en 2010 el nivel correspondiente al año 2000 (7,3%).

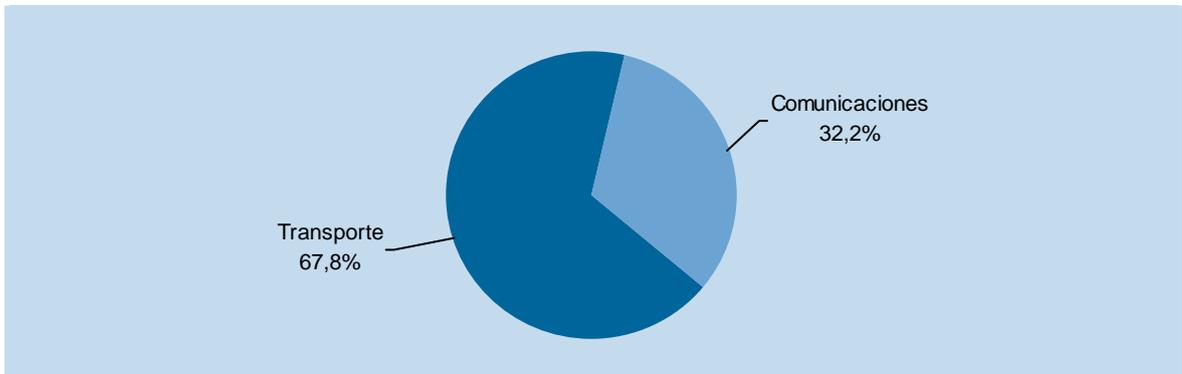
**Gráfico 1.1. Participación del sector de transporte y comunicaciones en el VAB de la CAPV: Evolución 2000-2010 (%)**



<sup>1</sup> El dato de VAB referido a 2010 es un avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1).

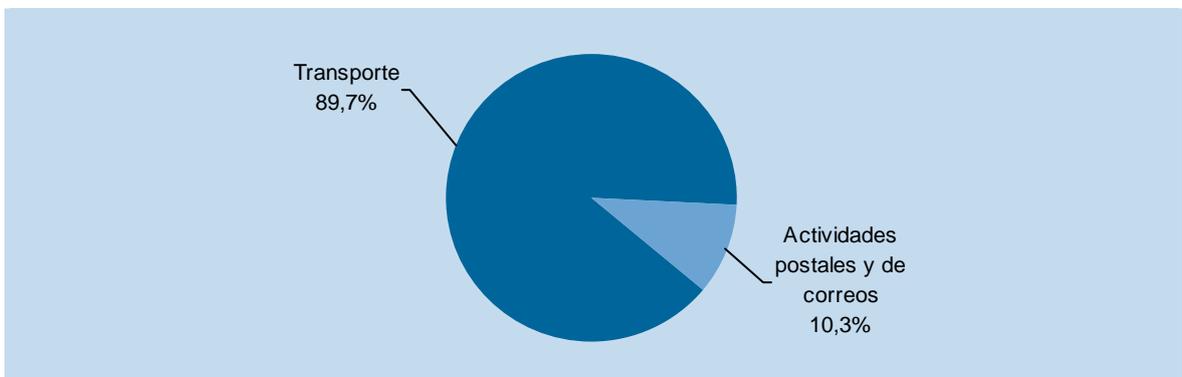
La actividad del transporte contribuye en más de dos tercios al VAB generado por el sector de transporte y comunicaciones. Concretamente, éste genera 2.925,5 millones de euros, frente a los 1.387 millones de euros que acoge la actividad de comunicaciones.

**Gráfico 1.2. Distribución del VAB del sector de transporte y comunicaciones en la CAPV 2010<sup>1</sup> (%)**


<sup>1</sup> El dato de VAB referido a 2010 es un avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1).

Tomando nuevamente en consideración el macrosector de transporte, actividades postales y de correos (divisiones 49 a 53 de la CNAE-2009), la notoriedad del sector de transporte es mayor en lo referido a su empleo. Así, el transporte acapara la mayor parte del empleo sectorial, con un 89,7% del total, frente al 10,3% correspondiente a las actividades postales y de correos.

**Gráfico 1.3. Distribución del empleo del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV 2010 (%)**


Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte y Eustat (DIRAE, CNAE-2009).

### 1.1.2. El sector de transporte en Euskadi

Una vez realizado un breve análisis del macrosector de transporte, actividades postales y de correos (macrosector de transporte y comunicaciones en el caso de información referida a la CNAE-1993 Rev.1), a continuación centramos la atención en el sector de transporte, conformado por las divisiones 49 a 52 de la CNAE-2009 (divisiones 60 a 63 en el caso de información referida a la CNAE-1993 Rev.1).



### a) Principales magnitudes económicas del sector de transporte

Centrando ya el análisis en el sector de transporte, cabe señalar que:

- En 2010 el sector comprende **12.491 establecimientos**.
- En ellos se emplea a un total de **41.515 personas**.
- Genera un **VAB de 2.925,5 millones de euros**, debiendo tenerse en cuenta que en este caso concreto el sector de transporte está conformado por las divisiones 60 a 63 de la CNAE-1993 Rev.1.

En términos de establecimientos, el sector de transporte supone el 6,5% del total correspondiente a la economía vasca, frente al 6,8% en 2009. Ambas participaciones se han obtenido con la CNAE-2009, debiendo tenerse en cuenta que hasta el anterior informe (Panorámica del Transporte en Euskadi 2009), los datos de establecimientos se obtenían con la CNAE-1993 Rev.1, de tal forma que la cifra referida a 2009 era diferente.

Por lo que respecta al empleo, dicho sector representa el 4,6% del total asociado a los establecimientos vascos, frente al 4,7% en 2009. De forma análoga a lo señalado para los establecimientos, conviene tener en cuenta que los datos referido a 2009 publicados en el anterior informe (Panorámica del Transporte en Euskadi 2009), se obtenían con la CNAE-1993 Rev.1, de tal modo que la cifra de empleo relativa a 2009 era diferente.

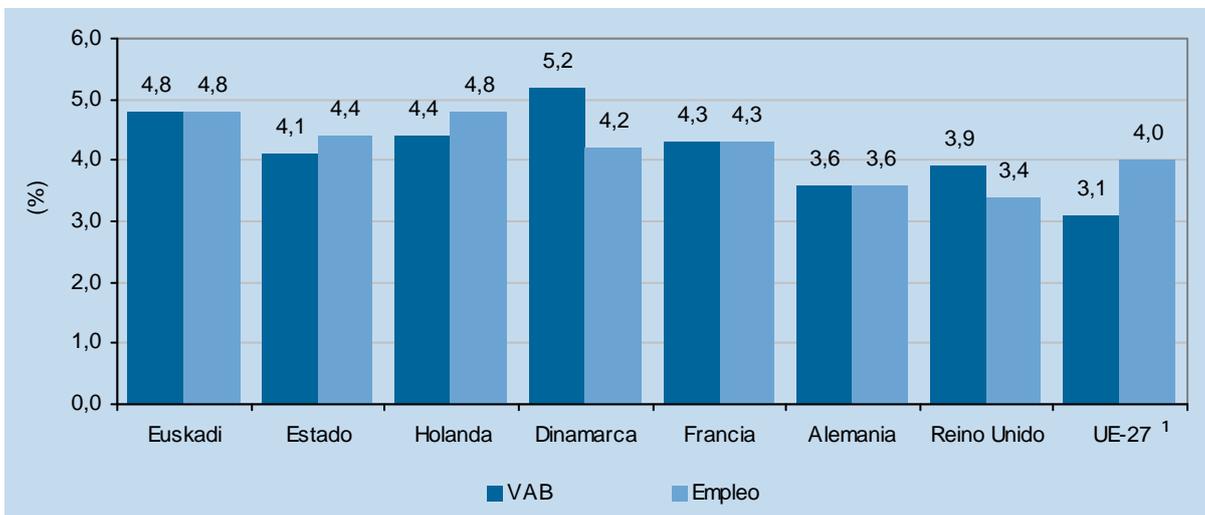
En cuanto al VAB, el sector de transporte (divisiones 60 a 63 de la CNAE-1993 Rev.1), concentra el 5% del total correspondiente a la economía vasca (5,1% en 2009).

Por lo que se refiere al reparto por género de la población ocupada (de más de 16 años) en el sector de transporte, los hombres suponen en torno al 80% del total, y las mujeres el 20% restante, si bien durante la última década se ha dado una ligera tendencia de reducción en dicho diferencial. Concretamente, en 2010 el 80,7% del personal ocupado en el sector son varones y el 19,3% mujeres<sup>2</sup>.

El siguiente gráfico (relativo a 2008 puesto que éste es el último año para el que se dispone de datos agregados europeos), muestra que estas magnitudes económicas del sector de transporte son superiores en la CAPV que en el Estado y el conjunto de la Unión Europea. Así, en términos de participación sobre el VAB total, en 2008 el Estado presenta siete décimas menos que Euskadi, mientras que en el caso de la UE-27 el diferencial aumenta hasta 1,7 puntos porcentuales. Atendiendo al empleo esta diferencia es menor, ya que el Estado y la UE-27 se desmarcan de la CAPV en cuatro y ocho décimas, respectivamente.

<sup>2</sup> Fuente: Eustat, PRA (Encuesta de Población en relación con la Actividad). Para más detalle consultar los indicadores del grupo "II.3 Empleo" del S.I.T. en la Web de OTEUS: <http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es/>

**Gráfico 1.4. Participación sector de transporte en el VAB y el empleo en la CAPV, y comparación con otros países de interés. 2008 (%)**



<sup>1</sup> Estimación.

Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte, DIRAE y Cuentas Económicas para el caso de Euskadi; Structural Business Statistics, EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2011, y Economy and Finance Statistics (Eurostat) para el Estado y el resto de países. Elaboración propia.

#### *i) Por subsector de actividad*

Llegados a este punto, conviene profundizar en las implicaciones derivadas del cambio de CNAE en lo referido a establecimientos y empleo asociado a los mismos, debiendo tenerse en cuenta lo siguiente en relación a la información presentada en anteriores ediciones del informe de panorámica del transporte:

- Este año los subsectores de actividad han sido construidos de acuerdo con la CNAE-2009, presentándose, en los casos posibles, desagrupados por objeto (mercancías/personas), de tal forma que no coinciden exactamente con los presentados en anteriores informes de panorámica del transporte (construidos según la CNAE-1993 Rev.1).
- La nueva agrupación ha supuesto un trasvase entre los diferentes subsectores. En este sentido, cabe destacar el caso de otros transportes terrestres de personas urbanos o suburbanos (ferrocarril, funiculares, etc), englobados en la anterior CNAE (1993 Rev.1) en el transporte ferroviario, considerados en la actual CNAE (CNAE-2009) como parte del transporte terrestre de personas.
- Respecto a las actividades anexas al transporte, el cambio de CNAE (paso de la CNAE-1993 Rev.1 a la CNAE-2009) conlleva una modificación cuantitativa importante, al desclasificarse de este grupo a varias actividades, a saber: agencias de viajes, operadores turísticos y otras actividades de apoyo turístico. Éstas pasan a otro grupo de la CNAE-2009.

- Si bien en algún subsector, como ya hemos señalado previamente, el cambio de CNAE ha generado diferencias apreciables, a nivel global las diferencias no son muy grandes, tal y como puede observarse en el siguiente cuadro comparativo para el año 2009 de los datos obtenidos con la anterior CNAE (CNAE-1993 Rev.1) y la actual CNAE (CNAE-2009). En todo caso, es necesario tener en cuenta dichas diferencias a la hora de comparar datos a partir de 2009, con los obtenidos hasta este año.

**Cuadro 1.1. Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores. CAPV. 2009. Comparativa CNAE-1993 Rev. 1 – CNAE-2009**

|                         | Establecimientos |              | Empleo        |              |
|-------------------------|------------------|--------------|---------------|--------------|
|                         | 2009             |              | 2009          |              |
|                         | Nº               | %            | Nº            | %            |
| <b>CNAE-1993 Rev. 1</b> |                  |              |               |              |
| Carretera               | 12.200           | 84,1         | 29.237        | 63,4         |
| Ferroviario             | 58               | 0,4          | 2.144         | 4,6          |
| Marítimo                | 39               | 0,3          | 387           | 0,8          |
| Aéreo                   | 20               | 0,1          | 423           | 0,9          |
| Actividades anexas      | 2.183            | 15,1         | 13.937        | 30,2         |
| <b>TOTAL</b>            | <b>14.500</b>    | <b>100,0</b> | <b>46.128</b> | <b>100,0</b> |

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1).

| <b>CNAE-2009</b>  |               |              |               |              |
|---|---------------|--------------|---------------|--------------|
| Transporte Terrestre de personas *                      | 2.694         | 19,5         | 8.062         | 18,1         |
| Transporte por carretera de mercancías                  | 9.669         | 70,0         | 22.522        | 50,6         |
| Transporte ferroviario interurbano de personas          | 41            | 0,3          | 1.120         | 2,5          |
| Transporte ferroviario de mercancías                    | 3             | 0,0          | 87            | 0,2          |
| Transporte marítimo y por vías navegables de personas   | 16            | 0,1          | 51            | 0,1          |
| Transporte marítimo y por vías navegables de mercancías | 17            | 0,1          | 319           | 0,7          |
| Transporte aéreo de personas                            | 10            | 0,1          | 215           | 0,5          |
| Transporte aéreo de mercancías                          | 6             | 0,0          | 201           | 0,5          |
| Actividades anexas                                      | 1.366         | 9,9          | 11.910        | 26,8         |
| <b>TOTAL</b>  | <b>13.822</b> | <b>100,0</b> | <b>44.487</b> | <b>100,0</b> |

(\*) Incluye los transportes por carretera urbano e interurbano, y los otros transportes terrestres (ferrocarril, funiculares, etc.) cuando son urbanos o suburbanos.

Fuente: El dato de "Actividades Anexas" procede del Eustat y el resto del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte (ambas fuentes se basan en la información del DIRAE, CNAE-2009).

El análisis por subsectores de los establecimientos y empleo asociado a los mismos muestra que en 2010 el transporte por carretera de mercancías concentra el 67,8% del total de establecimientos (8.468), y el 47,6% del empleo (19.772 personas). Le sigue, a una gran distancia, el transporte terrestre de personas, acaparando el 20,7% de los establecimientos (2.587), y el 19,6% del empleo (8.145 personas). A continuación figuran las actividades anexas al transporte, aglutinando el 10,6% de los establecimientos (1.329), y el 27,8% del empleo (11.536 personas). Así las cosas, el conjunto de estos tres subsectores supone el 99,1% del total de establecimientos vascos dedicados al transporte y el 95% del empleo total asociado a los mismos, siendo marginales las participaciones correspondientes al resto de subsectores.



Cuadro 1.2. Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores. CAPV. 2009-2010

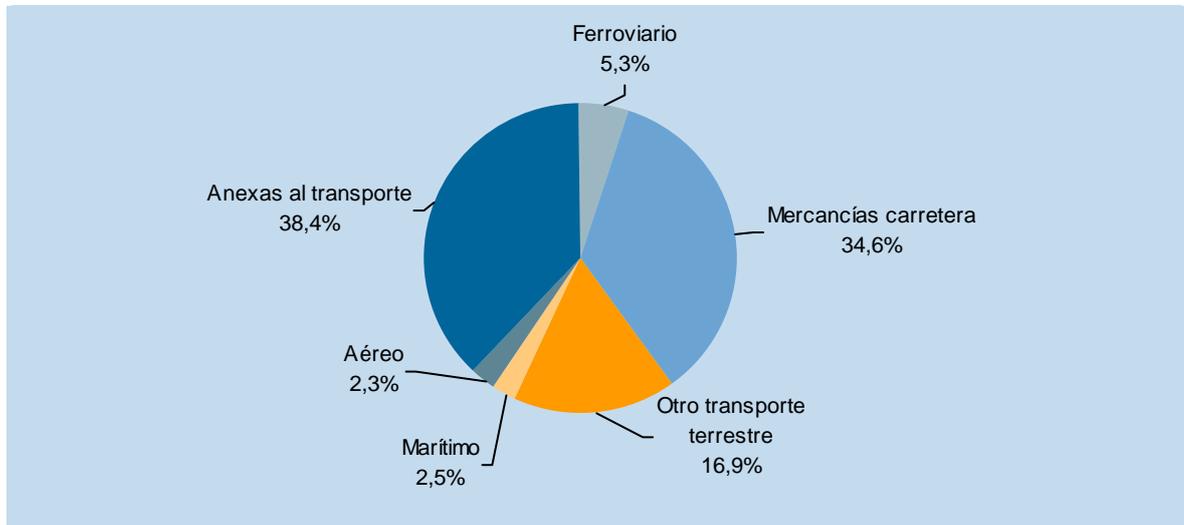
|   | Establecimientos |              |               |              | Empleo        |              |               |              |
|---|------------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
|   | 2009             |              | 2010          |              | 2009          |              | 2010          |              |
|   | Nº               | %            | Nº            | %            | Nº            | %            | Nº            | %            |
| Transporte Terrestre de personas *                      | 2.694            | 19,5         | 2.587         | 20,7         | 8.062         | 18,1         | 8.145         | 19,6         |
| Transporte por carretera de mercancías                  | 9.669            | 70,0         | 8.468         | 67,8         | 22.522        | 50,6         | 19.772        | 47,6         |
| Transporte ferroviario interurbano de personas          | 41               | 0,3          | 57            | 0,5          | 1.120         | 2,5          | 1.097         | 2,6          |
| Transporte ferroviario de mercancías                    | 3                | 0,0          | 5             | 0,0          | 87            | 0,2          | 75            | 0,2          |
| Transporte marítimo y por vías navegables de personas   | 16               | 0,1          | 15            | 0,1          | 51            | 0,1          | 50            | 0,1          |
| Transporte marítimo y por vías navegables de mercancías | 17               | 0,1          | 14            | 0,1          | 319           | 0,7          | 381           | 0,9          |
| Transporte aéreo de personas                            | 10               | 0,1          | 11            | 0,1          | 215           | 0,5          | 281           | 0,7          |
| Transporte aéreo de mercancías                          | 6                | 0,0          | 5             | 0,0          | 201           | 0,5          | 178           | 0,4          |
| Actividades anexas                                      | 1.366            | 9,9          | 1.329         | 10,6         | 11.910        | 26,8         | 11.536        | 27,8         |
| <b>TOTAL</b>  | <b>13.822</b>    | <b>100,0</b> | <b>12.491</b> | <b>100,0</b> | <b>44.487</b> | <b>100,0</b> | <b>41.515</b> | <b>100,0</b> |

(\*) Incluye los transportes por carretera urbano e interurbano, y los otros transportes terrestres (ferrocarril, funicular, etc.) cuando son urbanos o suburbanos.

Fuente: El dato de "Actividades Anexas" procede del Eustat y el resto del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte (ambas fuentes se basan en la información del DIRAE, CNAE-2009).

Atendiendo a la distribución del VAB, y teniendo en cuenta que en este caso concreto la información corresponde a la anterior CNAE (CNAE-1993 Rev.1), las actividades anexas al transporte suponen el 38,4% del total, el transporte de mercancías por carretera el 34,6%, otro tipo de transporte terrestre<sup>3</sup> el 16,9%, el transporte ferroviario el 5,3%, el marítimo el 2,5%, y el aéreo el 2,3% restante. En el caso de repartir el VAB de las actividades anexas al transporte entre el resto de subsectores en función de su aportación al VAB total, y agregando el transporte de mercancías por carretera, otro transporte terrestre y transporte ferroviario, el conjunto de estas actividades supone el 92,2% del VAB del transporte, frente al 7,8% que corresponde a la suma del transporte marítimo y aéreo.

<sup>3</sup> Incluye: transporte urbano y suburbano por ferrocarril, transporte urbano regular de viajeros, transporte regular de viajeros por carretera, otro transporte regular (teleférico, funicular y cremallera), transporte por taxi, otros tipos de transporte discrecional de viajeros, y transporte por tubería.

Gráfico 1.5. Distribución del VAB del sector de transporte en la CAPV por subsectores. 2010<sup>1</sup> (%)

<sup>1</sup> El dato de VAB referido a 2010 es un avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1).



## ii) Presencia territorial

Cuadro 1.3. Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores y Territorio Histórico. CAPV. 2010

|   | Álava          |               | Bizkaia       |               | Gipuzkoa      |               | CAPV          |              |
|---|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
|   | Nº             | %             | Nº            | %             | Nº            | %             | Nº            | %            |
| <b>Establecimientos</b>                                 |                |               |               |               |               |               |               |              |
| Transporte Terrestre de personas *                      | 303            | 11,7          | 1.491         | 57,6          | 793           | 30,7          | 2.587         | 100,0        |
| Transporte por carretera de mercancías                  | 1.096          | 12,9          | 4.438         | 52,4          | 2.934         | 34,6          | 8.468         | 100,0        |
| Transporte ferroviario interurbano de personas          | 1              | 1,8           | 36            | 63,2          | 20            | 35,1          | 57            | 100,0        |
| Transporte ferroviario de mercancías                    | -              | -             | 3             | 60,0          | 2             | 40,0          | 5             | 100,0        |
| Transporte marítimo y por vías navegables de personas   | -              | -             | 8             | 53,3          | 7             | 46,7          | 15            | 100,0        |
| Transporte marítimo y por vías navegables de mercancías | -              | -             | 14            | 100,0         | -             | -             | 14            | 100,0        |
| Transporte aéreo de personas                            | 2              | 18,2          | 7             | 63,6          | 2             | 18,2          | 11            | 100,0        |
| Transporte aéreo de mercancías                          | 2              | 40,0          | 2             | 40,0          | 1             | 20,0          | 5             | 100,0        |
| Actividades anexas                                      | 169            | 12,7          | 712           | 53,6          | 448           | 33,7          | 1.329         | 100,0        |
| <b>TOTAL</b>  | <b>1.573</b>   | <b>12,6</b>   | <b>6.711</b>  | <b>53,7</b>   | <b>4.207</b>  | <b>33,7</b>   | <b>12.491</b> | <b>100,0</b> |
| <b>Empleo</b>   |                |               |               |               |               |               |               |              |
| Transporte Terrestre de personas *                      | 1.157          | 14,2          | 4.778         | 58,7          | 2.210         | 27,1          | 8.145         | 100,0        |
| Transporte por carretera de mercancías                  | 2.823          | 14,3          | 9.547         | 48,3          | 7.402         | 37,4          | 19.772        | 100,0        |
| Transporte ferroviario interurbano de personas          | (**)           | (**)          | 692           | 63,1          | (**)          | (**)          | 1.097         | 100,0        |
| Transporte ferroviario de mercancías                    | -              | -             | (**)          | (**)          | (**)          | (**)          | 75            | 100,0        |
| Transporte marítimo y por vías navegables de personas   | -              | -             | 11 y          | 22,0 y        | 20 y (**)     | 40,0 y        | 50            | 100,0        |
| Transporte marítimo y por vías navegables de mercancías | -              | -             | 381           | 100,0         | -             | -             | 381           | 100,0        |
| Transporte aéreo de personas                            | (**)           | (**)          | 241           | 85,8          | (**)          | (**)          | 281           | 100,0        |
| Transporte aéreo de mercancías                          | (**)           | (**)          | (**)          | (**)          | (**)          | (**)          | 178           | 100,0        |
| Actividades anexas                                      | 1.864 y        | 16,2 y        | 6.244         | 54,1          | 3.161 y       | 27,4 y        | 11.536        | 100,0        |
|   | (**)           | (**)          |               | (**)          | (**)          | (**)          |               |              |
| <b>TOTAL</b>  | <b>5.884 y</b> | <b>14,2 y</b> | <b>22.090</b> | <b>53,2 y</b> | <b>13.274</b> | <b>32,0 y</b> | <b>41.515</b> | <b>100,0</b> |
|   | (**)           | (**)          | y (**)        | (**)          | y (**)        | (**)          |               |              |

(\*) Incluye los transportes por carretera urbano e interurbano, y los otros transportes terrestres (ferrocarril, funicular, etc.) cuando son urbanos o suburbanos.

(\*\*) Información no disponible por salvaguarda del secreto estadístico. Se incluye en los datos de la CAPV.

Fuente: El dato de "Actividades Anexas" procede del Eustat y el resto del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte (ambas fuentes se basan en la información del DIRAE, CNAE-2009).

El análisis del cuadro anterior muestra que el número de establecimientos y el empleo asociado a los mismos es muy dispar entre los tres territorios históricos. Así, Bizkaia acapara más de la mitad de los establecimientos y del empleo sectorial de la CAPV, aglutinando 6.711 establecimientos y más de 22.090 personas empleadas. A continuación figura Gipuzkoa, aproximadamente con un tercio de los establecimientos y empleo del sector (4.207 y más de 13.274, respectivamente). Por último, Álava alcanza la menor representatividad en el sector, con participaciones próximas al 13%, tanto en lo referido a establecimientos como en lo relativo al empleo.

## b) Evolución de los precios

Cuadro 1.4. Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción. 2007-2009

|                    | 2008         | 2009         | 2010         | Δ 10/09       |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Gasóleo automoción | 52,69        | 31,90        | 43,53        | 36,46%        |
| Sin plomo          | 42,13        | 31,31        | 41,56        | 32,74%        |
| <b>Brent</b>       | <b>41,00</b> | <b>27,62</b> | <b>37,75</b> | <b>36,69%</b> |

Unidad: céntimos de euro por litro.

Fuente: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

En 2010 el precio medio del barril Brent ha alcanzado los 79,5 dólares, habiéndose encarecido un 29,2% con respecto al ejercicio precedente (61,53 dólares en 2009). La trayectoria ha sido alcista especialmente en el tramo final del ejercicio, habiendo registrado su máximo anual en diciembre (91,78 dólares por barril). Además, la depreciación del euro frente al dólar, especialmente en el primer semestre del año, ha encarecido en mayor medida el barril. Así, la cotización en euros del gasóleo de automoción ha registrado un crecimiento interanual del 36,46%, superior al registrado por la gasolina sin plomo (32,74%).

En línea con la leve recuperación de la actividad económica, el IPC ha acelerado su crecimiento en 2010. Así, al cierre del ejercicio (variación diciembre sobre diciembre), el crecimiento de los precios en la CAPV se ha elevado al 2,8%, frente al 1% registrado en 2009 y 1,9% en 2008. Tomando en consideración los grupos de bienes, excepto las comunicaciones, el resto de grupos han presentado tasas mayores que en el ejercicio precedente. Más concretamente, las bebidas alcohólicas y tabaco, y los transportes han sido los grupos más inflacionarios (14,6% y 8,9%, respectivamente).

Cuadro 1.5. IPC en la CAPV por grupos. 2010

|                                    | 2008                              | 2009       | 2010       |
|------------------------------------|-----------------------------------|------------|------------|
|                                    | Variación interanual de diciembre |            |            |
| Alimentos y bebidas no alcohólicas | 2,6                               | -1,3       | 0,4        |
| Bebidas alcohólicas y tabaco       | 4,1                               | 12,1       | 14,6       |
| Vestido y calzado                  | 0,6                               | -0,5       | 0,6        |
| Vivienda                           | 6,8                               | 0,6        | 5,1        |
| Menaje                             | 3,1                               | 1,0        | 1,3        |
| Medicina                           | 0,2                               | -0,7       | -0,4       |
| <b>Transportes</b>                 | <b>-5,3</b>                       | <b>3,8</b> | <b>8,9</b> |
| Comunicaciones                     | -0,3                              | -0,3       | -0,7       |
| Ocio y cultura                     | 0,9                               | -0,7       | 0,3        |
| Enseñanza                          | 5,1                               | 2,2        | 2,3        |
| Hoteles, cafés y restaurantes      | 4,6                               | 1,8        | 2,1        |
| Otros                              | 3,8                               | 1,8        | 2,6        |
| <b>General</b>                     | <b>1,9</b>                        | <b>1,0</b> | <b>2,8</b> |

Fuente: INE.

De forma análoga, el Índice de Precios Industriales también refleja el repunte de la actividad, tanto en el caso del índice general (6,3%), como en el de la industria manufacturera (6,5%), así como en el de la energía eléctrica, gas y vapor (5,1%).



No obstante, tanto la industria extractiva como ciertas actividades industriales han llevado sus precios a la baja. Concretamente, la industria extractiva ha reducido sus precios un 4,3%, los productos informáticos y electrónicos un 1,4%, y los productos farmacéuticos un 0,3%.

**Cuadro 1.6 Índice de Precios Industriales (IPRI) en la CAPV por rama de actividad. 2010**

|  | Variación interanual de diciembre |              |             |
|--|-----------------------------------|--------------|-------------|
|  | 2008                              | 2009         | 2010        |
| <b>IPRI General</b>                        | <b>0,6</b>                        | <b>-2,8</b>  | <b>6,3</b>  |
| <b>IPRI Industrias extractivas</b>         | <b>14,4</b>                       | <b>0,7</b>   | <b>-4,3</b> |
| Industrias extractivas                     | 14,4                              | 0,7          | -4,3        |
| <b>IPRI Industria manufacturera</b>        | <b>-1,1</b>                       | <b>-1,6</b>  | <b>6,5</b>  |
| Ind. alimentarias, bebidas, tabaco         | 4,1                               | -1,7         | 5,4         |
| Textil, confección, cuero y calzado        | 6,3                               | -3,7         | 2,2         |
| Madera, papel y artes gráficas             | 0,9                               | -3,0         | 2,9         |
| Coquerías y refino de petróleo             | -29,1                             | 23,4         | 22,8        |
| Industria química                          | 5,6                               | -3,6         | 3,7         |
| Productos farmacéuticos                    | 1,7                               | 0,9          | -0,3        |
| Caucho y plásticos                         | 2,3                               | 0,6          | 1,7         |
| Metalurgia y productos metálicos           | 1,2                               | -8,4         | 9,1         |
| Prod. informáticos y electrónicos          | 0,2                               | 0,6          | -1,4        |
| Material y equipo eléctrico                | 2,8                               | -1,8         | 4,5         |
| Maquinaria y equipo                        | 3,4                               | -0,2         | 0,1         |
| Material de transporte                     | 2,5                               | 1,8          | 0,7         |
| Muebles y otras manufacturas               | 3,7                               | 1,7          | 0,0         |
| <b>IPRI Energía eléctrica, gas y vapor</b> | <b>19,0</b>                       | <b>-14,1</b> | <b>5,1</b>  |
| Energía eléctrica, gas y vapor             | 19,0                              | -14,1        | 5,1         |

Fuente: Eustat (CNAE-2009).



## 1.2. NOVEDADES LEGISLATIVAS EN 2010: EUROPEAS, ESTATALES Y DE LA CAPV

### 1.2.1. Novedades legislativas europeas

#### a) *Directivas:*

##### Transporte por carretera

- Directiva 2010/62/UE de la Comisión, de 8 de septiembre de 2010, por la que se modifican, para adaptar sus disposiciones técnicas, las Directivas 80/720/CEE y 86/297/CEE del Consejo y las Directivas 2003/37/CE, 2009/60/CE y 2009/144/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la homologación de tipo de los tractores agrícolas o forestales (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 238 de 09.09.2010, p. 7/13).
- Directiva 2010/61/UE de la Comisión, de 2 de septiembre de 2010, por la que se adaptan por primera vez al progreso científico y técnico los anexos de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 233 de 03.09.2010, p. 27/28).
- Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 207 de 6.8.2010, p. 1/13).
- Directiva 2010/48/UE de la Comisión, de 5 de julio de 2010, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 173 de 8.7.2010, p. 47/72).
- Directiva 2010/47/UE de la Comisión, de 5 de julio de 2010, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad (DO L 173 de 8.7.2010, p. 33/46).

##### Transporte marítimo y fluvial

- Directiva 2010/68/UE de la Comisión, de 22 de octubre de 2010, por la que se modifica la Directiva 96/98/CE del Consejo sobre equipos marinos (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 305 20.11.2010, p. 1/54).
- Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 283 de 29.10.2010, p. 1/10).
- Directiva 2010/36/UE de la Comisión, de 1 de junio de 2010, por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 162 de 29.6.2010, p. 1/135).

##### Otras Novedades

- Directiva 2010/35/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de junio de 2010, sobre equipos a presión transportables y por la que se derogan las Directivas 76/767/CEE, 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE y 1999/36/CE del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 165 de 30.6.2010, p. 1/18).

b) **Reglamentos:****Transporte por carretera**

- Reglamento (UE) no 1213/2010 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2010, por el que se establecen las normas comunes relativas a la interconexión de los registros electrónicos nacionales sobre las empresas de transporte por carretera (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 335 de 18.12.2010, p. 21/29).
- Reglamento (UE) no 581/2010 de la Comisión, de 1 de julio de 2010, sobre los plazos máximos para transferir los datos pertinentes de las unidades instaladas en los vehículos y de las tarjetas de conductor (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 168 de 2.7.2010, p. 16/16).
- Reglamento (UE) no 202/2010 de la Comisión, de 10 de marzo de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) n o 6/2003 de la Comisión, relativo a la difusión de estadísticas del transporte de mercancías por carretera (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 61 de 11.3.2010, p. 24/28).

**Transporte ferroviario**

- Reglamento (UE) no 1169/2010 de la Comisión, de 10 de diciembre de 2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de una autorización de seguridad ferroviaria (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 327 de 11.12.2010, p. 13/25).
- Reglamento (UE) no 1158/2010 de la Comisión, de 9 de diciembre de 2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de un certificado de seguridad ferroviaria (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 326 de 10.12.2010, p. 11/24).
- Reglamento (UE) no 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 276 de 20.10.2010, p. 22/32).
- Reglamento (UE) no 36/2010 de la Comisión de 3 de diciembre de 2009 sobre los modelos comunitarios de licencias de conducción de trenes, certificados complementarios, copias autenticadas de certificados complementarios y formularios de solicitud de licencias de conducción de trenes, en aplicación de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 13 de 19.1.2010, p. 1/27).

**Transporte marítimo**

- Reglamento (UE) no 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) n o 2006/2004 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 334 de 17.12.2010, p. 1/16).
- Reglamento (UE) no 802/2010 de la Comisión, de 13 de septiembre de 2010, por el que se aplican las disposiciones del artículo 10, apartado 3, y del artículo 27 de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al historial de las compañías (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 241 de 14.9.2010, p. 4/7).
- Reglamento (UE) no 801/2010 de la Comisión, de 13 de septiembre de 2010, por el que se aplica el artículo 10, apartado 3, de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que atañe a los criterios del Estado de abanderamiento (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 241 de 14.9.2010, p. 1/3).
- Reglamento (UE) no 428/2010 de la Comisión, de 20 de mayo de 2010, que desarrolla el artículo 14 de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a las inspecciones ampliadas de buques (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 125 de 21.5.2010, p. 2/7).
- Reglamento (UE) no 164/2010 de la Comisión de 25 de enero de 2010 relativo a las especificaciones técnicas de la información electrónica sobre los buques para la navegación interior mencionadas en el artículo 5 de la Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad (DO L 57 de 6.3.2010, p. 1/154).

**Transporte aéreo**

- Reglamento (UE) no 1191/2010 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2010, que modifica el Reglamento (CE) n o 1794/2006 por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 333 de 17.12.2010, p. 6/20).
- Reglamento (UE) no 1071/2010 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2010, que modifica el Reglamento (CE) n o 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 306 de 23.11.2010, p.44/67).
- Reglamento (UE) no 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 295 de 12.11.2010, p. 35/50).



- Reglamento (UE) no 983/2010 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2010, que modifica el Reglamento (UE) n ° 185/2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 286 de 4.11.2010, p. 1/2).
- Reglamento (UE) no 962/2010 de la Comisión, de 26 de octubre de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) n ° 2042/2003 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 281 de 27.10.2010, p. 78/78).
- Reglamento (UE) no 929/2010 de la Comisión, de 18 de octubre de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) n ° 1033/2006 en lo que atañe a las disposiciones de la OACI a las que se refiere el artículo 3, apartado 1 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 273 de 19.10.2010, p. 4/4).
- Reglamento (UE) no 791/2010 de la Comisión, de 6 de septiembre de 2010, que modifica el Reglamento (CE) n ° 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 237 de 8.9.2010, p. 10/27).
- Reglamento (UE) no 691/2010 de la Comisión, de 29 de julio de 2010, que adopta un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red y que modifica el Reglamento (CE) n ° 2096/2005, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 201 de 3.8.2010, p. 1/22).
- Reglamento (UE) no 590/2010 de la Comisión, de 5 de julio de 2010, que modifica el Reglamento (CE) n ° 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 170 de 6.7.2010, p. 9/30).
- Reglamento (UE) no 573/2010 de la Comisión, de 30 de junio de 2010, que modifica el Reglamento (UE) n ° 185/2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 166 de 1.7.2010, p. 1/5).
- Reglamento (UE) no 358/2010 de la Comisión, de 23 de abril de 2010, que modifica el Reglamento (UE) n o 185/2010, de 4 de marzo de 2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 105 de 27.4.2010, p. 12/14).
- Reglamento (UE) no 357/2010 de la Comisión, de 23 de abril de 2010, que modifica el Reglamento (UE) n o 185/2010, de 4 de marzo de 2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 105 de 27.4.2010, p. 10/11).
- Reglamento (UE) no 297/2010 de la Comisión, de 9 de abril de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) n o 272/2009 que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 90 de 10.4.2010, p. 1/3).
- Reglamento (UE) no 293/2010 de la Comisión, de 8 de abril de 2010, que modifica el Reglamento (CE) n o 820/2008, por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 89 de 9.4.2010, p. 1/2).
- Reglamento (UE) no 285/2010 de la Comisión, de 6 de abril de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) n o 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos (DO L 87 de 7.4.2010, p. 19/20).
- Reglamento (UE) no 273/2010 de la Comisión, de 30 de marzo de 2010, que modifica el Reglamento (CE) n o 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 84 de 31.3.2010, p. 25/49).
- Reglamento (UE) no 255/2010 de la Comisión, de 25 marzo de 2010, por el que se establecen normas comunes sobre la gestión de afluencia del tránsito aéreo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 80 de 26.3.2010, p. 10/16).
- Reglamento (UE) no 185/2010 de la Comisión, de 4 de marzo de 2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 55 de 5.3.2010, p. 1/55).
- Reglamento (UE) no 134/2010 de la Comisión, de 9 de febrero de 2010, que modifica el Reglamento (CE) n o 820/2008 por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 43 de 18.2.2010, p. 3/4).
- Reglamento (UE) no 133/2010 de la Comisión, de 4 de febrero de 2010, que modifica el Reglamento (CE) n o 820/2008 por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 43 de 18.2.2010, p. 1/2).
- Reglamento (UE) no 127/2010 de la Comisión, de 5 de febrero de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) n o 2042/2003 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 40 de 13.2.2010, p. 4/50).



- Reglamento (UE) no 73/2010 de la Comisión, de 26 de enero de 2010, por el que se establecen requisitos relativos a la calidad de los datos aeronáuticos y la información aeronáutica para el cielo único europeo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 23 de 27.1.2010, p. 6/27).
- Reglamento (UE) no 72/2010 de la Comisión, de 26 de enero de 2010, por el que se fijan los procedimientos de las inspecciones que realice la Comisión en el ámbito de la seguridad de la aviación (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 23 de 27.1.2010, p. 1/5).
- Reglamento (UE) no 18/2010 de la Comisión, de 8 de enero de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) n o 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a las especificaciones de los programas nacionales de control de calidad en el campo de la seguridad de la aviación civil (DO L 7 de 12.1.2010, p. 3/14).

#### Otras novedades legislativas

- Reglamento (UE) no 817/2010 de la Comisión, de 16 de septiembre de 2010, por el que se establecen disposiciones específicas de conformidad con el Reglamento (CE) n o 1234/2007 del Consejo por lo que respecta a los requisitos para la concesión de restituciones por exportación en relación con el bienestar de los animales vivos de la especie bovina durante su transporte (DO L 245 de 17.9.2010, p. 16/28).

Fuente: Diario Oficial de la Unión Europea.

### 1.2.2. Novedades legislativas estatales

#### Transporte por carretera

- Orden FOM/3478/2010 de 29 de diciembre, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera. (BOE 10-01-11) (Boletín Oficial del Estado nº 8, de 10 de enero de 2010).
- Orden FOM/3386/2010 de 20 de diciembre, por la que se establecen normas para la realización por las Juntas Arbitrales del Transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías. (BOE 31) (Boletín Oficial del Estado nº 318, de 31 de diciembre de 2010).
- Orden FOM/2607/2010 de 1 de octubre, por la que se establecen los requisitos que deben cumplir los formadores que impartan los cursos de cualificación inicial y formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera. (BOE 8-10) (Boletín Oficial del Estado nº 244, de 8 de octubre de 2010).
- Real Decreto 919/2010 de 16 de julio, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para adaptarlo a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. (BOE 5-8) (Boletín Oficial del Estado nº 189, de 5 de agosto de 2010).

#### Transporte ferroviario

- Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal (Boletín Oficial del Estado nº 271, de 9 de noviembre de 2010).
- Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general (Boletín Oficial del Estado nº 269, de 6 de noviembre de 2010).

#### Transporte aéreo

- Ley 9/2010 de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo (Boletín Oficial del Estado nº 91, de 15 de abril de 2010).
- Real Decreto 1133/2010 de 10 de septiembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS) (Boletín Oficial del Estado nº 232, de 24 de septiembre de 2010).
- Real Decreto 1717/2010 de 17 de diciembre, por el que se prorroga el estado de alarma declarado por el Real Decreto 1673/2010, de 4 de diciembre (Boletín Oficial del Estado nº 307, de 18 de diciembre de 2010).
- Real Decreto 1673/2010 de 4 de diciembre, por el que se declara el estado de alarma para la normalización del servicio público esencial del transporte aéreo (Boletín Oficial del Estado nº 295, de 4 de diciembre de 2010).
- Real Decreto 1611/2010 de 3 de diciembre, por el que se encomienda transitoriamente al Ministerio de Defensa las facultades de control de tránsito aéreo atribuidos a la entidad pública empresarial AENA (Boletín Oficial del Estado nº 294, de 4 de diciembre de 2010).



- Real Decreto 1001/2010 de 5 de agosto, por el que se establecen normas de seguridad aeronáutica en relación con los tiempos de actividad y los requisitos de descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo (Boletín Oficial del Estado nº 190, de 6 de agosto de 2010).
- Real Decreto 931/2010 de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo (Boletín Oficial del Estado nº 191, de 7 de agosto de 2010).
- Orden FOM/3352/2010 de 22 de diciembre, por la que se determinan los aeropuertos gestionados por la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea para la selección de nuevos proveedores civiles de servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo (Boletín Oficial del Estado nº 316, de 29 de diciembre de 2010).
- Orden FOM/3457/2010 de 22 de diciembre, por la que se designa al aeropuerto de Burgos como Aeropuerto con Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS) a efectos de la provisión de servicios de tránsito aéreo (Boletín Oficial del Estado nº 5, de 6 de enero de 2011).
- Orden FOM/3322/2010 de 25 de noviembre, de corrección de errores de la Orden FOM/3619/2009, de 26 de noviembre, por la que se modifica la Orden FOM/3811/2004, de 4 de noviembre, por la que se adoptan los requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo relativos a las condiciones para el ejercicio de las funciones de los pilotos de los helicópteros civiles (Boletín Oficial del Estado nº 312, de 24 de diciembre de 2010).
- Orden FOM/2189/2010 de 7 de julio, por la que se sustituye el anexo del Real Decreto 279/2007, de 23 de febrero, por el que se determinan los requisitos exigibles para la realización de las operaciones de transporte aéreo comercial por helicópteros civiles (Boletín Oficial del Estado nº 194, de 11 de agosto de 2010).
- Orden FOM/1841/2010 de 5 de julio, por la que se desarrollan los requisitos para la certificación de los proveedores civiles de formación de controladores de tránsito aéreo (Boletín Oficial del Estado nº 166, de 9 de julio de 2010).
- Orden FOM/896/2010 de 6 de abril, por la que se regula el requisito de competencia lingüística y su evaluación (Boletín Oficial del Estado nº 89, de 13 de abril de 2010).

Fuente: Ministerio de Fomento.

### 1.2.3. Novedades legislativas de la CAPV

#### Transporte por carretera

- DECRETO 307/2010, de 23 de noviembre, por el que se aprueba la revisión del Segundo Plan General de Carreteras del País Vasco para el periodo 2005-2016.
- DECRETO 296/2010, de 9 de noviembre, por el que se declara de urgencia la ocupación por el Ayuntamiento del Valle de Trápaga-Trapagaran, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el «Proyecto de construcción de acera en la N-634 (Tramos 1A, 2, 3, 4 y 1B), entre los barrios de Zaballa y Ugarte».
- DECRETO 283/2010, de 2 de noviembre, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto revisado de construcción del tramo de vía ciclista-peatonal Azpeitia-Lasao (itinerario n.º 5: Valle del Urola).
- DECRETO 243/2010, de 14 de septiembre, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Álava, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de construcción de área de control de pesaje en la carretera A-3100 en la Fuente de la Provincia, en los municipios de Barrundia e Iruraiz-Gauna.
- DECRETO 242/2010, de 14 de septiembre, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Álava, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de construcción de acondicionamiento de la carretera A-4413 de Murgia a Domaikia, entre el PK 0+175 y PK 0+415 en la travesía de Murgia.
- DECRETO 187/2010, de 6 de julio, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Álava, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de construcción de acondicionamiento de la carretera A-124 PK 40,16 (límite con La Rioja en Briñas) a PK 41,30 y PK 44,14 (final de la zona urbana de Labastida) a PK 45,03 (límite con la Rioja en San Vicente de la Sonsierra).
- DECRETO 179/2010, de 29 de junio, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Álava, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de construcción de acondicionamiento y mejora de la carretera A-2124 en la travesía de Peñacerrada.



- DECRETO 178/2010, de 29 de junio, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Álava, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de construcción de mejora de trazado y ampliación de plataforma de la carretera A-2124 en el tramo comprendido entre el límite con el Condado de Treviño (Alto de Moraza) y Peñacerrada.
- DECRETO 148/2010, de 25 de mayo, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de mejora de trazado en la vía ciclista-peatonal Asteasu-Zizurkil entre los PK 1+725 y 2+275.
- DECRETO 142/2010, de 18 de mayo, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto modificado n.º 5 del proyecto de construcción de la Variante Oeste de Mondragón, de la carretera GI-2620.
- DECRETO 128/2010, de 27 de abril, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Álava, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de acondicionamiento de la carretera A-4154 en la travesía de Urturi.
- DECRETO 40/2010, de 9 de febrero, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto modificado n.º 2 del proyecto de construcción de la Variante Oeste de Mondragón de la carretera GI-2620.
- DECRETO 26/2010, de 19 de enero, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto modificado n.º 9 del «proyecto de construcción del ensanche y mejora de la carretera N-121-A desde la glorieta de Las-kuain (Behobia) hasta Endarlatsa (límite con Navarra)».
- DECRETO FORAL-NORMA 4/2010, de 15 de junio, por el que se fijan las cuantías del canon de utilización de las autopistas AP-8 y AP-1 en el Territorio Histórico de Gipuzkoa, a partir del 1 de julio de 2010.

#### Transporte ferroviario

- DECRETO 273/2010, de 26 de octubre, de autorización a la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi para la creación y adquisición de participaciones en la Sociedad Anónima Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A.
- DECRETO 129/2010, de 27 de abril, por el que se declara de urgencia la ocupación por el Ayuntamiento de Valle de Trápaga-Trapagaran, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de modificación del proyecto de acceso peatonal sobre las vías del tren que conecte La Esconrilla con el barrio de San Gabriel.

#### Otras novedades legislativas

- DECRETO 328/2010, de 30 de noviembre, de modificación del Decreto por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes.
- DECRETO 88/2010, de 16 de marzo, por el que se crea y regula el Órgano Estadístico Específico del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes.
- DECRETO 77/2010, de 2 de marzo, sobre autorización de participación de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi en la ampliación de capital de la sociedad Araba Logística, S.A.
- DECRETO 78/2010, de 2 de marzo, de aprobación de la modificación parcial de los Estatutos del Consorcio de Transportes de Bizkaia.

Fuente: Boletín Oficial del País Vasco. Gobierno Vasco.



# 2

## Oferta y Demanda de Transporte en 2010



## 2. OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2010

### 2.1. OFERTA DE TRANSPORTE

El conjunto de la CAPV está dotado por un completo sistema de transportes, cuya estructura se basa en una extensa red de infraestructuras viarias, ferroviarias, aéreas, portuarias, sistema de cables y de logística integral. Su organización se detalla de la siguiente forma:

**Cuadro 2.1. Sistema de Transportes en Euskadi**

| Sistema                                 | Infraestructura                   | Órgano titular                                       | Ente / Operador  |
|---|-----------------------------------|--|--|
| <b>Sistema Viario</b>                   | Red Gral. Carreteras              | Diputaciones Forales                                 | Concesionario/Prestatario de Servicio Público de Transporte. Usuario Particular. |
|   | Red Urbana                        | Ayuntamientos  |  |
|   | Autopista A-68                    | Estado   |  |
| <b>Sistema Ferroviario</b>              | Red Transeuropea                  | Estado   | ADIF y Renfe   |
|   | Red Peninsular                    |  |  |
|   | Red Métrica                       | C. A. del País Vasco                                 | ETS y EuskoTren  |
|   | Metro/Tranvía                     | Estado   | FEVE   |
| <b>Sistema Portuario</b>                | Puente colgante                   | C. A. del País Vasco                                 | ETS y Metro Bilbao y Eusko-Tran  |
|   |                                   | Autoridad Portuaria Bilbao                           | Privado  |
| <b>Sistema Portuario</b>                | Puertos Interés General           | Estado   | Autoridad Portuaria  |
|   | Puertos Autonómicos               | C. A. del País Vasco                                 | C.A. del País Vasco  |
| <b>Sistema Aéreo</b>                    | Aeropuertos Interés General       | Estado   | AENA   |
| <b>Sistema de Cable</b>                 | Ascensores y funiculares          | C. A. del País Vasco                                 | Privados<br>Públicos   |
| <b>Sistema de Transporte Intermodal</b> | Centros de Transporte y Logística | Consorticios / Entidades públicas, privadas, mixtas. | Operadores logísticos  |

Fuente: Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012.

A continuación se ofrece información detallada sobre el Sistema de Transportes en Euskadi.

**Descripción del Sistema de Transportes en Euskadi**

- Atendiendo al sistema viario, la red de carreteras de la CAPV está constituido en el 2010 de 4.198 kilómetros, de los cuales 598 kilómetros corresponden a vías de alta capacidad (autopistas, autovías y carreteras de doble calzada), lo que supone el 14,2% del conjunto de la oferta viaria de la CAPV.
- La titularidad de las infraestructuras viarias recae principalmente en las Diputaciones Forales de cada territorio, a excepción de la autopista A-68 (de titularidad estatal) y los Túneles de Artxanda (sociedad concesionaria de la Diputación foral de Bizkaia). En el caso de la A-8, la Diputación de Gipuzkoa y la Diputación de Bizkaia delegan la gestión para la explotación de la misma a BIDEGI e INTERBIAK, respectivamente.
- Con respecto al sistema ferroviario, los administradores de las infraestructuras son ADIF, FEVE y ETS. Por su parte, los agentes que operan en ellas prestando servicios de transporte de personas y mercancías en la CAPV son *RENFE* (operador en las vías de ADIF), cuya oferta de servicio interurbano enlaza distintas localidades de las provincias con las capitales vascas, así como también sirve de conexión con el resto del Estado; *FEVE* (ente que opera en su propia estructura), cuyo servicio interurbano dentro de la CAPV se ciñe al territorio vizcaíno, además del enlace con el resto de la Cornisa Cantábrica); y los agentes operadores correspondientes a las infraestructuras de ETS. Estos últimos son: *Euskotren*, que en su oferta de servicio interurbano abarca distintos municipios de Gipuzkoa y Bizkaia, *Metro de Bilbao*, cuyo servicio se centra en el transporte de pasajeros y pasajeras en el ámbito urbano y metropolitano de la capital vizcaína y *Euskotran*, que comprende el ámbito urbano de la capital vizcaína y alavesa a través de los servicios del Tranvía de Bilbao y Tranvía de Vitoria-Gasteiz.
- Por otro lado, la gestión de la actividad del Puente Colgante (Puente Vizcaya-Bizkaiko Zubia) es responsabilidad de la sociedad "Transbordador de Vizcaya S.L."
- Por último, la construcción de la "Nueva Red Ferroviaria Vasca de Altas Prestaciones", más conocida como "Y vasca", completará el actual mapa de infraestructuras ferroviarias en la CAPV.
- En cuanto al sistema portuario, destacan por su actividad comercial el Puerto de Bilbao y el Puerto de Pasajes que, por tratarse de puertos de interés general, son de titularidad estatal. Los restantes 15 puertos autonómicos que completan el sistema portuario vasco fueron transferidos por la Administración del estado a la Administración Vasca mediante el Real Decreto 2.380/1982 de 14 de mayo.
- En lo que respecta al sistema aéreo de la CAPV, éste se compone del aeropuerto de Bilbao, el aeropuerto de Donostia-San Sebastián y el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, todos ellos de titularidad estatal y gestionados por AENA.
- Por su parte, el sistema de cable de la CAPV está constituido por tres funiculares (Funicular de Artxanda, Funicular de Larreineteta y Funicular de Igueldo) y cinco ascensores (Arangoiti, La Salve, Soloakoetxe, Begoña y Ereaga), todos ellos con ubicación en Bizkaia, a excepción del Funicular donostiarra de Igueldo.
- Finalmente, la estructura del sistema de transportes se completa en Euskadi con distintos operadores logísticos, cuyo objeto es impulsar la eficiencia del transporte de mercancías: *Aparkabisa* en Bizkaia, *Zaisa* en Gipuzkoa y *CTV* y *Arasur* en Álava.

**2.1.1. Oferta de transporte e infraestructuras asociadas**

El presente apartado se propone caracterizar las infraestructuras existentes por cada modo de transporte en la CAPV, complementando el análisis con los últimos acontecimientos del ejercicio en materia de inversiones, obras realizadas y planes de actuación vigentes en cada segmento.

**a) Transporte por carretera**

Según los últimos datos procedentes del Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento, la red de carreteras vascas consta de 4.198 kilómetros en el 2010. En este sentido cabe destacar que el último ejercicio incluye actuaciones de relevancia, tales como las nuevas incorporaciones del se-



gundo cinturón de Donostia-San Sebastián y el tramo del túnel de Zorroaga de la Autovía del Urumea, ambas situadas en el territorio guipuzcoano. De esta forma, el peso relativo de vías de alta capacidad (esto es, el conjunto de autopistas, autovías y carreteras de doble calzada) es del 14,2% con respecto del total de las carreteras, porcentaje éste que en los últimos años está mostrando una tendencia creciente.

**Cuadro 2.2. Red de carreteras vasca por tipo. 2010.**

|   | 2000         | 2009         | 2010         |
|---|--------------|--------------|--------------|
| <b>LONGITUD (km)</b>                                  |              |              |              |
| Autopistas de peaje                                   | 196          | 256          | 254          |
| Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada | 299          | 351          | 344          |
| Carreteras de calzada única                           | 3858         | 3.602        | 3600         |
| <b>Total</b>  | <b>4.353</b> | <b>4.209</b> | <b>4.198</b> |
| <b>DENSIDAD (m/km<sup>2</sup>)<sup>1</sup></b>        |              |              |              |
| Autopistas de peaje                                   | 27,1         | 35,4         | 35,1         |
| Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada | 41,4         | 48,5         | 47,6         |
| Carreteras de calzada única                           | 533,6        | 498,2        | 497,9        |
| <b>Total</b>  | <b>602,1</b> | <b>582,2</b> | <b>580,6</b> |

<sup>1</sup> Calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.

Fuente: INE y Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento.

Desde una perspectiva más amplia, el análisis comparativo con el Estado y UE 27 permite observar que la densidad de las redes viarias es muy superior en la CAPV en relación al Estado y la Unión Europea. En este sentido, la densidad registrada en la CAPV en el 2010 es de 580,6 m/km<sup>2</sup> frente 411,4 m/km<sup>2</sup> en el conjunto de la UE 27 y 327,7 m/km<sup>2</sup> en el ámbito estatal.

Por su parte, el peso relativo de las vías de gran capacidad<sup>4</sup> asciende en la CAPV a 14,2%, porcentaje éste relativamente superior al representado por el Estado, donde se registra una tasa aproximada del 9,6%, en tanto que en el ámbito europeo, ya en el 2009 este tipo de vías alcanzaba un total de 18,8% (considerando en su caso las autopistas y carreteras principales o nacionales).

<sup>4</sup> Término en el que se incluyen autopistas, autovías y carreteras de doble calzada.



Cuadro 2.3. Densidad de la red de carreteras. CAPV, Estado y UE27. 2010.

| Modalidad de carreteras                               | 2008             |  | 2009             |  | 2010           |  |
|---|------------------|--|------------------|--|----------------|--|
|   | Longitud (km)    | Densidad (m/km <sup>2</sup> ) <sup>1</sup> | Longitud (km)    | Densidad (m/km <sup>2</sup> ) <sup>1</sup> | Longitud (km)  | Densidad (m/km <sup>2</sup> ) <sup>1</sup> |
| <b>CAPV</b>   |                  |  |                  |  |                |  |
| Autopistas de peaje                                   | 240              | 33,2                                       | 256              | 35,4                                       | 254            | 35,1                                       |
| Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada | 348              | 48,1                                       | 351              | 48,5                                       | 344            | 47,6                                       |
| Carreteras de calzada única                           | 3.615            | 500,0                                      | 3.602            | 498,2                                      | 3.600          | 497,9                                      |
| <b>Total</b>  | <b>4.203</b>     | <b>581,3</b>                               | <b>4.209</b>     | <b>582,2</b>                               | <b>4.198</b>   | <b>580,6</b>                               |
| <b>ESTADO</b>   |                  |  |                  |  |                |  |
| Autopistas de peaje                                   | 2.997            | 5,9  | 3.016            | 6,0  | 2.991          | 5,9  |
| Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada | 12.115           | 23,9                                       | 12.604           | 24,9                                       | 12.974         | 25,6                                       |
| Carreteras de calzada única                           | 149.898          | 296,2                                      | 149.843          | 296,1                                      | 149.822        | 296,1                                      |
| <b>Total</b>  | <b>165.011</b>   | <b>326,1</b>                               | <b>165.463</b>   | <b>327,0</b>                               | <b>165.787</b> | <b>327,7</b>                               |
| <b>EU 27</b>  |                  |  |                  |  |                |  |
| Autopistas  | 65.300           | 14,8                                       | 66.683           | 15,1                                       | --             | --   |
| Carreteras principales o nacionales                   | 276.046          | 62,5                                       | 275.176          | 62,3                                       | --             | --   |
| Carreteras secundarias o regionales                   | 1.458.309        | 330,4                                      | 1.474.187        | 334,0                                      | --             | --   |
| <b>Total</b>  | <b>1.799.655</b> | <b>407,7</b>                               | <b>1.816.046</b> | <b>411,4</b>                               | --             | --   |

<sup>1</sup> Calculado a partir de la longitud (m) de la red de carreteras y la superficie (km<sup>2</sup>) de la CAPV, Estado y UE-27 para cada caso.

Fuente: Ministerio de Fomento, INE, EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2011, International Road Federation.

En esta línea, las políticas viarias vascas de los últimos años marcan una tendencia de reducción de vías de calzada única y un aumento de autovías y autopistas de gran capacidad que permitan una mayor fluidez de tráfico y una mejora de cobertura y seguridad del sistema viario en su conjunto. Ello queda recogido en los planes de actuación para la mejora de las infraestructuras de las tres Diputaciones Forales, tal y como se refleja en el siguiente cuadro resumen.

#### Infraestructuras viarias – Principales novedades 2010

- En **Bizkaia**, la construcción de la Variante Sur Metropolitana se encuentra en su recta final al término del ejercicio del 2010. Así, a mitad de año se abrieron al tráfico los nuevos accesos desde la autopista en los municipios de Portugalete, Santurtzi, Sestao, Ortuella y Trápaga, enlaces que se sitúan en los puntos donde confluyen la variante y la autopista A-8.
- Asimismo, las obras que corresponden a los accesos de San Mamés llegaron a su ecuador a inicios del segundo semestre del año. Este nuevo acceso que conecta el tramo de la A-8 (Solución Sur) con el casco urbano de Bilbao a través de la Avenida del Ferrocarril permite anular la actual entrada por Sabino Arana, habilitando 70.000 m<sup>2</sup> de espacio urbano mediante el soterramiento de la autopista a la altura de Lezeaga, lo que permitirá una nueva reordenación urbanística en Basurto. Esta nueva infraestructura está prevista que se finalice para mediados del 2012, para lo cual cuenta con 157 millones de euros de presupuesto.
- Por otra parte, Bizkaia acoge los proyectos de construcción de los ejes radiales de Urberuaga-Berriatua, Gerediaga-Elorrio, Boroa-Igorre, Amorebieta Etxano-Muxika, Mungia-Bermeo, Variante de Bermeo y Variante de Ermua, que consisten en la ampliación, mejora o desdoblamiento de los trazados actuales mediante la construcción de elementos como túneles, viaductos y segundos carriles, todos ellos enfocados a mejorar las comunicaciones y seguridad de las vías. A finales de año se licitó el primer proyecto de todos, la referida a la Variante de Ermua, con un presupuesto de 90,4 millones de euros y un plazo de ejecución de 32 meses.



- En **Gipuzkoa**, la actuación que ha cobrado mayor relevancia ha sido la inauguración del 2º Cinturón de Donostia-San Sebastián el 25 de junio, infraestructura que conlleva una importante descongestión en la variante de Donostia-San Sebastián. En concreto, este nuevo vial absorbe un volumen aproximado de 10.000 camiones/día del total de 15.000 camiones/día que recorrían la variante donostiarra, previo a la apertura del mismo. Además, también acoge 40.000 vehículos diarios de la variante de Donostia-San Sebastián, descargándole así de la mitad de su tráfico habitual. Esta obra se ha realizado en un período de alrededor de tres años y ha tenido un coste de 350 millones de euros.
- Además de la citada infraestructura, la Autovía del Urumea abrió en agosto su tramo dirigido al centro de Donostia-San Sebastián a través del túnel de Zorroaga. Esta autovía que se presenta como alternativa a la N-I entre Andoain y Donostia-San Sebastián, tiene abierta al tráfico sus tramos entre Urnieta y Donostia-San Sebastián, a falta del trazado de 5 kilómetros para efectuar el empalme con la N-I en Andoain. Al finalizar al completo, se espera que esta autovía aliviará 30.000 vehículos diarios del tramo de la N-I, convirtiéndose en alternativa a la N-I como acceso principal por el lado sur a Donostia-San Sebastián.
- Al mismo tiempo, en verano comenzaron las obras de la variante oeste de Arrasate, que aportará una mejora notable en la comunicación del Alto Deba y el valle de Aramaio, evitando la circulación por el casco urbano de Arrasate. Esta obra supone una inversión de 40 millones de euros.
- En **Álava**, además de las obras ya culminadas de N-I enlace Armiñon, avanzan las obras del vial de Subijana/Morillas-Andagoya, obra que es dificultosa por su trazado entre la sierra de Badaia y el desfiladero del río Bayas y también porque es atravesado por línea férrea y autopista A68. Este nuevo trazado amplía el ancho de vía en toda su longitud y sobre todo en las curvas que presenta a lo largo de su recorrido, además de incluir un túnel de cerca de 300 metros de longitud. Dicho túnel de Tetxa ya ha sido concluido. El nuevo vial conectará en el norte con el nuevo trazado ya realizado entre Izarra y Beluntza.
- Asimismo, otras obras que han sido ejecutadas incluyen las de Urturi de Laudio y las de Amurrio hacia Artzenaga. Además, en la actuación del 2010 se han realizado las contrataciones de carreteras Briñas-Labastida y Villanueva de Valdegovía, al mismo tiempo que se aprueban las obras para el reasfaltado de 70 kilómetros de carreteras alavesas.

Atendiendo a la oferta de transporte público, el siguiente análisis se propone caracterizar los servicios de transporte colectivo puestos a disposición de la ciudadanía en el ámbito urbano. En concreto, el servicio de transporte colectivo en las capitales de Euskadi es prestado por Tuvisa (Transportes Urbanos de Vitoria, S.A.) en Vitoria-Gasteiz, Bilbobus en Bilbao y la Dbus en Donostia-San Sebastián. En este sentido, el operador que gestiona la mayor flota urbana es Bilbobus, con 152 autobuses que recorren un total de 449,9 kilómetros de la ciudad, distribuidos en 43 líneas de servicios. El parque de autobuses de Bilbobus tiene una edad media de cinco años y medio.

Dbus, por su parte, cuenta en la capital guipuzcoana con una flota de 121 autobuses que prestan servicio a los ciudadanos a través de 36 líneas que recorren 247 kilómetros de la ciudad. La oferta de Dbus incluye el servicio de BRT (Bus Rapid Transit) con las líneas de alta capacidad y frecuencia de L5 Bentaberri, L28 Amara-Hospitales y L13 Altza, las cuales abarcan los tres principales ejes de la ciudad, aprovisionadas con vehículos articulados de 18 metros que operan con una frecuencia de 6-8 minutos. Además, en el 2010 se produce una ampliación del recorrido de la línea 31 Intxaurren-Hospitales-Altza, con nuevas conexiones con Hospitales, Aiete y el Polígono 27, razón fundamental por la cual ha incrementado el recorrido en el último año.

Por último, el servicio urbano prestado por Tuvisa en Vitoria-Gasteiz cuenta con un total de 86 autobuses distribuidos en 15 líneas a lo largo de 201,6 kilómetros de recorrido. En este sentido, y



tras efectuar una reestructuración de sus líneas a finales de octubre de 2009 por la entrada en servicio de las dos líneas del tranvía (los ramales Centro y Lakua abiertos en 23 de diciembre de 2008 y la línea de Abetxuko en 10 de julio de 2009), Tuvisa ha consolidado su servicio con el incremento de diez kilómetros en su recorrido, como resultado de la expansión de sus líneas diurnas a los barrios de Sansomendi, Zaramaga y Aldaia, así como las nocturnas a Mariturri y Aldaia.

**Cuadro 2.4. Características de la oferta de transporte público urbano en las capitales vascas. 2010**

| Modalidad de carreteras       | 2008  | 2009            | 2010  | Δ % 08/10 |
|-------------------------------|-------|-----------------|-------|-----------|
| <b>BILBAO</b>                 |       |                 |       |           |
| Líneas de Red <sup>1</sup>    | 43    | 43              | 43    | 0,0       |
| Longitud (Km) <sup>1</sup>    | 446,2 | 448,2           | 449,9 | 0,8       |
| Parque autobuses              | 153   | 153             | 152   | -0,7      |
| <b>DONOSTIA-SAN SEBASTIAN</b> |       |                 |       |           |
| Líneas de Red <sup>1</sup>    | 36    | 36              | 36    | 0,0       |
| Longitud (Km) <sup>1</sup>    | 225,3 | 237,1           | 247,0 | 9,6       |
| Parque autobuses              | 117   | 121             | 121   | 3,4       |
| <b>VITORIA-GASTEIZ</b>        |       |                 |       |           |
| Líneas de Red <sup>1</sup>    | 23    | 15 <sup>2</sup> | 15    | -34,8     |
| Longitud (Km) <sup>1</sup>    | 258,6 | 191,4           | 201,6 | -22,0     |
| Parque autobuses              | 73    | 90              | 86    | 17,8      |
| <b>TOTAL</b>                  |       |                 |       |           |
| Líneas de Red                 | 102   | 94              | 94    | -7,8      |
| Longitud (Km)                 | 930,1 | 876,7           | 898,5 | -3,4      |
| Parque autobuses              | 343   | 364             | 359   | 4,7       |

<sup>1</sup> Incluidos servicios nocturnos.

<sup>2</sup> Desde 30/10/09, fecha en la que se procedió a la reestructuración del sistema de transporte público urbano en Vitoria-Gasteiz.

Fuente: Tuvisa, Bilbobus y Compañía de Tranvía de San Sebastián.

Atendiendo a la caracterización del transporte privado, y en referencia a los datos procedentes de la Dirección General de Tráfico, el parque de vehículos de la CAPV no experimenta cambios significativos en relación al año precedente. Con una cifra de 1.299.807 vehículos registrados a finales de año para el conjunto de Euskadi, el incremento con respecto al año precedente ha sido del 1%. En este sentido, cabe destacar que el 88% del conjunto de los vehículos corresponde a turismos y camiones y furgonetas (73% y 15%, respectivamente), cuyos crecimientos del 0,7% y 0,5% del último ejercicio superan ligeramente los manifestados un año antes (0,4% y 0,3%, respectivamente). Sin embargo, dichas variaciones interanuales son inferiores a los que se venían registrando en años previos a la crisis (máximos de 2,6% y 5,3% registrados en el 2007).



Cuadro 2.5. Parque de vehículos en la CAPV. 2010

|                        | Álava          |              | Bizkaia        |              | Gipuzkoa       |              | CAPV             |              |
|------------------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|------------------|--------------|
|                        | nº vehículos   | %            | nº vehículos   | %            | nº vehículos   | %            | nº vehículos     | %            |
| Turismos               | 148.208        | 73,2         | 498.186        | 75,8         | 303.261        | 68,9         | 949.655          | 73,1         |
| Motocicletas           | 12.043         | 5,9          | 42.972         | 6,5          | 46.433         | 10,6         | 101.448          | 7,8          |
| Camiones               | 32.929         | 16,3         | 91.549         | 13,9         | 71.373         | 16,2         | 195.851          | 15,1         |
| Autobuses              | 522            | 0,3          | 1.680          | 0,3          | 853            | 0,2          | 3.055            | 0,2          |
| Tractores industriales | 1.351          | 0,7          | 3.897          | 0,6          | 3.195          | 0,7          | 8.443            | 0,6          |
| Otros vehículos        | 7.489          | 3,7          | 19.011         | 2,9          | 14.855         | 3,4          | 41.355           | 3,2          |
| <b>Total</b>           | <b>202.542</b> | <b>100,0</b> | <b>657.295</b> | <b>100,0</b> | <b>439.970</b> | <b>100,0</b> | <b>1.299.807</b> | <b>100,0</b> |

Fuente: DGT.

En el contexto europeo, el índice de motorización, medido como el ratio de turismos por cada 1.000 habitantes, presenta resultados dispares entre los veintisiete miembros de la UE. En este sentido, Luxemburgo mantiene el liderazgo de la UE 27 en el 2009 con el registro de 660 turismos por cada 1.000 habitantes, mientras que en el otro extremo, Rumania repite posición con un índice del 198 automóviles. Cabe destacar el incremento en posesión de turismos protagonizados en el 2009 por Bulgaria (6,4%), Rumania (5,9%), Chipre (2,9%), Eslovaquia (2,8%) y Polonia (2,4%).

Desde la perspectiva de la CAPV, el índice de turismos consta de cerca de dos tercios con respecto del líder de la UE 27, al registrar en Euskadi 434 turismos por cada 1.000 habitantes en el 2009. Su distribución por territorios no manifiesta variaciones considerables en relación al 2008. De este modo, el territorio alavés continúa con el mayor índice (466), seguido por Bizkaia (430) y Gipuzkoa (428), índices todos ellos inferiores al mostrado por el conjunto del Estado (478).

Cuadro 2.6. Índice de motorización en Europa. 2008-2009<sup>1</sup>.

| País / Año      | Turismos/1.000 habitantes |            |
|-----------------|---------------------------|------------|
|                 | 2008                      | 2009       |
| Luxemburgo      | 667                       | 660        |
| Italia          | 601                       | 605        |
| Chipre          | 557                       | 573        |
| Malta           | 555                       | 570        |
| Austria         | 513                       | 521        |
| Finlandia       | 507                       | 519        |
| Eslovenia       | 514                       | 517        |
| Alemania        | 504                       | 510        |
| Lituania        | 499                       | 509        |
| Francia         | 498                       | 500        |
| Belgica         | 477                       | 479        |
| España          | 483                       | 478        |
| Reino Unido     | 472                       | 470        |
| Países Bajos    | 458                       | 460        |
| Suecia          | 462                       | 460        |
| Grecia          | 446                       | 454        |
| <b>CAPV</b>     | <b>435</b>                | <b>434</b> |
| ▪ Álava         | <b>466</b>                | <b>466</b> |
| ▪ Bizkaia       | <b>430</b>                | <b>430</b> |
| ▪ Gipuzkoa      | <b>430</b>                | <b>428</b> |
| Irlanda         | 439                       | 432        |
| Polonia         | 422                       | 432        |
| República Checa | 423                       | 422        |
| Portugal        | 415                       | 419        |
| Estonia         | 412                       | 407        |
| Letonia         | 413                       | 402        |
| Dinamarca       | 381                       | 383        |
| Bulgaria        | 311                       | 331        |
| Hungría         | 305                       | 301        |
| Eslovaquia      | 285                       | 293        |
| Rumania         | 187                       | 198        |

<sup>1</sup> Los últimos datos de los países de Europa provenientes del informe de Energy and Transport in Figures 2011 son de 2009.

Fuente: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2011, DGT e INE.

Los últimos datos disponibles en la CAPV muestran que, en el año 2010, los índices de motorización han experimentado un ligero incremento en los tres Territorios, alcanzando las cifras de 467, 432 y 429 en Álava, Bizkaia y Gipuzkoa, respectivamente. Así, en el 2010, el índice del conjunto de la CAPV (436) se ha visto incrementado en un 0,4%, frente a la contracción del 0,3% manifestado en el ejercicio anterior.

### b) Transporte ferroviario

El sistema ferroviario de la CAPV está conformado por las infraestructuras administradas por los siguientes agentes:

- ▶ ADIF-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias: la compañía operadora que proporciona servicios ferroviarios a través de sus vías en Euskadi es RENFE.
- ▶ FEVE: el mismo agente es el que opera en sus infraestructuras.

- ▶ **ETS-RFV (Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca):** los operadores en las vías de ETS son Eusko Tren (servicio interurbano), Metro Bilbao (ámbito metropolitano) y Eusko Tran (ámbito urbano).

Desde el marco comparativo con el Estado y la UE 27, cabe destacar que la densidad de las infraestructuras ferroviarias en la CAPV excede, con creces, la del conjunto del Estado y la UE 27. Así, y con un total de 641 kilómetros de recorrido, el territorio vasco cuenta con líneas ferroviarias de 88,6 m/km<sup>2</sup> de densidad, cifra muy superior a las densidades de 31,3 m/km<sup>2</sup> y 48,1 m/km<sup>2</sup> constatadas en el territorio español y UE 27, respectivamente. En este sentido, la red ferroviaria vasca se caracteriza por un alto porcentaje de vías electrificadas, suponiendo éstas un 92,5% del total de las vías dentro de la CAPV, en tanto que se observa un peso relativamente menor en la electrificación de las vías tanto en el Estado (donde las vías electrificadas suponen el 59,6%) como en la UE 27 (participación del 52,2%).

**Cuadro 2.7. Densidad de líneas ferroviarias en la CAPV, Estado y UE27. 2010**

|                                    | Total   | No Electrificadas |             |           | Electrificadas |             |           |
|------------------------------------|---------|-------------------|-------------|-----------|----------------|-------------|-----------|
|                                    |         | Total             | % del total | Vía única | Total          | % del total | Vía única |
| <b>Longitud (kms)</b>              |         |                   |             |           |                |             |           |
| CAPV                               | 641     | 48                | 7,5         | 48        | 593            | 92,5        | 252       |
| Estado                             | 15.837  | 6.398             | 40,4        | 6.260     | 9.439          | 59,6        | 4.082     |
| UE 27 <sup>1</sup>                 | 212.528 | 101.580           | 47,8        | --        | 110.948        | 52,2        | --        |
| <b>Densidad (m/km<sup>2</sup>)</b> |         |                   |             |           |                |             |           |
| CAPV                               | 88,6    | 6,6               | --          | 6,6       | 82,0           | --          | 34,9      |
| Estado                             | 31,3    | 12,6              | --          | 12,4      | 18,7           | --          | 8,1       |
| UE 27 <sup>1</sup>                 | 48,1    | 23,0              | --          | --        | 25,1           | --          | --        |

<sup>1</sup> Los últimos datos disponibles correspondientes a UE27 son del 2009.

Fuente: ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), FEVE, Compañías de CC.AA. y Particulares, Euskal Trenbide Sarea. Ministerio de Fomento. Union Internationale des Chemins de Fer, national statistics, EU Transport in Figures-Statistical Pocketbook 2011, Eurostat.

En los siguientes apartados se ofrece detalle de las infraestructuras gestionadas por los diferentes administradores en el ámbito vasco -ADIF, FEVE y ETS-RFV-, así como la estructura de líneas en las que ofrecen sus servicios los diversos agentes que operan en dichas infraestructuras.

#### *i) ADIF-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias*

Las infraestructuras de ADIF en Euskadi se extienden a lo largo de sus 311,4 kilómetros de vías. Así, más de las tres cuartas partes de dichas vías son de doble carril. Toda la red es electrificada en su extensión por el territorio vasco.

Por su parte, la operadora RENFE, a través de la explotación de las mencionadas infraestructuras, ofrece las siguientes líneas de servicio:

- ▶ Cercanías de Bilbao (líneas C-1 Bilbao Abando-Santurtzi, C-2 Bilbao Abando-Muskiz y C-3 Bilbao Abando-Orduña).



- ▶ Cercanías de Donostia-San Sebastián (línea Irún-Brinkola).
- ▶ Servicio de larga distancia, los trayectos cubiertos por Irún-Donostia/San Sebastián-Madrid, Vitoria/Gasteiz-Madrid y Bilbao-Madrid.

Cuadro 2.8. Datos básicos de la oferta de ADIF. 2010

| Longitud de líneas en km.                                   | 2009         | 2010         |
|---|--------------|--------------|
| <b>Vía doble electrificada</b>                              |              |              |
| Irún-Donostia/San Sebastián-Vitoria/Gasteiz-Miranda de Ebro | 181,5        | 181,5        |
| Bilbao-Orduña   | 40,3         | 40,3         |
| Bilbao-Barakaldo-Santurtzi                                  | 13,6         | 13,6         |
| <b>Total vía doble electrificada</b>                        | <b>235,4</b> | <b>235,4</b> |
| <b>Vía única electrificada</b>                              |              |              |
| Orduña-Miranda  | 62,9         | 62,9         |
| Barakaldo-Muskiz  | 13,1         | 13,1         |
| <b>Total vía única electrificada</b>                        | <b>76,0</b>  | <b>76,0</b>  |

Fuente: ADIF.

A continuación se detallan las principales actuaciones que se han llevado a cabo en las infraestructuras de ADIF en el último ejercicio.

#### Infraestructura ferroviaria de ADIF– Principales novedades 2010

- Dentro del marco de mejora de la circulación y seguridad de la línea Madrid-Hendaia, ADIF ha comenzado las obras para la renovación de la superestructura de vía en el tramo Donostia/San Sebastián-Irún en el primer trimestre del año. Con un presupuesto de 31.022.549 euros, las obras están dirigidas a sustituir la totalidad del carril de dicho tramo por otro nuevo y reemplazar todas las traviesas que lo sustentan, garantizando de este modo una mayor estabilidad y mejora en la calidad de la vía. Asimismo, las obras incluyen la supresión del paso a nivel peatonal de Gaintxurizketa.
- Por su parte, en la línea de ancho convencional Castejón-Bilbao, se destinan 20.295.000 euros para la mejora de capacidad de línea y adecuación de las instalaciones de seguridad entre los tramos de Miranda de Ebro y Orduña, tramo que comprende las estaciones de Pobes, Zuazo, Izarra, Inoso, Artomaña y Orduña. En concreto, esta actuación se centra en la sustitución de enclavamientos electrónicos, sistemas de bloqueo de vías y nuevas líneas de Control de Tráfico Centralizado, medidas todas ellas que contribuyen a un mayor control y seguridad del tramo. Además, en la misma línea, avanzan las contrataciones de obras para la construcción de un apartadero de 750 metro de longitud en Ribera Alta – entre Miranda de Ebro y Pobes-, el cual constituye una instalación estratégica para los trenes con origen y destino Puerto de Bilbao y un impulso de transporte de mercancías por ferrocarril.
- Asimismo, dentro del Plan de Seguridad en la Circulación 2010, ADIF procede a la sustitución de los pasos de madera por nuevos pasos de caucho antideslizante en 11 estaciones de Gipuzkoa (Alegia, Andoain-Centro, Anoeta, Beasain, Billabona-Zizurkil, Itsasondo, Legorreta, Ordizia, Pasaia, Ventas de Irún y Zumarraga), 7 de Bizkaia (Orduña, Arbide, Arrankudiaga, Bakiola, Basauri Apeadero, Iñarratxu y Ollargan) y 6 de Álava (Amurrio, Areta, Santa Cruz de Llodio, Luiaondo, Salbio y Vitoria-Gasteiz).



- Dentro del plan de actuación para la modernización de las estaciones, ADIF realiza una serie de acciones en el transcurso del 2010:
  - En Gipuzkoa, en la línea Irún-Bríncola, se dan por finalizadas las obras para la remodelación de la estación de Irún (obras dirigidas al nuevo cerramiento de la estación, reforma del local de venta de billetes, instalación de teleindicadores, rehabilitación de las marquesinas y mejora del sistema de iluminación de la estación), se procede a la mejora de accesibilidad de las estaciones de Pasaia, Urnieta, Lezo-Rentería, Ikaztegieta, Ategorrieta, Martutene y Andoain, se instalan cerramientos de seguridad en Andoain, Urnieta, Hernani, Martutene, Loiola, Beasain, ordizia, Billabona, Pasaia, Ategorrita y Herrera y se rehabilitan edificios auxiliares para el confort y mejora de seguridad de los usuarios y usuarias en las estaciones de Andoain y Urnieta y una nueva marquesina en Legorreta. En Andoain, además, se inicia la construcción del nuevo edificio técnico, con nuevo equipamiento electrónico y de comunicación para la gestión de circulación.
  - En Bizkaia, en la línea de Bilbao Abando-Santurtzi C-1, se realizan trabajos de mejoras de iluminación y de accesibilidad en las estaciones de Portugalete y Zorrotza, al mismo tiempo que se encaminan las labores de cerramiento de vías entre las estaciones de peñota y Santurtzi; en la línea Bilbao Abando-Muskiz C-2, se mejora la iluminación de las estaciones de Uriosta, Gallarta y Trápaga y la accesibilidad de las estaciones de Gallarta y Ortuella; y en la línea Bilbao Abando-Orduña C-3, se realizan inversiones dirigidas a mejorar la iluminación en Iñarratxu y Salvio.
  - En Álava, las obras dirigidas a la remodelación y mejora de accesibilidad en las estaciones de Araia y Agurain-Salvatierra se dan por finalizadas.
- Por último, en referencia a las actuaciones en torno al desarrollo de transporte de mercancías, ADIF instala cerramientos de seguridad en el centro logístico de Júndiz. Del mismo modo, en el centro logístico de Bilbao-Mercancías, realiza mejoras en el sistema de protección contra incendios. Ambas actuaciones se ubican en el contexto del refuerzo en la seguridad a las empresas ferroviarias que utilizan dichas instalaciones para el transporte de mercancías.

## ii) FEVE

Las infraestructuras de FEVE (Ferrocarriles de Vía Estrecha) se encuentran presentes, principalmente, en el norte de España, donde la operadora proporciona servicio de transporte a través de las comunidades autónomas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Castilla y León. Dentro del territorio vasco, la red ferroviaria se limita a la provincia de Bizkaia, donde FEVE es prestataria de los servicios regionales Bilbao-Santander y Bilbao-León, así como del servicio de cercanías intraprovincial Bilbao-Balmaseda. Además, dispone de un ramal desde Lutxana en conexión con el Puerto de Bilbao.

De esta forma, la operadora presta un servicio de mayor frecuencia en la línea de cercanías, donde se concentran en torno a cuatro de cada cinco trenes ofertados (16.991 trenes), mientras que las líneas regionales comprenden el restante 18% (3.652 trenes). En este sentido, los principales indicadores que caracterizan la línea de cercanías no presentan importantes variaciones en el último año, donde los trenes-km ofertados se cifran en 562.326 y las plazas-km ofertadas en 79.289.766 (variaciones del 0,3% y -0,4% en relación al ejercicio anterior, respectivamente). Sin embargo, el servicio del ámbito regional se ha visto debilitado en el 2010, al registrar 534.721 trenes-km y 40.291.749 plazas-km, cifras éstas que han manifestado variaciones negativas del 0,4% y 4,9% en el último ejercicio, respectivamente.



Cuadro 2.9. Datos básicos de la oferta de FEVE. 2009

|                                     | 2009       | 2010       |
|-------------------------------------|------------|------------|
| <b>LÍNEAS REGIONALES</b>            |            |            |
| Nº de líneas                        | 2          | 2          |
| Nº de trenes ofertados <sup>1</sup> | 3.655      | 3.652      |
| Trenes-km ofertados <sup>1</sup>    | 536.938    | 534.721    |
| Plazas-km ofertadas <sup>1</sup>    | 42.372.996 | 40.291.749 |
| <b>LÍNEA DE CERCANÍAS</b>           |            |            |
| Nº de líneas                        | 1          | 1          |
| Nº de trenes ofertados              | 16.997     | 16.991     |
| Trenes-km ofertados                 | 560.408    | 562.326    |
| Plazas-km ofertadas                 | 79.635.006 | 79.289.766 |

<sup>1</sup> Se refiere al origen-destino del tren, sin distribuir por CC.AA.

Fuente: Feve.

En materia de novedades, las principales actuaciones desarrolladas por FEVE en el 2010 se resumen como sigue:

#### Infraestructura y Oferta de FEVE- Principales novedades 2010

- A principios del año 2010 se puso al servicio de la ciudadanía el trazado soterrado entre los barrios de Olabeaga y Rekalde en el núcleo de la capital vizcaína, así como la nueva estación Basurto-Hospital. El nuevo tramo entre Olabeaga y Basurto junto al enlace con la línea de mercancías comprende un trayecto de 2,7 kilómetros. Por su parte, la nueva estación Basurto-Hospital cumple con las medidas de accesibilidad mediante escaleras mecánicas y ascensor y hace conexión con el Tranvía de Bilbao, Termibús y el intercambiador de San Mamés, donde se concentran los accesos de las líneas cercanías de Renfe y Metro Bilbao.
- Dando seguimiento a las obras de soterramiento entre Olabeaga y Rekalde, en el segundo semestre del año iniciaron las obras de soterramiento de la línea ferroviaria de mercancías entre los barrios de Rekalde e Irala. El presupuesto para esta actuación supera los 30 millones de euros, para la cual las contribuciones proceden de FEVE (11,9 millones de euros), Diputación Foral de Bizkaia (7,8 millones), Ayuntamiento de Bilbao (7,8 millones) y por último, Bilbao Ría 2000 (3,1 millones).
- Por otro lado, en septiembre se adjudicaron las obras para el acondicionamiento de los túneles de La Escrita, El Callejo y El Arroyo de la línea Ferrol-Bilbao por el importe de 1,5 millones de euros y plazo de ejecución de 6 meses. Estas obras, englobadas en el contexto de garantizar seguridad en la electrificación de la línea, consisten en adecuar perfiles y sustituir revestimientos previa ampliación de las bóvedas.
- Por último, también se llevaron a cabo los trabajos de electrificación en el trayecto entre las provincias de Bizkaia y Cantabria.

#### iii) ETS-Euskal Trenbide Sarea: infraestructuras operadas por Euskotren.

- Infraestructuras de ETS operadas por Euskotren

El presente apartado informa, en concreto, sobre las infraestructuras de ETS que son operadas por los servicios de la compañía Euskotren. La práctica totalidad de sus 181,1 kilómetros de recorrido están provistos de vías electrificadas (176,6 km) y la principal parte del trayecto transcurre por una única vía (150,2 km), al limitarse el tramo de doble vía a un recorrido de 30,9 km en la

actualidad. En este sentido, ETS contempla en la actualidad planes de actuación de gran relevancia para el desdoblamiento de sus vías.

Por su parte, Euskotren canaliza su oferta a la ciudadanía a través del servicio prestado en las siguientes tres líneas:

- 1) Línea Bilbao-Donostia/San Sebastián y ramal Amorebieta-Bermeo: en su trayecto de alrededor de 109 km (tramo de Bilbao-Donostia/San Sebastián) dispone de distintos puntos de conexión para cambio de modalidad o líneas de transporte. De esta forma, la estación de Bolueta y Atxuri en la capital vizcaína sirven de nexos con el Metro de Bilbao, en Galdakao con el microbús de EuskoTren hacia el Hospital de Usánsolo, en Zumaia con los autobuses de Euskotren –proveedores de servicio en la comarca del Urola- y en la estación de Amara de Donostia-San Sebastián con el servicio de Topo de Euskotren hacia Hendaia. Asimismo, esta línea dispone del ramal de Amorebieta-Bermeo, cuya longitud es superior a 29 km.
- 2) Línea Lasarte Oria-Donostia/San Sebastián-Hendaia: esta línea comparte red con la línea Bilbao-Donostia/San Sebastián entre las estaciones guipuzcoanas de Errekalde y Amara, desde las cuales se posibilita el transbordo a la línea Bilbao-Donostia/San Sebastián.
- 3) Bilbao (Deusto)-Lezama, cuyo trayecto de cerca de 17 km enlaza la capital vizcaína con las localidades del Txorierri. Tiene conexión con el Metro de Bilbao en la estación de Casco Viejo.

Desde el punto de vista de la oferta de actividad de Euskotren, en el 2010 se constata un ligero ascenso tanto en el número de trenes en circulación (éstos se han cifrado en 192.530 trenes), como en número de plazas puestas al servicio de la ciudadanía (47.094.846 plazas), donde ambos indicadores muestran un aumento del 0,4% con relación al 2009. Por su parte, el número de kilómetros ofertados (4.533.927 km) supone un descenso del 0,5% con respecto al año precedente, lo que ha derivado en una moderada reducción del 0,4% en plazas-km ofertadas (1.206.877.569 plazas-km).

**Cuadro 2.10. Datos básicos de la infraestructura de ETS actualmente operada por EuskoTren. Servicios ofertados por EuskoTren. 2010**

|   | 2009          | 2010          |
|---|---------------|---------------|
| Nº de líneas  | 3             | 3             |
| Longitud de líneas convencionales (km)                  | 181,1         | 181,1         |
| Longitud de líneas convencionales de vía única (km)     | 150,2         | 150,2         |
| Longitud de líneas convencionales de doble vía (km)     | 30,9          | 30,9          |
| Longitud de líneas convencionales electrificadas (km)   | 176,6         | 176,6         |
| Longitud de líneas convencionales sin electrificar (km) | 4,5           | 4,5           |
| Nº trenes ofertados                                     | 191.852       | 192.530       |
| Nº plazas ofertadas                                     | 46.896.624    | 47.094.846    |
| Nº km ofertados   | 4.556.762     | 4.533.927     |
| Plazas-Km ofertadas                                     | 1.211.528.660 | 1.206.877.569 |

Fuente: Euskal Trenbide Sarea (ETS).



A continuación se citan las inversiones y obras de mayor relevancia gestionadas por ETS, así como las principales novedades en cuanto a la oferta de Euskotren en la actuación del 2010.

### Infraestructura y Oferta de ETS-EuskoTren – Principales novedades 2010

- En el ámbito vizcaíno, ETS engloba en la actualidad dos grandes proyectos: el nuevo túnel de Artxanda y el proyecto Durango.
  - Túnel de Artxanda: este túnel de 1.875 metros de longitud en vía doble permitirá el desplazamiento de viajeros y viajeras al aeropuerto de Loiu en un tiempo inferior a 9 minutos desde el Casco Viejo. El túnel contempla dos galerías de evacuación: una en conexión con el exterior y la otra en enlace con el actual túnel de la línea Deusto-Lezama. En el transcurso del 2010 se ha avanzado 450 metros en las excavaciones del túnel en línea y 242 metros en la galería de evacuación al exterior.
  - Proyecto Durango: para finales de año todos los frentes del proyecto, esto es, el desdoblamiento de la línea ferroviaria Bilbao-Donostia/San Sebastián entre las estaciones de Amorebieta y Lebario, la edificación de nuevas estaciones en Euba, Durango y Traña y la eliminación de 27 pasos a nivel, se encontraban en fase de ejecución. De esta forma, las labores de desdoblamiento entre Euba-lurreta y Traña-Lebario se han ejecutado en un 35% y 46%, respectivamente. Además, se ha dado un empuje a la construcción de cocheras y talleres de Lebario y a su edificio de administración, obras que se encuentran en su fase final.
- En el territorio guipuzcoano, las actuaciones más relevantes del año se concentran en la zona de Eibar, Zumaia y Aia-Orio.
  - Dentro de la línea Bilbao-Donostia/San Sebastián, ETS ha llevado a cabo distintas actuaciones en la zona de Eibar, entre las que destacan las siguientes: la inauguración en diciembre del desdoblamiento San Lorentzo-Unibertsitatea, que con una inversión de 6,7 millones de euros ha derivado en el desdoblamiento de 800 metros de vía, la eliminación del paso a nivel de Olarreaga y en la accesibilidad de la estación de Unibertsitatea, cuya obra posibilitará el tráfico de mercancías en horario diurno; la construcción de la nueva estación de Ardanza con el desdoblamiento de 180 metros; la adjudicación de obras para la remodelación de la estación de Eibar que incluye las obras para adecuarse a las normas de accesibilidad; la supresión del paso a nivel de Txarakoa; la adjudicación de obras para el desdoblamiento de 775 metros de vía entre Txarakoa y Azitain, una nueva estación en Azitain y la eliminación de dos pasos a nivel; y, por último, las obras respectivas del cruzamiento de Karakate.
  - Apartadero Oikina (Zumaia): con un presupuesto de 2,9 millones de euros y 12 meses de plazo de ejecución, las obras adjudicadas para construir una vía apartadero permitirán una mayor frecuencia en los servicios de trenes entre Zumaia-Donostia/San Sebastián.
  - Variante Aia-Orio: las obras de la nueva variante inauguradas en octubre incluyen el desdoblamiento de 1,6 kilómetros de vía y la eliminación de un paso a nivel con la construcción de la nueva estación de Aia-Orio, que contribuirá a mejorar la frecuencia del servicio entre Zumaia-Donostia/San Sebastián. Este nuevo trazado ferroviario incluye el acondicionamiento de un viaducto de 577 metros de longitud unida a un túnel 190 metros, siendo el principal objetivo para la construcción de dicho viaducto la supresión del citado paso a nivel, además de la minimización del impacto sobre el humedal de las Marismas de la Regata de Santiago. Esta actuación ha tenido un coste de 20,7 millones de euros y ha sido financiado por el Gobierno Vasco (57%) y la Diputación Foral de Gipuzkoa (43%).
- Por último, en el contexto del Metro Donostialdea, ETS dispone de varios tramos en ejecución que permiten un avance en este frente.
  - En el tramo Lasarte-Errekalde, las obras de desdoblamiento dieron comienzo en julio. Este proyecto cuenta con un presupuesto de 9,5 millones de euros y un plazo de ejecución de 18 meses.
  - El proyecto Errekalde-Añorga, consistido en el desdoblamiento de 2,1 kilómetros de trazado y la construcción de la nueva estación de Añorga por el importe de 30 millones de euros, avanza con las obras de estructuración de la nueva estación, con la fabricación en taller de la estructura del puente y con la excavación del túnel en toda su longitud.



- El trazado de Loiola-Herrera, donde las labores de excavación del túnel en Intxaurreondo dieron lugar al cale del túnel en junio del 2010, ha dado un impulso al desarrollo del proyecto. Dicho proyecto consta del desdoblamiento de 2,6 kilómetros, la creación de la nueva infraestructura y la construcción de las estaciones de Herrera e Intxaurreondo, una inversión que cuenta con un presupuesto de 71,7 millones de euros.
- Las labores de desdoblamiento del recorrido Fanderia-Oiartzun llegaron a su recta final antes del fin de año, a falta de terminar la construcción de las dos nuevas estaciones de Oiartzun y Fanderia para la conclusión de las tareas contempladas en el proyecto.
- Las obras de los nuevos talleres y cocheras de Araso (Irún) comenzaron sus obras en mayo de 2010, en sustitución de las actuales instalaciones de Errentería.

#### ■ Infraestructuras de ETS operadas por Metro de Bilbao

Tras la ampliación de la Línea 2 desarrollada por ETS con la extensión del suburbano a los núcleos de Peñota y Santurtzi (dichas estaciones se abrieron al público en julio del 2009), el trayecto de las infraestructuras donde opera Metro Bilbao alcanza una longitud de 40,64 km. Dicha red metropolitana, acondicionada con 38 estaciones, se distribuye en dos líneas, esto es, línea Plentzia-Ariz (línea que cubre la margen derecha) y línea Santurtzi-Ariz (línea que se extiende a la margen izquierda). En este sentido, ETS abrió el 3 de septiembre del 2010 una lanzadera en el barrio de Mamariga, facilitando de esta forma el acceso de los usuarios y usuarias de Mamariga a la estación de Santurtzi en la línea 2.

**Cuadro 2.11. Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro de Bilbao. 2010**

|                         | 2009                     | 2010          |
|-------------------------|--------------------------|---------------|
| Nº de líneas            | 2                        | 2             |
| Nº de estaciones        | 36/38 <sup>1</sup>       | 38            |
| Longitud de la red (km) | 38,91/40,64 <sup>1</sup> | 40,64         |
| Nº km ofertados         | 4.270.626                | 4.366.662     |
| Coches-km ofertados     | 17.082.504               | 17.621.913    |
| Plazas-km ofertadas     | 2.434.256.820            | 2.511.976.560 |

<sup>1</sup> Desde 04/07/09 el número de estaciones asciende a 38 y la longitud de la red a 40,64 kilómetros, debido a la apertura de las estaciones de Peñota y Santurtzi.

Fuente: Metro de Bilbao.

Como agente operadora de estas infraestructuras, Metro Bilbao ha puesto a disposición de la ciudadanía una oferta total de 4.366.662 kilómetros, lo que se traduce en un aumento del 2,2% con relación al ejercicio anterior. Dicho avance ha sido compartido en el número de coches-km y plazas-km ofertadas, donde sus cifras han ascendido en más de medio millón de coches-km y cerca de 78 millones de plazas-km, lo que supone un crecimiento interanual del 3,2% en ambos apartados en el 2010.

En la actualidad, la administración de ETS gestiona la ampliación de estas infraestructuras, con la ejecución de las obras de la línea 2 entre Santurtzi y Kabiezes, así como entre el tramo de Ariz y Basauri. Asimismo, la administración de la red metropolitana se extiende a las actuaciones ligadas a las Líneas 3, 4 y 5, cuyos datos más relevantes se resumen en el cuadro siguiente.

**Infraestructuras ETS operadas por Metro de Bilbao – Principales novedades 2010**

- En la Línea 1, destacan las labores de construcción de la nueva estación de Ibarbengoa, que para finales de año se encontraba prácticamente finalizada. Asimismo avanzaron las obras ligadas al soterramiento de Maidagan (718 metros) entre la estación de Bidezabal y la entrada de Ormaztegui.
- En la Línea 2, se ha avanzado en la ejecución de dos tramos: Santurtzi-Kabiezes y Ariz-Basauri.
  - En el tramo Santurtzi-Kabiezes, por una parte, se han completado las excavaciones entre el mango de maniobras de kabiezes y la zona del Bullón (1,5 kilómetros) y, por otra parte, a principios de septiembre se inauguró el funicular de Mamariga, una lanzadera que conecta el barrio de Mamariga (Santurtzi) con la estación de Metro de Santurtzi. Dicha infraestructura consta de un túnel de 400 metros en doble vía en la que circulan dos funiculares en un desnivel del 20%.
  - En el tramo Ariz-Basauri las obras han tenido un avance positivo. De esta forma, en el tramo entre Etxebarri y Ariz han concluido el montaje de vía, en la zona interestaciones se ha completado el revestimiento del túnel de línea y en la estación de Ariz y Basauri se trabaja en los requerimientos para su puesta en marcha.
- En la Línea 3, se han excavado en torno a 1.300 metros del total de 5.885 metros que comprende el trazado que acondicionará las estaciones de San Antonio, Otxarkoaga, Txurdinaga, Zurbaranbarri, Casco Viejo, Uribarri y Matiko. En concreto las excavaciones realizadas son las respectivas a las galerías de acceso y túnel en línea. Asimismo, las estaciones de San Antonio de Etxebarri y Matiko se encuentran en fase de obra.

- Infraestructuras de ETS operadas por Euskotran.

La red de infraestructuras de ETS operada por Euskotran habilita, en la actualidad, el recorrido del Tranvía de Vitoria-Gasteiz en la capital alavesa y del Tranvía de Bilbao en la capital vizcaína, con perspectivas por parte de ETS de ampliar dicha red a nuevos programas tranviarios en un futuro próximo.

Con respecto al Tranvía de Bilbao, las infraestructuras de ETS mantienen su recorrido a través del tramo de 5 kilómetros entre Atxuri y Basurto, cuya única línea comprende 12 estaciones. En dicha línea Euskotran ha ampliado su oferta en el 2010, al incrementar en un 2,6% el volumen de trenes ofertados –cada uno de ellos con una capacidad de desplazamiento de 125 personas- y número de plazas puestas a disposición de la ciudadanía (66.656 trenes y 8.332.000 plazas, respectivamente). Asimismo, la oferta caracterizada por el número de kilómetros y plazas-km ha experimentado una subida del 1,4% en ambos casos, lo que se traduce en un avance positivo de 4.300 kilómetros y más de medio millón de plazas-km ofertados con respecto al 2009.

Por otro lado, el Tranvía de Vitoria-Gasteiz continúa reforzando su servicio, dada la positiva acogida que está teniendo por parte de la ciudadanía desde su apertura en diciembre de 2008. En este sentido, manteniendo la distribución de sus 18 estaciones en dos líneas en las que opera el Tranvía, Euskotran pone al servicio de los usuarios y usuarias más de 14,6 millones de plazas en un total de 96.359 trenes ofertados –trenes de 152 plazas cada uno-, magnitudes ambas ellas que han protagonizado ascensos del 35,8% con respecto al ejercicio del 2009. Además, el número de kilómetros y plazas-km ofertados han experimentado aumentos del 33,1%, hasta situarse en 447.869 km y 68.076.065 plazas-km en el 2010.



Cuadro 2.12. Datos básicos de la oferta de EuskoTran. 2010

|  | Bilbao                        | Vitoria-Gasteiz               |
|--|-------------------------------|-------------------------------|
| Nº de líneas                                 | 1                             | 2                             |
| Nº de estaciones                             | 12                            | 18                            |
| Capacidad máxima (personas) <sup>(1)</sup>   | 192 (50 plazas para sentarse) | 244 (52 plazas para sentarse) |
| Capacidad aplicada (personas) <sup>(1)</sup> | 125 (50 plazas para sentarse) | 152 (52 plazas para sentarse) |
| Nº trenes ofertados                          | 66.656                        | 96.359                        |
| Nº plazas ofertadas                          | 8.332.000                     | 14.646.568                    |
| Nº km ofertados                              | 315.183                       | 447.869                       |
| Plazas-km ofertadas                          | 39.397.817                    | 68.076.065                    |

<sup>(1)</sup> La capacidad aplicada por Euskotren es menor a la capacidad máxima que determina el fabricante. Se determina con criterios de máximo confort basados en la referencia europea de 4 personas por metro cuadrado.

Fuente: EuskoTren.

Con perspectivas al desarrollo del programa tranviario, ETS se encuentra en ejecución de las obras para la ampliación Basurto-La Casilla del Tranvía de Bilbao y en la segunda fase de la obra civil del ramal Abetxuko del Tranvía Vitoria-Gasteiz, al tiempo que aborda nuevos proyectos ligados con el Tranvía UPV-Leioa-Urbinaga y Barakaldo. Las actuaciones más destacables en torno a la ampliación de estas infraestructuras quedan recogidas en el siguiente cuadro.

#### Infraestructuras ETS operadas por EuskoTran – Principales novedades 2010

- En lo que respecta al Tranvía de Vitoria-Gasteiz, ETS ha adjudicado las obras de la segunda fase del ramal de Abetxuko que consisten en la construcción de un trazado ferroviario de 648 metros de longitud y dos nuevas estaciones.
- Dentro de las actuaciones del Tranvía de Bilbao, en julio se iniciaron las obras de ampliación Basurto-La Casilla, inversión que asciende a 5 millones de euros y cuenta con un plazo de ejecución de un año. El nuevo trazado de 700 metros de longitud enlaza las estaciones de Basurto (frente al Colegio Público Basurto) y La Casilla (a la altura de la Plaza de La Casilla) en su transcurso por la Avenida Montevideo y la calle Autonomía.
- Para finalizar, en lo que corresponde a las actuaciones del Tranvía UPV-Leioa-Urbinaga, en julio del 2010 dieron comienzo las obras de los Talleres y Cocheros del Tranvía. Estas obras que suponen una inversión de 4,2 millones de euros están previstas que se finalicen en 15 meses desde el comienzo de las mismas. Asimismo, ETS aprobó el expediente de licitación del Proyecto Constructivo del tramo Leioa-Urbinaga. Al término de estas actuaciones, la nueva infraestructura enlazará el campus de la UPV y Leioa con la Margen Izquierda.

#### iv) Nueva Red Ferroviaria Vasca – ETS y ADIF

La Nueva Red Ferroviaria Vasca, popularmente conocida como la “Y” Vasca, es la infraestructura ferroviaria que enlazará las tres capitales de Euskadi de una forma rápida y sostenible y que conectará con el resto de España y con Europa. Su utilización será compartida tanto para el desplazamiento de personas como para el tráfico de mercancías. Esta infraestructura que se adapta al ancho de vía europea, permite la integración de Euskadi en la red transeuropea de alta velocidad, dejando atrás las tradicionales barreras provocadas por la caracterización de las vías del Estado y permitiendo de esta forma un mayor flujo a los mercados europeos a un coste relativamente menor.

La nueva red consta de 172 kilómetros de recorrido, transcurrida en su mayoría a través de túneles, minimizando así al máximo el impacto visual de una obra de este tipo. En este sentido, el



60% del trazado del nuevo tren irá oculto a través de los 80 túneles (104,3 km), el 10% sobre los 71 viaductos que incluye la obra y el restante 30% será a cielo abierto. La nueva infraestructura ferroviaria habilitará seis estaciones: Bilbao (Abando), Vitoria-Gasteiz (Parque de Arriaga), Donostia-San Sebastián (Atotxa), Astigarraga, Irun y Ezkio-Itsaso. Por otro lado, la adaptación de sus vías a las medidas internacionales y la velocidad máxima a la que podrán circular los trenes (200-220 km/hora para pasajeros y pasajeras y de 100-120 km/hora para mercancías) reduce el tiempo de llegada a ciudades como Madrid, a donde se podrá acceder en cerca de dos horas desde las capitales vascas, o como París, en menos de seis horas, lo que a su vez impulsará el paso transfronterizo de personas y mercancías.

Los efectos de esta nueva infraestructura prevén aliviar el tráfico en carreteras principales, así como en las líneas ferroviarias. En este sentido, se espera que la construcción de la nueva Y Vasca libere la carretera A-8 en los tramos Bilbao-Donostia/San Sebastián en 1.690 coches diarios, la A-68 (entre Bilbao-Vitoria/Gasteiz) en 2.475 coches y la N-1 entre Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz en 1.210 coches y 1.175 camiones (en la actualidad el registro de desplazamientos diarios entre las tres capitales vascas es de 47.000 desplazamientos<sup>5</sup>). Por su parte, también se espera reducir en las carreteras el tráfico de 800.000 camiones al año y además, la introducción de esta infraestructura al sistema de transporte ferroviario provocará la liberación de 240 trenes semanales de largo recorrido, factor que incrementará en 200% la capacidad de los servicios de mercancías en esas líneas. Con estas medidas se pretende potenciar el desplazamiento de mercancías por modo ferroviario.

El Gobierno Central, a través del Ministerio de Fomento, es el ente responsable para la construcción de la infraestructura ferroviaria de alta velocidad. En este sentido, para el caso de la Y Vasca, el Ministerio y la Administración Vasca llegaron a un acuerdo en 24 de abril del 2006, en el cual el Ministerio de Fomento cedió parte de esa competencia al Gobierno Vasco, reservándose la construcción de los tramos de Álava y Bizkaia, el nudo de conexión de la Y en Arrasate/Mondragón, Elorrio y Bergara, y las inserciones de Bilbao y Vitoria-Gasteiz. ADIF es el responsable de la ejecución de estas obras, cuya inversión asciende a 2.536 millones de euros.

El Gobierno Vasco, por su parte, es responsable de la mayor parte de la infraestructura en el territorio guipuzcoano. La Sociedad Pública Euskal Trenbide Sarea se hace cargo de las ejecuciones de los tramos Bergara-Irun-Donostia/San Sebastián, con un presupuesto de 1.642 millones de euros, cuyo importe será restado del Cupo a remitir al Estado.

Las actuaciones más relevantes llevadas a cabo por ambas partes durante el ejercicio del 2010 quedan resumidas en el siguiente cuadro.

<sup>5</sup> Dato extraído del Estudio de Movilidad en Euskadi 2007.

**Infraestructuras Nueva Red Ferroviaria Vasca – Principales novedades 2010**

- En el ejercicio del 2010, el 60% de los 90,3 kilómetros que completan el **trazado de Vitoria/Gasteiz-Bilbao** se encuentra en fase de ejecución. De esta forma, un total de 17 túneles, entre los que se encuentran los más largos de la línea, están en fase de obras: Albertia (4.786 m), Udalaiz (3.185 m), Zaratamo (2.728 m), Induspe (2.224 m) y Ganzelai (1.365 m), además de los falsos túneles del tramo Abadiño-Durango, el de Erribaso en el tramo Amorebieta/Etxano-Amorebieta/Etxano y el de Galdakao (tramo Lemoa-Galdakao). En este sentido, se han completado las perforaciones en avance de los túneles de Eguskiza y Mendigain (tramo Abadiño-Durango), Karraskain (tramo Mondragón-Elorrio), Orranpe y Arteako (Amorebieta/Etxano-Amorebieta/Etxano) y Uruburu I en Eskoriatza.
- Del mismo modo, un total de 29 viaductos y pasos elevados están en ejecución o ya finalizados. De este modo, concluyen las obras referentes a la construcción de tableros de los viaductos de Uriarte, Untxilla y el viaducto sobre la carretera A-3008. Además, se inicia la cimentación de pilas y estribos de los viaductos sobre el río Ibaizabal y de Bistibieta y también comienzan las labores para la construcción del viaducto del Nervión, Mañaria, Larrinagatxu, San Lorenzo, Arkotxa y de Etxebarri.
- El **ramal guipuzcoano de la Y vasca**, con la entrada en obras de dos nuevos tramos (Bergara-Antzuola y Ezkio-Beasain) en el 2010, contaba con 7 tramos en fase de ejecución: Bergara-Antzuola, Ezkio-Beasain, Beasain oeste, Beasain este, Ordizia-Itsasondo, Legorreta y Tolosa. En concreto, en octubre tuvo lugar el cale del túnel del tramo Ordizia-Itsasondo y en noviembre se caló otro túnel en el tramo Beasain este.
- Asimismo, se procedió a la adjudicación de otros 6 tramos con vistas a que se inicien sus obras a principios del 2011. Los tramos licitados corresponden a Bergara-Bergara, Antzuola-Ezkio oeste, Antzuola-Ezkio este, Tolosa-Hernialde, Andoain-Urnieta y Urnieta-Hernani.

**c) Transporte aéreo**

Las infraestructuras aéreas se caracterizan por situarse en las inmediaciones de núcleos urbanos. En este sentido, los tres aeropuertos vascos se ubican en los alrededores de las tres capitales vascas, esto es, el aeropuerto de Bilbao en Loiu, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz cerca de Foronda y el aeropuerto de Donostia-San Sebastián en Hondarribia.

Reflejo del actual contexto económico global, los aeropuertos han experimentado una bajada en el volumen de tráfico de aeronaves en el último ejercicio, si bien ésta ha resultado ser mucho menos pronunciada que en el ejercicio precedente. De esta forma, en el conjunto de la CAPV se han registrado un total de 59.297 operaciones, lo que supone un descenso del 1,1% con relación al ejercicio anterior. La caída más destacable ha sido la del aeropuerto del territorio alavés, donde la cifra de aeronaves ha descendido un 16,5% con respecto del 2009 y, en menor medida, la del aeropuerto de Donostia-San Sebastián, donde las operaciones han retrocedido 4,8 puntos porcentuales. Por su parte, el aeropuerto de Bilbao ha retomado, aunque levemente, tasas de crecimiento positivas con el incremento del 1,6% en el tráfico de aeronaves en el 2010.

Desde la perspectiva del peso relativo en el volumen de operaciones de cada aeropuerto, cabe mencionar que se mantiene la misma estructura de años anteriores. De esta forma, el aeropuerto con mayor afluencia de aeronaves, con cerca de 80% de los movimientos, es el de Bilbao, seguido por los aeropuertos de Donostia-San Sebastián (11,2%) y Vitoria-Gasteiz (9,2%).

Cuadro 2.13. Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves<sup>1</sup> en los aeropuertos vascos. 1995-2010

| Años | Vitoria-Gasteiz |                     | Donostia-San Sebastián |                     | Bilbao       |                     | TOTAL        |                     |
|------|-----------------|---------------------|------------------------|---------------------|--------------|---------------------|--------------|---------------------|
|      | Nº aeronaves    | Δ anual período (%) | Nº aeronaves           | Δ anual período (%) | Nº aeronaves | Δ anual período (%) | Nº aeronaves | Δ anual período (%) |
| 1995 | 4.689           | --                  | 1.814                  | --                  | 20.348       | --                  | 26.851       | --                  |
| 2000 | 13.726          | 24,0                | 5.569                  | 25,1                | 40.770       | 14,9                | 60.065       | 17,5                |
| 2004 | 10.848          | -5,7                | 6.299                  | 3,1                 | 47.020       | 3,6                 | 64.167       | 1,7                 |
| 2005 | 8.894           | -18,0               | 7.153                  | 13,6                | 51.745       | 10,0                | 67.792       | 5,6                 |
| 2006 | 9.462           | 6,4                 | 8.873                  | 24,0                | 52.200       | 0,9                 | 70.535       | 4,0                 |
| 2007 | 9.131           | -3,5                | 9.884                  | 11,4                | 54.877       | 5,1                 | 73.892       | 4,8                 |
| 2008 | 9.497           | 4,0                 | 8.897                  | -10,0               | 52.966       | -3,5                | 71.360       | -3,4                |
| 2009 | 6.518           | -31,4               | 6.957                  | -21,8               | 46.497       | -12,2               | 59.972       | -16,0               |
| 2010 | 5.440           | -16,5               | 6.622                  | -4,8                | 47.235       | 1,6                 | 59.297       | -1,1                |

<sup>1</sup> Los datos de tráfico corresponden al tráfico comercial de aeronaves.

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA.

Por último, las novedades más relevantes en materia de infraestructuras aeroportuarias de la CAPV quedan reflejadas en el siguiente cuadro.

#### Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz – Novedades 2010

- En la actuación del 2010 se ha finalizado el proyecto de remodelación del sistema eléctrico y control de gestión por un importe de 8,13 millones de euros.
- Asimismo, las labores del recrecido y adecuación de la pista de vuelo y franjas se encuentran en fase de ejecución, cuyas obras suponen una inversión de 10,6 millones de euros. El objetivo de estas obras consiste en garantizar la seguridad de aviones de mayor tonelaje en el despegue y aterrizaje.
- Por otra parte, el aeropuerto alavés ha comenzado a definir las líneas maestras para el futuro parque logístico aeronáutico, que contribuirá a reafirmar el carácter carguero del aeropuerto y mejorar la capacidad logística de todo un tejido empresarial en torno al corredor de la N-1. En este sentido, el Gobierno Vasco ha destinado 20 millones de euros al VIAP-Vitoria Industrial Air Park a través de la sociedad pública SPRILUR. Asimismo, se ha efectuado el estudio de viabilidad de la zona que acogerá el polígono, que aboga por una extensión de 59,5 hectáreas en la zona de carga.

#### Aeropuerto de Bilbao – Novedades 2010

- La obra más relevante en ejecución es la del cierre de la zona de llegadas. El proyecto, que consiste en la construcción de un nuevo vestíbulo de llegadas de 3.500 m<sup>2</sup> de superficie y un cerramiento acristalado de 3.200 m<sup>2</sup> de vidrio, procede a su segunda fase de la obra con el cierre de la comunicación directa con el aparcamiento mediante la construcción de ascensores y escaleras mecánicas. Además, esta actuación incluye una nueva instalación eléctrica en la zona de llegadas, un nuevo equipo de climatización y la adecuación de la sala con sistemas contra incendios y servicios de megafonía. Todas estas labores de adecuación y mejoras operativas en el edificio terminal tienen un importe de 24,9 millones de euros.
- Por otra parte, y dentro del Plan de Aislamiento Acústico (PAA), la Comisión de Seguimiento Ambiental del Aeropuerto de Bilbao ha aprobado la ejecución de las actuaciones de aislamiento acústico en 30 viviendas en las zonas colindantes del aeropuerto, en las localidades de Derio, Erandio, Loiu, Sondika y Zamudio, actuaciones que se suman a las 62 viviendas que ya habían sido aprobadas previamente.

#### Aeropuerto de Donostia-San Sebastián – Novedades 2010

- Las obras concluidas en la actuación del 2010 incluyen las labores del recrecido de pista que han ascendido a un importe de 1,32 millones de euros.
- Por su parte, el proyecto que contempla la ampliación de las pistas del aeropuerto está pendiente del estudio de impacto ambiental, ya que parte de las actuaciones se ejecutarían sobre terrenos pertenecientes a la Red Natura 2000. Este proyecto consiste en la prolongación de la infraestructura en 150 metros hacia el barrio de Mendelu y 50 metros en la cabecera que da al mar (dirección Hendaia), con el relleno de la escollera existente. De este modo, tras la adecuación de 150 metros en cada extremo destinados a franjas de seguridad, la pista operativa pasará de los 1.754 metros actuales a 1.650 metros.

**d) Transporte marítimo**

Tal y como se manifiesta en los movimientos aéreos, y atendiendo a la actividad del transporte marítimo, la flota vasca asociada a Anavas también ha protagonizado un retroceso en sus principales indicadores de oferta, si bien dicho descenso ha sido menor al presenciado en el ejercicio del 2009.

De esta forma, las 13 empresas navieras asociadas a Anavas recortan el número de buques mercantes y remolcadores a 69 y su capacidad a 365.719 toneladas brutas y 590.947 de tonelaje de peso muerto. A pesar de que el número de empresas asociadas se mantiene en el 2010, estas cifras revelan un ajuste en su oferta de buques mercantes y remolcadores del 5,5% y, consecuentemente, una reducción del 7% y 6,4% en toneladas brutas (TB) y tonelaje de peso muerto (TPM), respectivamente.

**Cuadro 2.14. Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV. 1995-2010**

| Año  | Nº empresas | Nº buques | TB <sup>1</sup> | TPM <sup>2</sup> |
|------|-------------|-----------|-----------------|------------------|
| 1995 | 13          | 62        | 344.397         | 577.850          |
| 1996 | 12          | 64        | 282.368         | 454.381          |
| 1997 | 11          | 66        | 176.048         | 287.430          |
| 1998 | 12          | 63        | 345.387         | 560.407          |
| 1999 | 11          | 57        | 334.551         | 553.207          |
| 2000 | 11          | 56        | 328.937         | 543.033          |
| 2001 | 10          | 52        | 322.295         | 519.898          |
| 2002 | 12          | 53        | 321.193         | 532.790          |
| 2003 | 12          | 55        | 332.021         | 546.588          |
| 2004 | 11          | 50        | 455.803         | 796.813          |
| 2005 | 11          | 67        | 524.523         | 917.116          |
| 2006 | 11          | 71        | 542.901         | 938.900          |
| 2007 | 14          | 68        | 535.720         | 927.707          |
| 2008 | 14          | 80        | 574.292         | 970.421          |
| 2009 | 13          | 73        | 393.275         | 631.405          |
| 2010 | 13          | 69        | 365.719         | 590.947          |

<sup>1</sup> Toneladas Brutas.

<sup>2</sup> Tonelaje de Peso Muerto.

Fuente: Anavas.

En lo que respecta a la tipología de la flota, los buques remolcadores y de tráfico interior, los Bulk Carrier y portacontenedores y los L.P.G. constituyen el 87% de la flota, con participaciones del 53,6%, 17,4% y 15,9%, respectivamente. El restante 13% está conformado por buques tanque (10,1%) y frigoríficos (2,9%). La caída más significativa ha sido en los buques L.P.G. que han pasado del registro de 14 buques en 2009 a 11 en el ejercicio del 2010.

Dicha flota mercante tiene una media de edad de 11,2 años, edad menor que la española (12,7). Se trata, por tanto, de una flota joven en comparación con la mundial (de 18,2 años) aunque similar a las principales flotas europeas.



Cuadro 2.15. Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2008-2010

| Tipo de buque                    | Nº buques |           |           |
|----------------------------------|-----------|-----------|-----------|
|                                  | 2008      | 2009      | 2010      |
| Remolcador y tráfico interior    | 40        | 37        | 37        |
| Químico                          | 0         | 0         | 0         |
| Buque tanque                     | 8         | 6         | 7         |
| L.P.G.                           | 14        | 14        | 11        |
| Bulk Carrier y portacontenedores | 15        | 13        | 12        |
| Frigorífico                      | 3         | 3         | 2         |
| <b>TOTAL</b>                     | <b>80</b> | <b>73</b> | <b>69</b> |

Fuente: Anavas.

Por último, las principales obras e inversiones realizadas en los principales puertos de la CAPV quedan resumidas en el siguiente cuadro.

#### Puerto de Bilbao – Situación y Novedades 2010

- Las inversiones realizadas por la Autoridad Portuaria de Bilbao son destinadas principalmente a la construcción de nuevos muelles para la ampliación en el Abra Exterior, a obras de mantenimiento y a la creación de nuevas infraestructuras que posibilitarán un mayor tráfico en el Puerto.
- En relación a las obras completadas en la actuación del 2010 destacan las siguientes:
  - La ejecución de las obras del Muelle AZ-3 adosado al dique de Zierbena: las obras comenzadas en septiembre del 2007 llegaron a su fin en marzo del 2010 y su coste ascendió a 5.791 miles de euros. La inversión incluye la construcción de un muelle de gravedad de cerca de 600 metros de línea de atraque y 20 metros de calado útil, para el cual ha sido necesario ganar al mar una superficie de 233.500 m<sup>2</sup> mediante rellenos, con un fondo de muelle de 300 metros de ancho desde el cantil.
  - El desdoblamiento de la conducción de suministro de agua al Puerto Exterior: la Autoridad Portuaria de Bilbao concluyó las obras de construcción de una nueva tubería complementaria a la existente, actuación que fue dotada de 1.269 miles de euros, para conseguir aumentar el caudal de suministro de agua al Puerto Exterior de 60 litros anteriores a 150 litros actuales.
  - La construcción de la Estación Marítima en la terminal de cruceros de Getxo: con el objetivo de potenciar el tráfico de cruceros en el Puerto de Bilbao, y en necesidad de unas instalaciones adecuadas para la recepción y expedición de pasajeros y pasajeras de cruceros, estas obras del importe de 1.993 miles de euros consisten en la edificación de una estación marítima modular en la explanada junto al muelle de cruceros, adosado al contradique de Algorta.
  - La glorieta de acceso a la concesión de Navacel en la BI-711: las obras de construcción de una glorieta en el acceso a las instalaciones de la Autoridad Portuaria en Axpe fueron concluidas en julio 2010, por un importe del 916 miles de euros. Esta glorieta se sitúa en la carretera BI-711 de Bilbao a las Arenas.
- Por otro lado, La autoridad Portuaria contempla las siguientes obras en ejecución:
  - La renovación de las instalaciones eléctricas de los muelles de Princesa de España y Príncipe de Asturias (en Saturtzi), para ofrecer a los usuarios y usuarias de dichas instalaciones la posibilidad de contratar la electricidad en mercado libre. Las obras prevén su fin en 2011.
  - Las obras para la construcción del Muelle AZ-2 entre los Muelles AZ-1 y AZ-3 situados en el Dique de Zierbena. Su conclusión está prevista para julio de 2011.
  - La reposición de los bloques existentes en el morro del dique de Punta Lucero, con la sustitución de los anteriores bloques de 65 y 85 t. con los actuales de 100 t. para reforzar y proteger el Dique. Estas obras están previstas que se finalicen en junio del 2011.
  - La rehabilitación del Muelle de Hierro en Portugaleta, para dar solución a su deterioro y deformación en las piezas de hormigón en varios puntos de la estructura. El fin de la actuación está prevista para agosto del 2011.
- Para finalizar, dentro del contexto para la captación de tráfico para el Puerto de Bilbao, a finales de año se llevó a cabo la adquisición de los terrenos del Polígono "El prado" en Pancorbo (Burgos) para la futura implantación de una terminal ferropuertuaria en la Meseta.



### Puerto de Pasajes – Situación y Novedades 2010

- La actividad de la Autoridad Portuaria de Pasaia consta en el último ejercicio de actuaciones concretas referidas a la puesta en funcionamiento de varios pabellones en el puerto y a adjudicaciones para la construcción de otros nuevos, así como del avance en el Plan de la Regeneración de la Bahía de Pasaia, en vista del desarrollo del nuevo Puerto Exterior.
- En este sentido, en mayo se pusieron en funcionamiento dos pabellones en el muelle de Herrera (zona de servicio del Puerto de Pasajes), cuyas obras tuvieron un coste de 969,6 miles de euros en el 2010. Por otro lado, las obras adjudicadas para la construcción de tres nuevos pabellones en Buenavista y Capuchinos-Molinao serán finalizadas en el segundo semestre del 2011. Las obras de los últimos pabellones tienen un presupuesto conjunto de 8.029 miles de euros y minimizarán el ruido y polvo generados a los vecinos y vecinas de las zonas más cercanas al puerto.
- Asimismo, se han desarrollado las labores ligadas a la reordenación de la lámina de agua del puerto, lo que supone un avance previo a la construcción de pantanales que posibilitarán 400 nuevos amarres en los muelles de Hospitalillo-Trintxerpe, Donibane y Torreatze, contribuyendo de esta forma a una nueva estética del puerto que aportará mayor seguridad en la zona.
- Por su parte, y desde la perspectiva del Plan de Regeneración de la Bahía de Pasaia, ha habido avances en lo que concierne al nuevo puerto exterior. Dichos avances se traducen en la elaboración del preceptivo Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA), requisito imprescindible para poder abordar el proyecto constructivo del nuevo puerto, y el redimensionamiento del nuevo puerto, que en su planteamiento inicial a mediados del 2009 abarcaba 170 hectáreas y en la actualidad contempla 100 hectáreas.
- Con relación a la citada regeneración, y tras el trámite desde los Puertos del Estado y la resolución del Ministerio de Fomento, a finales del 2010 la Autoridad Portuaria de Pasaia inició los trámites para la desafectación de los terrenos de Herrera del Norte y Oeste (59.191 m<sup>2</sup> de dominio público portuario) para su puesta en disposición de la sociedad Jaizkibia, sociedad que impulsa la regeneración de la Bahía de Pasaia.
- Otras actuaciones completadas en el ejercicio 2010 incluyen la renovación de vías en Lezo-3 y otras actuaciones en el sistema ferroviario del Puerto de Pasaia y diversas actuaciones en materia de mantenimiento, suministro, seguridad y de urbanización. Además, en fase de ejecución, se desempeñan obras de emergencia para la colocación de una nueva baliza de señalización exterior del Puerto de Pasajes (Zona oeste), se trabaja en el acondicionamiento de los edificios de Aduana, Consignatarios y Vigilancia y avanzan las labores que corresponden a la ampliación oeste del Muelle de Donibane.

### Puerto de Bermeo – Situación y Novedades 2010

- Después de que la Diputación Foral de Bizkaia aprobara a finales del 2009 el proyecto para el saneamiento de Bermeo con un presupuesto de 9.189 miles de euros, sus respectivas obras se realizan en todo el curso del 2010 y el primer semestre del 2011. La nueva infraestructura evita el vertido de aguas residuales al puerto mediante la recogida, depuración y canalización de las mismas a la futura estación de aguas residuales de Bermeo, en construcción por la Confederación Hidrográfica del Norte.

#### e) Transporte por cable

Esta clasificación de transporte exclusivo para el desplazamiento de personas comprende, por un lado, los funiculares de Artxanda, Larreineta e Igueldo, y por otro, los ascensores de Arangoiti, La Salve, Solokoetxe, Begoña y Ereaga, todos ellos ubicados en Bizkaia, a excepción del Funicular de Igueldo, situado en Donostia-San Sebastián.

**Cuadro 2.16. Características de las Infraestructuras de Funiculares en la CAPV.**

|                           | F. de Igueldo | F. de Artxanda | F. de la Reineta |
|---------------------------|---------------|----------------|------------------|
| Nº pasajeros por vehículo | 65            | 70             | 70               |
| Duración del trayecto     | 3,2 min       | 3,18 min       | 10 min           |
| Velocidad en línea        | 1,5 m/s       | 5 m/s          | 2 m/s            |
| Desnivel                  | 151 m         | 226,49 m       | 342 m            |
| Pendiente media           | 45%           | 22,9%          | 35%              |

Fuente: Observatorio del Transporte en Euskadi (OTEUS).

f) **Bicicleta**

El sistema viario de la CAPV cuenta con infraestructuras para el uso exclusivo de los ciclistas, los llamados carriles bici o **bidegorris**, habilitados principalmente dentro de los núcleos urbanos con la finalidad de fomentar un medio de desplazamiento respetuoso con el medioambiente. En este sentido, las autoridades responsables competentes, tanto diputaciones forales como agentes municipales, lideran el esfuerzo por impulsar este tipo de infraestructuras en los tres territorios vascos, a la vez que la ciudadanía va adquiriendo una mayor sensibilización por una sociedad medioambientalmente sostenible.

**Cuadro 2.17. Kilómetros de la red ciclable en los tres territorios históricos. 2010**

|                       | Red prevista total |         | Tramos ejecutados |              | Tramos en construcción | Tramos con proyecto constructivo elaborado |
|-----------------------|--------------------|---------|-------------------|--------------|------------------------|--|
|                       | Kms                | Δ 10/09 | Kms               | Δ 10/09      | Kms                    | Kms  |
| Álava <sup>1</sup>    | 286,5              | -       | <b>152,0</b>      | -            | 13'4                   | -  |
| Bizkaia               | 648,5              | 3,9%    | <b>202,5</b>      | <b>18,4%</b> | 27,5                   | 49,0                                       |
| Gipuzkoa <sup>2</sup> | 439,1              | 3,6%    | <b>165,3</b>      | <b>12,7%</b> | --                     | --   |

<sup>1</sup> Datos recogidos desde el PTS de vías ciclistas en la CAPV. Los datos corresponden a principios del año 2008 (últimos datos disponibles).

<sup>2</sup> Datos del Mapa de la red prevista total y de los tramos ejecutados es la suma de la Red Básica Foral y Red Básica Local. Diputación Foral de Gipuzkoa.

Fuente: Diputación Foral de Bizkaia, Diputación Foral de Gipuzkoa y PTS de Vías Ciclistas de la CAPV.

De esta forma, el desarrollo del último ejercicio se ha saldado con una red construida de 519,8 kilómetros en el conjunto de la CAPV, constituyendo dicho recorrido aproximadamente el 38% del total de la red que está prevista se ejecute en el territorio vasco en los próximos años (un total de 1.374,1 kilómetros previstos). En concreto, la mayor concentración de los **bidegorris** habilitados a cierre del año se da en el territorio vizcaíno (39% del recorrido ejecutado en el conjunto de la CAPV), cuyo recorrido se ha visto incrementado en un 18,4% en el último año, pasando de 171 kilómetros de carriles bici en el 2009 a 202,5 kilómetros en el 2010. Por su parte, el territorio guipuzcoano acoge cerca de 32% de los carriles ciclistas existentes en Euskadi, capacitando así un recorrido de 165,3 kilómetros de **bidegorris** tras un crecimiento del 12,7% en sus vías en el último año y, por último, lo hace el territorio alavés con un tramo de 152 kilómetros para uso exclusivo de bicicletas (aproximadamente el 29% de las vías ciclistas vascas).

**Cuadro 2.18. Kilómetros de la red ciclable en las tres capitales de la CAPV (estado de las redes ciclables a diciembre de 2010)**

|                          | Totales |         | Habilitados |              | En construcción | En planeamiento |
|--------------------------|---------|---------|-------------|--------------|-----------------|-----------------|
|                          | Kms     | Δ 10/09 | Kms         | Δ 10/09      | Kms             | Kms             |
| Vitoria-Gasteiz          | 135,0   | 0,0%    | <b>98,0</b> | <b>7,7%</b>  | 4,0             | 33,0            |
| Bilbao                   | 83,0    | 0,0%    | <b>26,0</b> | <b>4,0%</b>  | 3,0             | 54,0            |
| Donostia – San Sebastián | 50,5    | 9,5%    | <b>43,1</b> | <b>27,1%</b> | 5,4             | 2,0             |

Fuente: Ayuntamientos de las tres capitales vascas.



Circunscribiendo el análisis a las tres capitales vascas, y conforme a los datos disponibles procedentes de los tres consistorios, Vitoria es el núcleo urbano que comprende el registro más elevado de número de kilómetros de red ciclable con 98 kilómetros de vías ciclistas acondicionadas a lo largo de la ciudad, lo que supone el 58,6% del conjunto de los *bidegorris* habilitados en las tres capitales vascas. Por su parte, Donostia-San Sebastián representa el 25,8% del recorrido conjunto de las tres capitales con 43,1 kilómetros de carriles, habiendo registrado un aumento destacado del 27,1% en su trazado en el último ejercicio con respecto del año anterior (en 2009 la capital contaba con 33,9 kilómetros de red). Finalmente, el núcleo bilbaíno presenta un recorrido total de 26 kilómetros de red ciclable, habiéndose ampliado éste en un 4% con respecto a 2009.

A este respecto, los datos recogidos en el cuadro anterior permiten observar que los tramos ejecutados hasta la fecha superan el 62% del conjunto de la red que en la actualidad se prevé estará a disposición de la ciudadanía en las tres capitales vascas en un futuro próximo (368,5 kilómetros previstos en total).

### g) Centros logísticos

Dentro del ámbito de la CAPV se concentran cuatro centros logísticos cuya actividad es de gran importancia a la hora de aportar soluciones integrales en la gestión del transporte de mercancías, debido a que su actividad contribuye de manera eficiente a la descongestión del tráfico en los núcleos urbanos, liberación de suelo y materias relacionadas con la distribución de mercancías.

En este sentido, este papel tan importante es desempeñado en la CAPV por 4 centros logísticos: Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi) y Arasur en el territorio alavés, Aparkabisa en Bizkaia y Zaisa en Gipuzkoa. De manera resumida, las principales magnitudes económicas de dichas plataformas quedan recogidas en el siguiente cuadro.

**Cuadro 2.19. Principales magnitudes de las grandes Plataformas Logísticas en la CAPV. 2010.**

|   | CTVi             | Arasur    | Aparkabisa | Zaisa              |
|---|------------------|-----------|------------|--------------------|
| Superficie contruida (m <sup>2</sup> )                        | 225.389          | 100.000   |            | 126.608            |
| Superficie total urbanizable (m <sup>2</sup> )                | 718.141          | 2.000.000 | 326.830    | 400.000            |
| Nº de empresas instaladas                                     | 62               | 8         | 45         | 149                |
| Empleo  | 1.254            | --        | 679        | 1.600              |
| Tráfico de mercancías (tn anuales)                            | 12.024           | --        | 270.387    | 2.600.000          |
| Tráfico de vehículos industriales diarios                     |                  |           |            |                    |
| - Camiones  | 938              | 30        | 113        | --                 |
| - Furgonetas  | 311              | --        | 340        | --                 |
| Nº de aparcamientos para vehículos industriales               | 1                | 1         | 5          | 2                  |
| Total superficie de aparcamiento vehículos industriales       | 23.821           | 20.000    | 192.047    | 45.400             |
| Total plazas de aparcamientos para vehículos industriales     | 182              | 197       | 1.323      | 375                |
| Total Ocupación Media de aparcamiento vehículos industriales. | 167 <sup>1</sup> | 25%       | 90,93%     | 51,5% <sup>2</sup> |

<sup>1</sup> Se refiere al número de aparcamientos.

<sup>2</sup> Indica el porcentaje de número de horas vendidas sobre el total de horas ofertadas en las plazas de rotación que se disponen en los dos parking de Zaisa (las plazas de rotación oscilan entre 90 y 100 plazas, en función del número de abonados existentes en cada momento).

Fuente: Plataformas Logísticas de Aparkabisa, Arasur, CTVi y Zaisa.



Por su parte, los apartados siguientes ofrecen más detalle de cada una de estas plataformas.

#### i) Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi)

Las instalaciones de este centro logístico se encuentran en el Polígono Industrial de Jándiz, en las inmediaciones de Vitoria-Gasteiz. Cuenta con una superficie bruta urbanizable de 718.141m<sup>2</sup>, de los cuáles 231.371m<sup>2</sup> corresponden a la superficie construida. El centro acoge actividades varias en directa relación con el transporte y gestión de mercancías: almacenaje, distribución, gestiones aduaneras y de stocks, fraccionamiento y consolidación de cargas e intercambio modal. Al respecto, la distribución de la superficie atribuida a la actividad intermodal ocupa 122.587 m<sup>2</sup>, las actividades de distribución abarcan 110.336 m<sup>2</sup> y la actividad de almacenaje y transporte 109.312 m<sup>2</sup>. Por su parte, la zona de actividad logística se centra en una superficie de 190.441 m<sup>2</sup> y los aparcamientos de vehículos industriales tienen asignado un espacio de 23.821 m<sup>2</sup>, mientras que la zona de servicios ocupa 28.214 m<sup>2</sup>.

Al respecto, cabe destacar que la actividad de tráfico ferroviario con destino a las parcelas intermodales de CTVi ha comenzado en mayo del 2010, habiendo registrado un movimiento total de 12.024 toneladas de mercancías (bobinas de acero en su totalidad) procedentes del Puerto de Bilbao.

**Cuadro 2.20. Evolución de la actividad de CTVi.**

|  | 2008  | 2009  | 2010  |
|--|-------|-------|-------|
| Empresas instaladas  | 62    | 62    | 62    |
| Empleo   | 1.101 | 1.128 | 1.254 |
| Tráfico de vehículos industriales diarios                    |       |       |       |
| - Camiones   | 873   | 893   | 938   |
| - Furgonetas   | 259   | 271   | 311   |
| Total Ocupación Media de aparcamiento vehículos industriales | 178   | 163   | 167   |

Fuente: Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi).

En vista de los datos evolutivos del centro, se hace visible el aumento que ha registrado la actividad del centro en el último año. El número de empleados distribuidos en las 62 empresas ubicadas en el centro ha experimentado un incremento del 11%, registrando de este modo un total de 1.254 trabajadores. Asimismo, el registro de vehículos industriales desplazados a diario se ha elevado a 1.249 en su conjunto (938 camiones y 311 furgonetas), lo que supone un ascenso del 7,3% con respecto del ejercicio anterior (1.164 vehículos industriales en el 2009). Al mismo tiempo, la actividad del aparcamiento de vehículos industriales, con un total de 182 plazas, muestra una leve recuperación, al conseguir una media de ocupación de 167 frente a 163 del año anterior, si bien su alcance es menor de la registrada hasta el 2008 (178).

#### ii) Arasur

Por su ubicación en la diagonal del suroeste europeo, la plataforma logística multimodal se conecta con los principales itinerarios y tráficos internos de la Península Ibérica y del resto del territorio



europeo. Su proximidad a los puertos (Bilbao a 100 Km., Pasajes 120 Km., Santander 160 Km.), al aeropuerto de Vitoria-Gasteiz (tercer aeropuerto estatal de carga, a 20 Km.), a las principales redes viarias del Estado (Autopistas AP-1, A-8 y A-1) y a la red ferroviaria por Vitoria-Gasteiz (líneas Madrid-Irún-París; Lisboa-Irún-París; Bilbao-Barcelona y Madrid-Bilbao) hacen del centro un lugar interesante para Euskadi y territorios conexos.

El centro se extiende en una superficie total urbanizable de 2.000.000 m<sup>2</sup> y cuenta con una superficie construida de 100.000 m<sup>2</sup>. Las 8 empresas en sus instalaciones (10 empresas en el 2009) se especializan en actividades que se distribuyen en área de apoyo a actividades portuarias y aéreas; almacenamiento, regulación y distribución; trasbordo intermodal; transporte de flotas; y al tránsito internacional y actividades correspondientes al centro administrativo y comercial. Asimismo, cuenta con un servicio de acceso ferroviario a las naves del centro, permitiendo de esta manera la intermodalidad ferrocarril-camión.

Su aparcamiento de 20.000 m<sup>2</sup> dirigido a vehículos industriales habilita un total de 197 plazas de parking para camiones, cuya ocupación media en el ejercicio actual ha sido del 25%. Por su parte, el tráfico asciende a 30 camiones diarios.

**Cuadro 2.21. Evolución de la actividad de Arasur**

|  | 2008 | 2009 | 2010 |
|--|------|------|------|
| Empresas instaladas  | 5    | 10   | 8    |
| Tráfico de camiones diarios                                  | 15   | 25   | 30   |
| Total Ocupación Media de aparcamiento vehículos industriales | --   | 25%  | 25%  |

Fuente: APARKABISA. Bizkaiko Garraio Gunea, A.B. - Centro de Transportes de Bizkaia, S.A.

En referencia a las principales noticias acontecidas en el ejercicio del 2010, cabe destacar que el operador logístico GEFECO ha alquilado 4.000 metros cuadrados en Arasur para la instalación de su primer almacén de apoyo para las tres plantas de distribución que tiene repartidas por la Península. Se prevé que este nuevo almacén genere doce puestos de trabajo y reciba una decena de camiones diarios, procedentes principalmente de los países del Este de Europa.

Asimismo, Compass Transworld Logistics (CTL), compañía participada por Gamesa (51%) y Bergé Negocios marítimos (49%), amplía su base logística en ARASUR al sumar a los 235.000 metros que ocupaba hasta la fecha, otra nueva explanada de 25.200 metros cuadrados y una nave de 4.200 metros cuadrados. El objetivo será destinar el nuevo suelo al almacenaje de aerogeneradores.

### iii) *Aparkabisa*

El objetivo de APARKABISA. Bizkaiko Garraio Gunea, A.B. – Centro de Transportes de Bizkaia, S.A (denominación que adquiere en enero de 2009) es la promoción, preparación y explotación de centrales integradas de mercancías y aparcamiento para vehículos industriales. Para ello, dispone de una buena comunicación gracias al área logística conectada al Puerto de Bilbao, la



proximidad al aeropuerto de Bilbao y las principales redes viarias y ferroviarias que permiten unir al Estado con el resto de Europa.

En la actualidad, el centro logístico incluye un Centro de Transportes en Ugarte (entre Barakaldo y el Valle de Trápaga-Trapagaran), ocupando una superficie construida de 200.000 m<sup>2</sup>. Asimismo, el centro cuenta con instalaciones de 112.560 m<sup>2</sup> de superficie en Zierbena (en terrenos del Puerto de Bilbao) y de 14.270 m<sup>2</sup> en Zorrozaurre, en régimen de concesión. Dichas instalaciones dan cabida a 5 aparcamientos; en concreto, dos aparcamientos en el recinto de Aparkabisa en Trapagaran, uno en Zorrozaurre y otros dos en Zierbena (uno de ellos específico para mercancías peligrosas), de forma que habilitan, en su conjunto, 1.323 plazas para vehículos industriales en una superficie total de 192.047 m<sup>2</sup>.

**Cuadro 2.22. Evolución de la actividad de Aparkabisa**

|  | 2008    | 2009    | 2010    |
|--|---------|---------|---------|
| Empresas instaladas  | 50      | 49      | 45      |
| Empleo   | 740     | 695     | 679     |
| Tráfico de mercancías (toneladas anuales)                    | 443.178 | 327.028 | 270.387 |
| Tráfico de vehículos industriales diarios                    |         |         |         |
| - Camiones   | 145     | 115     | 113     |
| - Furgonetas   | 435     | 345     | 340     |
| Total Ocupación Media de aparcamiento vehículos industriales | 93,99   | 94,4    | 90,93   |

Fuente: APARKABISA. Bizkaiko Garraio Gunea, A.B. - Centro de Transportes de Bizkaia, S.A.

Tal y como se muestra en los indicadores del cuadro anterior, la actividad de Aparkabisa continúa contrayéndose a lo largo del 2010. En este contexto, el volumen de mercancías traficadas retrocede en un 17,3%, pasando del tráfico de 327.028 toneladas en 2009 a 270.387 toneladas anuales en el 2010. Asimismo, una bajada del 1,5%, sitúa al conjunto del tráfico de vehículos industriales diarios en 453, de los cuales 113 constituyen camiones (-1,7% de descenso interanual) y 340 son furgonetas (una reducción del 1,4%). Como resultado de la contracción en la actividad, la ocupación media de los aparcamientos industriales ha descendido al 90,93%, lo que se traduce en una rebaja del 3,7% en relación al ejercicio anterior (94,4% en el 2009). Ante este panorama, las bajas producidas a lo largo del 2010 recortan el número de empresas instaladas en el centro a 45 (-8,2%) y, consecuentemente, la cifra de los empleados sufre una contracción del 2,3% hasta situarse en 679 trabajadores.

#### iv) Zaisa

Zaisa (Centro de Transportes de Irún), centro logístico guipuzcoano ubicado en un enclave estratégico del tráfico viario europeo, en la frontera entre Francia y España, y junto a las autopistas A-8 y A-68, en el eje Madrid-París, y cerca de los aeropuertos de Donostia-San Sebastián y Biarritz y del Puerto de Pasajes.

Dicho centro tiene una extensión de 400.000 m<sup>2</sup> y realiza actividades muy diversas en una superficie construida de 126.608 m<sup>2</sup> en las que se incluyen 8.500 m<sup>2</sup> de naves de almacenamiento,

7.000 m<sup>2</sup> de oficinas y locales comerciales, el centro de acogida y el solar de la estación de servicio de ZAISA III. En estas instalaciones, las 149 empresas que se encuentran instaladas en la plataforma logística se dedican a actividades de transporte nacional e internacional, carga fraccionada, carga completa, transporte de mercancías peligrosas, logística y almacenaje, distribución frigorífica y actividades aduaneras.

En lo que respecta a la actividad de Zaisa en 2010, se han gestionado un total de 2.600.000 toneladas de mercancías; lo que supone un crecimiento del 6,1% comparado con 2009.

**Cuadro 2.23. Evolución de la actividad de ZAISA.**

|   | 2008      | 2009      | 2010      |
|---|-----------|-----------|-----------|
| Empresas instaladas   | 142       | 143       | 149       |
| Empleo  | 1.700     | 1.600     | 1.600     |
| Tráfico de mercancías (tn anuales)                          | 3.000.000 | 2.450.000 | 2.600.000 |
| Total Ocupación Media de aparcamiento camiones <sup>1</sup> | --        | 50,3%     | 51,5%     |

<sup>1</sup> Indica el porcentaje de número de horas vendidas sobre el total de horas ofertadas en las plazas de rotación que se disponen en los dos parking de Zaisa (las plazas de rotación oscila entre 90 y 100 plazas, en función del número de abonados existentes en cada momento).

Fuente: ZAISA.

Por otro lado, el aparcamiento del centro ha ido evolucionando a lo largo de sucesivas fases de ampliación (3 fases). Así, en la actualidad cuenta con dos aparcamientos para vehículos industriales acondicionadas con 375 plazas en una superficie total de 45.400 m<sup>2</sup>, para las cuales la ocupación media registrada para el año 2010 es de 51,5%, cerca de 2,4% más que la del ejercicio precedente.

#### **h) Estaciones intermodales**

Atendiendo a las actuaciones ligadas a las nuevas estaciones intermodales, y centrando el análisis en el territorio guipuzcoano, la redacción del proyecto básico para la futura estación intermodal de Atotxa fue presentada en julio del 2008 y por su parte, el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián y la Diputación de Gipuzkoa acordaron en el 2009 un presupuesto conjunto en torno a los 15 millones de euros (repartidos al 50%) para dicha infraestructura. El resto hasta los 28 millones de euros del importe aproximado de las obras será responsabilidad de la empresa adjudicataria para la construcción y explotación del equipamiento. En ella se incluyen 700 plazas de aparcamiento de rotación para vehículos privados y 22 dársenas para autobuses, rodeadas de servicios comerciales y zonas de espera. De este modo se centralizarán en un mismo punto la intermodalidad de la línea de alta velocidad, línea de cercanías de ADIF y los autobuses interurbanos y de largo recorrido. Por su parte, ETS también contempla la conexión del futuro Metro Donostialdea con la intermodal de Atotxa.

Por su parte, con respecto a las obras para la construcción de la estación intermodal de Zumarraga continúan su curso en previsión de finalizarlas para principios del 2011. El proyecto incluye un aparcamiento subterráneo de 6.650 m<sup>2</sup> distribuidos en dos plantas y un aparcamiento en superficie para cinco autobuses (4 plazas para interurbanos y 1 para urbano) y uso compartido carga-



descarga-taxis. La nueva infraestructura será un centro de intercambio de carácter comarcal y regional en el que se combinen las modalidades de tren, autobús, coche y bicicleta.

Finalmente, y atendiendo al territorio vizcaíno, cobra protagonismo el proyecto de la futura estación intermodal de Urbinaga en Sestao, para el cual el Ministerio de Fomento ha aportado 8,6 millones de euros. El intercambiador, la tercera del Bilbao metropolitano tras las de Abando y San Mamés, posibilitará la conexión del metro, tren (las dos líneas de Renfe Cercanías, C-1 de Bilbao-Santurtzi y la C-2 desde Bilbao por Trapagarán y Gallarta hasta Muskiz) y futuro tranvía que unirá la Universidad del País Vasco (UPV) con la margen izquierda.

## 2.2. DEMANDA DE TRANSPORTE

El presente apartado analiza la demanda de la movilidad existente en la CAPV, tanto en lo referente al ámbito de pasajeros y pasajeras como al de mercancías.

Al respecto, cabe señalar que antes de la publicación del presente informe, dentro del año 2011, se ha realizado una *nueva encuesta de movilidad en la CAPV*. Si bien por el momento no se disponen de los *resultados definitivos*, los mismos *serán publicados en breve en los mismos medios que el presente informe (en OTEUS de la WEB del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte)*. En todo caso, dichos resultados corresponden a las pautas de movilidad en el año 2011.

Igualmente, está en *realización el informe "Imagen de la Demanda de Transportes en la CAPV. Año 2011"*, si bien a fecha de edición del presente informe no se disponen de los resultados publicables. *Los resultados del nuevo estudio de imagen de la demanda actualizará el contenido del informe de 2006, con datos de 2010 y 2011. Dicho informe será publicado en breve en los mismos medios que el presente informe de Panorámica (en OTEUS de la WEB del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte)*.

### 2.2.1. Movilidad de personas

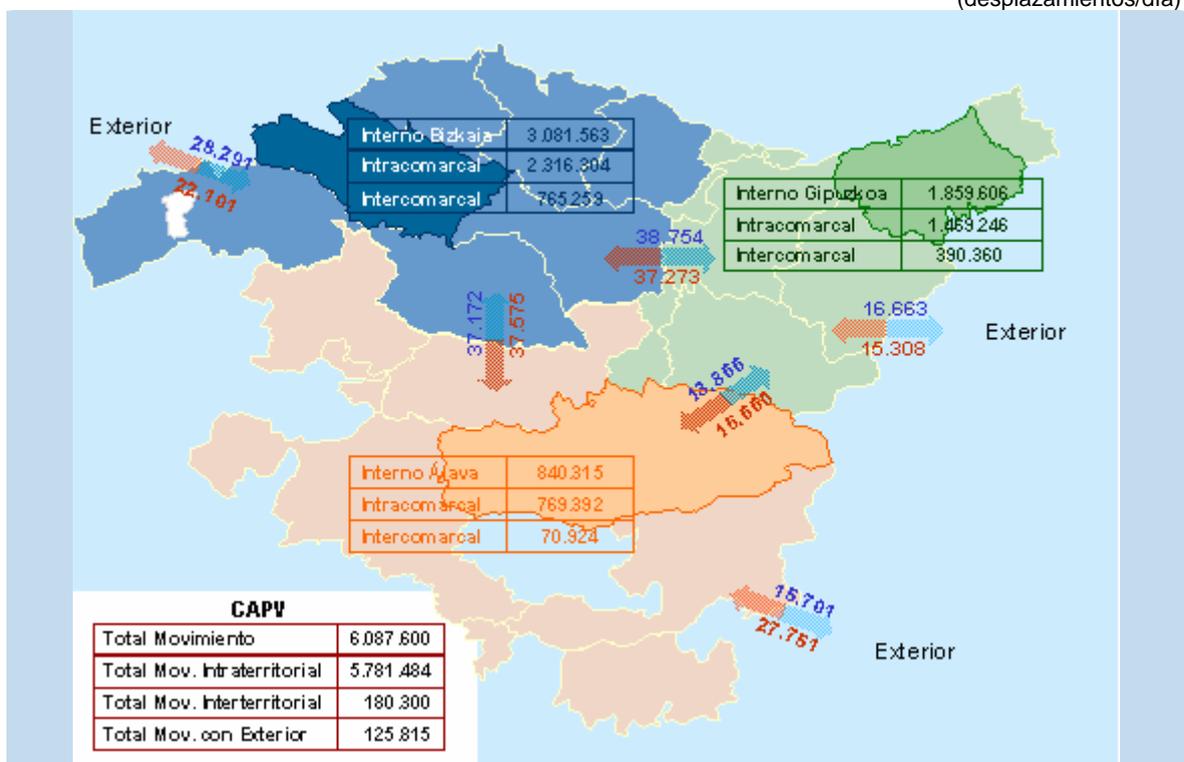
En lo que respecta a la movilidad de personas, los últimos datos disponibles proceden del "*Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2007*", al margen de la información obtenida de los diferentes operadores que ofrecen sus servicios en la CAPV. Dicho trabajo da continuidad al anterior "*Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2003*", y está previsto que se actualice a futuro cada cinco años. Las dos ediciones publicadas permiten realizar un análisis evolutivo de la movilidad en la CAPV en términos de número de desplazamientos, ámbito de movimientos (intraterritoriales, interterritoriales, con el exterior), tipología del desplazamiento (una etapa o más de una etapa), según los modos de transporte utilizados, según los motivos impulsores del desplazamiento, etc.

Al respecto, debido a que dicha información ya fue recogida en ediciones anteriores de este informe<sup>6</sup>, en el presente epígrafe se ofrece una breve síntesis de los principales resultados obtenidos, así como la actualización de toda la información suministrada directamente por los operadores.

En este sentido, según los datos del "Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2007", actualmente se computan en la CAPV 6.087.600 desplazamientos diarios, lo que supone un incremento del 11,4% en el periodo 2003-2007.

**Gráfico 2.1. Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen<sup>1</sup>.**

(desplazamientos/día)



<sup>1</sup> Se refiere a los residentes en la CAPV.

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007. .

Atendiendo al ámbito de la movilidad, el 95% de los desplazamientos son intraterritoriales (5.781.484 desplazamientos se realizan dentro del mismo territorio), el 3% interterritoriales (180.300 desplazamientos tienen origen y destino en diferentes territorios) y el 2% restante con el exterior (125.815 desplazamientos se realizan entre la CAPV y el exterior).

En lo referente a la intermodalidad, cabe destacar que, en el conjunto de la CAPV, el 98,2% de los desplazamientos se realizan en una sola etapa. Por su parte, con respecto a la motivación de

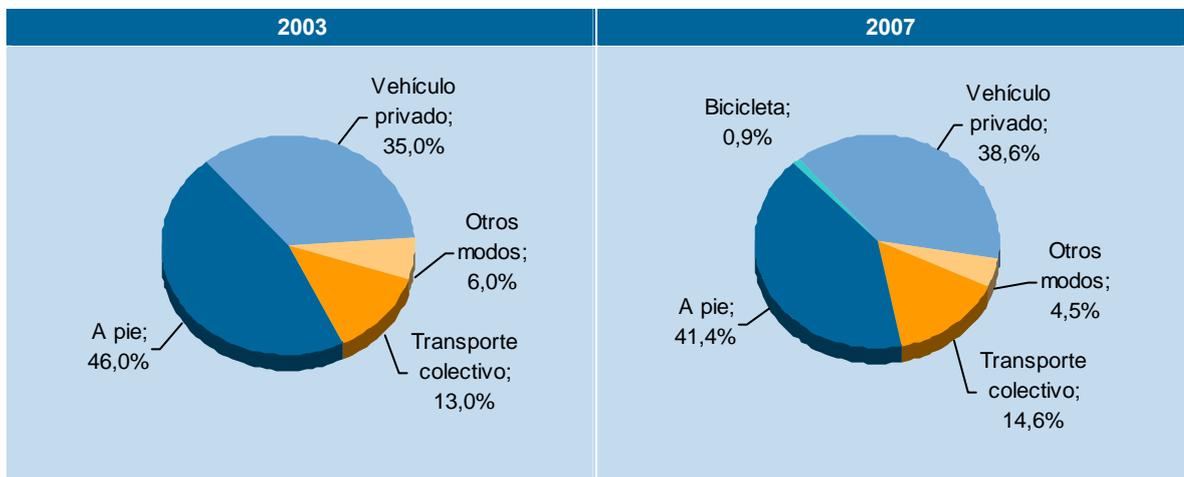
<sup>6</sup> Panorámica del Transporte en Euskadi 2006: [http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/\\_contenidos/informe\\_estudio/panoramica\\_transporte\\_2006/es\\_def/panoramica\\_transporte\\_2006.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/_contenidos/informe_estudio/panoramica_transporte_2006/es_def/panoramica_transporte_2006.html)

los desplazamientos, los estudios y el trabajo absorben casi la mitad de los movimientos (17,3% y 30,1%, respectivamente).

Con respecto a la distribución modal, destaca la ligera mejora de la penetración del transporte colectivo ante una mayor utilización del coche, en un contexto en el que los desplazamientos a pie pierden importancia. Así, en 2007, el modo peatonal concentra la mayor parte de los desplazamientos (41,4%), seguido como modo más utilizado por el automóvil (38,6%).

Por su parte, el transporte colectivo acapara el 14,6% de los desplazamientos, la bicicleta el 0,9% y otros medios de transporte concentran el restante 4,5%.

**Gráfico 2.2. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte. 2007 (%)**



Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007.

En este sentido, y atendiendo a la evolución de la distribución modal desagregada por capitales vascas, cabe destacar el incremento registrado en el uso del vehículo privado en los desplazamientos totales realizados con origen y/o destino en las tres capitales. Asimismo, los realizados en transporte público han evolucionado favorablemente, si bien dicho incremento es más notorio en la capital vizcaína y guipuzcoana que en Vitoria-Gasteiz. Ambas evoluciones se dan en general en detrimento de los desplazamientos totales a pie.

Cuadro 2.24. Evolución de los desplazamientos totales (Origen y/o destino en cada capital)

|                              | Bilbao   |          |             | Donostia-San Sebastián |          |           | Vitoria-Gasteiz |          |             |
|------------------------------|----------|----------|-------------|------------------------|----------|-----------|-----------------|----------|-------------|
|                              | 1996 (*) | 2002 (*) | 2006 (**)   | 1998 (*)               | 2002 (*) | 2006 (**) | 1997 (*)        | 2002 (*) | 2006 (**)   |
| Automóvil (Vehículo Privado) | 25%      | 24%      | 28,3%       | 33%                    | 35%      | 40,9%     | 29%             | 31%      | 39,2%       |
| Transporte Público           | 23%      | 24%      | 36,05%      | 19%                    | 18%      | 27,0%     | 8%              | 8%       | 9,24%       |
| - Autobús discrecional       | --       | --       | 1,15%       | --                     | --       | 5,1%      | --              | --       | 3,0%        |
| - Tpte. Público Carretera    | --       | --       | 11,2%       | --                     | --       | 15,1%     | --              | --       | 6,0%        |
| - Tpte. Público Ferrocarril  | --       | --       | 23,7%       | --                     | --       | 6,8%      | --              | --       | 0,24% (***) |
| A pie                        | 48%      | 49%      | 33,8%       | 42%                    | 41%      | 26,0%     | 56%             | 55%      | 48,0%       |
| Otros                        | 4%       | 3%       | 1,86%       | 6%                     | 6%       | 6,16%     | 7%              | 6%       | 3,7%        |
| - Bicicleta                  | --       | --       | 0,26% (***) | --                     | --       | 1,76%     | --              | --       | 2,6%        |
| - Otros                      | --       | --       | 1,6%        | --                     | --       | 4,4%      | --              | --       | 1,1%        |

(\*) Fuente: "Estudio de la movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2003"

(\*\*) Fuente: Encuesta de Movilidad realizada para el "Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2007"

(\*\*\*) Datos con elevados errores de muestreo.

Al comparar los datos de desplazamientos totales con los carácter interno en cada una de las tres capitales, se observa que en los desplazamientos internos el uso del automóvil disminuye muy notablemente en Bilbao, de forma muy apreciable en Donostia-San Sebastián, y también, pero en menor medida, en la capital alavesa.

Respecto a la evolución registrada en los desplazamientos internos en los años representados, el uso del automóvil ha disminuido en Bilbao y en Donostia-San Sebastián, lo cual se corresponde con el incremento registrado en el uso de los transportes públicos. En Vitoria-Gasteiz, por contra, el uso del automóvil particular se ha incrementado, aunque muy ligeramente. A su vez, los desplazamientos a pie disminuyen ligeramente tanto en Bilbao como en Vitoria-Gasteiz, en tanto que dicho descenso modal es más acusado en la capital guipuzcoana (suplido éste último por el aumento del uso del transporte público y otros modos de desplazamiento).

Cuadro 2.25. Evolución de los desplazamientos internos (Origen y destino en cada capital)

|                              | Bilbao   |          |             | Donostia-San Sebastián |          |             | Vitoria-Gasteiz |          |           |
|------------------------------|----------|----------|-------------|------------------------|----------|-------------|-----------------|----------|-----------|
|                              | 1996 (*) | 2002 (*) | 2006 (**)   | 1998 (*)               | 2002 (*) | 2006 (**)   | 1997 (*)        | 2002 (*) | 2006 (**) |
| Automóvil (Vehículo Privado) | 13%      | 13%      | 10,5%       | 27%                    | 28%      | 23,8%       | 27%             | 28%      | 29,5%     |
| Transporte Público           | 23%      | 24%      | 29,1%       | 19%                    | 18%      | 25,52%      | 8%              | 7%       | 7,5%      |
| - Autobús discrecional       | --       | --       | 0,60% (***) | --                     | --       | 4,9%        | --              | --       | 1,6%      |
| - Tpte. Público Carretera    | --       | --       | 12,7%       | --                     | --       | 19,3%       | --              | --       | 5,9%      |
| - Tpte. Público Ferrocarril  | --       | --       | 15,8%       | --                     | --       | 1,32% (***) | --              | --       | --        |
| A pie                        | 62%      | 61%      | 58,9%       | 47%                    | 48%      | 42,6%       | 60%             | 59%      | 58,9%     |
| Otros                        | 2%       | 2%       | 1,41%       | 7%                     | 6%       | 8,2%        | 5%              | 6%       | 4,1%      |
| - Bicicleta                  | --       | --       | 0,28% (***) | --                     | --       | 2,7%        | --              | --       | 3,2%      |
| - Otros                      | --       | --       | 1,13%       | --                     | --       | 5,5%        | --              | --       | 0,9%      |

(\*) Fuente: "Estudio de la movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2003"

(\*\*) Fuente: Encuesta de Movilidad realizada para el "Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2007"

(\*\*\*) Datos con elevados errores de muestreo.

Un análisis en conjunto de la evolución de la movilidad en servicios de transporte colectivo por carretera y ferroviario, en base a los datos aportados directamente por los operadores, permite observar que en 2010 se ha incrementado el número de personas que viajan en un 0,8% con



respecto a 2009, reportando una cifra global de 250,6 millones de usuarios y usuarias. Al respecto, destaca el crecimiento en casi cuatro millones de los desplazamientos realizados en tren urbano, justificados, en buena medida, por la positiva acogida entre la ciudadanía del tranvía de Vitoria-Gasteiz. Asimismo, destaca el incremento en cerca de un millón de usuarios de los autobuses urbanos, después de dos ejercicios de pérdida en su demanda. Por el contrario, el tren interurbano ha perdido 2,5 millones de usuarios y usuarias en el último año.

**Cuadro 2.26. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario. 2000-2010 (miles de personas y tasa de variación interanual).**

(miles de viajeros)

| AÑO/ | BUS urbano | BUS interurbano | TREN urbano | TREN interurbano | TOTAL   | Δ Anual | Δ acumulada |
|------|------------|-----------------|-------------|------------------|---------|---------|-------------|
| 2000 | 61.325     | 54.523          | 54.173      | 55.292           | 225.313 |         |             |
| 2001 | 61.990     | 56.431          | 55.895      | 56.441           | 230.757 | 2,4     | 2,4         |
| 2002 | 61.190     | 52.404          | 66.753      | 54.149           | 234.496 | 1,6     | 4,1         |
| 2003 | 62.322     | 54.058          | 73.753      | 52.923           | 243.056 | 3,7     | 7,9         |
| 2004 | 63.326     | 53.942          | 75.281      | 48.463           | 241.012 | -0,8    | 7,0         |
| 2005 | 63.818     | 49.840          | 80.622      | 48.925           | 243.205 | 0,9     | 7,9         |
| 2006 | 64.800     | 49.293          | 82.715      | 48.877           | 245.685 | 1,0     | 9,0         |
| 2007 | 67.109     | 47.345          | 88.770      | 46.521           | 249.745 | 1,7     | 10,8        |
| 2008 | 66.650     | 47.743          | 89.292      | 45.232           | 248.917 | -0,3    | 10,5        |
| 2009 | 64.571     | 47.370          | 94.533      | 42.149           | 248.623 | -0,1    | 10,3        |
| 2010 | 65.531     | 47.139          | 98.383      | 39.568           | 250.621 | 0,8     | 11,2        |

Fuente: SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

En este sentido, cabe matizar que, en lo que al análisis de la evolución del transporte colectivo hace referencia, es necesaria una visión global del desempeño de la oferta existente en el área geográfica de estudio, ya que la puesta en marcha de nuevas infraestructuras tiene como consecuencia, por un lado, la satisfacción de nuevas demandas de transporte colectivo y, por el otro lado, un trasvase modal en los desplazamientos realizados, sin que ello suponga una reducción de la oferta de transporte público.

Por último, desde una perspectiva de género se observa un uso diferenciado entre mujeres y hombres de los diferentes modos de transporte. De esta forma, según los últimos datos disponibles, queda patente la mayor presencia del vehículo privado en los desplazamientos realizados por los hombres, siendo el medio protagonista en el 45,7% del total de movimientos, mientras que entre las mujeres representa el 31,8%. Asimismo, se constata una mayor utilización por parte de las mujeres de medios de transporte colectivos, autobús y ferrocarril, y modos no motorizados (a pie y en bicicleta).

**Cuadro 2.27. Desplazamientos según modo y sexo. 2007**

| Modo          | Mujer     | %    | Hombre    | %    | Total     | %    |
|---------------|-----------|------|-----------|------|-----------|------|
| No motorizado | 1.466.875 | 47,0 | 1.106.470 | 37,3 | 2.573.344 | 42,2 |
| Ferrocarril   | 270.186   | 8,7  | 198.541   | 6,7  | 468.726   | 7,7  |
| Autobús       | 361.593   | 11,6 | 231.949   | 7,8  | 593.542   | 9,8  |
| Automóvil     | 990.960   | 31,8 | 1.359.028 | 45,7 | 2.349.987 | 38,6 |
| Otros         | 28.106    | 0,9  | 73.894    | 2,5  | 102.000   | 1,7  |

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007. .

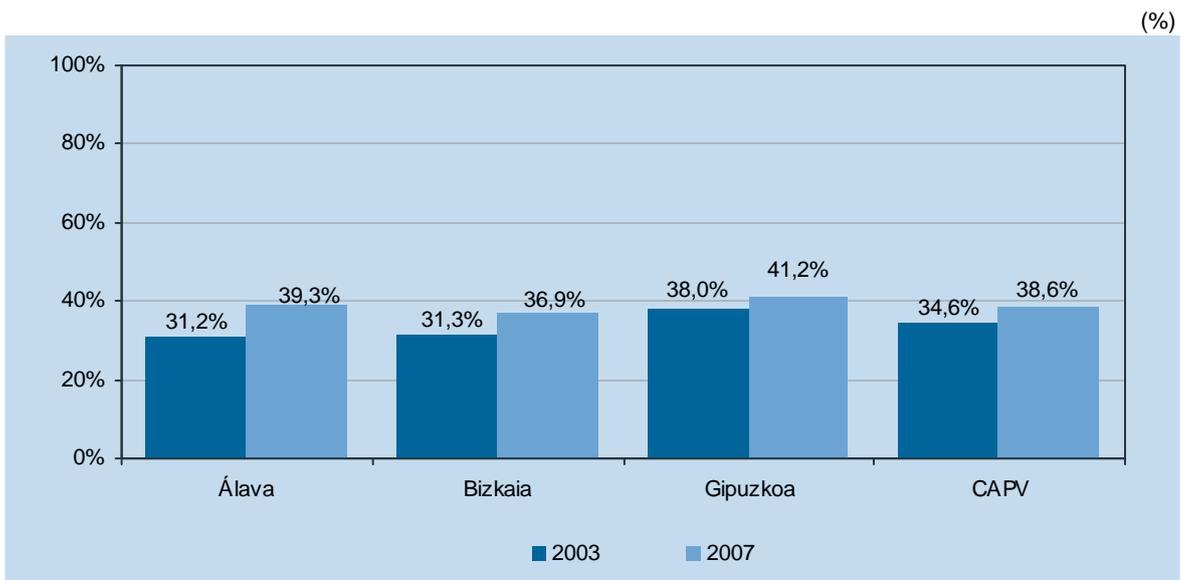
**a) Transporte por carretera**

**i) Movilidad en vehículo privado**

La creciente utilización del automóvil queda constatada con la tendencia al alza del índice de motorización experimentado en la presente década, habiendo pasado de 391 a 436 turismos por cada mil habitantes en el período 2000-2010. Sin embargo, en el periodo 2007-2010 se observan síntomas de un cierto estancamiento, con un crecimiento del índice de motorización mucho más moderado que en años previos.

En lo referente a la utilización del automóvil, un análisis por Territorios Históricos permite observar que Álava es la provincia en la que en mayor medida se ha intensificado el uso del vehículo privado en el periodo 2003-2007, registrando un aumento de más de 8 puntos porcentuales. Por su parte, Gipuzkoa es el territorio con mayor tasa de uso del automóvil (41,2%), mientras que la población de Bizkaia es la que más se desplaza en transporte público.

**Gráfico 2.3 Movilidad de personas en automóvil. Penetración del automóvil. 2003-2007**

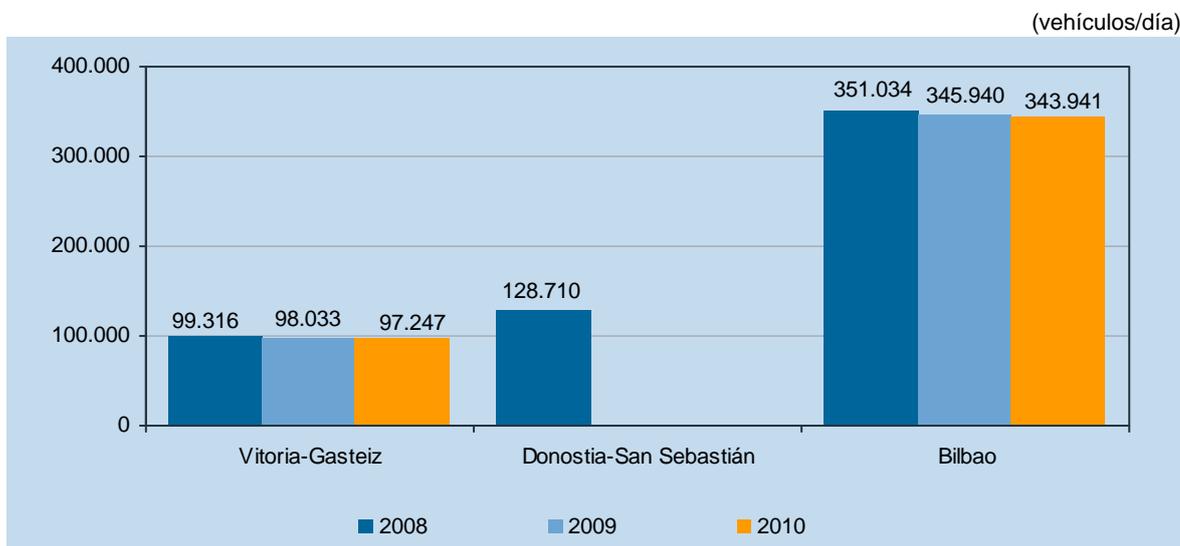


Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2003 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007.

En lo referente a la **movilidad** en vehículo privado en el **ámbito urbano**, cabe destacar que, según el “*Estudio de Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2007*”, el 20,3% de los desplazamientos internos en las capitales vascas se realiza en automóvil.

Asimismo, son relevantes los datos de acceso motorizado a las capitales vascas, ya que absorben una parte importante del tráfico de vehículos en la CAPV. Tomando como base los últimos datos publicados en los Planes de Aforo de las Diputaciones Forales, Bilbao es la capital que mayor tráfico absorbe en sus vías de acceso (Intensidad Media Diaria-IMD de 343.941 vehículos/día), seguida de Donostia-San Sebastián (128.710 vehículos/día en 2008, último dato disponible) y Vitoria-Gasteiz (97.247 vehículos/día).

**Gráfico 2.4 Movilidad de personas en las capitales vascas: IMD<sup>7</sup> en los principales accesos a las capitales. 2008-2010**



- Vitoria-Gasteiz: incluye los accesos de Arkaute / Puente de Zadorra / Krispijana / Gometxa.
- Bilbao: incluye los accesos de Deusto-Elorrieta / Deusto-Enekuri / Túneles de Artxanda / Begoña-Sto.Domingo / Ibarsusi-Etxebarri / Bolueta-Zubialdea / Miraflores-S.Sur / Zabalburu-S.Sur / Sdo. Corazón-S.Sur / Basurto- Kaxtresana / Basurto- Zorrotza.
- Donostia-San Sebastián (año 2008) incluye los accesos: Herrera / Loiola / Zapatari-Avda.Tolosa / Subida a Hospitales / Amara. A la fecha de la publicación de este informe, no se encuentran disponibles los datos de 2009 y 2010.

Fuente: Plan de Aforo de la Diputación Foral de Álava 2010. Plan de Aforo de la Diputación Foral de Bizkaia 2010. Plan de Aforo de la Diputación Foral de Gipuzkoa 2008.

En lo referente al tránsito de **vehículos por carretera en el ámbito interurbano**, el automóvil es el modo utilizado en el 78% de los casos, registrando 694.894 desplazamientos interurbanos diarios.

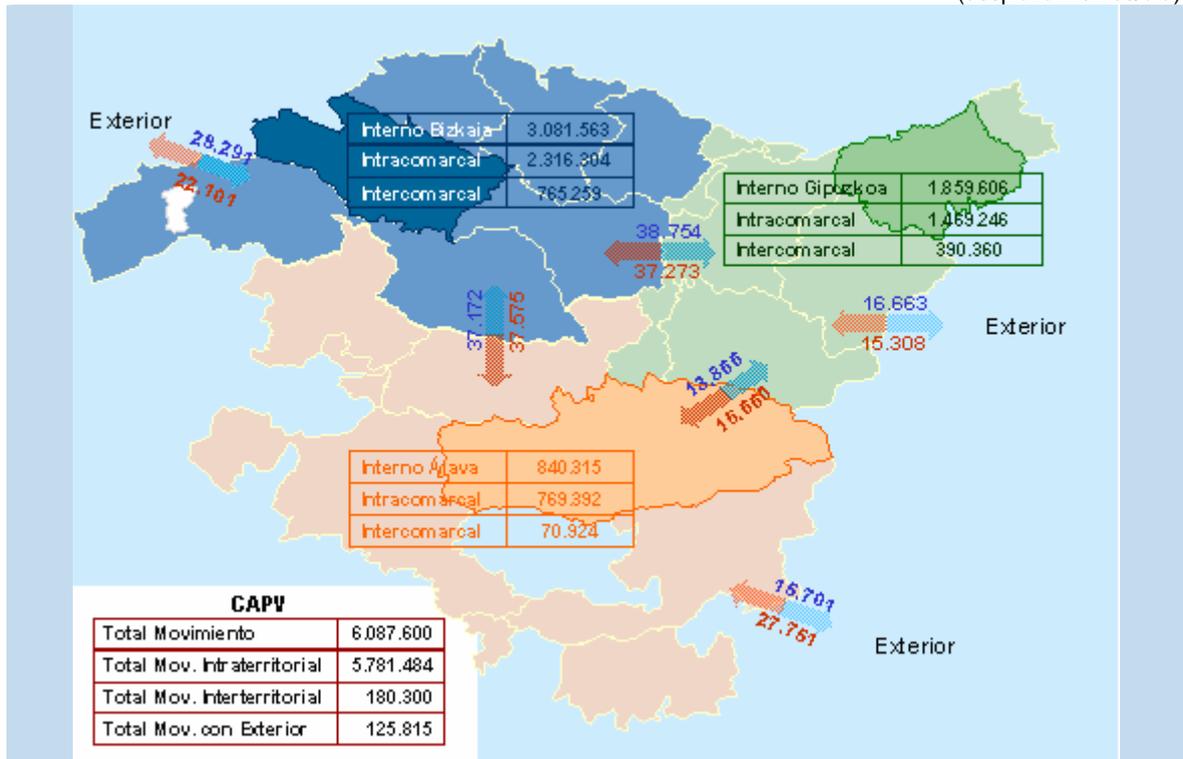
Al respecto, la mayor recurrencia al coche en los desplazamientos interurbanos se produce dentro del territorio alavés (88,3%), frente a una utilización menor en Bizkaia (76,5%) y en Gipuzkoa

<sup>7</sup> IMD: Intensidad Media Diaria de Vehículos.

(74,1%). No obstante, cualquiera de estos índices se acentúa cuando el desplazamiento se produce con el exterior de la CAPV (9 de cada 10 desplazados usa el automóvil).

Gráfico 2.5. Movimientos interurbanos realizados en automóvil en la CAPV: Mapa Resumen

(desplazamientos/día)



Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007. .

Los movimientos entre la CAPV y el exterior incluyen, por un lado, los desplazamientos entre Euskadi y el resto de comunidades autónomas, y por otro, los viajes internacionales. Como es de suponer, la mayor parte de estas conexiones se realizan con las zonas limítrofes a nuestra comunidad, es decir, con Burgos, Cantabria, Francia, La Rioja y Navarra.

ii) Movilidad en transporte colectivo

Antes de proceder a la presentación y análisis de los datos referentes a la demanda del transporte público por carretera, tanto en lo que concierne a la movilidad urbana e interurbana, cabe señalar, una vez más, que no es posible extraer conclusiones concernientes a la evolución del número de usuarios y usuarias de los autobuses públicos sin contextualizar el análisis, de forma que incluya el conjunto de operadores de transporte público colectivo que prestan servicio en cada área geográfica analizada.



**Cuadro 2.28. Transporte público urbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2010**

(miles de personas y %)

| Años | Vitoria-Gasteiz   |                  | Donostia-San Sebastián |                  | Bilbao            |                  | TOTAL             |                  |
|------|-------------------|------------------|------------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|
|      | miles de personas | Δ anual per. (%) | miles de personas      | Δ anual per. (%) | miles de personas | Δ anual per. (%) | miles de personas | Δ anual per. (%) |
| 1990 | 10.295            | -                | 27.001                 | -                | 29.494            | -                | 66.790            | -                |
| 1995 | 10.765            | 0,9              | 26.371                 | -0,5             | 30.208            | 0,5              | 67.344            | 0,2              |
| 2000 | 11.383            | 1,1              | 27.213                 | 0,6              | 22.729            | -5,5             | 61.325            | -1,9             |
| 2004 | 11.805            | 0,9              | 26.003                 | -1,1             | 25.518            | 2,9              | 63.326            | 0,8              |
| 2005 | 11.513            | -2,5             | 26.219                 | 0,8              | 26.086            | 2,2              | 63.818            | 0,8              |
| 2006 | 10.865            | -5,6             | 26.670                 | 1,7              | 27.265            | 4,5              | 64.800            | 1,5              |
| 2007 | 12.043            | 10,8             | 27.361                 | 2,6              | 27.705            | 1,6              | 67.109            | 3,6              |
| 2008 | 12.643            | 5,0              | 28.003                 | 2,3              | 26.004            | -6,1             | 66.650            | -0,7             |
| 2009 | 10.356            | -18,1            | 28.460                 | 1,6              | 25.755            | -1,0             | 64.571            | -3,1             |
| 2010 | 11.091            | 7,1              | 29.015                 | 2,0              | 25.425            | -1,3             | 65.531            | 1,5              |

Fuente: Tuvisa, Bilbobus y Compañía del Tranvía de San Sebastián. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

En este sentido, en el **ámbito** específicamente **urbano**, las tres compañías de autobuses que prestan servicio en las capitales vascas, es decir, Transportes Urbanos de Vitoria-Tuvisa, Dbus y Bilbobus, han transportado en conjunto a 65,5 millones de personas en 2010, cifra que supone un ligero incremento del 1,5% con respecto a los datos registrados en 2009.

Atendiendo de forma concreta a cada uno de los operadores, Dbus ha desplazado en 2010 un total de 29 millones de personas, lo que representa el 44,3% del total de viajes en autobuses urbanos realizados en el conjunto de las tres capitales. Esta cifra supone un incremento del 2,0% con respecto a los registros de 2009, por lo que Dbus continúa con su tendencia de moderado crecimiento presente en los últimos años.

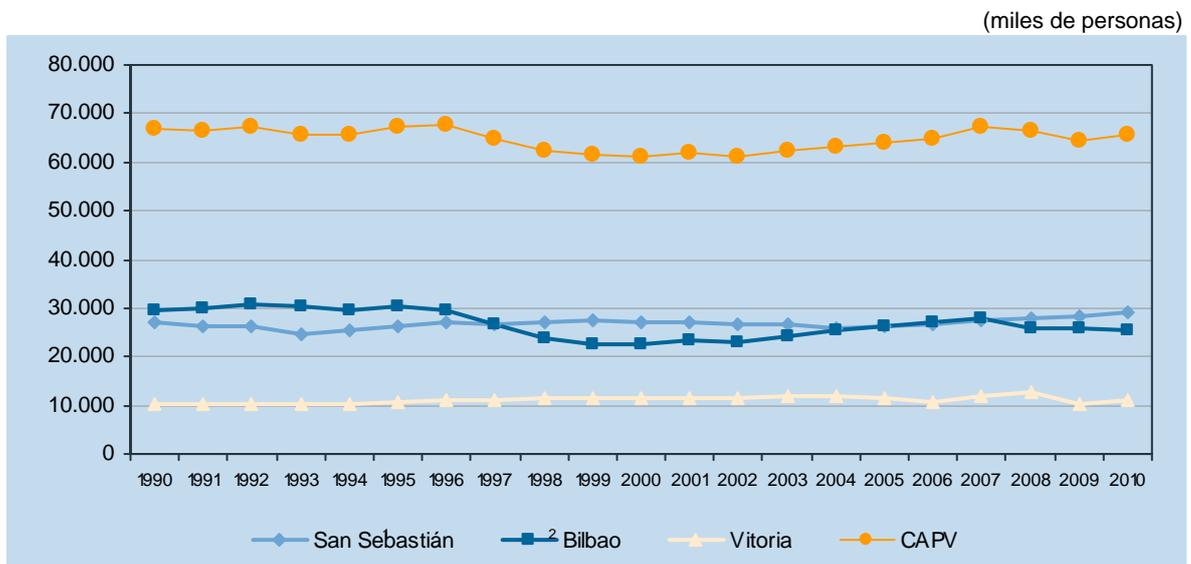
Tuvisa, por su parte, presenta un favorable desempeño en 2010, habiendo aumentado su demanda en un 7,1%. Este dato es significativo después del acusado descenso sufrido el año anterior (-18,1%), condicionado por la puesta en marcha del tranvía en la capital alavesa y el consiguiente trasvase modal producido en los desplazamientos urbanos. De esta forma, en 2010 Tuvisa ha transportado a 11,1 millones de viajeros y viajeras, el 16,9% del total de usuarios de autobuses urbanos en la CAPV.

Bilbobus, por el contrario, experimenta en 2010 un nuevo descenso en sus niveles de actividad, reportando un total de 25,4 millones de personas desplazadas, lo que significa una caída en el número de usuarios del 1,3% con respecto a 2009. En términos absolutos, esta bajada supone una pérdida de 330 miles de clientes en 2010.

Un análisis más amplio de la evolución, permite observar que el número de personas transportadas por las tres compañías se ubica en un nivel ligeramente inferior al registrado a inicios de la década de los noventa, aunque se aprecian diferencias entre las capitales. De esta forma, mientras que en Vitoria-Gasteiz y Donostia-San Sebastián el número de desplazamientos realizados en au-

tobús urbano ha aumentado (7,7% y 7,5%, respectivamente), en Bilbao se ha experimentado una contracción del 13,8% en el mismo periodo. Al respecto, hay que señalar, nuevamente, que esta evolución debe ser analizada en el marco global de la oferta del servicio de transporte público colectivo en el área metropolitana del Gran Bilbao, donde en el periodo contemplado se han puesto a disposición de los usuarios y usuarias nuevos modos de transporte como MetroBilbao y EuskoTran, por lo que la demanda conjunta de servicios de transporte público urbano se ha visto ampliamente incrementada.

**Gráfico 2.6. Transporte público urbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2010**



Fuente: Tuvisa, Bilbobus y Compañía de Tranvía de San Sebastián.

El servicio del **transporte colectivo en los desplazamientos interurbanos por carretera** es prestado por los siguientes operadores: Bizkaibus, Autobuses Interurbanos de Álava-AIA y los agentes integrados en Lurraldebus en Gipuzkoa.

En Bizkaia, los servicios de Bizkaibus han sido utilizados por un total de 27,7 millones de personas en el año 2010, cifra que supone un descenso del 3,8% con respecto a los registros del 2009, por lo que se mantiene la tendencia, presente a lo largo de toda la década, en la pérdida de usuarios. Al respecto, recordar una vez más, que estos datos es necesario analizarlos dentro del contexto de la oferta integral de servicios de transporte público colectivo en el área metropolitana del Gran Bilbao, donde en los últimos años se ha asistido a una amplia expansión de la demanda de transporte público en sus diversas modalidades.



**Cuadro 2.29. Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús interurbano. 2000-2010**

| Años | Resto provincia Gipuzkoa |                  | Resto provincia Bizkaia <sup>1</sup> |                  | Resto provincia Álava <sup>2</sup> |                  |
|------|--------------------------|------------------|--------------------------------------|------------------|------------------------------------|------------------|
|      | miles de personas        | Δ anual per. (%) | miles de personas                    | Δ anual per. (%) | miles de personas                  | Δ anual per. (%) |
| 2000 | 18.461,2                 | --               | 36.062,0                             | --               | n.d.                               | --               |
| 2001 | 17.748,7                 | -3,9             | 38.535,9                             | 6,9              | 145,5                              | --               |
| 2002 | 17.022,3                 | -4,1             | 35.115,4                             | -8,9             | 267,0                              | 83,5             |
| 2003 | 16.712,0                 | -1,8             | 37.030,6                             | 5,5              | 315,3                              | 18,1             |
| 2004 | 16.626,6                 | -0,5             | 36.875,8                             | -0,4             | 439,2                              | 39,3             |
| 2005 | 15.382,3                 | -7,5             | 34.134,2                             | -7,4             | 324,3                              | -26,2            |
| 2006 | 16.109,1                 | 4,7              | 32.810,0                             | -3,9             | 374,0                              | 15,3             |
| 2007 | 16.120,2                 | 0,1              | 30.876,0                             | -5,9             | 349,3                              | -6,6             |
| 2008 | 17.199,1                 | 6,7              | 30.196,0                             | -2,2             | 348,2                              | -0,3             |
| 2009 | 18.140,6                 | 5,5              | 28.808,0                             | -4,6             | 421,0                              | 20,9             |
| 2010 | 18.907,5                 | 4,2              | 27.716,3                             | -3,8             | 516,4                              | 22,7             |

<sup>1</sup>Se incluyen los viajeros y viajeras transportados en las líneas de BizkaiBus (TCSA, Encartaciones, CAV, Pesa, EuskoTren, ADNOR y Autobuses de Lujua). EuskoTren se incorporó a la red Bizkaibus el 1/12/2002, ADNOR el 1/12/2005 y Autobuses de Lujua el 1/11/2006.

<sup>2</sup>Las fluctuaciones en el número de usuarios computados entre los años 2003 y 2006 se deben, básicamente, a cambios en una línea, la cual incluía la conexión Vitoria-Centro Comercial Gorbeia.

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia, Diputación Foral de Gipuzkoa y Diputación Foral de Álava.

Los autobuses interurbanos de Gipuzkoa, por su parte, mantienen su tendencia creciente del último lustro, alcanzando en 2010 la cifra de 18,9 millones de clientes, lo que supone un incremento del 4,2% con respecto a los datos de 2009. Una análisis a más largo plazo permite observar que, en el periodo 2005-2010, la afluencia de gente en los autobuses interurbanos integrados en Lurraldebus ha aumentado en un 22,9%.

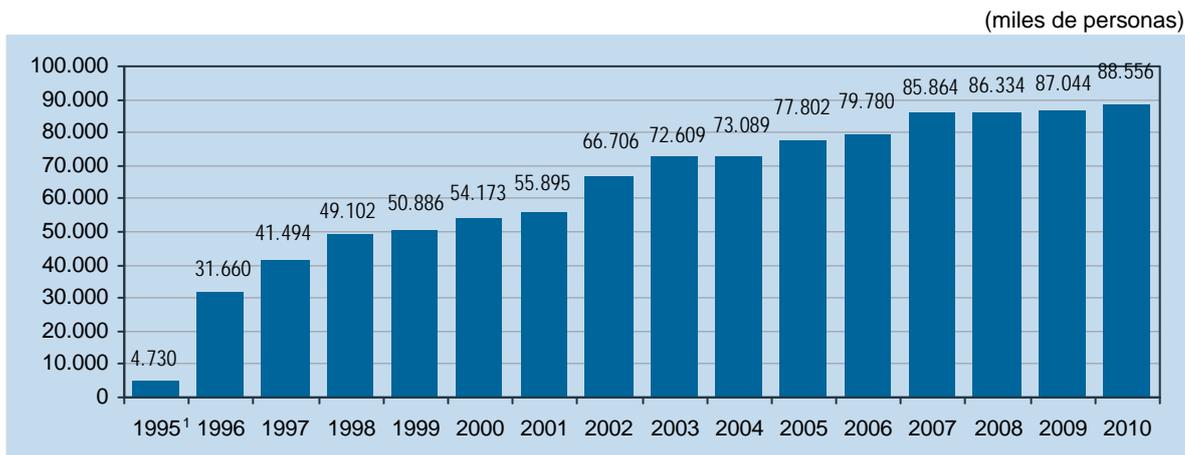
Por último, Autobuses Interurbanos de Álava – AIA ha reportado 516,4 miles de desplazamientos de personas en 2010, lo que representa un significativo incremento del 22,7% con respecto al año precedente. En este sentido, cabe matizar que este volumen de actividad, tan bajo comparado con los otros dos territorios, se debe a un diferente modelo de ocupación territorial en Álava, constatándose una marcada concentración de la población en la capital, lo que conlleva una menor utilización del servicio interurbano.

### b) Transporte ferroviario

El Metro de Bilbao, un año más, vuelve a registrar un máximo histórico en cuanto al número de viajeros y viajeras, alcanzando la cifra de 88,6 millones de personas en 2010, cifra superior a la contabilizada el año precedente en 1,5 millones de desplazamientos. Este incremento (1,7%) se justifica, principalmente, por dos razones: en primer lugar, por la consolidación de las estaciones de Peñota y Santurtzi en la línea 2 de la Margen Izquierda, inauguradas el 4 de julio de 2009, y que en su primer año completo en funcionamiento han sumado 3,7 millones de desplazamientos (1.320.568 y 2.421.330, respectivamente), 2,1 millones de personas más que en la mitad del ejercicio anterior en el que estuvieron operativas; en segundo lugar, por la incorporación de un quinto

coche, lo que permita a las unidades que disponen de él incrementar su capacidad en un 25% en cada circulación.

**Gráfico 2.7 Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao. 1995-2010**



<sup>1</sup> Desde su puesta en funcionamiento el 11 de noviembre de 1995 hasta fin de año.

Fuente: Metro Bilbao.

En cuanto al reparto de los viajes por zonas y salidas, el tronco común de las líneas 1 y 2, es decir, la zona A, que discurre en el municipio de Bilbao, acapara el 37,6% del tráfico total, seguido de la línea 2, que da cobertura a la Margen Izquierda, con un 32,2%, y la línea 1, Margen Derecha, con un 26,4%. El resto de viajes lo componen los transbordos (3,3%) y viajes incompletos (0,5%).

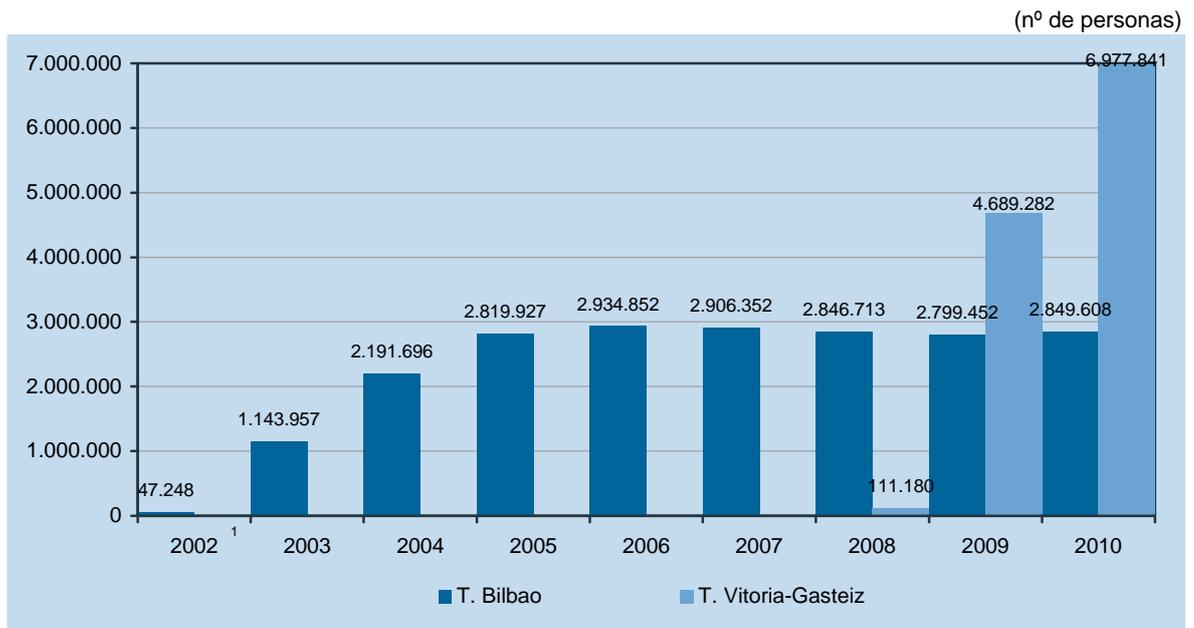
Profundizando en el análisis, atendiendo a la distribución de personas por estaciones, tal y como ha sucedido en los años anteriores, los primeros lugares del ranking están ocupados por las estaciones ubicadas en el centro de Bilbao. De esta forma, Moyua, Abando, Casco Viejo e Indautxu, cada una de ellas con un tráfico superior a los seis millones de traslados anuales, son las estaciones más concurridas, acaparando en conjunto del 28,8% del total del tráfico del Metro de Bilbao. Por su parte, en la margen derecha, Areeta, y en la margen izquierda, Gurutzeta y Barakaldo, son las estaciones más utilizadas con más de 3,5 millones de personas cada una en 2010.

Por su parte, y dejando al margen las mencionadas estaciones de Peñota y Santurce que no permiten una comparativa a año vista, las estaciones de Abatxolo y Sestao son las que han experimentado un mayor incremento en su número de desplazamientos con respecto a 2009, concretamente, el 8,4% y 6,6%, respectivamente. Sin embargo, los descensos más acusados también se producen en estaciones de los mismos municipios, esto es, en Urbinaga (Sestao) y Portugalete, que experimentan una bajada en su tráfico del 17,2% y del 14,2%, respectivamente.

Por último, respecto a la utilización de los títulos existentes, Creditrans mantiene su hegemonía como el billete más utilizado, aglutinando el 53,1% de los viajes, seguido del Bono Mensual con el

15,8%. El billete ocasional, por su parte, mantiene su tendencia descendente, computando 234 miles de pases menos que en el año anterior, y una representación del 2,3% del total de títulos expedidos en 2010. Estos datos, año a año, corroboran el alto grado de penetración del Metro de Bilbao entre la población vizcaína.

**Gráfico 2.8. Transporte público urbano: Evolución de los viajeros y viajeras en EuskoTran. 2002-2010**



<sup>1</sup> Desde su puesta en funcionamiento el 12 de diciembre de 2002 hasta fin de año.

Fuente: EuskoTran. .

En lo que hace referencia a Eusko Tran, destaca el significativo crecimiento experimentado por el Tranvía de Vitoria-Gasteiz en 2010, una vez puesta en servicio la primera fase del proyecto al completo, con la apertura en julio del 2009 del ramal Abetxuko. Así, el número de desplazamientos se ha incrementado en 2,3 millones con respecto al ejercicio anterior, alcanzando la cifra de cerca 7 millones de pasajeros y pasajeras.

Por su parte, el Tranvía de Bilbao ha movilizadado en el transcurso de 2010 a un total de 2.849.608 personas, lo que supone un crecimiento del 1,8% con respecto al año precedente, invirtiendo la tendencia negativa de los últimos años en lo que a su utilización se refiere.

El resto de operadores ferroviarios que prestan servicios de transporte interurbano de viajeros y viajeras en la CAPV, esto es, RENFE, EuskoTren y FEVE, en 2010 han absorbido una demanda conjunta de 39,6 millones de viajeros y viajeras, un 6,1% inferior al volumen de desplazamientos registrados el año anterior, continuando la tendencia descendente observada a lo largo de la última década.



Circunscribiendo el análisis a cada uno de los operadores, RENFE ha registrado en 2010 un 9% de reducción en su demanda de servicios, lo que supone una pérdida efectiva de 2,1 millones de usuarios y usuarias. Al respecto, cabe señalar que RENFE supone el 54,4% del total de traslados interurbanos realizados por tren, sin tener en cuenta, obviamente, los realizados por Metro de Bilbao, si bien su peso relativo se reduce año a año.

Por territorios, se observa que la línea guipuzcoana C1 Irún Brinkola es la que ha registrado una menor disminución (-3,1%), con un total de 7,3 millones de personas transportadas, lo que supone el 33,9% del total de movimientos de la compañía en la CAPV. Por su parte, las líneas del núcleo de Bilbao, es decir, la C-1 Bilbao Abando Santurtzi, la C-2 Bilbao Abando – Muskiz y la C-3 Bilbao Abando Orduña, han experimentado una contracción en conjunto del 11,7% con respecto al ejercicio anterior, reportando un total de 14,2 millones de desplazamientos. Al respecto, cabe matizar que la pérdida de usuarios y usuarias en la línea C-1 se debe, en su gran medida, a un trasvase a la utilización del Metro de Bilbao, una vez se ha ampliado su radio de influencia a la totalidad de municipios de la Margen Izquierda.

**Cuadro 2.30. Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2010**

(miles de personas y %)

| Años | RENFE <sup>1</sup> |                  | EUSKOTREN         |                  | FEVE <sup>2</sup> |                  | TOTAL             |                  |
|------|--------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|
|      | miles de personas  | Δ anual per. (%) | miles de personas | Δ anual per. (%) | miles de personas | Δ anual per. (%) | miles de personas | Δ anual per. (%) |
| 2000 | 35.288             | --               | 18.138            | --               | 1.866             | --               | 55.292            | --               |
| 2001 | 36.533             | 3,5              | 18.073            | -0,4             | 1.835             | -1,7             | 56.441            | 2,1              |
| 2002 | 34.288             | -6,1             | 17.961            | -0,6             | 1.900             | 3,5              | 54.149            | -4,1             |
| 2003 | 32.926             | -4,0             | 18.156            | 1,1              | 1.841             | -3,1             | 52.923            | -2,3             |
| 2004 | 29.864             | -9,3             | 16.704            | -8,0             | 1.895             | 2,9              | 48.463            | -8,4             |
| 2005 | 29.223             | -2,1             | 17.757            | 6,3              | 1.945             | 2,6              | 48.925            | 1,0              |
| 2006 | 28.934             | -1,0             | 18.111            | 2,0              | 1.832             | -5,8             | 48.877            | -0,1             |
| 2007 | 26.430             | -8,7             | 18.319            | 1,1              | 1.772             | -3,3             | 46.521            | -4,8             |
| 2008 | 25.785             | -2,4             | 17.941            | -2,1             | 1.506             | -15,0            | 45.232            | -2,8             |
| 2009 | 23.654             | -8,3             | 17.150            | -4,4             | 1.345             | -10,7            | 42.149            | -6,8             |
| 2010 | 21.532             | -9,0             | 16.691            | -2,7             | 1.345             | 0,0              | 39.568            | -6,1             |

<sup>1</sup> Incluye los servicios de Renfe de cercanías Bilbao (líneas C-1 Bilbao Abando-Santurtzi, C-2 Bilbao Abando-Muskiz y C-3 Bilbao Abando-Orduña) y cercanías de Donostia-San Sebastián (línea Irún-Brinkola).

<sup>2</sup> Datos de la línea de cercanía Bilbao-Balmaseda.

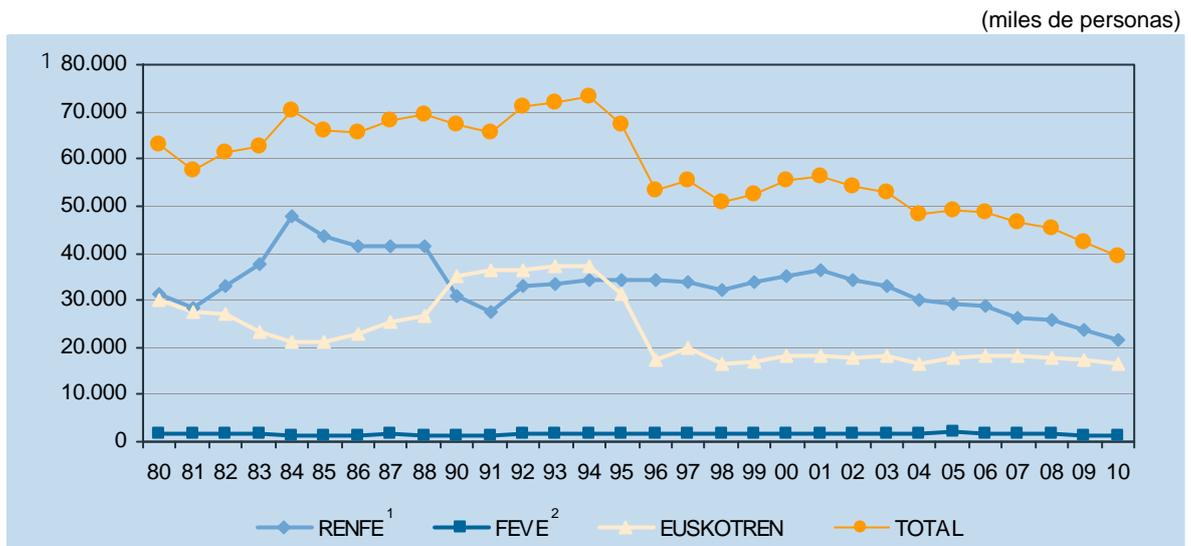
Fuente: Renfe, FEVE y EuskoTren. .

EuskoTren, por su parte, presenta en 2010 una participación del 42,2% del total de viajes ferroviarios interurbanos, excluido el Metro, registrando un tráfico de 16,7 millones de personas, lo que supone una disminución del 2,7% con respecto a las cifras del 2009. Este descenso se traduce en una pérdida efectiva de cerca medio millón de desplazamientos.

Con respecto a la línea de cercanías de FEVE, que cubre el trayecto de Bilbao-Balmaseda, el volumen de pasajeros y pasajeras se ha mantenido prácticamente invariable con respecto a 2009. Exactamente, los servicios de esta línea de FEVE los han utilizado 145 personas menos en 2010, reportando 1.345 miles de traslados. La cuota que mantiene FEVE en el transporte ferroviario interurbano de la CAPV es del 3,4% del total de movimientos.

En otro orden, entre las novedades de 2010, y en el ámbito de Bizkaia, merece destacar la inclusión a partir del 1 de julio de RENFE en Creditrans. Por tanto, todos los sistemas de transporte ferroviarios del Territorio, es decir, Tranvía, Metro Bilbao, EuskoTren, FEVE y RENFE, además de Bilbobus y Bizkaibus, se encuentran integrados en el billete único.

**Gráfico 2.9. Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 1980-2010**



<sup>1</sup> Incluye los servicios de Renfe de cercanías Bilbao (líneas C-1 Bilbao Abando-Santurtzi, C-2 Bilbao Abando-Muskiz y C-3 Bilbao Abando-Orduña) y cercanías de Donostia-San Sebastián (línea Irún-Brinkola).

<sup>2</sup> Datos de la línea de cercanía Bilbao-Balmaseda.

Fuente: Renfe, FEVE y EuskoTren. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

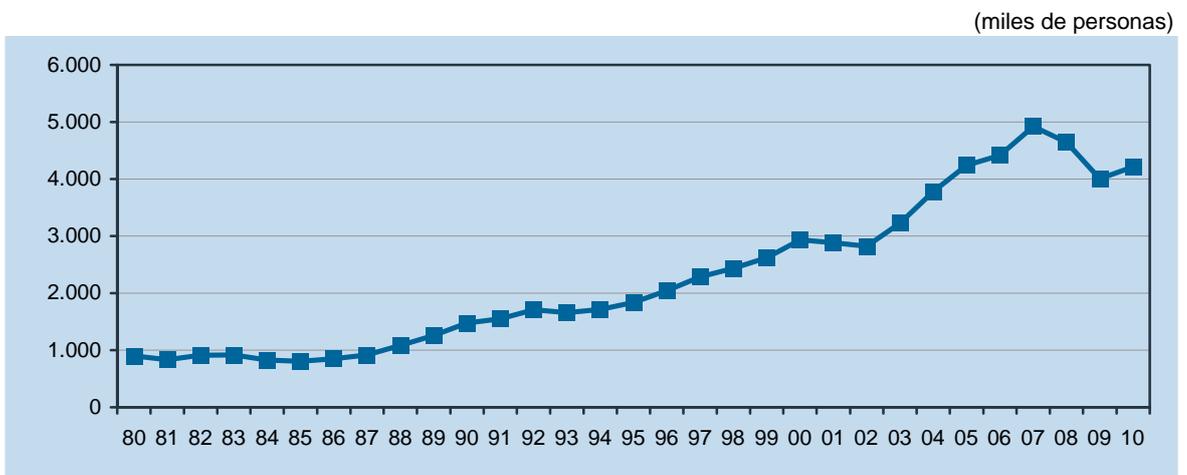
Para concluir este apartado, es conveniente realizar un análisis de la evolución a largo plazo de la demanda del transporte ferroviario interurbano, excluido el Metro Bilbao. De esta forma, se observa que, en los últimos treinta años, el número de desplazamientos anuales realizados por los citados operadores se ha reducido en cerca de 24 millones en el conjunto de la CAPV. Al respecto, merece señalar, una vez más, que el análisis de la evolución del transporte colectivo requiere una visión global del desempeño de la oferta existente en cada área geográfica. De esta forma, y concretamente en lo que se refiere al Territorio Histórico de Bizkaia, la disminución es consecuencia de la puesta a disposición del usuario de una mayor oferta de otros modos de transporte público colectivo, tales como el citado Metro de Bilbao, el cuál ha absorbido gran parte de los viajeros y viajeras del servicio de cercanías de RENFE en el área metropolitana de la capital vizcaína.

### c) Transporte aéreo

La actividad de los aeropuertos constituye un fiel termómetro de la coyuntura económica a nivel internacional y, de esta forma, se ha visto como la crisis económica ha condicionando los niveles de actividad de los aeropuertos vascos durante los años 2008 y 2009. Sin embargo, en el año 2010 parece que se invierte esta tendencia negativa, entrando de nuevo, y en términos globales,

en la senda del crecimiento en lo que se refiere al número de desplazamientos realizados desde o hacia las infraestructuras aeroportuarias de la CAPV. Así, en este último año, los aeropuertos de la CAPV han prestado servicio a un total de 4,2 millones de personas, lo que supone un crecimiento del 5,1% con respecto a los desplazamientos registrados en 2009, si bien esta cifra se mantiene todavía alejada de los cerca de 5 millones de viajeros y viajeras registrados en el año 2007, antes del inicio de la crisis. Este crecimiento se encuentra por encima del experimentado por el sistema aeroportuario estatal en su conjunto, que ha registrado una ligera expansión en sus tráficos del 2,8%.

**Gráfico 2.10. Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos. 1980-2010**



Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA.

Circunscribiendo el análisis a cada uno de los aeropuertos, Bilbao, con un aumento del 6,3% en el número de sus desplazamientos, es en buena medida responsable del crecimiento a nivel de la CAPV, habida cuenta de que concentra el 92,2% del total de viajeros y viajeras en los aeropuertos vascos en 2010. De esta forma, 3,9 millones de personas han utilizado el aeropuerto vizcaíno en este año.

Atendiendo al origen y destino del tráfico en la Terminal vizcaína, cabe destacar que los desplazamientos internacionales son los que han experimentado un mayor crecimiento relativo (8,3%), superando la cifra simbólica del millón de pasajeros, más concretamente 1.019.518 desplazamientos, lo que representa el 26,3% del total del tráfico con origen y/o destino el aeropuerto de Bilbao. Entre las frecuencias internacionales más concurridas, cabe destacar a Londres, que representa la quinta parte del tráfico internacional (5,3% del tráfico total), seguido de los aeropuertos alemanes de Frankfurt y Munich, que suponen el 19,1% y el 15,5%, respectivamente de los movimientos internacionales, y el 5% y 4,1%, respectivamente del total de los tráficos. Por su parte, entre los más dinámicos en 2010, destacan Dusseldorf, que ha visto incrementado su tráfico en un 82,9%, y Lisboa, que ha crecido en un 30%. Asimismo, se han abierto nuevas conexiones con Amsterdam (27.736 personas desplazadas), Roma (9.321) y Milán (6.930).



Entre los destinos estatales, Madrid-Barajas continúa siendo el aeropuerto con una mayor concurrencia, computando el 21,6% del total de movimiento de personas con origen o destino la terminal de Loiu, seguido del aeropuerto de Barcelona (15,3%) y Palma de Mallorca (6%). Atendiendo a su evolución en el año 2010, el tráfico con casi todos los principales aeropuertos del Estado muestra un desempeño favorable, destacando sobremanera el aumento del 40,2% del número de pasajeros y pasajeras que han utilizado las conexiones Bilbao-Málaga, así como el crecimiento del 9% de la ruta con Sevilla, que sitúa a la terminal andaluza como la cuarta en importancia para el aeropuerto de Bilbao en 2010. Por el contrario, los intercambios con Madrid-Barajas se han visto reducidos en un 4,3%.

Por último, en lo que respecta a los principales operadores en el aeropuerto de Bilbao, destaca el crecimiento experimentado por Vueling Airlines, que duplicando su volumen de tráfico con respecto al ejercicio anterior, se ha convertido en la compañía aérea que más pasajeros y pasajeras ha desplazado con origen y/o destino la terminal vizcaína, con un total de 859,5 miles de desplazamientos. Le siguen en importancia Spanair e Iberia, con 631,8 miles y 562,2 miles de pasajeros, respectivamente. Entre las tres compañías han acaparado en 2010 al 52,9% del tráfico del aeropuerto de Loiu.

**Cuadro 2.31. Tráfico de personas en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros y viajeras por aeropuerto. 2000-2010**

| Años | BILBAO         |                | DONOSTIA-SAN SE-BASTIÁN |                | VITORIA-GASTEIZ |                | TOTAL          |                |
|------|----------------|----------------|-------------------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|
|      | Miles personas | Δ anual per. % | Miles personas          | Δ anual per. % | Miles personas  | Δ anual per. % | Miles personas | Δ anual per. % |
| 2000 | 2.527,8        | --             | 283,8                   | --             | 123,4           | --             | 2.935,0        | --             |
| 2001 | 2.475,4        | -2,1           | 281,1                   | -1,0           | 128,7           | 4,3            | 2.885,2        | -1,7           |
| 2002 | 2.450,6        | -1,0           | 271,2                   | -3,5           | 98,8            | -23,2          | 2.820,6        | -2,2           |
| 2003 | 2.842,4        | 16,0           | 283,8                   | 4,7            | 101,9           | 3,1            | 3.228,2        | 14,5           |
| 2004 | 3.390,8        | 19,3           | 295,6                   | 4,1            | 94,4            | -7,3           | 3.780,8        | 17,1           |
| 2005 | 3.841,5        | 13,3           | 308,8                   | 4,5            | 91,4            | -3,2           | 4.241,7        | 12,2           |
| 2006 | 3.871,1        | 0,8            | 368,0                   | 19,2           | 173,1           | 89,4           | 4.412,2        | 4,0            |
| 2007 | 4.280,7        | 10,6           | 466,5                   | 26,8           | 173,2           | 0,1            | 4.920,4        | 11,5           |
| 2008 | 4.169,0        | -2,6           | 403,2                   | -13,6          | 67,5            | -61,0          | 4.639,7        | -5,7           |
| 2009 | 3.652,0        | -12,4          | 315,3                   | -21,8          | 39,9            | -40,9          | 4.007,2        | -13,6          |
| 2010 | 3.883,3        | 6,3            | 286,1                   | -9,3           | 41,8            | 4,8            | 4.211,2        | 5,1            |

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA.

En lo que respecta al aeropuerto de Donostia-San Sebastián, en 2010 se ha registrado un tráfico de 286,1 miles de personas, lo que supone un descenso en la actividad del 9,3% con respecto a los datos de 2009. Estas cifras se encuentran muy por debajo del máximo histórico registrado en el año 2007, cuando la terminal guipuzcoana alcanzó la cifra de 466,5 miles de desplazamientos.

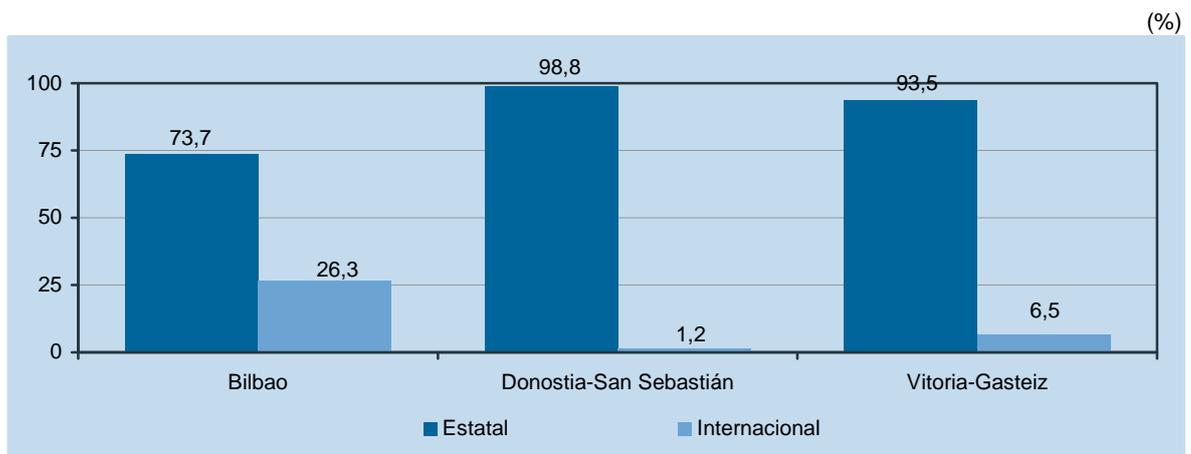
El descenso experimentado en 2010 se observa en las dos principales conexiones del aeropuerto, es decir, Madrid y Barcelona. De esta forma, el tráfico con el aeropuerto de Madrid-Barajas se ha reducido en un 10% con respecto al registro del ejercicio anterior, mientras que los intercambios con Barcelona se han contraído en un 14,2% en el mismo periodo. Cabe destacar que, en 2010,

estos dos aeropuertos concentran el 95,5% de la actividad de la Terminal guipuzcoana, 77,7% Madrid-Barajas y 17,9% Barcelona.

Por operadores, por su parte, Iberia ha experimentado un descenso en el número de personas trasladadas del 30,8% con respecto a 2009, mientras que su compañía filial, Air Nostrum, ha incrementado su volumen de pasaje en un 1,8%, gracias, en buena parte, al éxito de las conexiones estivales establecidas con Bruselas y Mallorca.

Por último, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz invierte la acusada tendencia descendente de los últimos dos años y logra en 2010 un crecimiento de su tráfico de pasajeros del 4,8%, totalizando un movimiento de 41,8 miles de personas. Ahora bien, estas cifras tan sólo suponen un ligero respiro en la pérdida de pasaje a la que ha asistido la Terminal alavesa desde el cese de actividad de Ryanair en noviembre de 2007, habiéndose reducido el movimiento de personas a una cuarta parte en el periodo 2007-2010. Además, las perspectivas no invitan al optimismo, habida cuenta de que Air Nostrum ha anunciado la supresión de su vuelo con Madrid a partir de marzo de 2011, con lo que el aeropuerto perderá el único enlace regular que mantiene operativo.

**Gráfico 2.11. Origen/destino de pasajeros y pasajeras por aeropuerto. 2010**



Fuente: AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. .

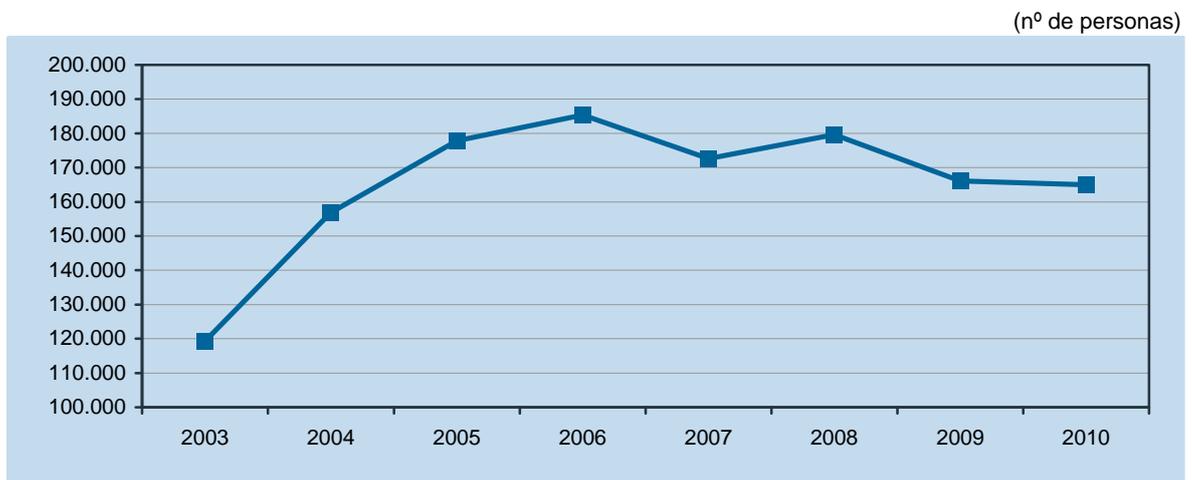
Acotando el análisis a 2010, cabe señalar, en primer lugar, que la actividad se ha visto resentida por las reformas para el recrecido de la pista, que han limitado operaciones aéreas a determinados días y horarios mientras se han ejecutado las obras. Una vez realizado este apunte, se observa que la conexión con Madrid-Barajas ha experimentado un descenso del 9,5%. Por su parte, entre los vuelos charter, cabe mencionar que la ruta con el aeropuerto de Tenerife Sur ha registrado una reducción del 60,5%, mientras que Ibiza, Palma de Mallorca y Lanzarote han crecido en un 283,3%, 47,5% y 7,5%, respectivamente. Asimismo, destacan las operaciones mantenidas con el aeropuerto de Sevilla durante los primeros cinco meses del año, lo que convierten a la terminal andaluza en el segundo aeropuerto con más intercambios para Foronda en el transcurso del 2010, con el 12,1% del total del tráfico.

Por compañías aéreas, cabe destacar el crecimiento experimentado por Air Europa, que se convierte en la segunda compañía en importancia para el aeropuerto en 2010 con un peso del 22,7% del total de personas transportadas, habiendo multiplicado por nueve veces su actividad con respecto al año anterior. Por el contrario, Air Nostrum, principal operador de la Terminal, ha disminuido el número de sus pasajeros y pasajeras en un 28,4%.

#### d) *Transporte marítimo*

Entre los puertos considerados de interés general, la infraestructura portuaria de Bilbao es la única en la CAPV que presenta actividad en lo que al tráfico marítimo de pasajeros y pasajeras se refiere, ya que el Puerto de Pasajes se dedica exclusivamente al tráfico de mercancías.

**Gráfico 2.12. Tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao. 2002-2010**



Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. (Línea regular)

En el transcurso del ejercicio 2010, el movimiento de personas se ha mantenido cercano a los niveles del año precedente. De esta forma, según la Autoridad Portuaria de Bilbao, en 2010 el Puerto de Bilbao ha registrado un volumen de 165.024 pasajeros y pasajeras, lo que supone un descenso interanual del 0,7%. Este descenso se debe a la bajada experimentada por el tráfico de la línea regular (-11,3%) consecuencia del menor periodo de explotación de la línea entre Bilbao y el puerto británico de Portsmouth, ya que el servicio regular ha sido interrumpido en septiembre de 2010. El motivo de clausurar la línea obedece a que el mismo no resulta operativo con un barco de las características del "Pride of Bilbao", cercano al fin de su vida comercial. Al respecto, la compañía Brittany Ferries ha anunciado que continuará con el servicio de la línea a partir de marzo de 2011, mejorando la conexión entre Bilbao y el sur del Reino Unido, ya que además de reducir en tres horas el tiempo de navegación, posibilitará también el embarque de camiones y remolques-trailers. La frecuencia inicial será de dos salidas semanales en ambos sentidos y, una vez a la semana, incluirá escala en el puerto francés de Roscoff.

Cuadro 2.32. Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao. 2004-2010

| Puerto          | (Nº de personas) |                |                |                |                |                |                | % Δ anual<br>10/09 |
|-----------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------------|
|                 | 2004             | 2005           | 2006           | 2007           | 2008           | 2009           | 2010           |                    |
| Línea regular   | 144.677          | 164.416        | 168.743        | 149.654        | 142.446        | 137.109        | 121.630        | -11,3              |
| ▪ Embarcados    | 43.642           | 51.048         | 55.841         | 46.746         | 43.337         | 45.370         | 41.714         | -8,1               |
| ▪ Desembarcados | 101.035          | 113.368        | 112.902        | 102.908        | 99.109         | 91.739         | 79.916         | -12,9              |
| Cruceros        | 12.180           | 13.379         | 16.645         | 22.972         | 37.126         | 28.995         | 43.394         | 49,7               |
| ▪ Inicio línea  | --               | 19             | 155            | 118            | 382            | 59             | 2.808          | 4.659,3            |
| ▪ Fin de línea  | --               | 58             | 193            | 62             | 388            | 339            | 4.342          | 1.180,8            |
| ▪ En tránsito   | --               | 13.302         | 16.297         | 22.792         | 36.356         | 28.597         | 36.244         | 26,7               |
| <b>TOTAL</b>    | <b>156.857</b>   | <b>177.795</b> | <b>185.388</b> | <b>172.626</b> | <b>179.572</b> | <b>166.104</b> | <b>165.024</b> | <b>-0,7</b>        |

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao.

La actividad de cruceros registra cifras récord en 2010, habiendo incrementado notablemente el número de cruceristas en un 49,7% con respecto al año anterior, alcanzando un total de 43.394 personas. A este significativo aumento han contribuido el número de pasajeros y pasajeras que han utilizado Bilbao como puerto de embarque y desembarque de las cuatro escalas que ha realizado la compañía Iberocruceros en el transcurso del año. La próxima temporada se espera que, además de Iberocruceros, las compañías MSC, Cunard y Pullmantur apuesten por Bilbao como puerto de embarque. Por su parte, el número de cruceristas en tránsito se ha incrementado en un 26,7%, alcanzando cifras similares a las registradas en 2008, año que supone el máximo movimiento de personas en tránsito.

Por su parte, cabe destacar que la Autoridad Portuaria de Bilbao ha participado en "Seatrade Cruise Convention" de Miami y en "Seatrade Med Cruise Convention" de Cannes, y continúa trabajando en el desarrollo del proyecto "Cruise Atlantic Europe", el cual pretende desarrollar una ruta de crucero específica entre Portugal, Norte de España, Francia y las Islas Británicas, para lo que cuenta con el apoyo y subvención de la Unión Europea.

#### e) Transporte por cable

Con respecto al sistema de transporte por cable operativo en la CAPV, es decir, funiculares y ascensores públicos, en 2010 la movilidad de personas ha registrado un descenso del 2,7%, reportando un total de 2,4 millones de personas transportadas. Cabe mencionar que estas cifras no incluyen los datos del ascensor de Arangoiti, por no estar disponibles a la realización del presente trabajo, ni del ascensor de La Salve, debido a que no se dispone de registro de usuarios dada su condición de gratuidad desde mayo de 2008.



Cuadro 2.33. Transporte de personas por cable. 2005-2010

(Miles de personas)

| Modo                                | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         | 2010         | % Δ 10/09   |
|-------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| Funicular Artxanda                  | 453          | 483          | 489          | 512          | 517          | 524          | 1,3         |
| Funicular Larreineta                | 204          | 198          | 182          | 182          | 178          | 175          | -1,5        |
| Funicular Igueldo                   | 305          | 339          | 310          | 304          | 376          | 373          | -0,7        |
| <b>TOTAL FUNICULARES</b>            | <b>962</b>   | <b>1.020</b> | <b>981</b>   | <b>998</b>   | <b>1.071</b> | <b>1.072</b> | <b>0,1</b>  |
| Ascensor Arangoiti <sup>1</sup>     | 484          | 313          | 278          | --           | --           | --           | --          |
| Ascensor La Salve <sup>2</sup>      | 206          | 212          | 194          | 212          | --           | --           | --          |
| Ascensor Solokoetxe                 | 919          | 888          | 814          | 785          | 731          | 675          | -7,7        |
| Ascensor Begoña                     | 597          | 594          | 554          | 492          | 416          | 418          | 0,5         |
| Ascensor Ereaga                     | 108          | 252          | 251          | 276          | 284          | 269          | -5,3        |
| <b>TOTAL ASCENSORES<sup>3</sup></b> | <b>2.206</b> | <b>2.259</b> | <b>2.091</b> | <b>1.765</b> | <b>1.431</b> | <b>1.362</b> | <b>-4,8</b> |
| <b>TOTAL<sup>3</sup></b>            | <b>3.168</b> | <b>3.279</b> | <b>3.072</b> | <b>2.763</b> | <b>2.502</b> | <b>2.434</b> | <b>-2,7</b> |

<sup>1</sup> Los datos correspondientes al año 2008-2010 del Ascensor de Arangoiti no se encuentran disponibles.

<sup>2</sup> El ascensor de La Salve es gratuito desde el 1 de mayo de 2008, y se ha dejado de contabilizar el número de personas.

<sup>3</sup> No incluye los datos correspondientes al Ascensor de Arangoiti ni al Ascensor de La Salve al no estar disponibles.

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia, Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco, EuskoTren y Funicular Artxanda. .

Al respecto, las infraestructuras que presentan un mayor descenso en el número de viajeros y viajeras son los ascensores de Solokoetxe (-7,7%) y Ereaga (-5,3%), cuya actividad se ha visto resentida con la progresiva instalación de tramos de escaleras y rampas mecánicas. Por su parte, el funicular de Artxanda y el ascensor de Begoña son las únicas instalaciones que, en 2010, presentan un ligero crecimiento en cuanto al número de personas trasladadas, con aumentos del 1,3% y 0,5%, respectivamente.

#### f) Otros medios

El Puente Colgante de Bizkaia ha asistido a una disminución de su actividad en la última década, consecuencia de la progresiva mayor cobertura geográfica del Metro de Bilbao hacia los municipios aledaños de la centenaria infraestructura. De esta forma, 3,9 millones de personas han utilizado el Puente Colgante de Bizkaia para cruzar la Ría de Bilbao en 2010, lo que representa un descenso en su número de usuarios y usuarias del 1,6%. En términos absolutos, este descenso supone una pérdida efectiva de 62 miles de pasajeros y pasajeras, la menor bajada experimentada en el periodo 2002-2010.

Cuadro 2.34. Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia. 2002-2010

(Miles de personas)

| Puente Colgante | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  | 2010  | % Δ anual 10/09 |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------|
| <b>TOTAL</b>    | 5.830 | 5.751 | 5.670 | 5.243 | 4.972 | 4.567 | 4.463 | 3.970 | 3.908 | -1,6            |

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia. .

Por su parte, los botes que cruzan la ría entre Portugalete y Las Arenas, después de ver reducida su clientela año a año en el periodo 2003-2006, han experimentado crecimientos en los dos últi-



mos ejercicios. Concretamente, en 2010, el número de pasajeros y pasajeras ha aumentado un 4,3%, cerca de 24 miles de personas más que en 2009.

**Cuadro 2.35. Tráfico en los botes Portugalete – Las Arenas. 2003-2010**

(Miles de personas)

|       | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | % Δ anual<br>10/09 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------------|
| TOTAL | 635  | 680  | 609  | 610  | 582  | 551  | 555  | 579  | 4,3                |

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia. .

### 2.2.2. Transporte de mercancías

En el siguiente epígrafe se analizan los principales datos disponibles acerca del transporte de mercancías en la CAPV por modo utilizado.

A fecha de edición del presente informe de panorámica, está en realización el informe “*Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. Año 2011*”. Con el nuevo estudio se actualizarán los datos del informe de 2006, con datos de 2010 y 2011. *Dicho informe será publicado en breve en los mismos medios que el presente informe de Panorámica (por OTEUS en la WEB del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte).*

En este sentido, los últimos datos disponibles a la publicación de este informe, al margen de la información aportada por cada operador de transporte, son los recogidos en la “*Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías (EPTM)*” del Ministerio de Fomento y el estudio “*Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2006*”. Este último estudio utilizaba como fuentes de información básicas, además de la citada EPTM, encuesta realizadas a camiones en Biriadou para determinar el tráfico fronterizo y la composición del mismo.

Al respecto, al no disponer de los datos provenientes de las encuestas a camiones en el punto fronterizo de Biriadou, y con el objeto de realizar un ejercicio comparativo con las cifras ofrecidas en ediciones anteriores del informe, se ha procedido a estimar el tráfico total de mercancías en la CAPV a través de los datos ofrecidos por los operadores y por la EPTM, partiendo de la hipótesis de que, en lo referente al transporte por carretera, el tránsito supone el 20%<sup>8</sup> del total de la carga transportada sobre ruedas, el cuál no es computado por el Ministerio de Fomento en la EPTM.

#### a) Transporte global

Según la última información disponible y la hipótesis mencionada, el tráfico de mercancías en un día laborable medio en la CAPV se sitúa en 2010 en 603,1 toneladas, lo que supondría una re-

<sup>8</sup> El 20% es el peso que supone el tráfico en tránsito por carretera en el año 2006 según los datos del estudio “*Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2006*”.



ducción del 4,1% con respecto a los datos estimados para 2009<sup>9</sup>, y del -20,5% con respecto a los últimos datos publicados en el estudio *“Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2006”*. Al respecto, cabe señalar que este descenso es atribuible a la marcada sensibilidad del sector de transporte a los ciclos económicos, patente en el contexto de gradual debilitamiento de la demanda sufrida desde el inicio de la crisis económica a nivel internacional.

**Cuadro 2.36 Distribución de mercancías por modos de transporte. 2009-2010**

| Tipo de tráfico         | 2009           |              |              | 2010           |              |              |
|-------------------------|----------------|--------------|--------------|----------------|--------------|--------------|
|                         | Miles Tn.      | Tn. / día    | %            | Miles Tn.      | Tn. / día    | %            |
| Carretera               | 148.856        | 496,2        | 78,9         | 137.804        | 459,3        | 76,2         |
| ▪ Internos              | 67.125         | 223,8        | 35,6         | 57.302         | 191,0        | 31,7         |
| ▪ Origen / Destino      | 51.960         | 173,2        | 27,5         | 52.941         | 176,5        | 29,3         |
| ▪ Tránsito <sup>1</sup> | 29.771         | 99,2         | 15,8         | 27.561         | 91,9         | 15,2         |
| Ferrocarril             | 3.815          | 12,7         | 2,0          | 4.275          | 14,3         | 2,4          |
| Aéreo                   | 30             | 0,1          | 0,0          | 31             | 0,1          | 0,0          |
| Marítimo                | 35.946         | 119,8        | 19,1         | 38.818         | 129,4        | 21,5         |
| <b>TOTAL</b>            | <b>188.647</b> | <b>628,8</b> | <b>100,0</b> | <b>180.928</b> | <b>603,1</b> | <b>100,0</b> |

<sup>1</sup> Estimado en base a datos del estudio *“Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2006”*.

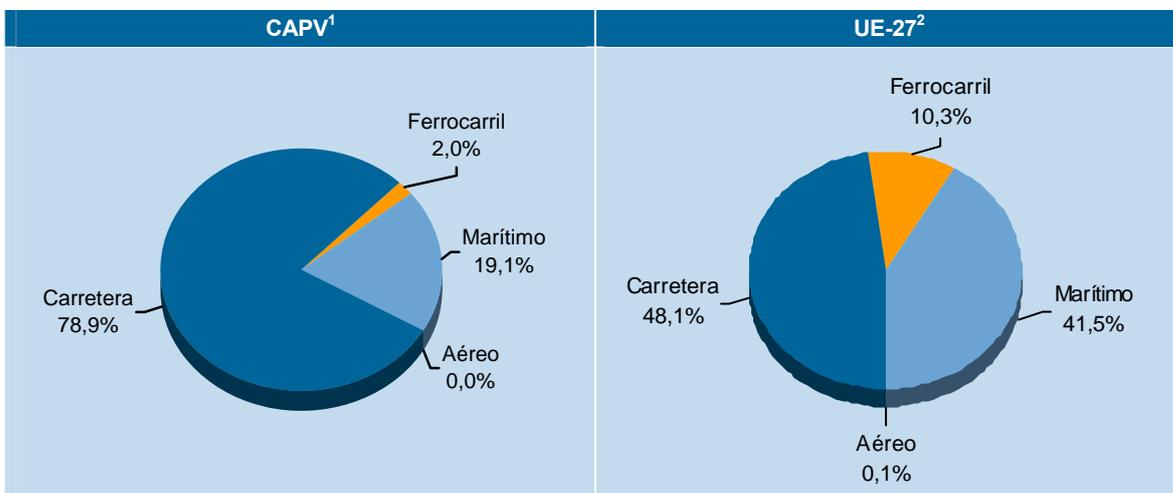
Fuente: EPTM, Ministerio de Fomento, RENFE, FEVE, EUSKOTREN, AENA, Autoridad Portuaria de Bilbao, Autoridad Portuaria de Pasajes, Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte.

Comparando el reparto modal de la distribución de mercancías en 2010 con la del año 2009, destacamos el descenso del peso porcentual del tráfico global de mercancías por carretera, siendo el 76'2% en 2010 frente al 78'9% del 2009 (anotamos que en 2008 fue el 76'9%). Por una parte, hay que apuntar que el tráfico de mercancías por carretera acusó un descenso en 2010, con un tráfico de 137.804 miles de toneladas frente a las 148.856 de 2009. Por contra, el resto de los modos ha incrementado su tráfico: Ferrocarril, de 3.815 miles de toneladas en 2009 pasa a 4.275 en 2010; Marítimo, de 35.946 miles de toneladas en 2009 pasa a 38.818 en 2010; Aéreo, de 30 miles de toneladas en 2009 pasa a 31 en 2010. Por lo tanto, estos tres modos han incrementado su peso en el reparto modal, en especial el Ferrocarril y Marítimo que representan en 2010 el 2'4% y el 21'5% respectivamente, frente al 2'0 y al 19'1% que representaban en 2009 (en 2008 fue del 2'6% y del 20'5%, respectivamente).

Por su parte, tomando como referencia los datos de 2009 a efectos de comparabilidad con los últimos datos publicados para UE-27, se constata que en la CAPV el peso del transporte de mercancías por carretera es todavía muy superior al de la media de la UE-27. También se observa que el peso del transporte marítimo en la CAPV es del orden de la mitad que en el conjunto de los 27. Asimismo, cabe destacar la gran diferencia del peso del transporte ferroviario en la CAPV frente al que se da en la UE-27.

<sup>9</sup> Ver Panorámica del Transporte en Euskadi 2008: [http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/panoramica\\_2008/es\\_def/panoramica2008.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/panoramica_2008/es_def/panoramica2008.html)

Gráfico 2.13. Distribución modal del transporte de mercancías. 2009 (%)



<sup>1</sup> Transporte en tránsito por carretera estimado en base a datos del estudio “Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. Año 2006”.

<sup>2</sup> Último dato disponible 2009. El transporte marítimo incluye vías navegables interiores.

Fuente: EPTM, Ministerio de Fomento, RENFE, FEVE, EUSKOTREN, AENA, Autoridad Portuaria de Bilbao, Autoridad Portuaria de Pasajes, Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte, EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2011.

Al respecto cabe destacar el compromiso de las administraciones públicas en trabajar en la implementación de medidas tendentes al trasvase de mercancías transportadas por carreteras a otros modos más sostenibles, como son el marítimo y el ferrocarril. Estos esfuerzos comienzan a mostrar signos de avance en la participación del transporte de carretera sobre el total de mercancías transportadas. De esta forma, el porcentaje de mercancías transportadas por carretera se ha reducido en caso 5 puntos porcentuales desde el año 2003<sup>10</sup>, peso que proporcionalmente ha sido absorbido por el transporte marítimo.

**b) Transporte por carretera**

Atendiendo a los datos ofrecidos por la EPTM, en 2010 se han transportado por carretera un total 110,2 millones de toneladas, lo que supone un 7,4% menor cantidad que el volumen de mercancías reportado en el ejercicio anterior, por lo que se mantiene la tendencia de debilitamiento global de la demanda patente en el último trienio.

Ahora bien, atendiendo a los diferentes ámbitos de transporte de mercancías considerados, esto es, transporte intrarregional, interregional e internacional, se observa una disímil evolución. De esta forma, mientras el transporte intrarregional, es decir, el que tiene su origen y destino en la CAPV, experimenta una contracción del 14,6%, con 57,3 millones de toneladas en 2010, el transporte interregional (con origen o destino CAPV) crece ligeramente (+0,7%), reportando un volu-

<sup>10</sup> Ver Imagen final de la demanda de transportes en la comunidad autónoma del País Vasco. Actualización a 2002 y 2003: [http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/demanda\\_de\\_transporte/es\\_11014/informe\\_demanda\\_transporte.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/demanda_de_transporte/es_11014/informe_demanda_transporte.html)

men de carga movilizada de 48 millones de toneladas. Por su parte, el transporte internacional es el que presenta un desempeño más positivo, totalizando 4,9 millones de toneladas en el último año, lo que supone un crecimiento del 15,4%. Este incremento viene a paliar, en cierta medida, el acusado descenso experimentado en 2009 (-27%) en el tráfico internacional por carretera, que fue el que sufrió de forma más intensa los efectos de la caída de actividad económica.

**Cuadro 2.37. Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución. 2006-2010**

| Tipo de desplazamiento                       | 2006           |             | 2007           |             | 2008           |             | 2009           |              | 2010           |              |
|--|----------------|-------------|----------------|-------------|----------------|-------------|----------------|--------------|----------------|--------------|
|  | Miles Tn.      | Δ anual %    | Miles Tn.      | Δ anual %    |
| <b>Transporte intrarregional<sup>1</sup></b> | <b>82.523</b>  | <b>4,3</b>  | <b>80.166</b>  | <b>-2,9</b> | <b>76.823</b>  | <b>-4,2</b> | <b>67.126</b>  | <b>-12,6</b> | <b>57.302</b>  | <b>-14,6</b> |
| Intra-municipal                              | 23.889         | 22,6        | 18.321         | -23,3       | 17.641         | -3,7        | 18.356         | 4,1          | 13.934         | -24,1        |
| Inter-municipal                              | 58.634         | -1,7        | 61.845         | 5,5         | 59.182         | -4,3        | 48.769         | -17,6        | 43.368         | -11,1        |
| <b>Transporte interregional<sup>2</sup></b>  | <b>49.609</b>  | <b>4,5</b>  | <b>55.838</b>  | <b>12,6</b> | <b>50.473</b>  | <b>-9,6</b> | <b>47.708</b>  | <b>-5,5</b>  | <b>48.033</b>  | <b>0,7</b>   |
| Recibido de otras CC.AA.                     | 24.244         | 3,4         | 28.343         | 16,9        | 24.410         | -13,9       | 23.878         | -2,2         | 25.391         | 6,3          |
| Expedido a otras CC.AA.                      | 25.365         | 5,6         | 27.495         | 8,4         | 26.063         | -5,2        | 23.829         | -8,6         | 22.642         | -5,0         |
| <b>Transporte internacional</b>              | <b>4.789</b>   | <b>-9,0</b> | <b>6.042</b>   | <b>26,2</b> | <b>5.828</b>   | <b>-3,5</b> | <b>4.253</b>   | <b>-27,0</b> | <b>4.908</b>   | <b>15,4</b>  |
| Recibido                                     | 2.754          | -7,5        | 3.494          | 26,9        | 3.208          | -8,2        | 2.016          | -37,2        | 2.769          | 37,4         |
| Expedido                                     | 2.035          | -10,9       | 2.548          | 25,2        | 2.620          | 2,8         | 2.237          | -14,6        | 2.139          | -4,4         |
| <b>Total CAPV</b>                            | <b>136.921</b> | <b>3,8</b>  | <b>142.046</b> | <b>3,7</b>  | <b>133.124</b> | <b>-6,3</b> | <b>119.086</b> | <b>-10,5</b> | <b>110.243</b> | <b>-7,4</b>  |

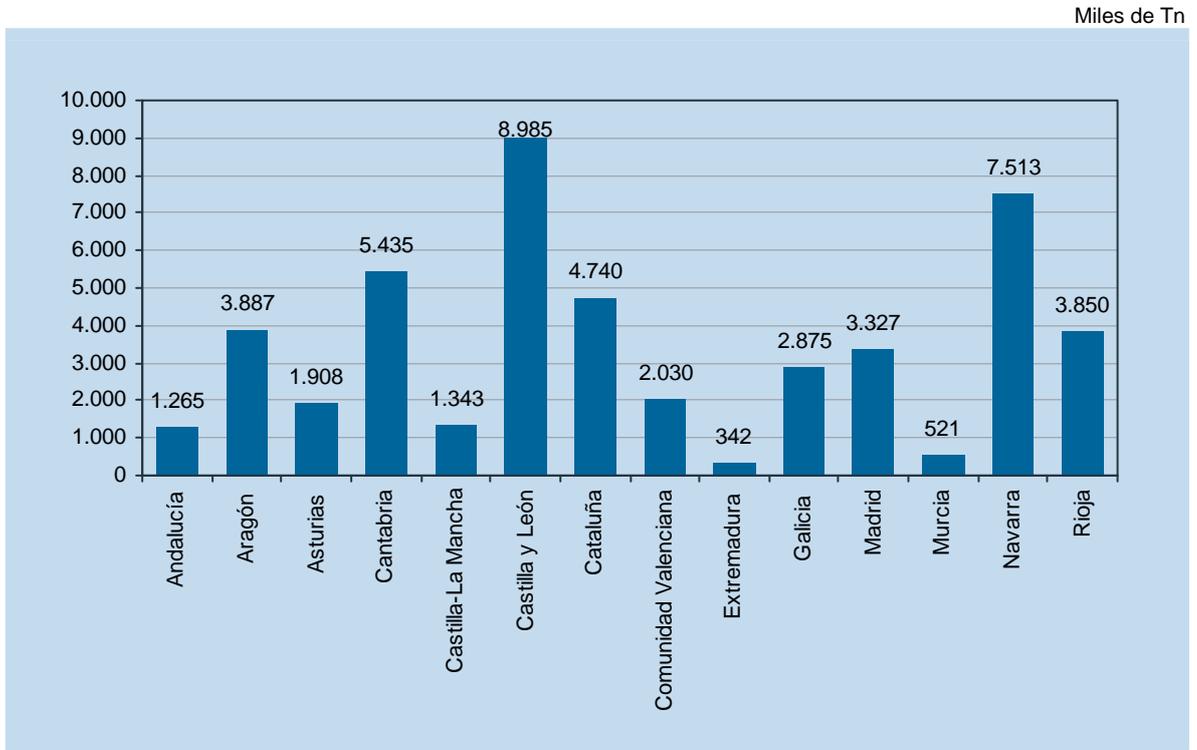
<sup>1</sup> Con origen y destino CAPV (incluye el transporte intermunicipal y el intramunicipal).

<sup>2</sup> Entre la CAPV y otras Comunidades Autónomas.

Fuente: Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera. Ministerio de Fomento.

En el ámbito interregional, el mayor flujo de intercambios de mercancías se produce con Castilla y León, que acapara el 18,7% del total de movimientos con el resto de Comunidades Autónomas, reportando en 2010 una cifra cercana a los 9 millones de toneladas. Le siguen en importancia Navarra con el 15,6% del total de intercambios, Cantabria y Cataluña con 11,3% y 9,9%, respectivamente.

Gráfico 2.14. Transporte de mercancías interregional entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2010

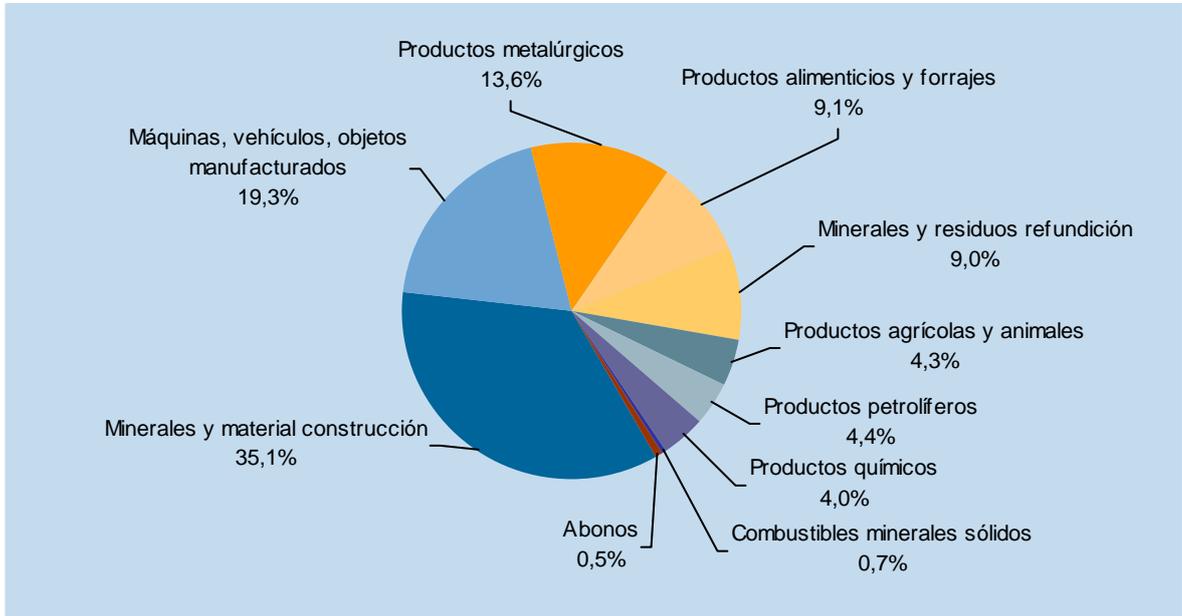


Fuente: Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera. Ministerio de Fomento. .

Atendiendo a la evolución, los mayores incrementos de flujo de mercancías se han producido con las CC.AA. que menos peso relativo tienen en el tráfico interregional con la CAPV. De esta forma, el volumen intercambiado con Extremadura ha aumentado un 43,7% y con Murcia un 41,6, seguidos de Aragón (+30,4%), La Rioja (+19,5%) y Extremadura (+17,1%). Por el contrario, los descensos más significativos se han dado con las dos autonomías con las que más tráfico mantiene la CAPV, es decir, Castilla y León, con la que se ha reducido el volumen de mercancías transportadas en un 14,5%, y Navarra (-10,4%).

Por último, atendiendo a la tipología de mercancías del transporte interregional e intrarregional por carretera en la CAPV, cabe destacar que el 35,1% de los bienes transportados lo constituyen minerales y materiales para la construcción, seguido de máquinas, vehículos y objetos manufacturados, con el 19,3% y productos metalúrgicos (13,6%).

**Gráfico 2.15. Tipología del transporte intrarregional e interregional de mercancías por carretera. 2010 (%)**



Fuente: Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera. Ministerio de Fomento.

### c) Transporte ferroviario

El presente apartado analiza el transporte de mercancías por ferrocarril en la CAPV. Para ello se presentan los datos de actividad disponibles de las tres compañías que operan en el territorio, RENFE, FEVE y EuskoTren. Al respecto, en conjunto, los tres operadores han movido un total de 4.274,9 miles de toneladas de mercancía, lo que supone un incremento del 15,1% con respecto a la cifra registrada en el ejercicio precedente.

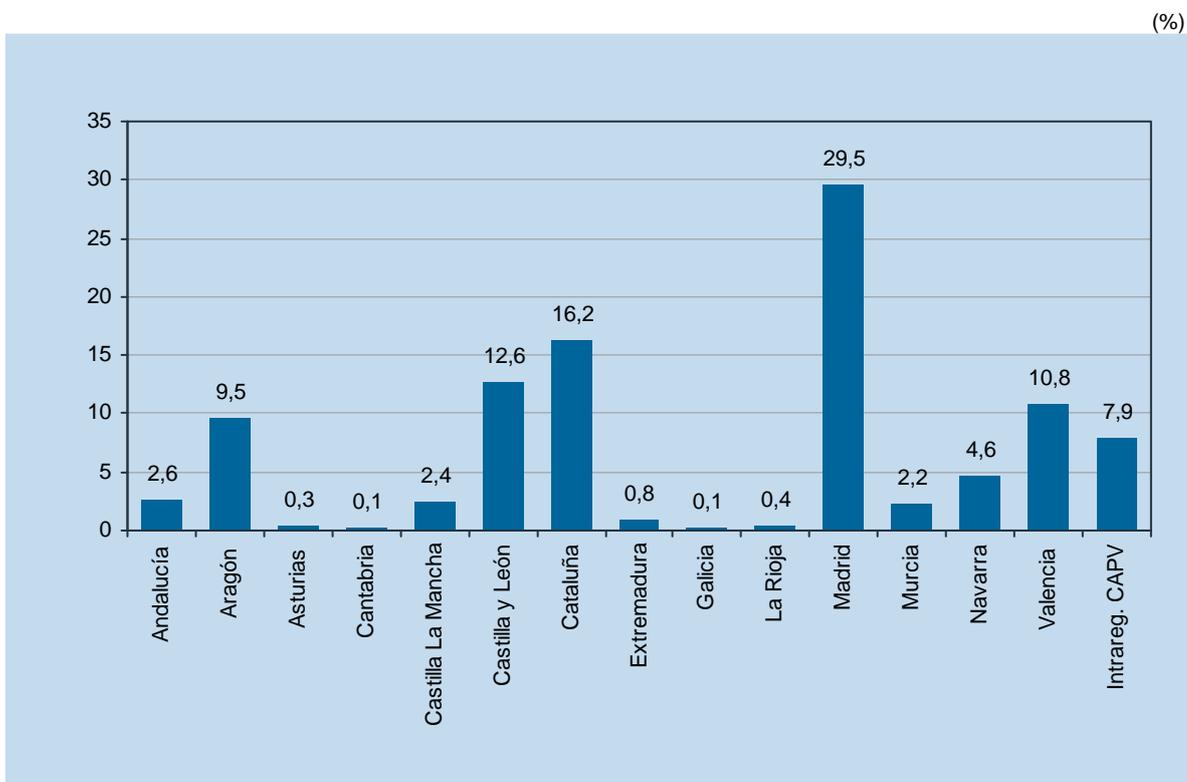
En cuanto al reparto por operadores, RENFE es responsable del 73,9% del total de mercancías transportadas por ferrocarril en la CAPV en 2010, computando cerca de 3,2 millones de toneladas. Estas cifras suponen un crecimiento del 14,1% con respecto al volumen de carga transportado en 2009, si bien todavía hay una diferencia significativa, casi un millón de toneladas, con respecto a la actividad registrada en 2008, año en cuyos últimos meses se empezó a notar los efectos de la crisis económica internacional.

**Cuadro 2.38. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por RENFE. 2008-2010**

|              | 2008             |                 | 2009             |                | 2010             |                | Δ % 09-10   |
|--------------|------------------|-----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|-------------|
|              | Toneladas        | Ton/día         | Toneladas        | Ton/día        | Toneladas        | Ton/día        |             |
| Álava        | 236.649          | 648,4           | 139.420          | 382,0          | 210.966          | 578,0          | 51,3        |
| Gipuzkoa     | 1.919.844        | 5.259,8         | 1.266.165        | 3.468,9        | 1.282.958        | 3.515,0        | 1,3         |
| Bizkaia      | 1.991.861        | 5.457,2         | 1.361.871        | 3.731,2        | 1.664.686        | 4.560,8        | 22,2        |
| <b>TOTAL</b> | <b>4.148.355</b> | <b>11.365,4</b> | <b>2.767.456</b> | <b>7.582,1</b> | <b>3.158.610</b> | <b>8.653,7</b> | <b>14,1</b> |

Fuente: RENFE

En cuanto a la distribución por territorios, Bizkaia concentra más de la mitad (52,7%) del tráfico total de mercancías de RENFE en la CAPV, seguido de Gipuzkoa con un 40,6%. Por Álava transcurre el 6,7% restante, si bien es el territorio que ha presentado un mayor dinamismo en 2010, registrando un crecimiento del 51,3% con respecto al movimiento del año precedente. El tráfico por territorio vizcaíno también ha experimentado una significativa expansión (22,22%), mientras que Gipuzkoa presenta la recuperación más moderada (1,3%). Por líneas, la conexión de Santurtzi-Puerto de Bilbao es la que presenta una mayor actividad, con un peso del 40,9% del total del tráfico, seguido de la línea Hendaya-Irún (31,3%).

**Gráfico 2.16. Transporte de mercancías transportadas por RENFE entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2010**

Fuente: RENFE



El análisis de los flujos de mercancías interregionales permite observar que la Comunidad de Madrid, un año más, es con la que se realizan un mayor número de intercambios, representando el 29,5% del total del tráfico interregional, si bien su peso relativo se ha reducido en más de dos puntos porcentuales con respecto al año anterior (32,4%). Le siguen en importancia Cataluña (16,2%), Castilla y León (12,6%), Valencia (10,8%) y Aragón (9,5%). Por su parte, el tráfico intra-regional (con origen y destino la CAPV) supone el 7,9% del total del tráfico de mercancías de RENFE.

**Cuadro 2.39. Transporte de mercancías por RENFE: CC.AA. de origen o destino. 2010 (Toneladas)**

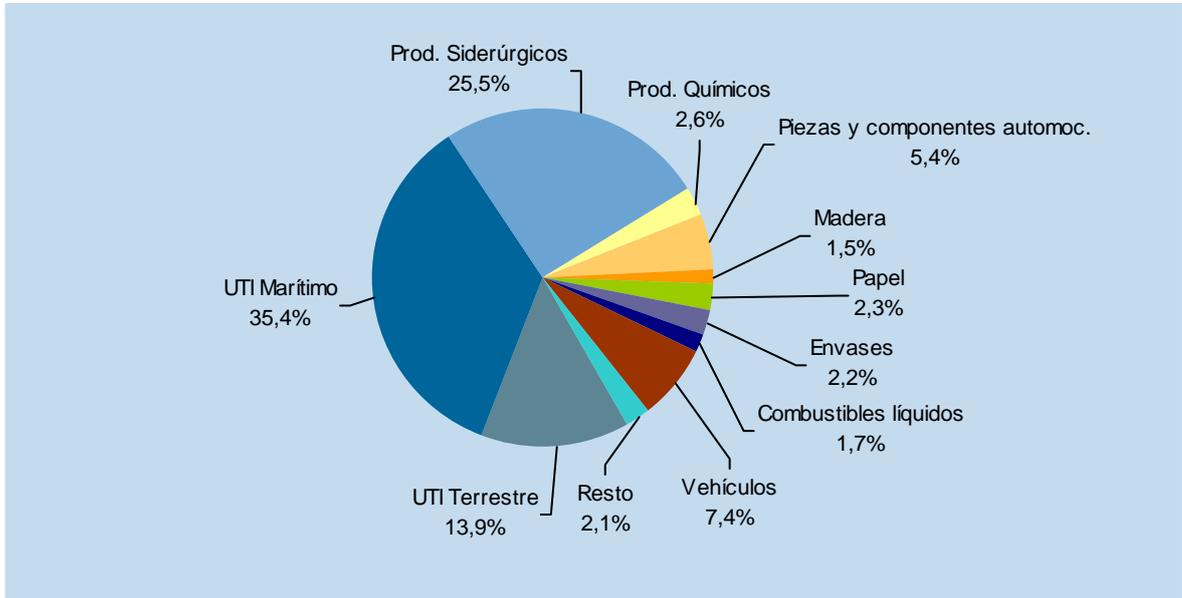
| Destino / Origen             | Origen País Vasco | Destino País Vasco | Total            |
|------------------------------|-------------------|--------------------|------------------|
| <b>CAPV (Intrarregional)</b> |                   |                    | <b>250.150</b>   |
| <b>Total Interregional</b>   | <b>1.746.926</b>  | <b>1.161.535</b>   | <b>2.908.461</b> |
| Andalucía                    | 33.377            | 47.199             | 80.577           |
| Aragón                       | 88.740            | 210.916            | 299.656          |
| Asturias                     | 344               | 10.422             | 10.766           |
| Cantabria                    | 3.459             | --                 | 3.459            |
| Castilla La Mancha           | 74.589            | 277                | 74.866           |
| Castilla y León              | 361.898           | 37.331             | 399.229          |
| Cataluña                     | 273.196           | 238.205            | 511.400          |
| Extremadura                  | 24.944            | 1.311              | 26.255           |
| Galicia                      | 2.210             | 481                | 2.690            |
| La Rioja                     | --                | 12.320             | 12.320           |
| Madrid                       | 619.756           | 312.064            | 931.819          |
| Murcia                       | 49.424            | 19.084             | 68.507           |
| Navarra                      | 92.234            | 52.813             | 145.047          |
| Valencia                     | 122.757           | 219.114            | 341.871          |
| <b>TOTAL</b>                 |                   |                    | <b>3.158.610</b> |

Fuente: RENFE.

En lo referente a la tipología de las mercancías transportadas en 2010, las Unidades de Transporte Intermodal (UTI<sup>11</sup>) marítimas, incluyendo tanto las cargadas como las vacías, constituyen el 35,4% del total de toneladas movidas por RENFE en la CAPV, seguido de los productos siderúrgicos (25,5%), las UTIs terrestres (13,9%) y, a cierta distancia, los vehículos (7,4%) y las piezas y componentes de automoción (5,4%).

<sup>11</sup> La Unidad de Transporte Intermodal (UTI) es el contenedor, caja móvil o semiremolque adecuado para el transporte intermodal.

Gráfico 2.17. Tipología de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por RENFE. 2010 (%)



Fuente: RENFE.

La actividad de FEVE, por su parte, también presenta síntomas de recuperación, habiendo registrado un incremento de su volumen de mercancías transportadas del 18,6%, reportando un movimiento total de 976,7 miles de toneladas con origen o destino en el Territorio Histórico de Bizkaia. Este aumento viene a recuperar gran parte de la demanda perdida en el transcurso del año anterior (-21,8%), año en el que la compañía sufrió de forma sensible los efectos de la crisis.

Cuadro 2.40. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por FEVE. Evolución. 2002-2010

| Año  | Toneladas <sup>1</sup> | Ton. / día | %     |
|------|------------------------|------------|-------|
| 2002 | 1.127.902              | 3.090,1    | --    |
| 2003 | 1.041.578              | 2.853,7    | -7,7  |
| 2004 | 1.092.393              | 2.992,9    | 4,9   |
| 2005 | 1.054.370              | 2.888,8    | -3,5  |
| 2006 | 1.063.436              | 2.913,4    | 0,9   |
| 2007 | 1.088.394              | 2.981,9    | 2,3   |
| 2008 | 1.053.544              | 2.886,7    | -3,2  |
| 2009 | 823.747                | 2.256,8    | -21,8 |
| 2010 | 976.722                | 2.675,9    | 18,6  |

<sup>1</sup> No incluye la mercancía en tránsito

Fuente: FEVE.

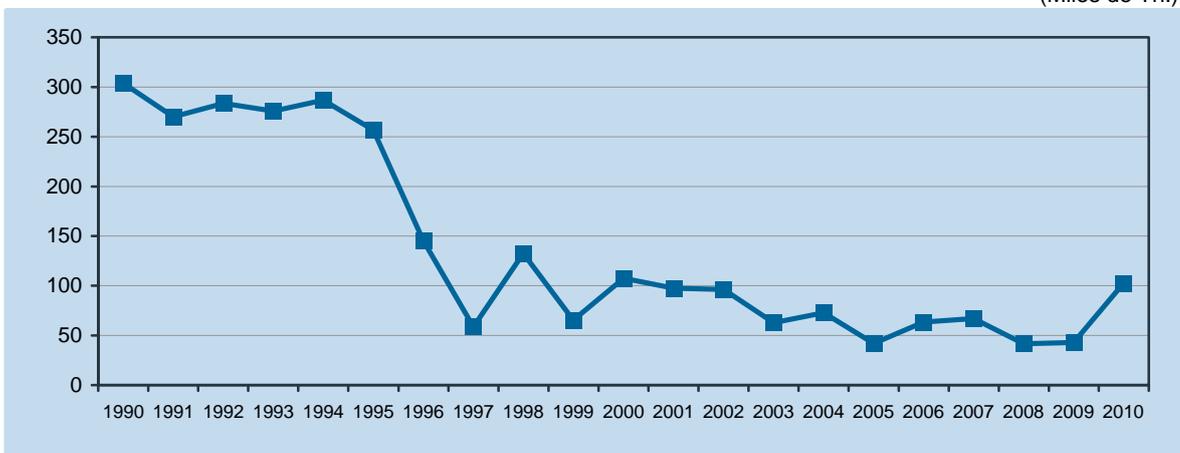
Las mercancías procedentes de otras CC.AA. con destino Bizkaia constituyen la principal línea de operaciones de FEVE, reportando 874 miles de toneladas, lo que representa el 89,5% del total del tráfico de mercancías de la compañía en el País Vasco. Las cargas en la CAPV con destino otras CC.AA. suponen el 10% de los movimientos (97,5 miles de toneladas), mientras que el tráfico

intraprovincial, esto es, el que tiene su origen y destino en el Territorio Histórico de Bizkaia, ha alcanzado la cifra de 5.178 toneladas, el 0,5% del total de transporte de mercancías.

Atendiendo a la evolución con respecto al año precedente, el desempeño ha sido positivo en los tres diferentes tipos de movimientos. De esta forma, las descargas en territorio vizcaíno se han visto incrementadas en un 24,4%, las cargas en Bizkaia con destino otras áreas geográficas han aumentado en un 132,6% y el transporte intraprovincial se ha multiplicado por cinco veces en el último año.

**Gráfico 2.18. Volumen de mercancías transportadas con origen<sup>1</sup> la CAPV por FEVE. 1990-2010**

(Miles de Tn.)



<sup>1</sup> Incluye Tráfico interprovincial (origen y destino Bizkaia)

Fuente: FEVE.

Un análisis detallado del origen/destino geográfico de las toneladas movidas por FEVE permite constatar que el tráfico entre Bizkaia y Asturias continúa constituyendo el principal flujo de intercambio de mercancías, incrementando su participación hasta el 54,6% del total de mercancía transportada. Le sigue en importancia el tráfico procedente de Burgos, que supone el 31,8% del total, mientras que Lugo y Cantabria, aglutinan el 9,8% y el 3,3% de los intercambios, respectivamente.

**Cuadro 2.41. Transporte de mercancías por FEVE: provincias de origen o destino. 2010 (Toneladas)**

| Origen/Destino                   | Origen Bizkaia | Destino Bizkaia | Total          |
|----------------------------------|----------------|-----------------|----------------|
| <b>Bizkaia (Intraprovincial)</b> |                |                 | <b>5.178</b>   |
| <b>Total Interprovincial</b>     | <b>97.530</b>  | <b>874.014</b>  | <b>971.544</b> |
| Lugo                             | --             | 95.799          | 95.799         |
| Asturias                         | 97.530         | 435.704         | 533.234        |
| Cantabria                        | --             | 32.360          | 32.360         |
| Burgos                           | --             | 310.151         | 310.151        |
| <b>TOTAL</b>                     |                |                 | <b>976.722</b> |

Fuente: FEVE.



En cuanto a la tipología de mercancía transportada, el tráfico de FEVE con origen Bizkaia está compuesto únicamente por bobinas, mientras que la composición de las descargas se encuentra más diversificada, incluyendo, además de bobinas, aluminio, arena, madera y sosa.

**Cuadro 2.42. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EUSKO-TREN. 2002-2010**

| Año  | Miles Ton. | Ton. / día | Δ%    |
|------|------------|------------|-------|
| 2002 | 157,0      | 430,1      | --    |
| 2003 | 154,2      | 422,5      | -1,8  |
| 2004 | 164,9      | 451,8      | 6,9   |
| 2005 | 148,0      | 405,5      | -10,2 |
| 2006 | 166,4      | 455,9      | 12,4  |
| 2007 | 173,6      | 475,6      | 4,3   |
| 2008 | 183,3      | 502,2      | 5,6   |
| 2009 | 121,4      | 332,6      | -33,8 |
| 2010 | 139,6      | 382,5      | 15,0  |

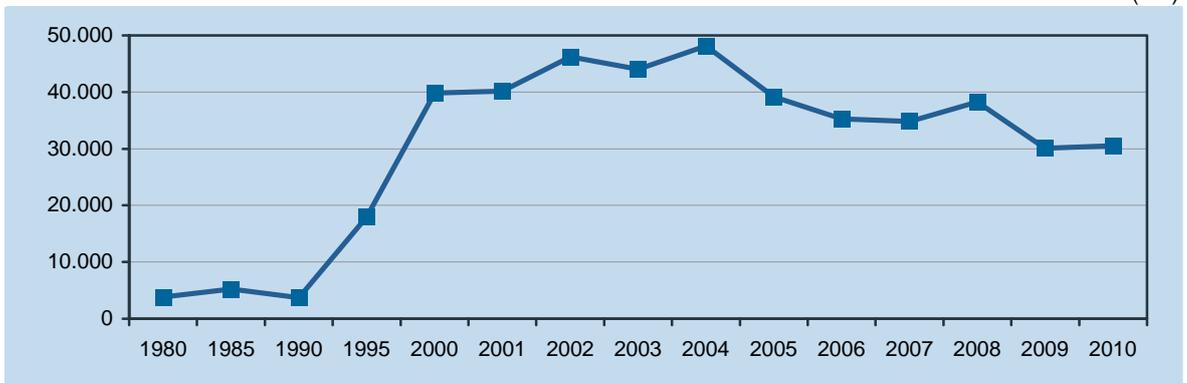
Fuente: EuskoTren.

Por último, en lo que concierne a la actividad de EuskoTren, después del acusado descenso experimentado el año pasado, parece que en 2010 se retoma la senda del crecimiento, reportando un total de 139,6 miles de mercancía transportada, lo que supone un 15% más que el registro de 2009. Al respecto, el tráfico de mercancías está compuesto principalmente por productos siderúrgicos, más concretamente, bobinas de acero, y se realiza en su mayor parte bajo el amparo de los convenios con FEVE, conectando la transferencia en Ariz (Basauri), con origen Avilés desde las instalaciones de ArcelorMittal y destino Lesaka (Navarra). Asimismo, se han realizado transportes siderúrgicos entre ACB en Sestao con destino el Puerto de Bermeo para su exportación a Marruecos, Argelia y Gran Bretaña, cilindros con origen Irún y destino Lutxana (Barakaldo), así como madera procedente de Xobe (Galicia) hacia Zicuñaga (Navarra).

#### d) Transporte aéreo

El movimiento aéreo de mercancías en la CAPV, después de sufrir los efectos de la crisis, al igual que la práctica totalidad del sistema aeroportuario estatal, permite, en términos globales, vislumbrar en 2010 una leve recuperación de los tráficos perdidos en 2009. De esta forma, el movimiento aéreo de mercancías en la CAPV ha registrado un incremento del 1,4% con respecto al ejercicio anterior, contabilizándose un tráfico total de 30,5 miles de toneladas. Ahora bien, estas cifras todavía se encuentran muy alejadas de los niveles medios de actividad de la última década, constituyendo, junto con el año 2009, los registros más bajos de los últimos años. Además, este crecimiento del año 2010 se encuentra muy por debajo del registrado por el conjunto de las infraestructuras aeroportuarias del Estado, que han computado un aumento global del 15,5% con respecto a los movimientos efectuados en 2009.

Gráfico 2.19. Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2010



Fuente: AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Ahora bien, un análisis más detallado por aeropuertos permite observar que este incremento corresponde exclusivamente a la actividad desempeñada en el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz. Concretamente, en 2010 se ha registrado un movimiento total muy próximo a los 28 miles de toneladas, lo que supone un crecimiento interanual del tráfico del 2,1%. Este nivel de actividad sitúa a la Terminal alavesa en la cuarta posición en el ranking estatal de aeropuertos en lo que a transporte de mercancías se refiere, por detrás de los aeropuertos de Madrid-Barajas (373,9 miles de toneladas), Barcelona (104,3 miles de toneladas) y Zaragoza (42,5 miles de toneladas).

Cuadro 2.43. Tráfico de mercancías por aeropuerto<sup>1</sup>. 1980-2010

| Años | Bilbao  |                     | Donostia-San Sebastián |                     | Vitoria-Gasteiz |                     | Total    |                     |
|------|---------|---------------------|------------------------|---------------------|-----------------|---------------------|----------|---------------------|
|      | Tn.     | Δ anual período (%) | Tn.                    | Δ anual período (%) | Tn.             | Δ anual período (%) | Tn.      | Δ anual período (%) |
| 1980 | 3.376,5 | -                   | 428,3                  | -                   | 0,3             | -                   | 3.805,1  | -                   |
| 1985 | 4.080,5 | 3,9                 | 466,6                  | 1,7                 | 703,1           | 372,0               | 5.250,2  | 6,7                 |
| 1990 | 2.805,0 | -7,2                | 366,0                  | -4,7                | 533,8           | -5,4                | 3.704,8  | -6,7                |
| 1995 | 3.879,4 | 6,7                 | 292,6                  | -4,4                | 13.782,1        | 91,6                | 17.954,1 | 37,1                |
| 2000 | 4.038,7 | 0,8                 | 176,1                  | -9,7                | 35.609,7        | 20,9                | 39.824,5 | 17,3                |
| 2001 | 3.674,5 | -9,0                | 154,1                  | -12,5               | 36.309,5        | 2,0                 | 40.138,0 | 0,8                 |
| 2002 | 3.699,2 | 0,7                 | 127,1                  | -17,5               | 42.425,2        | 16,8                | 46.251,5 | 15,2                |
| 2003 | 3.813,6 | 3,1                 | 96,6                   | -24,0               | 40.155,9        | -5,3                | 44.066,0 | -4,7                |
| 2004 | 4.152,8 | 8,9                 | 325,2                  | 236,8               | 43.683,4        | 8,8                 | 48.161,4 | 9,3                 |
| 2005 | 3.956,7 | -4,7                | 415,2                  | 27,7                | 34.785,8        | -20,4               | 39.157,8 | -18,7               |
| 2006 | 3.417,7 | -13,6               | 282,2                  | -32,0               | 31.575,7        | -9,2                | 35.275,6 | -9,9                |
| 2007 | 3.230,9 | -5,5                | 245,9                  | -12,9               | 31.359,3        | -0,7                | 34.836,1 | -1,2                |
| 2008 | 3.178,8 | -1,6                | 63,8                   | -74,1               | 34.989,7        | 11,6                | 38.232,3 | 9,7                 |
| 2009 | 2.691,5 | -15,3               | 31,1                   | -51,3               | 27.388,0        | -21,7               | 30.110,6 | -21,2               |
| 2010 | 2.548,0 | -5,3                | 18,8                   | -39,5               | 27.960,6        | 2,1                 | 30.527,4 | 1,4                 |

<sup>1</sup> No incluye mercancía en tránsito

Fuente: AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

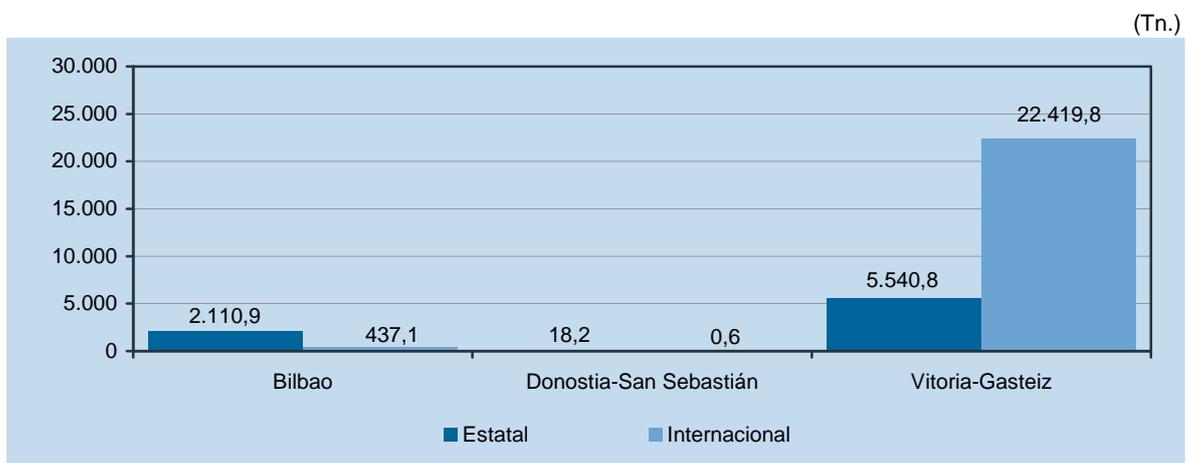
Atendiendo a los principales operadores que prestan servicio en el aeropuerto alavés, la empresa DHL, a través de su operadora European Air Transport, se mantiene como el principal gestor de carga de la Terminal, totalizando 25,2 miles de toneladas en 2010, lo que representa el 90% del

total de mercancía manejada en el aeropuerto. Le sigue en importancia, aunque a gran distancia, TNT Airways S.A. que aglutina el 4,3% del movimiento y Atlas Air, Inc, con el 1,2%. De esta forma, entre estas tres compañías suponen el 95,5% del total del tráfico de mercancías del Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz.

Por su parte, los aeropuertos de Bilbao y Donostia-San Sebastián han experimentado en 2010 nuevos descensos que sitúan a ambas infraestructuras en los mínimos históricos de actividad en el transporte de mercancías. Concretamente, el aeropuerto de Bilbao ha visto disminuido su tráfico en un 5,3% con respecto a 2009, registrado un movimiento de 2.548 toneladas en 2010. La Terminal de Loiu lleva seis años consecutivos acumulando descensos en el manejo de mercancías. Este panorama es aún más preocupante en el caso del aeropuerto de Donostia-San Sebastián, que ha visto como en los últimos cinco años su tráfico se ha reducido hasta valores prácticamente residuales, pasando de 415,2 toneladas a 18,8 toneladas en el periodo 2005-2010, y habiendo registrado en el último año un decremento del 39,5% con respecto a los valores registrados en 2009.

De esta forma, es más que patente la hegemonía del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz en lo que al tráfico aéreo de mercancías en la CAPV se refiere. Así, en 2010 la Terminal alavesa ha sido responsable del 91,6% del total de la carga manejada en la CAPV, mientras que Bilbao ha movilizado el 8,3%, y Donostia-San Sebastián apenas supone el 0,1% restante.

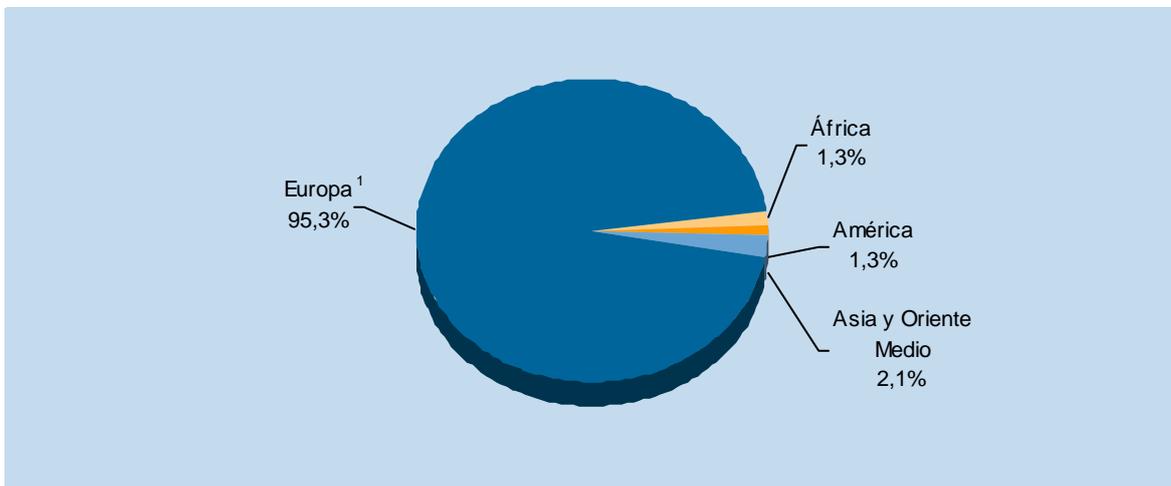
**Gráfico 2.20. Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2010**



Fuente: AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

En lo que respecta al origen y destino de la mercancía, se observa como el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz tienen un marcado carácter internacional, ya que cuatro de cada cinco toneladas (80,2%) tienen como procedencia o destino aeropuertos extranjeros. Por su parte, Bilbao presenta una mayor participación estatal en sus intercambios, que suponen el 82,8% de su tráfico, cifra que se eleva hasta el 96,8% en el caso del aeropuerto de Donostia-San Sebastián. De esta forma, en términos globales, las tres cuartas partes (74,9%) del tráfico aéreo de mercancías en la CAPV se realiza a nivel internacional.

Gráfico 2.21. Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2010 (%)



<sup>1</sup> Incluye UE-27, Croacia, Federación Rusa, Noruega, Serbia y Montenegro, Suiza, Turquía, Ucrania y Bielorrusia.

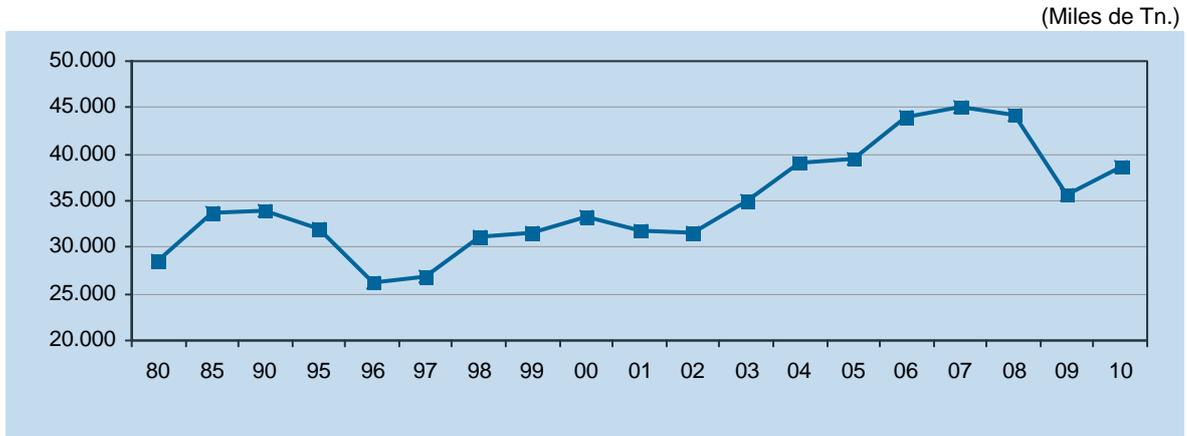
Fuente: AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

En cuanto a las principales zonas geográficas de intercambio, se observa una elevada concentración del tráfico con países del continente europeo, que son origen o destino del 95,3% de la actividad internacional de carga de los aeropuertos vascos. Los países de Asia y Oriente Medio suponen el 2,1% del total, mientras que los continentes africano y americano presentan, cada uno de ellos, una participación del 1,3%. Más concretamente, por países, Alemania continúa siendo el principal origen y/o destino, aglutinando el 34,3% del total, seguido de España con el 25,1%, Portugal (15,5%) y Bélgica (15,3%). Por tanto, entre estos cuatro países acaparan el 90,2% del total de intercambios aéreos de mercancías en la CAPV.

#### e) Transporte marítimo

La actividad portuaria en la CAPV se vio resentida en 2008 y 2009 como consecuencia de la crisis y del descenso de la actividad industrial acaecida. Sin embargo, tras estos dos años consecutivos de descensos en los movimientos marítimos de mercancías, 2010 se perfila como el inicio de la recuperación de los tráficos perdidos en los ejercicios anteriores. De esta forma, los dos puertos considerados de interés general, Bilbao y Pasajes, han experimentado en conjunto un crecimiento del 8% en la mercancía manejada en 2010, alcanzando la cifra de 38,6 millones de toneladas.

**Gráfico 2.22. Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes. Evolución 1980-2010.**



Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasajes.

En lo que respecta al Puerto de Bilbao, en el año 2010 se ha registrado un movimiento total de 34,7 millones de toneladas, lo que supone un aumento del 7,7% del tráfico con respecto al ejercicio anterior. Este incremento, por encima del registrado por el conjunto de Puertos del Estado (4,3%), permite al Puerto de Bilbao mantener su posición como la cuarta infraestructura portuaria del Estado en lo referido al tráfico total de mercancías, tan solo por detrás de Algeciras (70.276 miles de toneladas), Valencia (64.029 miles de toneladas) y Barcelona 43.679 miles de toneladas).

**Cuadro 2.44. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes. Evolución 1980-2010**

| Años | Bilbao       |                   | Pasajes      |                   | Total        |                   |
|------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|
|      | Miles de Tn. | Δ anual período % | Miles de Tn. | Δ anual período % | Miles de Tn. | Δ anual período % |
| 1980 | 24.233,7     | -                 | 4.357,6      | -                 | 28.591,3     | -                 |
| 1985 | 28.636,0     | 3,4               | 5.060,5      | 3,0               | 33.696,5     | 3,3               |
| 1990 | 30.066,2     | 1,0               | 3.823,5      | -5,5              | 33.889,7     | 0,1               |
| 1995 | 27.766,1     | -1,6              | 4.146,6      | 1,6               | 31.912,7     | -1,2              |
| 2000 | 28.637,8     | 0,6               | 4.671,4      | 2,4               | 33.309,2     | 0,9               |
| 2002 | 26.259,1     | -4,2              | 5.402,2      | 7,5               | 31.661,3     | -2,5              |
| 2003 | 29.010,1     | 10,5              | 5.959,5      | 10,3              | 34.969,6     | 10,4              |
| 2004 | 33.336,3     | 14,9              | 5.736,5      | -3,7              | 39.072,8     | 11,7              |
| 2005 | 34.100,6     | 2,3               | 5.410,0      | -5,7              | 39.510,6     | 1,1               |
| 2006 | 38.590,8     | 13,2              | 5.504,6      | 1,7               | 44.095,4     | 11,6              |
| 2007 | 40.014,3     | 3,7               | 5.074,4      | -7,8              | 45.088,7     | 2,3               |
| 2008 | 39.398,0     | -1,5              | 4.773,7      | -5,9              | 44.171,7     | -2,0              |
| 2009 | 32.179,9     | -18,3             | 3.519,7      | -26,3             | 35.699,6     | -19,2             |
| 2010 | 34.665,4     | 7,7               | 3.898,1      | 10,8              | 38.563,5     | 8,0               |

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasajes.

Esta expansión de la actividad portuaria se produce, con mayor o menor intensidad, en los diferentes tipos de movimientos efectuados. En este sentido, las descargas, que suponen el 68,6% del total de toneladas manejadas en 2010, se han incrementado en un 5,1%. Las cargas, por su



parte, responsables del 28,5% de los movimientos, han crecido en un 10%, recuperando así la mayor parte del descenso experimentado en 2009 y situándose en cifras cercanas a las registradas en 2008. Especial mención merece el incremento experimentado por el tráfico local que, prácticamente, se ha duplicado en el último año (+94,1%), si bien su incidencia en la actividad portuaria es mucho menor. Por su parte, el avituallamiento ha aumentado en un 7,1% con respecto a 2009.

**Cuadro 2.45. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por tipo de movimiento. 2007-2010**

(Miles de Tn.)

| Concepto        | Bilbao          |                 |                 |                 | Pasajes        |                |                |                |
|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
|                 | 2007            | 2008            | 2009            | 2010            | 2007           | 2008           | 2009           | 2010           |
| Descargas       | 28.545,2        | 27.758,1        | 22.606,0        | 23.764,1        | 3.842,2        | 3.210,5        | 2.163,3        | 2.352,9        |
| Cargas          | 9.877,3         | 10.222,3        | 8.998,5         | 9.896,7         | 1.181,7        | 1.515,1        | 1.304,4        | 1.486,8        |
| Tráfico Local   | 1.439,6         | 1.265,2         | 446,1           | 866,0           | --             | --             | --             | --             |
| Avituallamiento | 152,2           | 152,3           | 129,4           | 138,6           | 43,8           | 40,4           | 36,1           | 39,7           |
| Pesca           | --              | --              | --              | --              | 6,7            | 7,7            | 15,9           | 18,7           |
| <b>Total</b>    | <b>40.014,3</b> | <b>39.398,0</b> | <b>32.179,9</b> | <b>34.665,4</b> | <b>5.074,4</b> | <b>4.773,7</b> | <b>3.519,7</b> | <b>3.898,1</b> |

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasajes.

Atendiendo a la composición del tráfico, se observa que 2010 presenta una evolución dispar en lo referente a las diferentes tipologías de producto. Así, la mercancía general ha experimentado un significativo crecimiento del 29,8% con respecto a las cifras registradas el anterior ejercicio. Concretamente, el tráfico contenerizado aumentó un 19,7% y el resto de mercancía general un 48,7%. Los graneles sólidos, por su parte, han aumentado en un 16,3%. Por el contrario, los graneles líquidos han visto reducido su movimiento en un 3,6%, debido al descenso experimentado en el tráfico de productos petrolíferos (-5,4%).

Aún así, los productos petrolíferos continúan siendo las principales mercancías en el Puerto de Bilbao. El crudo de petróleo, a pesar de experimentar un descenso en el año 2010 del 10,1%, supone una quinta parte (20,4%) del total del tráfico del puerto, seguido del fuel-oil, con una participación del 12,2% (crecimiento interanual del 2,9%).

Por su parte, entre las mercancías que muestran un mayor dinamismo se encuentran los productos siderúrgicos, que han visto incrementado su número de toneladas manejadas en un 50,8%, y las chatarras, con un aumento del 36% en 2010. De esta forma, ambos tráficos recuperan parte de las caídas experimentadas en el transcurso de 2009, síntoma de una ligera recuperación de la actividad industrial en la zona.



Cuadro 2.46. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por tipo de producto. 2007-2010

(Miles de Tn.)

| Concepto                  | Bilbao          |                 |                 |                 | Pasajes        |                |                |                |
|---------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
|                           | 2007            | 2008            | 2009            | 2010            | 2007           | 2008           | 2009           | 2010           |
| <b>Graneles líquidos</b>  | <b>22.682,2</b> | <b>23.057,3</b> | <b>20.497,4</b> | <b>19.763,3</b> | --             | --             | --             | --             |
| ▪ Productos petrolíferos  | 18.969,3        | 18.459,4        | 16.543,5        | 15.650,5        | --             | --             | --             | --             |
| ▪ Gas natural             | 2.931,6         | 3.710,4         | 3.168,8         | 3.315,6         | --             | --             | --             | --             |
| ▪ Otros graneles líquidos | 781,3           | 887,5           | 785,1           | 797,2           | --             | --             | --             | --             |
| <b>Graneles sólidos</b>   | <b>5.832,4</b>  | <b>5.266,5</b>  | <b>3.828,0</b>  | <b>4.451,9</b>  | <b>2.778,2</b> | <b>2.351,4</b> | <b>1.649,7</b> | <b>1.656,0</b> |
| <b>Mercancía general</b>  | <b>9.907,9</b>  | <b>9.656,7</b>  | <b>7.279,1</b>  | <b>9.445,6</b>  | <b>2.245,7</b> | <b>2.374,2</b> | <b>1.818,1</b> | <b>2.183,7</b> |
| ▪ En contenedores         | 5.920,1         | 6.138,9         | 4.756,7         | 5.695,6         | --             | --             | --             | --             |
| ▪ Otra mercancía general  | 3.987,8         | 3.517,7         | 2.522,4         | 3.750,0         | --             | --             | --             | --             |
| <b>Resto</b>              | <b>1.591,8</b>  | <b>1.417,5</b>  | <b>575,5</b>    | <b>1.004,6</b>  | <b>50,5</b>    | <b>48,1</b>    | <b>51,9</b>    | <b>58,4</b>    |
| <b>Total</b>              | <b>40.014,3</b> | <b>39.398,0</b> | <b>32.179,9</b> | <b>34.665,4</b> | <b>5.074,4</b> | <b>4.773,7</b> | <b>3.519,7</b> | <b>3.898,1</b> |

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasajes.

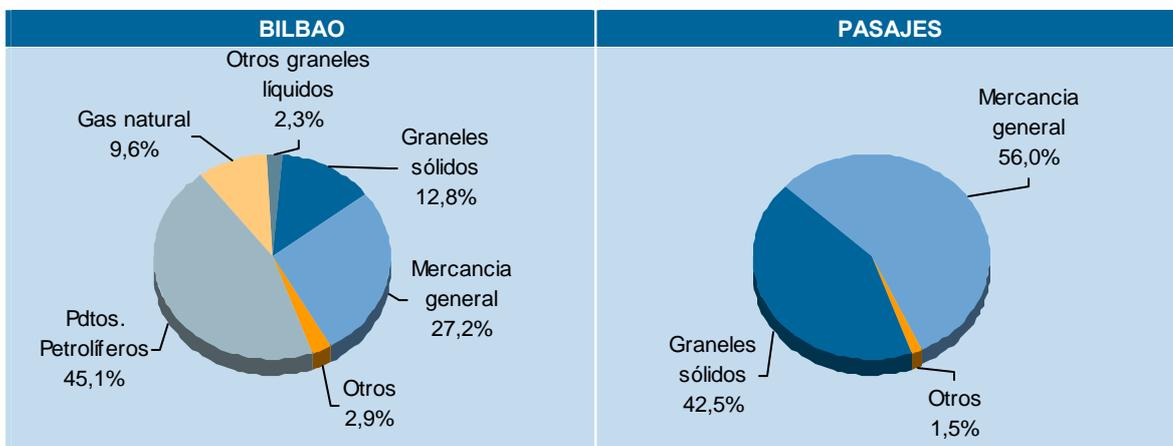
En lo que respecta al origen/destino del tráfico, se observa que la Europa Atlántica continúa siendo uno de los principales mercados del Puerto de Bilbao, que supone una puerta principal de la península con el norte de Europa.

Al respecto, Rusia mantiene su hegemonía como principal socio comercial, suponiendo el 17,8% del total del tráfico del puerto, gracias, principalmente, al intercambio de graneles líquidos. En el segmento de corta distancia, le siguen en importancia el Reino Unido, con el 7,9% del total, España (6,0%), Holanda (4,5%) y Bélgica (4,2%). En este sentido, entre las novedades de servicios de "Short Sea Shipping" destaca la nueva conexión con San Petersburgo de la compañía naviera Finlines, que permite a la infraestructura vizcaína convertirse en el primer puerto del Estado en contar con una línea directa con Rusia. Por su parte, Transfennica, con una frecuencia semanal de cuatro salidas entre Bilbao y Brujas, ha incluido una escala semanal con el puerto británico de Tilbury; MacAndrews ha incorporado nuevos buques en sus rutas, con cinco salidas semanales, a Reino Unido e Irlanda; Team Lines y Delphis Logistics han puesto en servicio una frecuencia semanal con Suecia y Noruega; Maersk Spain ha cubierto el servicio semanal con Algeciras, con escalas en Canarias y en el puerto marroquí de Agadir; Nomed ha iniciado en febrero un servicio con Turquía que, desde diciembre, cuenta con una periodicidad quincenal.

Asimismo, cabe mencionar que la compañía Brittany Ferries ha anunciado que continuará con la explotación de la línea de Ferry Bilbao-Portsmouth a partir de marzo de 2011, en la que además del tráfico de personas, se contempla el embarque de camiones y remolques-trailers, mejorando la intermodalidad entre carretera-mar-ferrocarril en la CAPV.

Entre los intercambios transoceánicos, Asia Índico constituye el segundo gran mercado en importancia del Puerto (15,9% del total), seguido de América del Norte (9,5%). Por países, los principales flujos comerciales de larga distancia se han producido con Irán, Estados Unidos y Trinidad y Tobago, que suponen el 6,4%, 6,3% y 4,2% del total del tráfico, respectivamente. Sin embargo, el principal incremento se da en el mercado de África Atlántica, gracias al incremento en cerca de 800 miles de toneladas de descargas de crudo y gas procedentes de Nigeria.

**Gráfico 2.23. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Tipología de mercancías. 2010 (%)**



Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasajes.

Por su parte, la actividad en 2010 en el Puerto de Pasajes también muestra una ligera recuperación, registrando un crecimiento del 10,8% con respecto al año anterior (ver Cuadro 2.44), si bien los volúmenes de mercancías todavía se encuentran muy alejados de las cifras registradas en años precedentes a la crisis. Concretamente, el Puerto de Pasajes cierra 2010 con un volumen de tráfico de 3,9 millones de toneladas, casi un millón de toneladas menos que en 2008, año en cuyos últimos meses se empezaron a contemplar los efectos adversos de la crisis sobre la actividad portuaria.

Un análisis más detallado permite observar que la mercancía cargada en el puerto es la que ha experimentado un mayor crecimiento con respecto al año precedente (14%), alcanzando la cifra de 1.486,8 miles de toneladas. Las descargas, por su parte, han visto incrementados sus movimientos en un 8,8%, hasta alcanzar las 2.352,9 miles de toneladas, cifra aún muy alejada de la registrada en el año 2008 (3.210,5 miles), año que supuso el inicio de la crisis y del descenso en la actividad portuaria. Al respecto, cabe destacar que el Puerto de Pasajes tiene un carácter netamente importador, ya que las descargas representan en 2010 el 60,4% del total del tráfico, mientras que las cargas aglutinan el 38,1%. Por su parte, el avituallamiento y la pesca, con una incidencia mucho menor en la actividad portuaria, han experimentado una favorable evolución en este último año. De esta forma, el avituallamiento ha crecido en un 10% y la pesca registra un incremento del 17,6%, lo que pone de manifiesto que la lonja pesquera de Pasajes continúa siendo un punto clave de comercialización de pescado en el Territorio de Gipuzkoa.

En cuanto a la composición del tráfico en 2010, se observa que la mercancía convencional, con un incremento del 20,1% con respecto al año anterior, representa la principal tipología de la actividad portuaria, con un total de 2.183,7 miles de toneladas manejadas, cifra que supone el 56% del total de movimientos. Por su parte, los graneles sólidos mantienen niveles de movimiento similar al ejercicio 2009 (+0,4%), aglutinando 1.656 miles de toneladas, lo que representa el 42,5% de la



actividad portuaria en 2010. Por su parte, el resto de mercancías han registrado un incremento del 12,5%, si bien su incidencia en el total de la actividad del puerto apenas supone el 1,5% de la mercancía manipulada.

Profundizando en el análisis, cabe destacar que el movimiento de productos siderúrgicos continúa representando la principal actividad del puerto, con el 42,4% del volumen total manejado en 2010. Además, la cifra registrada este último año (1.650,9 miles de toneladas) supone un incremento del 17% con respecto a 2009, y recupera el tráfico de los productos siderúrgicos a cifras similares a las de 2008. Asimismo, entre las principales mercancías, destacan los crecimientos experimentados por el tráfico de abonos (+145,2%), productos metalúrgicos (+45%) y papel y pasta de madera (+26,8%).

Por el contrario, las descargas de chatarra, segundo tráfico en importancia del puerto (19,5% del total), ha experimentado un decremento del 2,1% respecto a las cifras registradas en 2009, consecuencia de que las acerías guipuzcoanas han comprado en el transcurso del año una mayor proporción de chatarra de origen español. También merece mención los descensos del tráfico de cereales y harinas (-26,4%) y de carbón (-23,9%).

Por su parte, cabe destacar el positivo desempeño del tráfico de vehículos, registrando un crecimiento del 12,6% con respecto al ejercicio anterior, alcanzando un movimiento total de 250.769 unidades. Estas cifras sitúan a Pasajes como el primer puerto Cantábrico en este tipo de tráfico. Sin embargo, este cuarto de millón de unidades se encuentra lejos de las cifras récord del año 2008, en el que se registraron las 304.000 unidades, si bien hay que tener en cuenta la actual coyuntura económica y el descenso experimentado por el sector de automoción.

Atendiendo a los fabricantes, Opel – GM ha movilizado 178,6 miles de vehículos, lo que supone el 71,2% del total del tráfico de automóviles en el puerto. Esta cifra supera en más de 20.000 unidades los registros de la marca en 2009. Le sigue en importancia Mercedes que, con 50,4 miles de unidades, acapara el 20,1% del movimiento de vehículos del puerto (10.000 unidades más que en 2009). Entre las dos marcas, totalizan el 91,3% de los automóviles transportados con origen o destino la dársena guipuzcoana.



Cuadro 2.47. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por países. 2010

(Miles de Tn.)

| Puerto de Bilbao |                 |                |                 | Puerto de Pasajes |                |                |                |
|------------------|-----------------|----------------|-----------------|-------------------|----------------|----------------|----------------|
| País             | Descargas       | Cargas         | Total           | País              | Descargas      | Cargas         | Total          |
| Rusia            | 5.924,1         | 73,5           | 5.997,6         | Reino Unido       | 193,2          | 448,1          | 641,3          |
| Reino Unido      | 1.516,6         | 1.149,3        | 2.665,9         | Argelia           | 37,6           | 298,4          | 336,0          |
| Irán             | 2.070,6         | 98,5           | 2.169,1         | Rusia             | 312,4          | 0              | 312,4          |
| EE.UU.           | 955,2           | 1.181,8        | 2.137,0         | Holanda           | 258,5          | 49,2           | 307,7          |
| España           | 477,4           | 1.535,4        | 2.012,8         | Bélgica           | 125,9          | 103,3          | 229,2          |
| Holanda          | 1.096,8         | 411,1          | 1.507,9         | Suecia            | 209,9          | 1,5            | 211,4          |
| Trin. Tobago     | 1.420,1         | 4,2            | 1.424,3         | España            | 195,0          | 14,1           | 209,1          |
| Bélgica          | 722,4           | 684,5          | 1.406,9         | Finlandia         | 0              | 191,7          | 191,7          |
| Nigeria          | 1.321,4         | 63,2           | 1.384,6         | Alemania          | 95,0           | 55,3           | 150,3          |
| Brasil           | 537,1           | 382,7          | 919,8           | Marruecos         | 13,0           | 121,9          | 134,9          |
| <b>Total</b>     | <b>23.764,1</b> | <b>9.896,7</b> | <b>33.660,8</b> | <b>Total</b>      | <b>2.352,9</b> | <b>1.486,8</b> | <b>3.839,7</b> |

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasajes.

Con respecto a los principales mercados, el Reino Unido mantiene su posición como principal mercado de intercambio de mercancías, debido, en su mayor parte, al desempeño de los despachos desde Pasajes a las Islas Británicas, que suponen el 69,9% del tráfico bilateral con el Reino Unido y casi la tercera parte del total de la mercancía cargada en el puerto (30,5%). Le siguen en importancia como destino de mercancías Argelia, con el 20,1% del total de cargas, y Finlandia (13,1%).

Por su parte, Rusia sigue siendo el principal origen, aglutinando el 13,3% de la mercancía recibida en el puerto, seguido de Holanda, con el 11% del total de descargas, y Suecia (8,9%). Al respecto, cabe destacar el descenso interanual de toneladas provenientes de otros puertos del Estado, que descienden en un 13,9% con respecto al año anterior, lo que relega a España del segundo al cuarto puesto en lo que a descargas totales del Puerto se refiere.

Por último, respecto a la ampliación exterior del Puerto de Pasajes, se ha producido un redimensionamiento del nuevo puerto, que ha visto reducida su superficie de las 170 hectáreas que se planteaban a mediados de 2009 a 100 hectáreas. Según la Autoridad Portuaria de Pasajes, esta reducción facilitará la financiación de la obra y se adapta mejor a la demanda real de la industria del territorio, sin renunciar a la posibilidad de su ampliación en un futuro.

Gráfico 2.24. Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2010

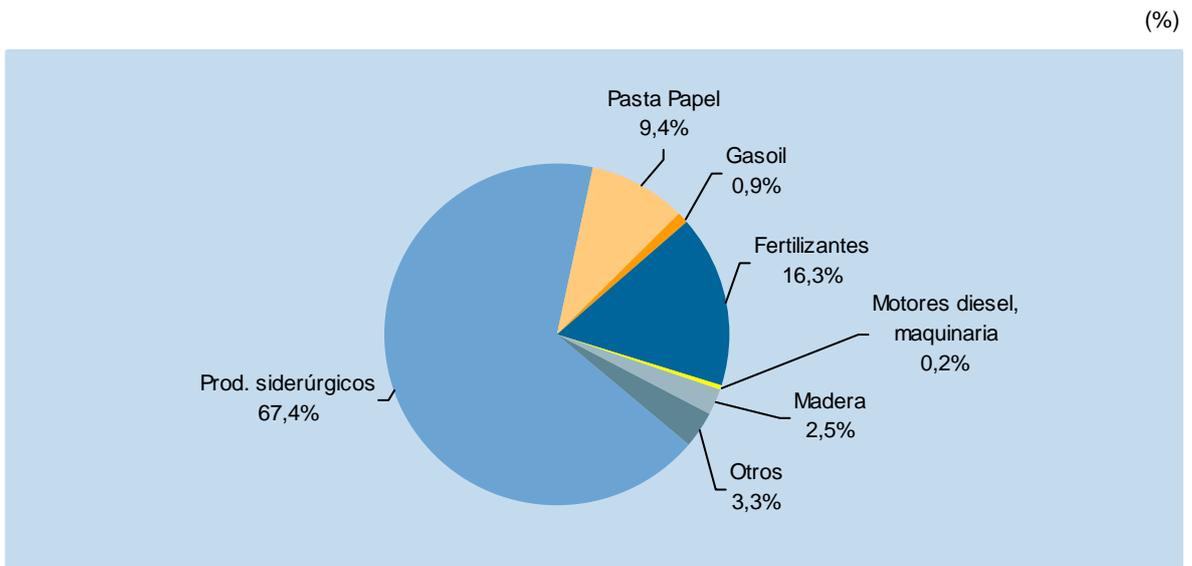


Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte. Gobierno Vasco.

Bermeo es el puerto comercial de la CAPV que ha experimentado un menor crecimiento (0,4%), situándose en un volumen total de actividad de 254,8 miles de toneladas. Si bien esta cifra mantiene la tendencia iniciada el año pasado a compensar el notable descenso de actividad registrado en 2008, cabe señalar, una vez más, que estas cifras todavía se encuentran entre los mínimos registros de actividad en los últimos quince años.

Atendiendo al tipo de movimiento, la evolución ha sido dispar. De esta forma, mientras la actividad de carga en el puerto se ha visto incrementada en un 18% con respecto a los niveles del año anterior, alcanzando 156,1 miles de toneladas embarcadas, las descargas han disminuido en una proporción similar (-17,5%), registrando un volumen de 98,7 miles de toneladas desembarcadas.

Gráfico 2.25. Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2010



Fuente: Dirección de Transportes y Obras Públicas. Gobierno Vasco.



Por último, en cuanto a la tipología del tráfico de mercancías, los productos siderúrgicos mantienen su primacía como la principal mercancía de tráfico en el Puerto de Bermeo, totalizando el 67,4% del total de toneladas manejadas, cifra que se incrementa hasta el 78,4% si solo se circunscribe el análisis a las descargas realizadas. A su vez, cabe destacar el embarque de productos químicos, más concretamente sulfato sódico, que supone 16,3% del total del tráfico del puerto y el 26,6% del total de mercancía cargada, así como la pasta de papel, que aglutina el 9,45% del total de toneladas movidas.



# 3

Efectos inducidos  
de la *Actividad del*  
Transporte y  
Tendencias más  
Relevantes

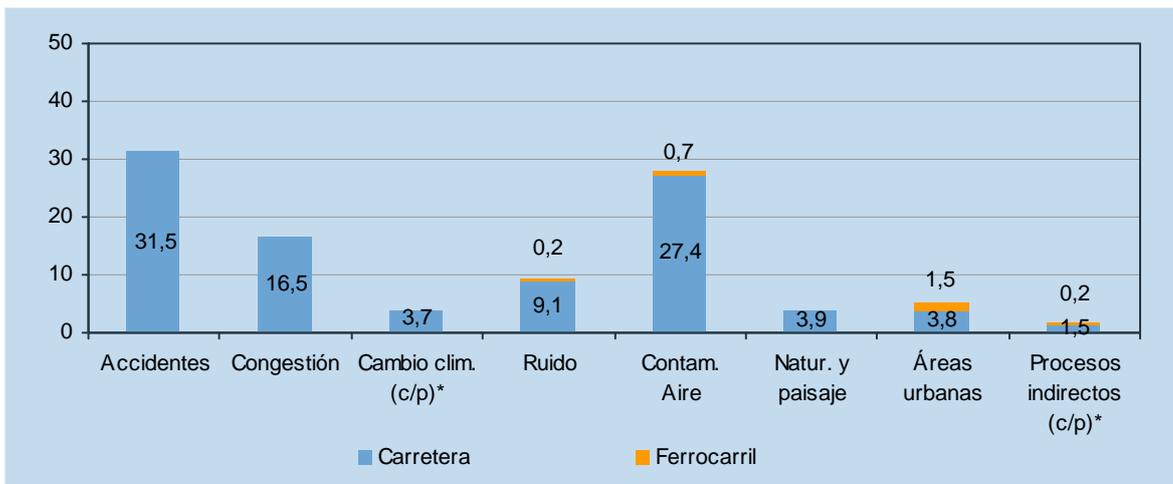
### 3. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE Y TENDENCIAS MÁS RELEVANTES

#### 3.1. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE

Dadas sus implicaciones sobre la salud de las personas y el medio ambiente, la actividad del transporte provoca cierto grado de preocupación por sus repercusiones, haciéndose necesaria una planificación de la actividad desde una perspectiva sostenible, tratando de minimizar al máximo los costes derivados de las infraestructuras, insumos, servicios y procesos facilitadores de la movilidad de personas y del tránsito de mercancías.

En este contexto, cabe recordar que de acuerdo con el informe “Costes Externos del Transporte en la CAPV: Actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes”<sup>12</sup>, el valor económico de las externalidades totales generadas por el transporte en la CAPV en 2008 asciende a 1.700 millones de euros<sup>13</sup>.

Gráfico 3.1. Resumen costes externos derivados del transporte en la CAPV. 2008 (%)



(\*) El término (c/p) identifica que los costes adoptados son los calculados a corto plazo, al corresponder a la hipótesis más realista, tal y como se indica en el estudio.

Fuente: Gráfico de elaboración propia en base a los datos del estudio de “Costes Externos del Transporte en la CAPV: Actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte. Gobierno Vasco. 2008”.

<sup>12</sup> Informe realizado en 2010 por el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco. Para mayor información:

<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3444x/es/?searchGUID=r01kAC0C54D9F9BCAC7825D83E1F0683C70F8F104ABD&newContext=contextNew>

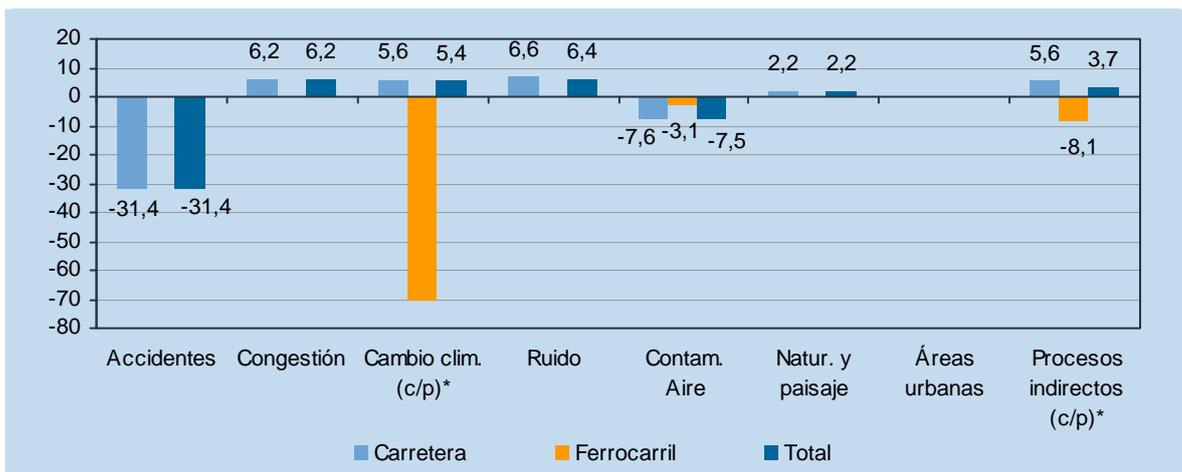
<sup>13</sup> La valoración monetaria de las externalidades se realiza en euros de 2004 de cara a conseguir una adecuada comparación entre los escenarios temporales de los estudios referidos a 2004 y 2008.

El transporte por carretera supone el núcleo de dichos costes externos (97,3% del total), siendo claramente menor la participación del transporte por ferrocarril (2,7% restante).

Tomando en consideración los diferentes tipos de coste derivados, los accidentes acaparan el 31,5% del total, seguidos por la contaminación del aire (28,1%) y la congestión viaria (16,5%).

En términos de evolución, el análisis comparativo de los resultados obtenidos en 2004 y 2008 muestra que las externalidades generadas por el transporte se han reducido en 251 millones de euros (-12,9%), correspondiendo el mayor descenso al componente ligado a la siniestralidad (245 millones de euros de caída). Asimismo, los costes derivados de la contaminación del aire también se han reducido (478,6 millones de euros en 2008 frente a 517,5 millones de euros en 2004), siendo estas dos partidas las únicas que han mermado sus costes totales (carretera más ferrocarril) asociados.

**Gráfico 3.2. Resumen costes externos derivados del transporte en la CAPV. Evolución 2004-2008 (Tasa de variación, %)**



(\*) El término (c/p) identifica que los costes adoptados son los calculados a corto plazo, al corresponder a la hipótesis más realista, tal y como se indica en el estudio.

Fuente: Costes Externos del Transporte en la CAPV: Actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte. Gobierno Vasco.

### 3.1.1. Accidentalidad

Dadas sus implicaciones perniciosas y sociales, los accidentes destacan especialmente entre los efectos derivados de la actividad del transporte. A este respecto, cabe señalar que en 2009 fallecieron un total de 34.826 personas en las carreteras de la UE-27, al tiempo que los accidentes ferroviarios causaron 34 víctimas mortales.

El objetivo establecido en el “Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010”, consistente en reducir el número de personas fallecidas en accidentes de tráfico en un 50% para el año



2010 con respecto al valor de 2001, ha sido superado con creces en 2010 ya que en dicho ejercicio la cifra de fallecidos (64) es un 65,6% inferior al nivel de referencia de 2001 (186).

Dando continuidad al citado plan, en 2010 se ha presentado el "Plan Estratégico de Seguridad Vial de Euskadi 2010-2014", enmarcado en la *Carta Europea de Seguridad Vial*, incluyendo los siguientes objetivos-meta:

- Reducir el número de víctimas en carretera.
- Reducir el número de accidentes por grupos de riesgo.
- Fomentar la movilidad sostenible y segura en Euskadi.

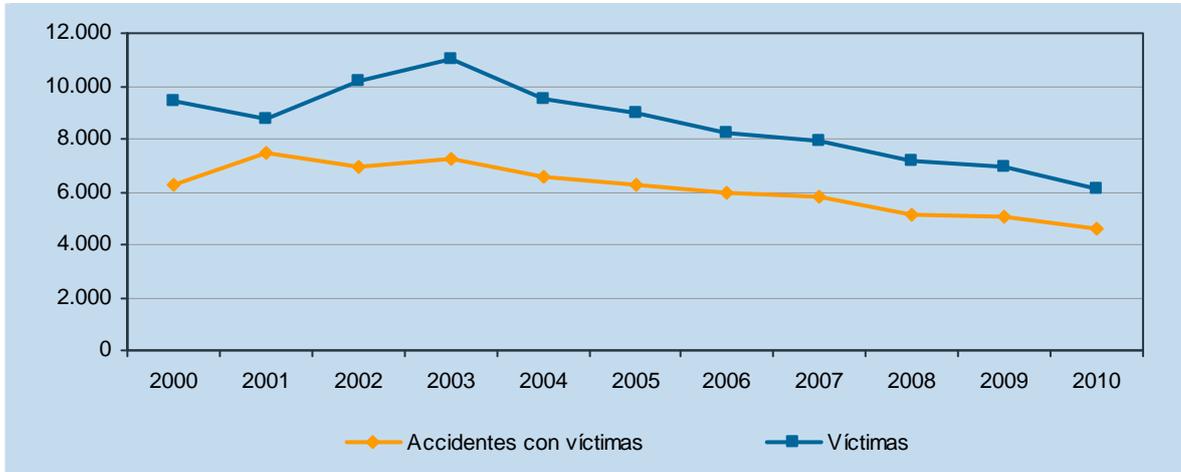
#### Accidentes

- En 2010, 64<sup>14</sup> personas han perdido la vida como consecuencia de accidentes de tráfico en las carreteras vascas, lo que supone una disminución del 65,6% respecto a 2001.
- En 2008 los accidentes suponen un coste de 535,2 millones de euros (31,5% de los costes externos totales derivados de la actividad de transporte), frente a los 779,7 millones de euros que suponían en 2004 (40% del total en dicho año).

Atendiendo a la información proporcionada por la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, en 2010 se han contabilizado 4.604 accidentes de tráfico con víctimas en la CAPV<sup>14</sup>, con un total de 6.131 personas afectadas, volúmenes que suponen descensos respectivos del 9,3% y 12% en relación al ejercicio precedente. De estas víctimas, el 90,5% han resultado con heridas leves (5.551 personas), el 8,4% con heridas graves (516 personas) y el 1,1% han fallecido en el propio accidente o antes de las 24 horas siguientes (64 personas). Así las cosas, se confirma la tendencia a la baja de las personas afectadas: -14,3% interanual en el caso de los heridos graves, -11,9% en el de los heridos leves, y -3% en el de los fallecidos.

<sup>14</sup> Incluye accidentes con víctimas registrados por la Ertzaintza y por las Policías Locales (hasta 2005 Policías Locales sólo de las tres capitales vascas; 2006 capitales vascas, Irún, Santurtzi, Sestao y Basauri; 2007 capitales vascas, Irún, Veia saín y Basauri; 2008 capitales vascas, Irún, Santurtzi y Sestao; 2009 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao, Lezo y Zarautz; 2010 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao y Zarautz). Para más información consultar Anuarios Estadísticos de Accidentes del Departamento de Interior del Gobierno Vasco.

**Gráfico 3.3. Accidentes con víctimas y víctimas registrados por la Ertzaintza y por las Policías Locales<sup>1</sup> en las infraestructuras viarias vascas . Evolución 2000-2010**

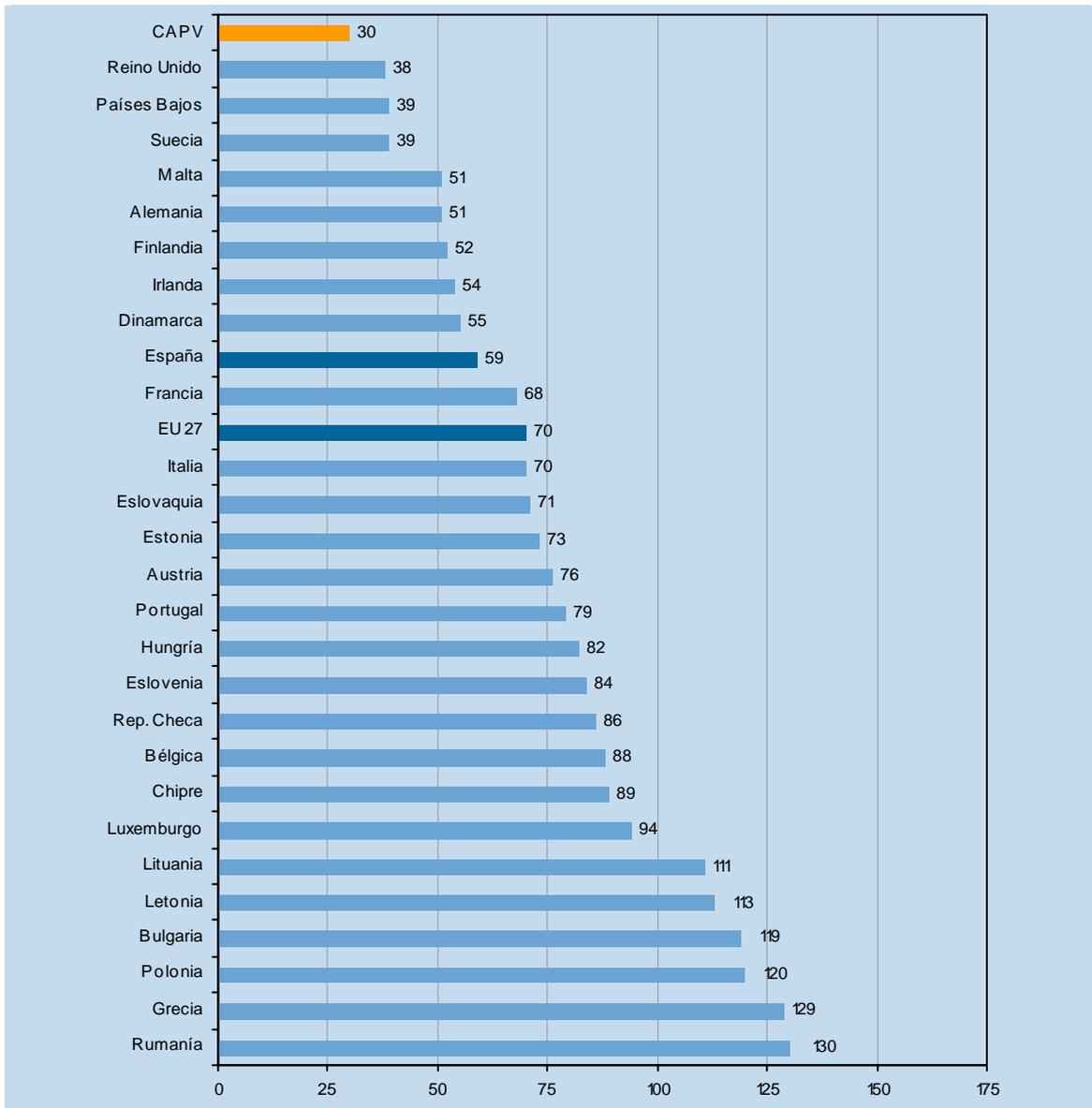


<sup>1</sup> Hasta 2005 Policías Locales sólo de las tres capitales vascas; 2006 capitales vascas, Irún, Santurtzi, Sestao y Basauri; 2007 capitales vascas, Irún, Beasaín y Basauri; 2008 capitales vascas, Irún, Santurtzi y Sestao; 2009 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao, Lezo y Zarautz; 2010 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao y Zarautz.

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.

En este contexto, en 2009 (último año disponible para la UE) la CAPV se sitúa a la cabeza de los países europeos en cuanto a seguridad vial, presentando la menor cifra en lo relativo al número de muertes en carretera por millón de habitantes (30 fallecimientos), claramente por debajo de la media de la UE-27 (70) y de la media del Estado (59).

Gráfico 3.4. Número de muertes en accidentes de tráfico por millón de habitantes en UE-27. 2009



Fuente: EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2011; Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco; Eustat

El análisis territorial<sup>15</sup> muestra que Álava acapara el 11,4% del total de accidentes con víctimas y el 12,7% de las víctimas de la CAPV en 2010. Considerando la lesividad, en territorio alavés se han producido el 19,2% de las personas fallecidas en accidente de tráfico y el 17,1% de las heridas graves, participaciones que apuntan a una mayor gravedad de los accidentes producidos en las carreteras alavesas en relación al resto de territorios de la CAPV.

<sup>15</sup> Incluye accidentes con víctimas registrados por la Ertzaintza.



Bizkaia, por su parte, concentra el 49,3% de los accidentes en la CAPV, detentando el 50,3% de las víctimas totales. En cualquier caso, el número de personas fallecidas supone el 42,3% del total de la comunidad y el número de heridos graves el 36%, de tal modo que se observa una comparativamente menor gravedad media de los accidentes acontecidos.

**Cuadro 3.1 Accidentes de tráfico con víctimas registrados por la Ertzaintza por Territorio Histórico. 2010**

| Territorio        | Accidentes con víctima |              | Víctimas     |              |           |              |                |              |               |              |
|-------------------|------------------------|--------------|--------------|--------------|-----------|--------------|----------------|--------------|---------------|--------------|
|                   |                        |              | Total        |              | Muertos   |              | Heridos Graves |              | Heridos Leves |              |
|                   | Nº                     | %            | Nº           | %            | Nº        | %            | Nº             | %            | Nº            | %            |
| Álava             | 290                    | 11,4         | 462          | 12,7         | 10        | 19,2         | 56             | 17,1         | 396           | 12,1         |
| Bizkaia           | 1.254                  | 49,3         | 1.836        | 50,3         | 22        | 42,3         | 118            | 36,0         | 1.696         | 51,9         |
| Gipuzkoa          | 999                    | 39,3         | 1.351        | 37,0         | 20        | 38,5         | 154            | 47,0         | 1.177         | 36,0         |
| <b>Total CAPV</b> | <b>2.543</b>           | <b>100,0</b> | <b>3.649</b> | <b>100,0</b> | <b>52</b> | <b>100,0</b> | <b>328</b>     | <b>100,0</b> | <b>3.269</b>  | <b>100,0</b> |

Nota: Cómputo de muertos a 24 horas

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.

Finalmente, Gipuzkoa acapara el 39,3% de los accidentes ocurridos en 2010 y el 37% de las víctimas. En cuanto al grado de lesividad, en este territorio se han contabilizado el 38,5% del total de personas fallecidas y el 47% de los heridos graves.

Las carreteras que registran mayor cantidad de accidentes mortales son: en Álava la A-625, la N-102 y la N-240, en Bizkaia la N-634, la A-8, la AP-8 y la BI-212, y en Gipuzkoa la N-634, la A-8, la N-1 y la GI-213.

Por último, el “Plan Estratégico de Seguridad Vial de Euskadi 2010-2014” señala que todavía existe un gran margen de mejora en los siguientes ámbitos relacionados con la seguridad vial:

- Coordinación entre las diferentes administraciones y agentes sociales involucrados en la seguridad vial.
- Investigación.
- Recopilación de la información, análisis y estadísticas de accidentes.
- Mejora de los procesos y protocolos de actuación de atención a los accidentes.
- Gestión del tráfico, comunicación e información de tráfico.
- Vigilancia y control de tráfico.
- Educación, formación y concienciación.

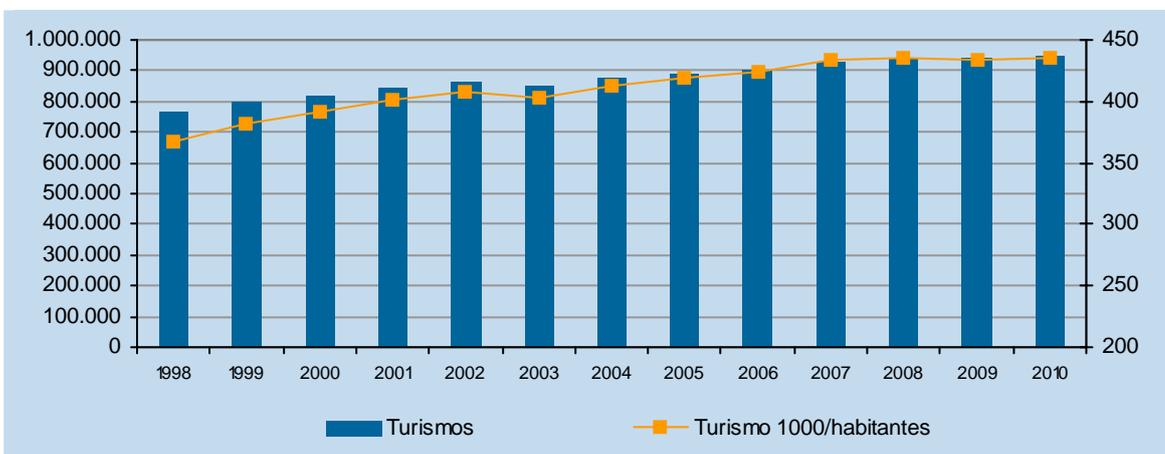
### 3.1.2. Congestión viaria

Tal y como ya se señaló en el anterior informe de panorámica del transporte, según el estudio “Costes Externos del Transporte en la CAPV: Actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes”, en 2008 la congestión viaria (urbana, interurbana e incidentes) supone un coste de 280,8 millones de euros, cuantía superior a la que suponía en 2004

(264,3 millones de euros), estando motivado dicho incremento por el crecimiento de los tres componentes citados.

La congestión viaria es un problema de ámbito básicamente urbano (incluyendo los accesos a los grandes núcleos de población), estando fuertemente condicionada por la creciente demanda de movilidad en vehículo privado. En este sentido, cabe señalar que el nivel de motorización viene mostrando una tendencia creciente en los últimos años (ligeramente truncada en 2003 y 2009). Concretamente, en 2010 se han contabilizado 436 vehículos por cada 1.000 habitantes (434 en 2009). A grandes rasgos, a mayor índice de motorización, mayor número de vehículos en las carreteras y, por tanto, mayores problemas de congestión.

**Gráfico 3.5. Parque de turismos y motorización. Evolución 1998-2010**



(Turismos/1000 habitantes)

Fuente: Dirección General de Tráfico e INE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Asimismo, cabe recordar que la *“Encuesta de Medio Ambiente - Familias”*, publicada por el Eustat en 2009<sup>16</sup>, señala que en 2008 hay de media 1,4 vehículos por vivienda, y que prácticamente en el 5% de las casas hay tres o más vehículos, evidenciando así el elevado peso del transporte privado en lo relativo a la movilidad de las familias vascas, aspectos que inciden negativamente a la congestión viaria.

Dando continuidad a lo realizado en ediciones anteriores del informe de panorámica del transporte, a continuación se estudia brevemente la congestión viaria en base a la información contenida en la publicación *“Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia”* (elaborado por la Diputación Foral de Bizkaia), y la facilitada por la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Centrando la atención en primer lugar en la información referida a Bizkaia, el análisis se sustenta en la distribución de las horas anuales según nivel de servicio prestado en diferentes estaciones de

<sup>16</sup> Para mayor información, consultar:

[http://es.eustat.es/ci\\_ci/estadisticas/tema\\_217/opt\\_1/tipo\\_1/ti\\_Encuesta\\_de\\_Medio\\_Ambiente\\_-\\_Familias/temas.html](http://es.eustat.es/ci_ci/estadisticas/tema_217/opt_1/tipo_1/ti_Encuesta_de_Medio_Ambiente_-_Familias/temas.html)

control de la red viaria de alta capacidad<sup>17</sup>. En este sentido, conviene recordar que el nivel de servicio puede variar entre "A", que se podría identificar como bueno, y "F", que se podría identificar como muy congestionado. Así, de cara al presente análisis, se considera que una carretera se encuentra congestionada a partir del nivel E.

Agregando, para cada nivel de servicio, las horas anuales en funcionamiento de las carreteras de Bizkaia estudiadas, y analizando su distribución horizontal, se constata que en 2010 el 1,55% de las mismas ha correspondido a un nivel de servicio catalogado como E, y el 0,3% a un nivel de servicio F. De este modo, puede concluirse que el 1,85% de las horas totales anuales en funcionamiento se ha caracterizado por la congestión.

**Cuadro 3.2. Horas anuales en funcionamiento según nivel de servicio. 2010**

| Estación  |                                      | Carretera | Niveles de servicio |               |               |               |              | Total horas |               |
|---|--------------------------------------|-----------|---------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|-------------|---------------|
|   |                                      |           | A                   | B             | C             | D             | E            |             | F             |
| 21a1  | E. Kaxtresana-E. Cruces (BI-S)       | A-8       | 4.385               | 1.938         | 2.111         | 324           |              | 1           | 8.759         |
| 21a2  | E. Kaxtresana-E. Cruces (S-BI)       | A-8       | 4.027               | 1.597         | 2.815         | 320           |              | 1           | 8.760         |
| 45a1  | Pte. Rontegi (BI-Getxo)              | N-637     | 3.500               | 1.346         | 2.209         | 1.496         | 184          | 26          | 8.761         |
| 45a2  | Pte. Rontegi (Getxo-BI)              | N-637     | 3.757               | 1.340         | 2.022         | 1.316         | 275          | 49          | 8.759         |
| 81a1  | E. Erandio-E. Universidad (BI-Getxo) | BI-637    | 3.829               | 1.978         | 2.169         | 783           |              | 1           | 8.760         |
| 81a2  | E. Erandio-E. Universidad (Getxo-BI) | BI-637    | 3.386               | 883           | 1.335         | 2.594         | 323          | 39          | 8.560         |
| 99a1  | E. Enekuri-TT. Artxanda              | N-637     | 5.447               | 1.769         | 1.157         | 386           |              | 1           | 8.760         |
| 99a2  | TT. Artxanda-E. Enekuri              | N-637     | 5.348               | 1.998         | 1.094         | 316           | 3            | 1           | 8.760         |
| 180a1   | E. Portugalete-E. Santurtzi (BI-S)   | A-8       | 3.431               | 1.074         | 2.074         | 1.656         | 440          | 84          | 8.759         |
| 180a2   | E. Portugalete-E. Santurtzi (S-BI)   | A-8       | 3.464               | 1.292         | 1.962         | 1.702         | 261          | 79          | 8.760         |
| 183A  | La Arena-L.P. Santander              | A-8       | 3.817               | 3.065         | 1.711         | 164           |              | 2           | 8.759         |
| <b>Total horas</b>  |                                      |           | <b>44.391</b>       | <b>18.280</b> | <b>20.659</b> | <b>11.057</b> | <b>1.486</b> | <b>284</b>  | <b>96.157</b> |
| <b>Distribución por nivel de servicio de las horas totales (%)</b>  |                                      |           | <b>46,17</b>        | <b>19,01</b>  | <b>21,48</b>  | <b>11,50</b>  | <b>1,55</b>  | <b>0,30</b> | <b>100,00</b> |
| <b>Suma de niveles E y F. Participación s/las horas totales (%)</b> |                                      |           | --                  | --            | --            | --            | <b>1,85</b>  | --          | --            |

Fuente: Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia.

En relación a los años inmediatamente anteriores la evolución de esta magnitud ha sido desfavorable, ya que la congestión, en términos generales, ha sido comparativamente mayor (1,85% en 2010 frente a 0,69% en 2009, 1,73% en 2008 y 1,46% en 2007. En cualquier caso, conviene tener en cuenta que el nivel de congestión registrado en 2010 es claramente inferior al correspondiente a principios de la década (3,36% en 2003, 3,08% en 2004).

**Cuadro 3.3. Evolución de la congestión diaria**

|  | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|
| Suma de niveles E y F. Participación sobre las horas totales (%) | 3,08 | 0,57 | 1,53 | 1,46 | 1,73 | 0,69 | 1,85 |

Fuente: Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia.

<sup>17</sup> Para un mayor desarrollo metodológico, consultar:

[http://www.bizkaia.net/Home2/Archivos/DPTO6/Temas/Pdf/Aforos2010/AforosBizkaia\\_2010.pdf](http://www.bizkaia.net/Home2/Archivos/DPTO6/Temas/Pdf/Aforos2010/AforosBizkaia_2010.pdf)

En el caso de la información referida a Gipuzkoa, el análisis se fundamenta en las velocidades medias en diferentes tramos de la red viaria, obtenidas a partir del método del coche flotante, asociando una menor velocidad media con un mayor nivel de congestión. Este método supone que el coche de medida o coche flotante, circula por los tramos estudiados a una velocidad tal que el número de vehículos que adelanta es igual al que rebasan al coche flotante<sup>18</sup>.

En lo referido a la red de interés preferente guipuzcoana, en 2010 se observa un descenso de la velocidad media en relación al ejercicio precedente (síntoma de mayor congestión) en la A-15, la N-121-A, y ciertos tramos de la AP-1, AP-8, N-1, y N-634. No obstante, conviene tener en cuenta que en otros tramos de estas últimas carreteras (AP-1, AP-8, N-1, y N-634) la velocidad media ha aumentado (síntoma de menor congestión).

**Cuadro 3.4. Evolución de las velocidades medias en la red de interés preferente (Km.h)**

| Carretera | Pki   | Pkf   | Longitud (Km) | Velocidad media (Km/h) |      |
|-----------|-------|-------|---------------|------------------------|------|
|           |       |       |               | 2009                   | 2010 |
| A-15      | 139,8 | 156,6 | 16,8          | 84                     | 79   |
| AP-1      | 114,3 | 133,0 | 18,8          | 110                    | 115  |
|           | 133,0 | 146,2 | 13,2          | 114                    | 110  |
| AP-8      | 0,0   | 7,4   | 7,4           | 99                     | 93   |
|           | 7,4   | 15,5  | 8,1           | 93                     | 94   |
|           | 15,5  | 25,5  | 10,0          | 79                     | 94   |
|           | 25,5  | 38,2  | 12,7          | 96                     | 105  |
|           | 38,2  | 54,6  | 16,4          | 104                    | 102  |
|           | 54,6  | 69,7  | 15,1          | 102                    | 101  |
| N-121-A   | 68,5  | 74,9  | 5,2           | 100                    | 96   |
|           | 68,5  | 75,1  | 6,6           | 76                     | 73   |
| N-1       | 405,3 | 416,0 | 10,7          | 68                     | 67   |
|           | 416,0 | 436,8 | 20,8          | 97                     | 95   |
|           | 436,8 | 447,7 | 10,9          | 86                     | 93   |
|           | 447,7 | 457,2 | 9,5           | 70                     | 75   |
|           | 464,5 | 481,5 | 17,0          | 54                     | 58   |
| N-634     | 0,0   | 4,0   | 4,0           | 58                     | 57   |
|           | 4,0   | 19,1  | 15,1          | 51                     | 51   |
|           | 19,1  | 29,9  | 10,8          | 54                     | 56   |
|           | 29,9  | 44,3  | 14,4          | 54                     | 54   |
|           | 44,3  | 57,8  | 13,5          | 60                     | 61   |
| N-I-A     | 57,8  | 66,0  | 8,2           | 56                     | 53   |
|           | 0,0   | 2,3   | 2,3           | 77                     | --   |
| N-638     | 0,0   | 2,5   | 2,5           | 48                     | --   |

Fuente: Diputación Foral de Gipuzkoa.

Por lo que respecta a la red básica guipuzcoana, se aprecia un descenso de la velocidad media en relación al ejercicio anterior (síntoma de mayor congestión) en la GI-638, y ciertos tramos de la GI-131, GI-627, GI-631, y GI-632, si bien otros tramos de estas mismas carreteras han visto incrementada su velocidad media (síntoma de menor congestión).

<sup>18</sup> Para un mayor desarrollo metodológico, consultar: [www.gipuzkoa.net/noticias/archivos/aforos2008.pdf](http://www.gipuzkoa.net/noticias/archivos/aforos2008.pdf)



Cuadro 3.5. Evolución de las velocidades medias en la red de básica (Km.h)

| Carretera | Pki  | Pkf  | Longitud (Km) | Velocidad media (Km/h) |      |
|-----------|------|------|---------------|------------------------|------|
|           |      |      |               | 2009                   | 2010 |
| GI-131    | 0,0  | 3,8  | 3,8           | 42                     | 45   |
|           | 3,8  | 12,5 | 8,7           | 80                     | 67   |
| GI-627    | 18,0 | 27,2 | 9,2           | 53                     | 49   |
|           | 27,2 | 36,0 | 8,8           | 64                     | 64   |
|           | 36,0 | 44,5 | 8,5           | 60                     | 62   |
|           | 44,5 | 56,3 | 11,8          | 70                     | 74   |
| GI-631    | 0,0  | 3,8  | 3,8           | 67                     | 66   |
|           | 3,8  | 13,6 | 9,8           | 61                     | 63   |
|           | 13,6 | 19,1 | 5,5           | 49                     | 45   |
|           | 19,1 | 34,5 | 15,5          | 55                     | 51   |
| GI-632    | 0,0  | 5,2  | 5,2           | 98                     | 93   |
|           | 5,2  | 11,2 | 6,0           | 90                     | 93   |
|           | 11,2 | 22,1 | 10,9          | 48                     | 48   |
|           | 22,1 | 24,6 | 2,5           | 64                     | 63   |
|           | 29,8 | 35,2 | 5,4           | 78                     | 71   |
| GI-638    | 0,0  | 4,7  | 4,7           | 42                     | 41   |
|           | 4,7  | 7,9  | 3,2           | 55                     | 53   |
| GI-11*    | 0,0  | 2,3  | 2,3           | --                     | 74   |
| GI-20     | 0,0  | 5,5  | 5,5           | --                     | 101  |
|           | 5,5  | 7,2  | 1,7           | --                     | 81   |
|           | 7,2  | 11,0 | 3,8           | --                     | 85   |
|           | 11,0 | 15,7 | 4,7           | --                     | 99   |
| GI-636    | 0,0  | 17,2 | 17,2          | --                     | 61   |

\* Antigua N-1-A.

Fuente: Diputación Foral de Gipuzkoa.

De acuerdo con la estrategia global de la Comisión Europea “Transporte 2050”<sup>19</sup>, la congestión cuesta a Europa alrededor del 1% de su Producto Interior Bruto cada año, suscitando una honda preocupación. Además, se prevé que las actividades de transporte de mercancías aumenten en torno a un 40% en 2030 en relación a 2005 (más del 80% en 2050), al tiempo que el transporte de pasajeros se incrementaría un 34 % (51 % en 2050).

### 3.1.3. Medio ambiente

#### a) Ruido

Cabe recordar que la contaminación acústica derivada de la actividad del transporte incide negativamente en la salud y la calidad de vida de la población, siendo creciente el número de personas afectadas por esta cuestión. Entre los efectos negativos que causa la misma destacan sobremañera las interferencias en el sueño, la comunicación oral, la actividad diaria, así como sus efectos psicológicos y fisiológicos adversos.



Tomando nuevamente en consideración el informe “*Costes Externos del Transporte en la CAPV: Actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes*”, en 2008 los costes por ruido (producidos por turismos, motocicletas, autobuses, furgonetas, camiones y ferrocarril tanto de pasajeros como de mercancías) se estiman en 158,6 millones de euros, importe superior al estimado para 2004 (149 millones de euros), siendo el componente ligado a la carretera el responsable de dicho incremento (los costes por ruido asociados al ferrocarril no han variado).

Entre los diferentes agentes causantes del ruido destacan sobremanera los camiones, ya que acaparan el 51,3% de los costes por este concepto. Le siguen, a una cierta distancia, los turismos (26,1% del total) y las furgonetas (14,4% del total).

Al igual que en el resto de ámbitos geográficos, las zonas más afectadas por la contaminación acústica causada por el transporte son las áreas urbanas (fundamentalmente por la mayor concentración de vehículos), y las zonas próximas a las grandes infraestructuras del transporte.

Por otra parte, conviene recordar que según la “*Encuesta de Medio Ambiente - Familias*”<sup>20</sup>, publicada por el Eustat en 2009, el 11,9% de las viviendas vascas padecen problemas de ruidos en 2008 relacionados con el transporte terrestre, siendo ligeramente mayor este problema en Gipuzkoa (13,2% de las viviendas) que en Bizkaia y Álava (11,9% y 9,4%, respectivamente).

#### Ruido

- En 2008 las pérdidas económicas ocasionadas por el ruido ambiental del transporte en la CAPV se cifran en 158,6 millones de euros, importe que supone el 9,3% del total de costes derivados de la actividad de transporte. El 97,6% de dicho coste corresponde al transporte por carretera, mientras que el 2,4% restante al ferrocarril, siendo los camiones que circulan por las carreteras vascas los máximos responsables de este coste (51,3%).
- El 11,9% de las viviendas de la CAPV sufren problemas de ruido relacionados con el transporte terrestre.
- El tráfico rodado se presenta como el principal foco emisor de contaminación acústica en los núcleos urbanos.

#### b) Cambio climático

El cambio climático, dado su carácter global, se presenta como el mayor problema ambiental al que debe enfrentarse la sociedad actual, tanto por sus potenciales impactos como por la rápida extensión del fenómeno y su influencia sobre la vida cotidiana y los métodos de producción utilizados. En este contexto, la lucha contra el mismo requiere de una respuesta multilateral basada

<sup>19</sup> MEMO Transporte 2050:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/197&format=PDF&aged=1&language=ES&guiLanguage=en>

<sup>20</sup> Para mayor información, consultar:

[http://es.eustat.es/ci\\_ci/estadisticas/tema\\_217/opt\\_1/tipo\\_1/ti\\_Encuesta\\_de\\_Medio\\_Ambiente\\_-\\_Familias/temas.html](http://es.eustat.es/ci_ci/estadisticas/tema_217/opt_1/tipo_1/ti_Encuesta_de_Medio_Ambiente_-_Familias/temas.html)



en la colaboración de todos los países a través de reuniones anuales de las partes de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático y del Protocolo de Kioto.

En este sentido, cabe destacar la celebración a finales de 2010 en Cancún de la decimosexta conferencia de las partes de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático y la sexta conferencia de las partes en calidad de reunión de las partes del Protocolo de Kioto.

Los resultados de estas reuniones han quedado reflejados en un conjunto equilibrado de decisiones que constituyen los acuerdos de Cancún, incluyendo decisiones en el ámbito de los dos procesos, y contemplando avances en los todos los bloques de negociación considerados: mitigación, reducción de emisiones por deforestación y degradación de los bosques, adaptación, tecnología y financiación. Por tanto, se ha dado un paso histórico al crear una base sólida sobre la que construir un régimen climático internacional en los próximos meses que abarque a todos los países y que refuerce la arquitectura actual, con la finalidad de promover la agenda de transformación necesaria.

#### Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

- En 2009, las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector transporte disminuyen un 7,5% respecto a 2008, siendo responsable del 23,3% de las emisiones totales producidas en la CAPV.
- Aproximadamente el 96% de las emisiones del sector transporte están asociadas al transporte por carretera. Alrededor del 60% son generadas por turismos y casi el 40% restante por el transporte de mercancías.
- Los costes derivados del cambio climático causado por las emisiones del transporte en la CAPV en 2008 se calculan en 62,1 millones de euros para el corto plazo, objetivo de Kyoto, y en 165,7 millones de euros para el largo plazo, objetivos post Kyoto, (58,9 y 157,1 millones de euros en 2004, respectivamente), importes que suponen el 3,7% y el 9,7% de los costes totales derivados de la actividad del transporte en dicho ejercicio.

Centrando ya la atención en nuestra comunidad autónoma, las principales estrategias, programas y planes en relación al cambio climático son los siguientes:

- Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020. Incluye como una de sus cinco metas limitar la influencia del cambio climático.
- II Programa Marco Ambiental (2007-2010). Tiene como meta específica limitar la influencia del Cambio Climático.
- Plan Vasco de Lucha contra el Cambio Climático (2008-2012). Fija los objetivos climáticos del Gobierno Vasco, desplegando programas y líneas de actuación para su consecución.
- Estrategia Energética 3E2010. Referencia principal en planificación energética.

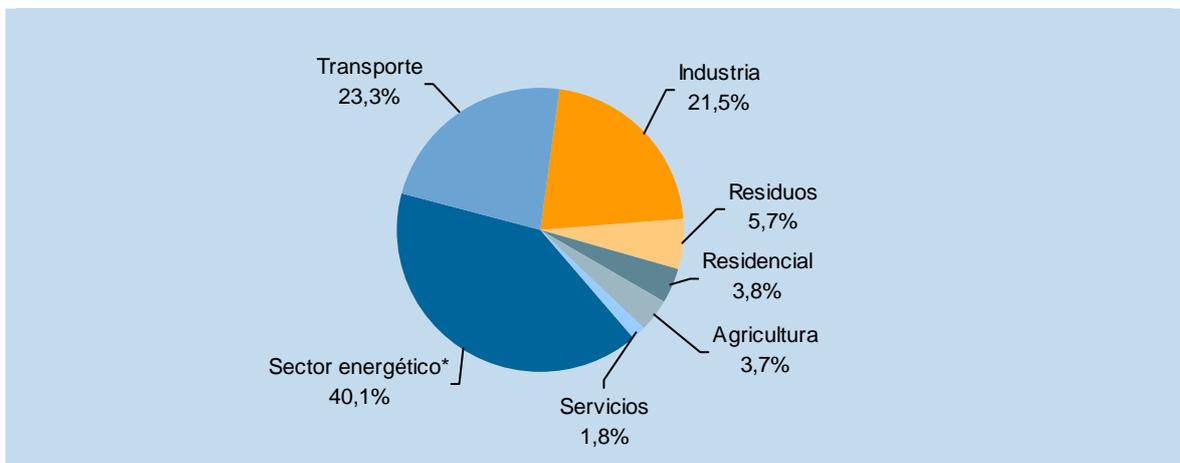
Atendiendo a cifras referidas a la CAPV, y teniendo en cuenta que a la fecha de realización del presente informe no se dispone todavía de información relativa a 2010, cabe señalar que en 2009 las emisiones totales de gases de efecto invernadero<sup>21</sup> se cifran en 22,6 millones de toneladas de

<sup>21</sup> Incluyen las asociadas a la electricidad importada.

CO<sub>2</sub> equivalente, lo que supone un descenso interanual del 10,4%. Dicho descenso está condicionado de forma significativa por la caída de la actividad económica, si bien el mayor retroceso de las emisiones frente al PIB (-10,4% frente a -3,9%) pone de manifiesto que se mantiene la tendencia (iniciada en 2002) de desacoplamiento entre producción de bienes y servicios y emisiones de GEIs. Se emite menos por cada unidad de producción.

Así las cosas, el índice de referencia para el Protocolo de Kioto se sitúa en +6% respecto del año base<sup>22</sup>, frente al objetivo +14% del Plan Vasco de Lucha contra el Cambio Climático en el periodo 2008–2012.

**Gráfico 3.6. Emisiones sectoriales directas de GEIs en la CAPV. 2009 (%)**



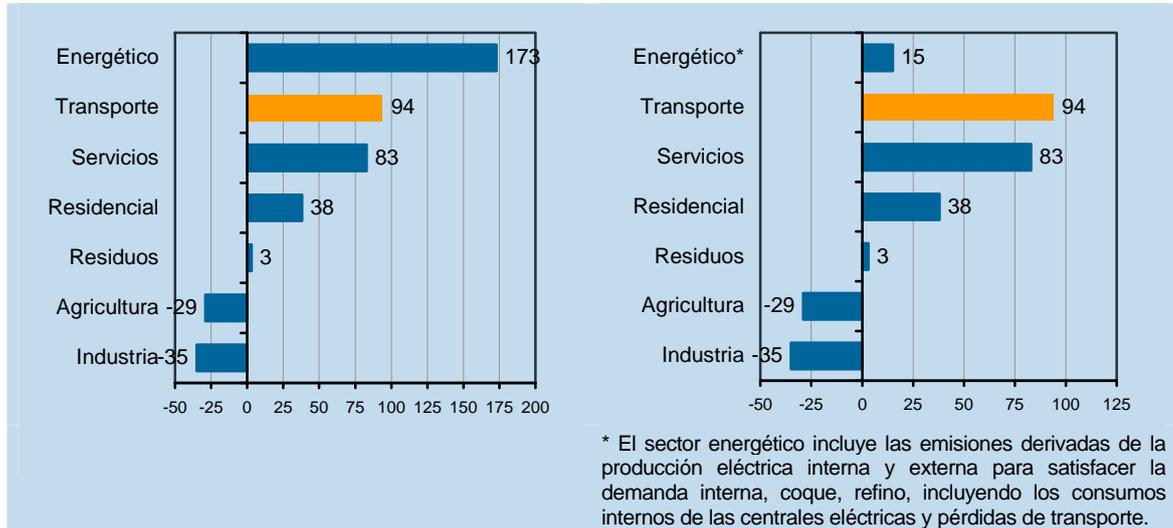
\* El sector energético incluye las emisiones derivadas de la producción eléctrica interna y externa para satisfacer la demanda interna, coque, refino, incluyendo los consumos internos de las centrales eléctricas y pérdidas de transporte.

Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2009. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca.

Del análisis de los principales sectores emisores se desprende que el sector energético (incluye las emisiones derivadas de la producción eléctrica interna y externa para satisfacer la demanda interna, coque, refino, incluyendo los consumos internos de las centrales eléctricas y pérdidas de transporte), sigue siendo el que contribuye en mayor medida a la liberación de gases de efecto invernadero (40,1%), seguido del transporte con un 23,3% del total de las emisiones. Concretamente, en 2009 el sector de transporte emite 5,3 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente, lo que supone un descenso interanual del 7,5%.

<sup>22</sup> Se considera año base, de acuerdo con el protocolo de kioto, las emisiones de CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O y CH<sub>4</sub> del año 1990 y las emisiones de SF<sub>6</sub>, HFCs y PFCs de 1995.

**Gráfico 3.7. Evolución sectorial de las emisiones de GEIs por sectores de actividad en la CAPV. 1990-2009 (%)**

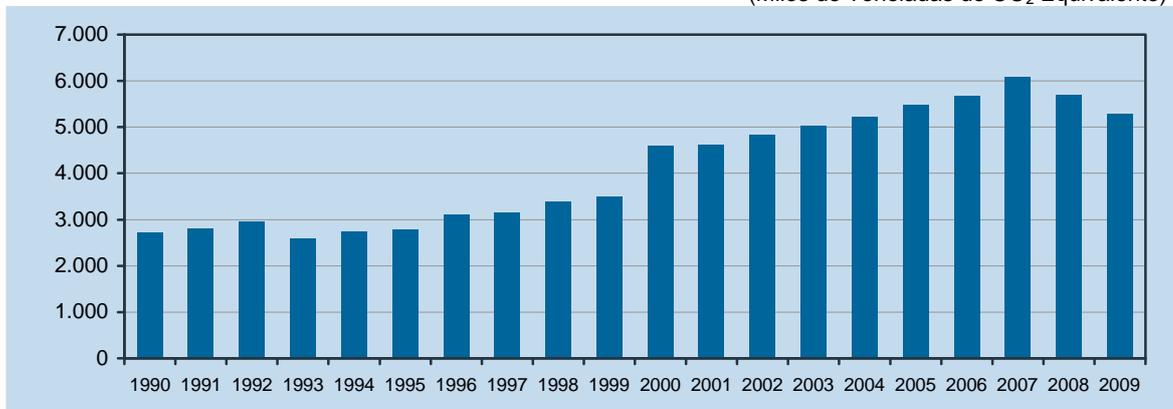


Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2009. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca.

En relación al año base, las emisiones procedentes del transporte han aumentado un 94%. En el caso de no incluir en el sector energético las emisiones derivadas de la electricidad importada (criterio adoptado en los anteriores informes de Panorámica del Transporte en Euskadi), el sector de transporte presenta el segundo mayor incremento en cuanto a emisiones, tras el sector energético (aumento del 173%). Por el contrario, si en el sector energético incluimos las emisiones derivadas de la electricidad importada, el sector de transporte registra el mayor crecimiento en lo referido a emisiones (94%), ya que en este caso el incremento de las emisiones del sector energético es claramente menor (15%), entre otros factores, por la cada vez menor dependencia energética de la CAPV respecto del exterior.

**Gráfico 3.8. Emisiones de GEIs del sector de transporte en la CAPV. Evolución. 1990-2009.**

(Miles de Toneladas de CO<sub>2</sub> Equivalente)



Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2009. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca.

Entre las actuaciones llevadas a cabo en los últimos años de cara a reducir el impacto del sector de transporte sobre el cambio climático, cabe recordar nuevamente la fiscalidad de los vehículos industriales ligeros y turismos en función de sus niveles de emisión de CO<sub>2</sub>, las ayudas a los vehículos eléctricos, así como la extensión del uso de biocarburantes.

El análisis de las matriculaciones por tramos de CO<sub>2</sub> emitido confirma el interés creciente por los vehículos menos contaminantes, ya que en un contexto de caída/estancamiento de las mismas (variaciones interanuales en 2010 del 2,8% en Álava, -12,4% en Bizkaia, -12,6% en Gipuzkoa y 3,1% en el Estado), las matriculaciones de aquellos que emiten menos de 160 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro recorrido o bien han crecido por encima de la media o bien han experimentado menores caídas que las registradas por aquellos que emiten a partir de 160 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro recorrido.

**Cuadro 3.6. Matriculaciones<sup>1</sup> por tramos de CO<sub>2</sub> emitido**

|          | Emisiones CO <sub>2</sub> | 2007             | 2008             | 2009           | 2010           | Variación interanual |              |
|----------|---------------------------|------------------|------------------|----------------|----------------|----------------------|--------------|
|          |                           |                  |                  |                |                | 2009                 | 2010         |
| Álava    | <=120                     | 834              | 1.544            | 2.303          | 2.448          | 49,2                 | 6,3          |
|          | >120<160                  | 5.998            | 6.041            | 5.106          | 5.424          | -15,5                | 6,2          |
|          | >=160<200                 | 3.504            | 1.844            | 1.167          | 960            | -36,7                | -17,7        |
|          | >=200                     | 1.006            | 456              | 262            | 259            | -42,5                | -1,1         |
|          | Resto                     | 14               | 16               | 12             | 10             | -25,0                | -16,7        |
|          | <b>Total</b>              | <b>11.356</b>    | <b>9.901</b>     | <b>8.850</b>   | <b>9.101</b>   | <b>-10,6</b>         | <b>2,8</b>   |
| Bizkaia  | <=120                     | 2.197            | 2.853            | 6.169          | 5.181          | 116,2                | -16,0        |
|          | >120<160                  | 14.994           | 11.271           | 11.773         | 11.053         | 4,5                  | -6,1         |
|          | >=160<200                 | 8.883            | 5.350            | 3.658          | 2.827          | -31,6                | -22,7        |
|          | >=200                     | 2.600            | 1.386            | 934            | 659            | -32,6                | -29,4        |
|          | Resto                     | 40               | 40               | 15             | 40             | -62,5                | 166,7        |
|          | <b>Total</b>              | <b>28.714</b>    | <b>20.900</b>    | <b>22.549</b>  | <b>19.760</b>  | <b>7,9</b>           | <b>-12,4</b> |
| Gipuzkoa | <=120                     | 1.223            | 1.691            | 3.207          | 2.886          | 89,7                 | -10,0        |
|          | >120<160                  | 8.973            | 6.797            | 6.761          | 6.090          | -0,5                 | -9,9         |
|          | >=160<200                 | 5.407            | 3.238            | 2.107          | 1.601          | -34,9                | -24,0        |
|          | >=200                     | 1.756            | 760              | 514            | 393            | -32,4                | -23,5        |
|          | Resto                     | 10               | 41               | 23             | 52             | -43,9                | 126,1        |
|          | <b>Total</b>              | <b>17.369</b>    | <b>12.527</b>    | <b>12.612</b>  | <b>11.022</b>  | <b>0,7</b>           | <b>-12,6</b> |
| CAPV     | <=120                     | 4.254            | 6.088            | 11.679         | 10.515         | 91,8                 | -10,0        |
|          | >120<160                  | 29.965           | 24.109           | 23.640         | 22.567         | -1,9                 | -4,5         |
|          | >=160<200                 | 17.794           | 10.432           | 6.932          | 5.388          | -33,6                | -22,3        |
|          | >=200                     | 5.362            | 2.602            | 1.710          | 1.311          | -34,3                | -23,3        |
|          | Resto                     | 64               | 97               | 50             | 102            | -48,5                | 104,0        |
|          | <b>Total</b>              | <b>57.439</b>    | <b>43.328</b>    | <b>44.011</b>  | <b>39.883</b>  | <b>1,6</b>           | <b>-9,4</b>  |
| Estado   | <=120                     | 179.482          | 226.591          | 279.974        | 320.120        | 23,6                 | 14,3         |
|          | >120<160                  | 868.004          | 639.080          | 493.786        | 516.384        | -22,7                | 4,6          |
|          | >=160<200                 | 419.005          | 229.082          | 138.246        | 112.536        | -39,7                | -18,6        |
|          | >=200                     | 145.798          | 64.355           | 39.840         | 31.433         | -38,1                | -21,1        |
|          | Resto                     | 2.546            | 2.068            | 926            | 1.542          | -55,2                | 66,5         |
|          | <b>Total</b>              | <b>1.614.835</b> | <b>1.161.176</b> | <b>952.772</b> | <b>982.015</b> | <b>-17,9</b>         | <b>3,1</b>   |

<sup>1</sup> Turismos y todo terreno.

Fuente: Instituto de Estudios de Automoción, en base a datos de la DGT.

Por otro lado, el estudio de las matriculaciones por tipo de combustible muestra que, en un contexto caracterizado por la dieselización del parque móvil (más del 70% de las matriculaciones de

vehículos corresponden a este tipo de combustible tanto en los tres Territorios Históricos como en el conjunto del Estado), los híbridos y en menor medida los eléctricos están comenzando a cobrar importancia, contribuyendo así a generar menores emisiones de CO<sub>2</sub>, si bien su implantación es todavía marginal. Así, las matriculaciones de vehículos híbridos han experimentado los mayores crecimientos interanuales relativos en Álava, Bizkaia y Gipuzkoa.

**Cuadro 3.7. Matriculaciones<sup>1</sup> por tipo de combustible**

|                 | Combustible  | 2007             | 2008             | 2009           | 2010           | Variación interanual |              |
|-----------------|--------------|------------------|------------------|----------------|----------------|----------------------|--------------|
|                 |              |                  |                  |                |                | 2009                 | 2010         |
| <b>Álava</b>    | Gasolina     | 3.368            | 2.587            | 2.345          | 2.381          | -9,4                 | 1,5          |
|                 | Diesel       | 7.968            | 7.285            | 6.461          | 6.637          | -11,3                | 2,7          |
|                 | Eléctricos   | 0                | 0                | 0              | 2              | --                   | --           |
|                 | Híbridos     | 20               | 29               | 44             | 81             | 51,7                 | 84,1         |
|                 | <b>Total</b> | <b>11.356</b>    | <b>9.901</b>     | <b>8.850</b>   | <b>9.101</b>   | <b>-10,6</b>         | <b>2,8</b>   |
| <b>Bizkaia</b>  | Gasolina     | 8.346            | 6.893            | 6.557          | 5.272          | -4,9                 | -19,6        |
|                 | Diesel       | 20.311           | 13.892           | 15.848         | 14.248         | 14,1                 | -10,1        |
|                 | Eléctricos   | 0                | 0                | 0              | 3              | --                   | --           |
|                 | Híbridos     | 57               | 115              | 144            | 237            | 25,2                 | 64,6         |
|                 | <b>Total</b> | <b>28.714</b>    | <b>20.900</b>    | <b>22.549</b>  | <b>19.760</b>  | <b>7,9</b>           | <b>-12,4</b> |
| <b>Gipuzkoa</b> | Gasolina     | 5.053            | 3.870            | 3.783          | 2.804          | -2,2                 | -25,9        |
|                 | Diesel       | 12.292           | 8.632            | 8.766          | 8.099          | 1,6                  | -7,6         |
|                 | Eléctricos   | 0                | 0                | 0              | 5              | --                   | --           |
|                 | Híbridos     | 24               | 25               | 63             | 114            | 152,0                | 81,0         |
|                 | <b>Total</b> | <b>17.369</b>    | <b>12.527</b>    | <b>12.612</b>  | <b>11.022</b>  | <b>0,7</b>           | <b>-12,6</b> |
| <b>CAPV</b>     | Gasolina     | 16.767           | 13.350           | 12.685         | 10.457         | -5,0                 | -17,6        |
|                 | Diesel       | 40.571           | 29.809           | 31.075         | 28.984         | 4,2                  | -6,7         |
|                 | Eléctricos   | 0                | 0                | 0              | 10             | --                   | --           |
|                 | Híbridos     | 101              | 169              | 251            | 432            | 48,5                 | 72,1         |
|                 | <b>Total</b> | <b>57.439</b>    | <b>43.328</b>    | <b>44.011</b>  | <b>39.883</b>  | <b>1,6</b>           | <b>-9,4</b>  |
| <b>Estado</b>   | Gasolina     | 468.051          | 352.787          | 279.352        | 279.574        | -20,8                | 0,1          |
|                 | Diesel       | 1.144.250        | 804.500          | 668.022        | 693.906        | -17,0                | 3,9          |
|                 | Eléctricos   | 0                | 0                | 1              | 69             | --                   | 6.800,0      |
|                 | Híbridos     | 2.534            | 3.889            | 5.397          | 8.466          | 38,8                 | 56,9         |
|                 | <b>Total</b> | <b>1.614.835</b> | <b>1.161.176</b> | <b>952.772</b> | <b>982.015</b> | <b>-17,9</b>         | <b>3,1</b>   |

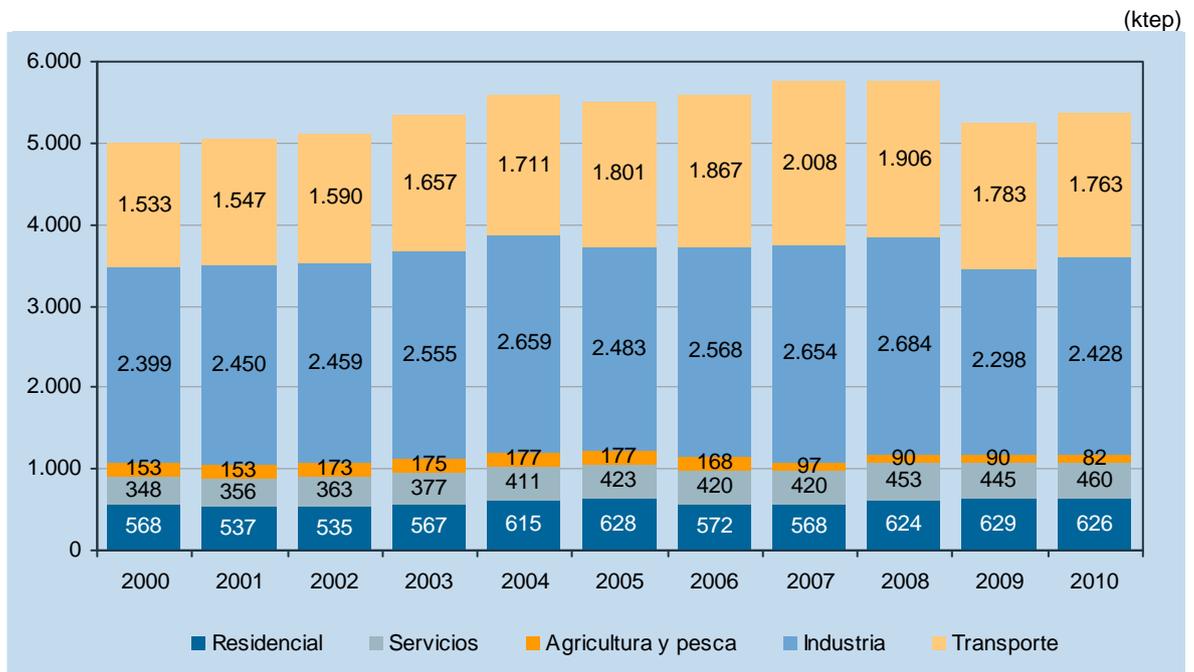
<sup>1</sup> Turismos y todo terreno.

Fuente: Instituto de Estudios de Automoción, en base a datos de la DGT.

Con todo, la mayor contribución, a efectos de minimizar el impacto del sector de transportes sobre el cambio climático, provendría de lograr un reparto modal más sostenible, con un trasvase efectivo de la movilidad hacia el uso de transporte público y hacia la utilización de modos más amigables con el entorno, tales como el ferrocarril y el marítimo.

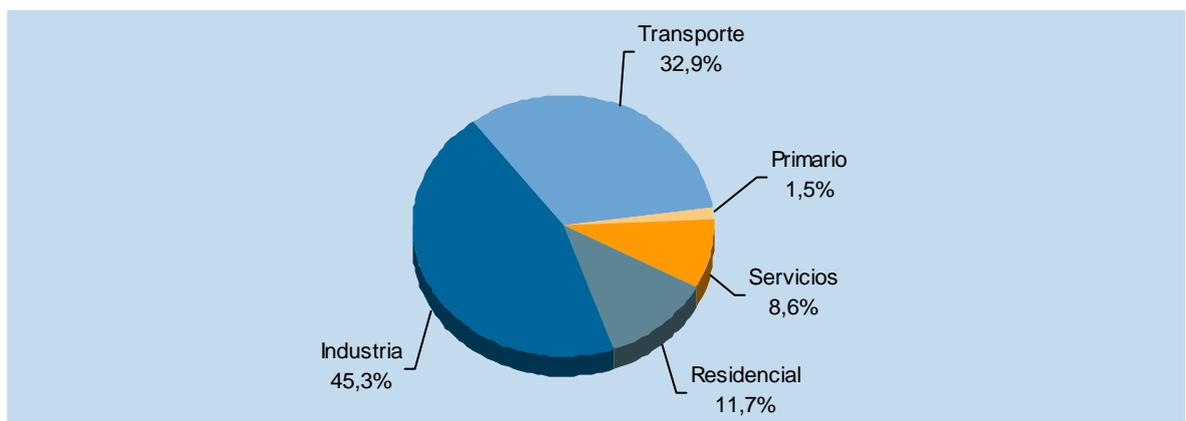
### c) Consumo energético

En el conjunto de 2010 la CAPV ha consumido un total de 5.360 miles de toneladas equivalentes de petróleo (ktep) de energía final, cifra que supone un crecimiento acumulado del 7,2% respecto al nivel alcanzado diez años atrás. A lo largo del mismo periodo, el incremento del consumo final de energía por parte del sector de transporte ha sido claramente mayor (15%), como consecuencia del aumento de la demanda de movilidad por carretera.

**Gráfico 3.9. Consumo final de energía por sectores. Evolución 2000-2010.**


Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2010. EVE

Concretamente, el consumo final de energía por parte del sector de transporte en 2010 alcanza las 1.763 ktep, habiendo descendido un 1,1% interanual como consecuencia de la débil actividad económica registrada (tímido avance del PIB del 0,3% en 2010). Dicho consumo representa el 32,9% del total del consumo final energético vasco, participación superada únicamente por el sector industrial (45,3%).

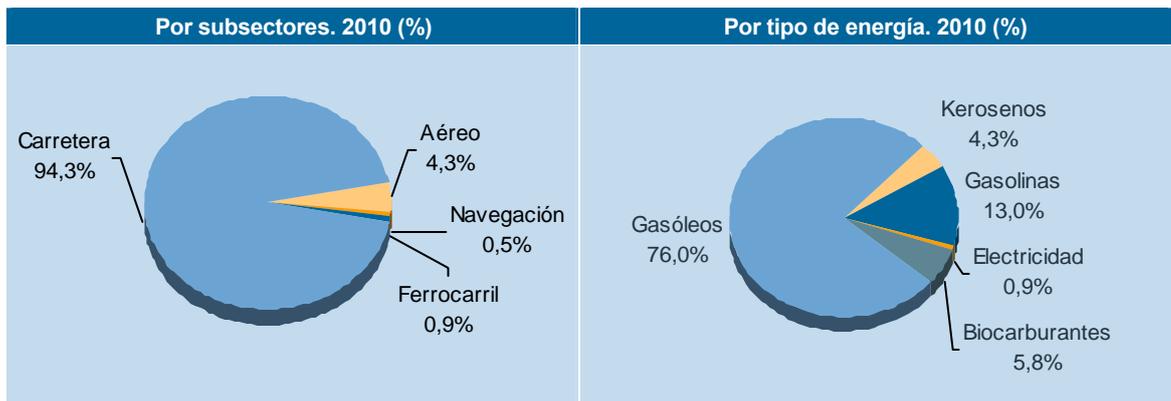
**Gráfico 3.10. Distribución del consumo energético vasco por sectores de actividad. 2010 (%)**


Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2010. EVE

Profundizando el análisis, se observa que el transporte por carretera (público y privado), es el mayor consumidor energético del sector, cifrándose su participación en el 94,3% del total (91,3%

en 1990). Con una cuota claramente menor, a continuación figura el transporte aéreo, con el 4,3% del consumo energético total del sector, al tiempo que el transporte ferroviario y marítimo apenas suponen el 1,5% restante de forma conjunta.

**Gráfico 3.11. Distribución del consumo energético en el sector del transporte**



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2010. EVE

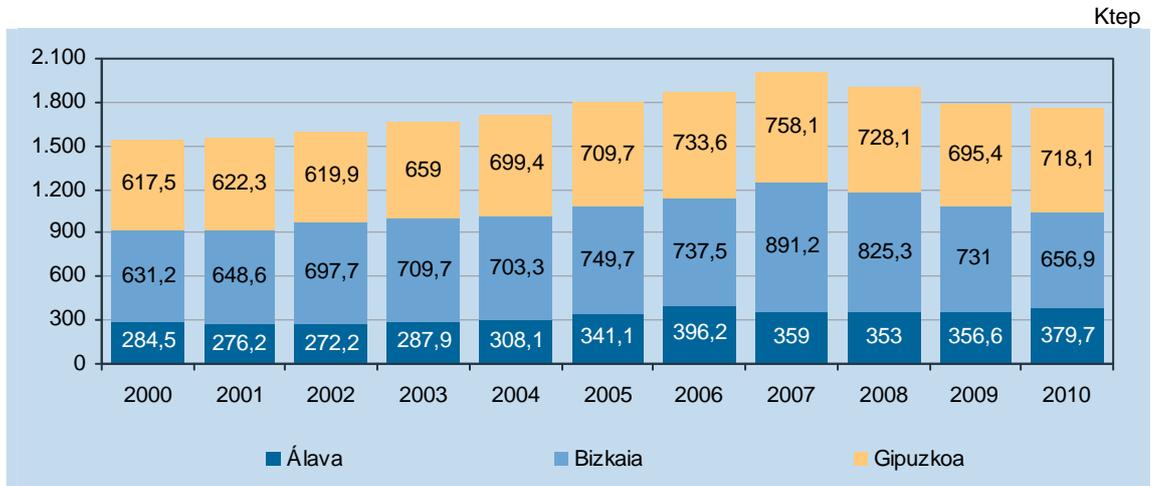
Pasando a considerar la tipología de energía consumida por parte de las actividades del transporte, destaca la alta dependencia de productos petrolíferos, que entre gasóleos, gasolinas y kerosenos suponen el 93,3% del consumo energético del sector, mientras que los biocarburantes representan el 5,8%. Este desequilibrio de fuentes energéticas en el sector implica una masiva emisión de CO<sub>2</sub> procedente de la combustión de productos derivados del petróleo, aspecto que convierte al transporte en el segundo sector emisor de gases de efecto invernadero.

#### Indicadores de consumo de energía

- El sector del transporte concentra el 32,9% del total del consumo energético en la CAPV.
- En la última década, el consumo final de energía del sector transporte ha aumentado un 15%, tasa mas de dos veces superior a la correspondiente al consumo energético total vasco (7,2%).
- El transporte representa el 42,6% del coste total de la factura energética vasca, esto es 2.192 millones de euros.

Atendiendo al análisis territorial, Gipuzkoa ha incrementado desde el año 2000 en un 16,3% su consumo energético sectorial, concentrando el 40,9% del total en 2010. Bizkaia, por su parte, supone el 37,4% del consumo sectorial, con un crecimiento del 4,1% entre 2000 y 2010. Por último, Álava ha incrementado su consumo un 33,5% desde 2000, representando el 21,6% del consumo total sectorial en 2010.

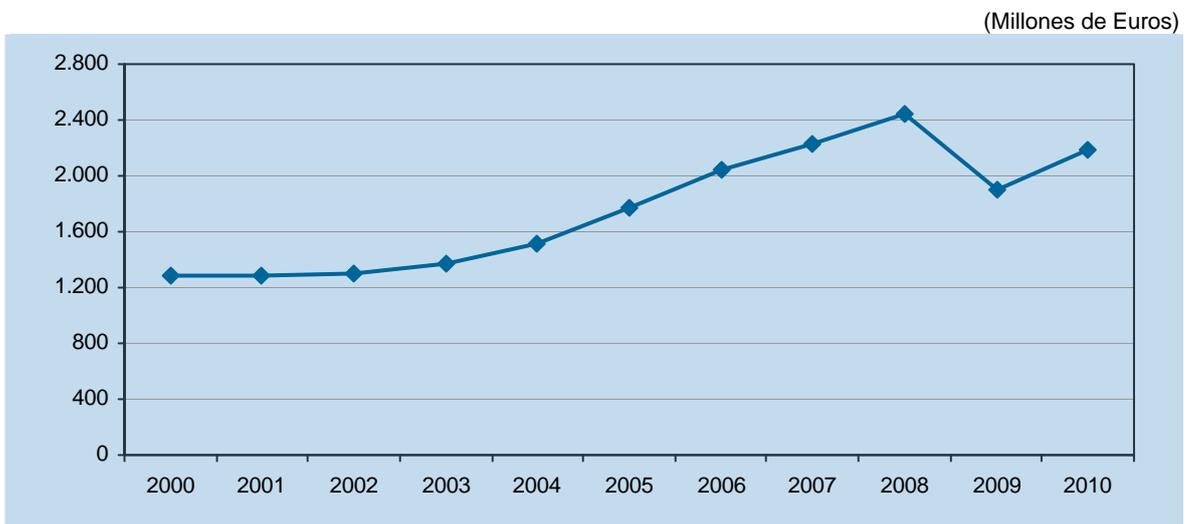
Gráfico 3.12. Consumo energético en el sector del transporte por territorios. 2000-2010.



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2010. EVE

Por otra parte, señalar que la factura energética del transporte en 2010 se cifra en 2.192 millones de euros, importe que supone un repunte interanual del 15,8%. De este modo, el sector de transporte es responsable del 42,6% del coste de la factura energética vasca total.

Gráfico 3.13. Evolución de la factura energética del sector de transporte en la CAPV: Evolución 2000-2010.



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2010. EVE

El uso de biocarburantes en el sector de transporte se sitúa en 101,5 miles de toneladas equivalentes de petróleo en 2010, volumen que implica un incremento interanual del 66,6%, si bien todavía se está lejos de alcanzar el objetivo establecido para 2010 en el Programa Marco Ambiental (177 ktep).



En este contexto, cabe destacar que la totalidad de la flota de autobuses de Transportes Urbanos de Vitoria-Gasteiz utiliza biocombustibles (86 vehículos funcionando con biodiesel mezclado en torno al 10%-12%) , al igual que la de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (121 autobuses circulando con biodiesel a una mezcla mínima del 30%), y Bilbobus (64 de los 152 vehículos que componen la flota utilizan biodiesel mezclado en un 20%, el resto lo hacen al 10%).

Centrando la atención en la Compañía del Tranvía de San Sebastián, cabe destacar la puesta en circulación en primavera de 2010 de ocho nuevos autobuses con tecnología EEV (vehículos ecológicamente mejorados), caracterizada por un mayor silencio y ecología, como paso previo al autobús híbrido que entrará en funcionamiento en 2011.

Entre las medidas puestas en marcha por las administraciones públicas de cara a lograr el objetivo marcado en el Programa Marco Ambiental, cabe recordar la elaboración de “Planes de movilidad urbana” y los cursos de conducción eficiente, tanto para profesionales como no profesionales, promovidos por EVE (Ente Vasco de Energía) e IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía). Asimismo, conviene recordar la creación del CIC energiGUNE que centra su labor de investigación, entre otras, en el desarrollo de biocarburantes.

#### **d) Otros efectos ambientales**

Dado que ciertos impactos adversos inducidos por la actividad del transporte apenas presentan cambios significativos en el corto plazo, a continuación se presente de forma más sintética la evolución de los efectos inducidos por la contaminación del aire, la ocupación de la superficie, sobre la naturaleza y paisaje, así como los costes por efectos indirectos.



### Contaminación atmosférica

- Las pérdidas económicas derivadas de la contaminación del aire en la CAPV en 2008 se valoran en 478,6 millones de euros, lo que supone el 28,1% del total de costes derivados de la actividad de transporte, siendo los turismos y los camiones responsables del 77,9% de dicho coste<sup>1</sup>.
- Destaca la reducción del coste provocado por la contaminación atmosférica derivada del transporte (478,6 millones de euros en 2008 frente a 517,5 millones de euros en 2004), como consecuencia de la implantación de una legislación más estricta en cuanto a las emisiones de los vehículos a motor y de la renovación del parque automovilístico<sup>1</sup>.

### Ocupación de superficie

- Dado el componente consolidado de las áreas urbanas ocupadas por infraestructuras del transporte, se considera que entre 2004 y 2008 no se han producido variaciones de importancia en este coste. En todo caso, las políticas de tranquilización de tráfico que están actualmente en boga han podido repercutir en la disminución de dichos costes, pero ante la dificultad del cálculo de dicha disminución, se considera que las pérdidas económicas ocasionadas por ocupación de superficie han permanecido inalteradas respecto a 2004 (90,7 millones de euros tanto en 2004 como en 2008)<sup>1</sup>.
- En el conjunto de la CAPV las infraestructuras de transporte y comunicaciones suponen 9.355 ha en 2010, correspondiendo la mayoría de ellas al sistema viario (7.022,5 ha). Dicha superficie representa el 37,8% del total del suelo de sistemas generales de la CAPV<sup>2</sup>.

Fuente:

<sup>1</sup> Costes Externos del Transporte en la CAPV: Actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes, Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco.

<sup>2</sup> Suelo de sistemas generales de la CAPV, Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco. Udalplan.

**Cuadro 3.8. Suelo de sistemas generales<sup>1</sup> de la CAPV (Superficie en Ha). 2010**

|   | CAPV           | Álava          | Bizkaia        | Gipuzkoa       |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Total   | 24.731,7       | 6.253,0        | 9.456,5        | 9.022,2        |
| Equipamientos   | 5.438,4        | 2.162,1        | 1.912,8        | 1.363,5        |
| Espacios libres   | 8.815,4        | 1.043,5        | 2.615,8        | 5.156,2        |
| <b>Infraestructuras de transporte y comunicaciones</b>          | <b>9.355,0</b> | <b>2.784,1</b> | <b>4.323,1</b> | <b>2.247,7</b> |
| - Viario (Carreteras excluida la servidumbre)                   | <b>7.022,5</b> | <b>2.230,3</b> | <b>2.959,0</b> | <b>1.833,2</b> |
| - Ferrocarril (Vías férreas teniendo en cuenta las estaciones)  | <b>581,4</b>   | <b>162,2</b>   | <b>203,4</b>   | <b>215,8</b>   |
| - Aeropuertos (Incluye la parte dedicada a actividad económica) | <b>916,4</b>   | <b>391,6</b>   | <b>486,5</b>   | <b>38,3</b>    |
| - Puertos (Incluye la parte dedicada a actividad económica)     | <b>834,5</b>   | <b>0,0</b>     | <b>674,2</b>   | <b>160,4</b>   |
| Infraestructuras básicas  | 1.123,0        | 263,2          | 604,9          | 254,9          |

<sup>1</sup> Clasificación correspondiente a la calificación del suelo.

Fuente: Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco. Udalplan.



### Naturaleza y Paisaje

- Los costes por afecciones a la naturaleza y paisaje motivados por la actividad del transporte en la CAPV en 2008 se cifran en 66,2 millones de euros, volumen superior al estimado en 2004 (64,8 millones de euros), repartiéndose dicho incremento prácticamente a partes iguales entre contaminación de suelos y permeabilización/restauración<sup>1</sup>.
- Los costes por permeabilización/restauración motivados por el tráfico de turismos suponen más de la tercera parte de este coste en 2008 (concretamente el 37,7%)<sup>1</sup>.
- En 2004 el 45% de la superficie de la CAPV se encontraba expuesta a impactos visuales negativos (321.868 hectáreas), ocasionados principalmente por el sector de transportes y el energético<sup>2</sup>.

### Efectos indirectos

- Las externalidades provocadas por los efectos indirectos, derivados de los procesos anteriores y posteriores al funcionamiento de los diferentes vehículos de transporte, tales como los procesos propios de producción de energía y combustibles, de fabricación, mantenimiento y desguace de vehículos y de la construcción, mantenimiento y eliminación de infraestructuras, se estiman en la CAPV en 2008 en 28,1 millones de euros para el corto plazo (objetivo de Kyoto) y en 74,8 millones de euros para el largo plazo (objetivos post Kyoto). En 2004 dichos costes ascendían a 27,1 millones de euros y 72 millones de euros, respectivamente<sup>1</sup>.
- En 2008 el transporte por carretera es el responsable del 87,9% del coste a corto plazo y el ferrocarril del 12,1% restante<sup>1</sup>.

Fuente:

<sup>1</sup> *Costes Externos del Transporte en la CAPV: Actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes*, Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco.

<sup>2</sup> *Indicadores Ambientales 2004: biodiversidad y paisaje*, Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco.

## 3.2. TENDENCIAS Y DESAFÍOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE

A la espera de la publicación en 2011 del Libro Blanco del Transporte por parte de la Comisión Europea, a continuación se presentan nuevamente las tendencias y desafíos a los que tendrá que hacer frente la actividad del transporte en el futuro de acuerdo con la publicación de la Comisión Europea *“Un futuro sostenible para los transportes: hacia un sistema integrado, tecnológico y de fácil uso”*<sup>23</sup>.

Conviene recordar que, si bien dichas tendencias y desafíos están referidas al ámbito europeo, son trasladables a nuestra comunidad, con ciertos matices, debidos entre otros factores a la distinta escala geográfica. Con todo, se considera que se aproximan en gran medida al escenario futuro en el que se desarrollará la actividad del transporte en la CAPV.

<sup>23</sup> Para mayor información, consultar:

[http://ec.europa.eu/transport/publications/doc/2009\\_future\\_of\\_transport\\_es.pdf](http://ec.europa.eu/transport/publications/doc/2009_future_of_transport_es.pdf)



### Envejecimiento poblacional

- Se estima que en 2060 la edad media de la población europea será siete años mayor que en la actualidad, representando las personas de 65 o más años el 30 % de la población, frente al 17 % actual. Hoy en día las personas mayores viajan más que sus progenitores, tendencia que presumiblemente se mantendrá y reforzará a largo plazo, de tal forma que una sociedad más envejecida demandará servicios de transporte que den una impresión de alto nivel de seguridad y fiabilidad, y que ofrezcan soluciones adecuadas para los usuarios y usuarias con movilidad reducida.
- El envejecimiento poblacional derivará en un mayor gasto en pensiones, atención sanitaria y asistencia, limitando los recursos disponibles de las finanzas públicas para suministrar y mantener las infraestructuras de transporte, fijando un límite a la financiación disponible para el transporte público. Todo esto podría derivar en la escasez de trabajadores y trabajadoras de determinadas cualificaciones, lo que agravaría la penuria de mano de obra especializada que ya sufren algunos segmentos del sector. Así las cosas, todo ello podría producir un incremento del coste de los transportes.

### Migración y movilidad interna

- La migración neta que experimentará Europa (incremento de la población previsto de 56 millones de personas en cinco décadas) puede desempeñar un papel fundamental en la mitigación de las repercusiones del envejecimiento sobre el mercado laboral. Por otra parte, los inmigrantes, en su mayoría jóvenes habitantes en zonas urbanas, reforzarán los lazos de Europa con las regiones vecinas, al mantener relaciones culturales y económicas con sus países de origen, de tal forma que dichos vínculos implicarán mayor movimiento de personas y mercancías.
- La progresiva supresión de las barreras administrativas y jurídicas y la profundización del mercado interior contribuirán asimismo a incrementar la movilidad de trabajadores y trabajadoras en la Unión, aumentando consecuentemente el número de desplazamientos.

### Desafíos ambientales

- La UE ha adoptado recientemente un «paquete sobre la energía y el clima» que fija como objetivo reducir las emisiones de GEI en el ámbito europeo en un 20 % respecto a 1990, siendo el transporte un punto clave para alcanzar dicho objetivo.
- La propia actividad del transporte sufrirá los efectos del cambio climático y necesitará medidas de adaptación. El calentamiento global provocará una subida del nivel del mar que hará más vulnerables las infraestructuras costeras (incluidos los puertos). Asimismo, las condiciones meteorológicas extremas afectarán a la seguridad de todos los modos de transporte, al tiempo que las sequías e inundaciones crearán problemas a las vías navegables.

### Escasez creciente de combustibles fósiles

- El precio del petróleo y otros combustibles fósiles crecerá progresivamente a medida que aumente la demanda y las fuentes baratas se agoten. Además, el impacto negativo en el medio ambiente será mayor dado que las fuentes convencionales se sustituirán por suministros más contaminantes. Por otro lado, la necesidad de atender a una economía con baja emisión de carbono y la creciente preocupación por la seguridad energética darán pie a un mayor abastecimiento de energías renovables, abaratas por los avances tecnológicos y la producción en serie.
- El cambio en los precios relativos hará más atractivas las inversiones en fuentes energéticas alternativas, pese a la alta variabilidad de esos precios. No obstante, la necesidad de crear unas infraestructuras de apoyo y la larga vida útil de los vehículos actuales retrasarán dicho proceso de transición.
- Como consecuencia de dicha transformación, la necesidad de transportar combustibles fósiles será menor, actividad que actualmente representa en torno a la mitad del volumen del transporte marítimo internacional.

### Urbanización

- El aumento de la urbanización es una tendencia clara en las últimas décadas, estimándose un mantenimiento de la misma de cara a futuro. Dicho incremento de la urbanización impulsa la proximidad de las personas y de las actividades. No obstante, en los últimos 50 años, el crecimiento de las zonas urbanas en Europa ha sido aún mayor que el de la población residente, de tal forma que la expansión de las ciudades constituye el principal desafío para el transporte urbano, ya que supone una mayor necesidad de modos individuales de transporte, lo que genera mayor congestión y problemas ambientales.



- La congestión viaria, vía retrasos y mayor consumo de combustible, genera unos elevados costes. Dado que la mayor parte del transporte de mercancías y de personas empieza o termina en zonas urbanas, la congestión urbana también afecta negativamente a los viajes interurbanos. Además, la falta de superficie y de aceptación pública seguirán constituyendo un obstáculo para la construcción de nuevas infraestructuras para los medios de transporte público o medios alternativos.

#### Tendencias mundiales que afectan a la política europea de transportes

- La mundialización es una fuerte tendencia de las últimas décadas, gracias a los acuerdos de liberalización comercial y a los avances revolucionarios en el transporte y las tecnologías de la comunicación, que han reducido los obstáculos de la distancia y el tiempo.
- El notable dinamismo económico de muchos países en vías de desarrollo implica más mundialización. Así, el transporte fuera de Europa aumentará mucho más que el intraeuropeo, y resulta probable que sigan creciendo rápidamente el transporte y el comercio exterior comunitarios en los próximos años.
- Presumiblemente, la población mundial superará los 9.000 millones de personas en 2050, teniendo dicho incremento poblacional un gran impacto sobre los recursos mundiales, de tal modo que el objetivo de crear un sistema de transporte más sostenible cobrará todavía mayor importancia.
- Mayor número de personas y mayor riqueza implican mayor movilidad y más transporte. En este sentido, algunos estudios auguran que el número de automóviles en el mundo pasará de los 700 millones actuales a más de 3.000 millones en 2050, lo que creará graves problemas de sostenibilidad a menos que se tienda a vehículos con emisiones menores o nulas y se introduzca una noción diferente de movilidad.

En el caso concreto de la CAPV, podemos identificar las siguientes tendencias en base a la evolución en los años recientes de ciertas variables.

#### Movilidad

- En términos generales, se viene registrando un incremento regular del parque móvil, si bien en los tres últimos ejercicios dicho incremento ha sido sensiblemente inferior al observado en la década previa al impacto de la crisis.
- Mejora de las infraestructuras viarias. A lo largo del periodo 2000-2010 las vías de alta capacidad se han incrementado un 25%. En 2010 dichas vías suponen el 14,2% del total de la red viaria, frente al 11,4% que representaban en el año 2000.
- La congestión en las carreteras vascas evoluciona de forma heterogénea. Se observa un empeoramiento en el nivel de servicio de las mismas en Bizkaia; en particular en 2010 el porcentaje de horas a niveles de servicio E y F (asociados a niveles de congestión) ha aumentado al 1,85%, frente al 0,69% registrado en 2009. Por su parte, las carreteras de Gipuzkoa han visto incrementada su velocidad media en unos casos y reducida en otros.
- Continuado incremento de la demanda de los servicios de transporte colectivo en el ámbito urbano, con un aumento del 41,9% en el periodo 2000-2010. En el último ejercicio el crecimiento ha sido del 3%.
- Continuado aumento de MetroBilbao en desplazamientos metropolitanos (63,5% en el periodo 2000-2010).
- Incremento del tráfico aéreo de personas con origen o destino en la CAPV (43,5% en el periodo 2000-2010), habiéndose retomado la senda de crecimiento en el último ejercicio (5,1% interanual) tras dos años de caída (-5,7% y -13,6% en 2008 y 2009, respectivamente).
- Aumento del tráfico marítimo de mercancías en los puertos de interés general (15,8% a lo largo del periodo 2000-2010), habiendo repuntado el mismo un 8% interanual en 2010 tras el descenso del 19,2% contabilizado en el ejercicio precedente.



### Sostenibilidad

- Considerando una perspectiva temporal amplia (periodo 2000-2010), incremento del consumo energético del sector, si bien tanto en 2008 como en 2009 así como en 2010 se ha truncado dicho crecimiento al reducirse el consumo final de energía, como consecuencia de la caída de la actividad económica.
- Interés creciente por modelos energéticos menos dependientes de combustibles fósiles, destacando el progresivo mayor uso de biocarburantes en el sector de transporte, tendencia mantenida en 2010 al haberse incrementado su uso un 66,6% interanual.



# 4

Objetivos Plan  
Director del Transporte  
Sostenible 2002-2012:  
Actuaciones 2010



#### 4. OBJETIVOS PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE 2002-2012: AC-TUACIONES 2010

Los objetivos y estrategias fijadas por el Gobierno Vasco en materia de transporte se encuentran recogidas en el *“Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012”*<sup>24</sup>, que establece la Política Común de Transportes de la Comunidad Autónoma de Euskadi. Este Plan, elaborado para un horizonte temporal de 10 años, ha tomado como referencia el *“Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea”*<sup>25</sup>, que traza la Política Común a seguir a escala comunitaria en el marco de la política de transportes.

Al respecto, cabe destacar que el Gobierno Vasco está actualmente elaborando el *“Plan Director de Movilidad Sostenible. Euskadi 2020”*, cuyo objeto es formular la política común en materia de movilidad y transporte que el gobierno se propone desarrollar en los próximos años, hasta el año 2020, y cuyo fin fundamental es avanzar hacia la consecución de un modelo de transporte cada vez más sostenible en Euskadi.

A lo largo de este apartado se resumen los principales objetivos y estrategias recogidas en el Plan en vigor, es decir, en el *“Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012”*, así como las actuaciones llevadas a cabo por el Gobierno Vasco en el transcurso del ejercicio 2010 para avanzar en su consecución. Primeramente, se ofrece un resumen de las directrices marcadas por la Unión Europea en este sentido, y, a continuación, se detalla, para cada uno de los cinco objetivos del PDTs, las estrategias definidas y las acciones concretas llevadas a cabo en el último ejercicio.

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

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

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

<sup>24</sup> Para mayor información, consultar:

[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/2905/es\\_4076/adjuntos/plan\\_transporte\\_c.pdf](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/2905/es_4076/adjuntos/plan_transporte_c.pdf)

<sup>25</sup> Para mayor información, consultar:

[Libro Blanco - La política europea de transportes de cara al 2010](#)



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

#### Revitalizar el ferrocarril

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

#### Reforzar la calidad del transporte por carretera

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

#### Fomentar el transporte marítimo y fluvial

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

#### Reconciliar el crecimiento del transporte aéreo con el medio ambiente

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

#### Materializar la intermodalidad

La intermodalidad reviste una importancia fundamental para el desarrollo de alternativas competitivas en el transporte por carretera, sin que hasta la fecha se hayan realizado importantes acciones concretas, exceptuando la buena conexión de algunos grandes puertos con el ferrocarril o los canales.

#### Realizar la Red Transeuropea de Transportes.

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

#### Reforzar la seguridad vial

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

#### Decidir una política de tarificación eficaz de los transportes

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

#### Reconocer los derechos y las obligaciones de los usuarios

Debe desarrollarse el derecho de acceso de la ciudadanía europea a unos servicios de transporte de calidad, con prestaciones integradas y precios asequibles.

#### Desarrollar transportes urbanos de calidad

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

#### Poner la tecnología al servicio de transportes limpios y eficaces

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

**Gestionar los efectos de la globalización.**

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

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

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

En junio de 2006, la Comisión Europea publicó la *“Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte”*<sup>26</sup>, que plantea la puesta en marcha de un conjunto de medidas de transporte más amplio y flexible que las inicialmente previstas en el Libro Blanco. A continuación se detallan las principales acciones definidas en determinados ámbitos del transporte europeo:

**Movilidad sostenible en el mercado interior: conexión entre los europeos****Transporte terrestre**

- Examinar la experiencia del mercado interior del transporte por carretera y proponer mejoras para las normas de acceso al mismo y de acceso a la profesión cuando sea necesario
- Abordar el asunto de las excesivas diferencias en los niveles de impuestos indirectos
- Poner en práctica el acervo relativo al transporte de ferrocarril con la ayuda de organismos de regulación fuertes de los Estados miembros
- Acelerar los esfuerzos para suprimir las barreras técnicas y operativas a las actividades ferroviarias internacionales con la ayuda de la industria del ferrocarril y de la Agencia Ferroviaria Europea
- Examinar un posible programa con el que promover una red de transporte ferroviario orientada a las mercancías en el marco de una política de logística de transportes más amplia
- Realizar un seguimiento del mercado ferroviario, incluyendo un cuadro de indicadores.

**Transporte aéreo**

- Seguir supervisando las ayudas de Estado y los aspectos de la competencia relativos a la reestructuración y la integración
- Examinar el funcionamiento del mercado interior y proponer ajustes cuando sea necesario
- Completar el marco regulador del cielo único y poner en marcha la modernización de la gestión del tráfico aéreo
- Desarrollar medidas políticas para frenar las emisiones procedentes de los servicios de transporte aéreo.

**Transporte marítimo y fluvial**

- Realizar una amplia consulta pública a las partes interesadas para desarrollar una estrategia global basada en el concepto de espacio marítimo común europeo
- Desarrollar una completa política portuaria europea
- Acción para reducir las emisiones contaminantes del transporte marítimo y fluvial
- Seguir fomentando el transporte marítimo de corta distancia y las autopistas del mar, prestando una atención especial a las conexiones tierra adentro
- Ejecutar el plan de acción NAIADES para el transporte fluvial.

<sup>26</sup> Para mayor información, consultar:

[http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga\\_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=es&type\\_doc=COMfinal&an\\_doc=2006&nu\\_doc=314](http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=es&type_doc=COMfinal&an_doc=2006&nu_doc=314)

**Movilidad sostenible de la ciudadanía: fiabilidad, seguridad y protección del transporte****Condiciones de empleo y trabajo**

- Animar la formación y la dedicación de los jóvenes a profesiones relacionadas con el transporte
- Examinar en consulta con las partes interesadas las normas sobre las condiciones de trabajo en el transporte por carretera y proponer ajustes cuando sea necesario
- Alentar el diálogo entre los interlocutores sociales a través de las fronteras, sobre todo para la aplicación del Convenio de la OIT en el sector marítimo.

**Derechos de los viajeros y viajeras**

- Examinar, junto con las partes interesadas, los medios de fomentar una mayor calidad del servicio y garantizar los derechos básicos de los viajeros y viajeras en todos los modos de transporte, en particular respecto a las personas con movilidad reducida.

**Seguridad**

- Aplicar un enfoque integrado de la seguridad vial que se centre en el diseño y la tecnología de los vehículos, en las infraestructuras y en los comportamientos, incluida una reglamentación cuando sea necesario
- Organizar actividades de sensibilización, celebración de un día al año dedicado a la seguridad vial
- Examinar continuamente y establecer normas de seguridad completas en los demás modos de transporte
- Reforzar el funcionamiento de las agencias de seguridad europeas y extensión gradual de sus tareas relativas a la seguridad.

**Protección**

- Examinar el funcionamiento y los costes de las actuales normas de seguridad aéreas y de transporte marítimo, proponer ajustes cuando sea necesario basándose en la experiencia y con el fin de evitar la distorsión de la competencia
- Reflexionar sobre la necesidad de ampliar las normas de seguridad al transporte terrestre y al transporte intermodal, así como a las infraestructuras críticas.

**Transporte urbano**

- Publicar un Libro Verde sobre el transporte urbano para reconocer el posible valor añadido de una intervención europea a una actuación en el plano local.

**Transporte y energía**

- Fomentar la eficiencia energética a nivel de la UE basándose en el futuro plan de acción, promover acciones de la UE, incluidos los acuerdos voluntarios
- Apoyar la investigación, demostración e introducción en el mercado de nuevas tecnologías, tales como optimización de motores, sistemas de gestión inteligente de la energía en vehículos o carburantes alternativos, como los biocarburos avanzados o las pilas de combustible o la propulsión híbrida
- Empezar campañas de sensibilización de los usuarios sobre vehículos más inteligentes y menos contaminantes y elaborar gran programa orientado al futuro de propulsión ecológica y eficiencia energética en el transporte.

**Optimización de las infraestructuras****Reducir la congestión y aumentar la accesibilidad**

- Alentar, y coordinar cuando sea necesario, la inversión en infraestructuras nuevas o la mejora de las existentes para eliminar los estrangulamientos y preparar la introducción de los sistemas cooperativos, permitir las soluciones de transporte comodal y conectar regiones periféricas y regiones ultraperiféricas con el continente.
- Garantizar un enfoque equilibrado en la planificación de los usos del suelo.

**Mobilización de todas las fuentes de financiación**

- Maximizar la inversión en infraestructuras transeuropeas de interés común movilizando todas las fuentes de financiación disponibles, entre ellas el presupuesto de las redes transeuropeas, los Fondos Estructurales y de Cohesión y los préstamos de capital (por ejemplo, del Banco Europeo de Inversiones, del Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo y de la colaboración público-privada) y el uso de iniciativas de aplicación comunes.

**Tarificación inteligente**

- Iniciar un amplio proceso de reflexión y consulta sobre la tarifación inteligente de las infraestructuras y proponer una metodología en la UE al respecto que se base en la actual directiva sobre el cobro por el uso de las carreteras

**Movilidad inteligente****Logística de transporte**

- Desarrollar una estrategia marco para la logística del transporte de mercancías en Europa, seguida de una amplia consulta, que concluya en un plan de acción.

**Sistemas de transporte inteligentes**

- Continuar los programas de movilidad inteligente en los sectores del transporte por carretera (Iniciativa del Vehículo Inteligente y «eSafety»), de la aviación (SESAR), el ferrocarril (ETRS) y el transporte por barco (sistema de servicios de información fluvial y SafeSeaNet)
- Hacer el mejor uso posible de las señales de navegación de Galileo, desarrollar otras iniciativas similares en el ámbito marítimo (sistemas marítimos electrónicos) y lanzar un programa de envergadura destinado a implantar infraestructuras inteligentes en el transporte por carretera.

**Dimensión global**

- Continuar desarrollando una cooperación y una política diferenciadas de la UE en materia de transportes y un diálogo industrial con los principales socios comerciales y con agrupaciones regionales, entre otras cosas mediante la celebración de acuerdos
- Seguir desarrollando relaciones exteriores en el campo de la aviación a partir del próximo acuerdo UE-EE.UU.
- Fomentar grandes proyectos industriales de transporte en la UE
- Seguir desarrollando la cooperación
- Revisar caso por caso la interacción de la UE con los mecanismos de cooperación internacional, desde la mejor coordinación de las políticas, pasando por un estatuto de observador mejorado, hasta la pertenencia de la UE a organizaciones internacionales pertinentes o incluso las relaciones especiales entre la UE y dichas organizaciones
- Desarrollar un marco estratégico para ampliar los principales ejes del mercado interior del transporte y de la red a los países vecinos que lo deseen.

En este sentido, cabe destacar que en el año 2011 se prevé la publicación del nuevo *Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea: "Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible"*. Este documento, de carácter estratégico, expondrá la visión de la Comisión para el futuro del sistema de transporte de la Unión Europea (UE) y definirá una agenda política para la próxima década.



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

### 4.2.1. Plan Director del transporte Sostenible 2002-2012

En noviembre de 2002 se aprobó el “*Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012*” de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en el que se detallan los objetivos generales a alcanzar en Euskadi en materia de transporte y las estrategias generales que conducen a la consecución de estos objetivos. El Plan Director de Transporte Sostenible establece la necesidad de llevar a cabo una gestión integral del sistema de transportes y de realizar todos los esfuerzos posibles para que la respuesta a la accesibilidad y movilidad tanto de personas como de mercancías sea desde un transporte sostenible. Este concepto de transporte sostenible se traduce en la priorización de las políticas a favor del sistema ferroviario y de su renovación, y también del marítimo.

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

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

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

##### **Estrategias:**

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



## Objetivo 2. Lograr una accesibilidad universal y sostenible

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

### Estrategias:

- 1) Gestionar la demanda de movilidad. Una nueva y viable estrategia de planificación del transporte requiere anticiparse al crecimiento de la movilidad y minimizar sus efectos, en vez de planificar para acomodar este crecimiento y darle una respuesta. Se debe cambiar el actual modo de planificación del transporte de "predecir y proveer", por el de "anticipar y gestionar".
- 2) Mejorar el asentamiento espacial y distribución equilibrada de las actividades residenciales y socioeconómicas en el territorio. Una meditada planificación de la utilización del suelo llevada a cabo en concordancia y coordinación con el transporte público, puede permitir gestionar la demanda de manera más efectiva.

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

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

### Estrategias:

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



- 3) Potenciar los modos de transporte de menor impacto ambiental, especialmente los sistemas marítimo y ferroviario. Adopción de medidas de apoyo a las infraestructuras ferroviarias y marítimas, con el objetivo de mejorar la calidad de éstos y posibilitar que resulten suficientemente atractivos para los usuarios/as.

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

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

##### Estrategias:

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

#### Objetivo 5. Hacia un Transporte Sostenible

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

##### Estrategias:

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



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

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

#### 4.2.2. Plan Director de Movilidad Sostenible. Euskadi 2020

Como se ha mencionado al inicio del presente capítulo, el Gobierno Vasco está actualmente elaborando el “*Plan Director de Movilidad Sostenible. Euskadi 2020*”. Este Plan ha de ayudar a conseguir los objetivos económicos y sociales de Euskadi para avanzar hacia un modelo de transporte cada vez más sostenible.

En consonancia, los **objetivos estratégicos** que orientan la aplicación del “*Plan Director de Movilidad Sostenible. Euskadi 2020*” persiguen la consecución de:

- Un sistema de movilidad que sirva adecuadamente a las demandas de transporte actuales y futuras **de una forma más eficiente económica, social, energética y medioambientalmente**, y, a la vez,
- constituya en sí mismo un **motor de la economía del país**;
- y garantice **la calidad** de los desplazamientos.

Para alcanzar este objetivo estratégico es necesario previamente conseguir la consecución de un total de 10 **objetivos operativos**:

- 1) Una **distribución modal más sostenible**, con un menor peso de la utilización del vehículo privado. Este cambio modal pivota sobre tres ejes: la disminución del tiempo de trayecto y el coste del desplazamiento del transporte público en comparación con el vehículo privado, el aumento de la calidad de los desplazamientos y la concienciación a la población para que adopte unas pautas de movilidad más sostenibles.
- 2) **Mejora de la accesibilidad territorial**, disminuyendo el tiempo de desplazamiento entre las diferentes partes del territorio, principalmente en transporte público. Esta disminución requiere en ocasiones la construcción de nuevas infraestructuras y en otras la optimización de las ya existentes.
- 3) **Aumento ocupación vehículos**, tanto de los privados como de los públicos, siendo necesario, por ello, una optimización de la oferta de transporte público. La ocupación también

hace referencia a las mercancías, potenciando el plan una mayor ocupación de los vehículos industriales.

- 4) **Mejora de la financiación del transporte público.** La mejora de la financiación del transporte público garantiza su sostenibilidad en la coyuntura actual y maximiza su eficiencia.
- 5) **Vehículos y conducción más eficiente.** El propio mercado en base a los límites establecidos por la Unión Europea incide de forma natural en una renovación del parque por vehículos más eficientes. No obstante la evolución de los precios del petróleo y el tipo de tarificación que se realice sobre el combustible también puede acelerar esta renovación.
- 6) **Utilización fuentes de energía menos contaminantes,** con una apuesta decidida por el tren tanto para la movilidad de las personas como de las mercancías.
- 7) **Integración tarifaria.** Constituye un instrumento fundamental para el funcionamiento en red de la oferta de transporte público y mejorar su calidad.
- 8) **Mejora de la Información.** La mejora de la información permite al ciudadano optimizar y aumentar la calidad de su desplazamiento. La introducción de los ITS abre nuevas posibilidades en este campo.
- 9) **Accesibilidad universal.** Avanzar en este objetivo es fundamental para garantizar la calidad del transporte público, ya que se crean entornos y espacios más amables del que pueden disfrutar todos los ciudadanos.
- 10) **Aumento seguridad vial.** En este caso, aún siendo la CAPV en Europa un referente en cuanto a seguridad vial, el plan plantea seguir avanzando en la misma dirección.

Las herramientas que se plantean para obtener estos objetivos son el desarrollo de 6 líneas estratégicas compuestas por 54 medidas y 76 acciones. A continuación se presentan las 6 líneas estratégicas con sus correspondientes medidas:

### **Estrategia 1. Alcanzar un sistema de movilidad de viajeros integrado y en red teniendo como referente el tren**

Esta primera línea estratégica tiene por objeto crear un sistema de movilidad isótropo, universal, flexible y eficiente mediante un funcionamiento jerarquizado y en red: integración de las diferentes ofertas de transporte público y de éste con el vehículo privado de tal modo que para cada tramo del desplazamiento se utilice la opción modal más eficiente desde un punto de vista económico y medioambiental.



### **Estrategia 2. Fomentar un sistema logístico integrado que refuerce el posicionamiento de Euskadi en Europa (corredor Atlántico) y optimice la distribución intrarregional de mercancías.**

El objetivo de esta línea estratégica es poner en valor la situación estratégica de Euskadi, en la confluencia de los ejes Atlántico y del Ebro, aprovechándola para crear nuevas fuentes de riqueza y ocupación desde dos vertientes: la creación de un polo logístico y la atracción de inversiones.

### **Estrategia 3. Potenciar los modos más sostenibles y disuadir el uso individual del coche.**

Los tres ejes sobre los que se fundamenta la potenciación de modos sostenibles y la disuasión del uso del coche son la planificación urbanística y territorial para posibilitar que los desplazamientos puedan realizarse a pie o en bici (urbanismo denso y plurifuncional), la planificación de la movilidad (combinación de medidas de disuasión de uso del coche y atracción a modos más sostenible en ámbitos urbanos y centros de actividad) y la necesaria implicación ciudadana para la comprensión y aceptación de las medidas que se adopten.

### **Estrategia 4. Incentivar la utilización eficiente del vehículo privado y de las fuentes de energía más sostenibles.**

La disminución de la contaminación generada por los vehículos se consigue mediante tres vías: la disminución de la utilización del coche, una utilización más eficiente de los vehículos y el uso de combustibles menos contaminantes.

### **Estrategia 5. Impulsar actividades de I+D+i relacionadas con el sistema de movilidad (ITS).**

Euskadi constituye un referente en nuevas tecnologías que puede ser de aplicación en el campo de la movilidad. En este sentido, existe un “nicho de mercado” en el desarrollo de I+D+i en este sector que puede ser impulsado desde el gobierno vasco.

### **Estrategia 6. Favorecer la accesibilidad, seguridad y comodidad de los desplazamientos.**

El objeto de esta línea estratégica es extender al conjunto del territorio la mejora de la calidad urbana que se ha desarrollado en las ciudades, mediante el impulso de medidas de accesibilidad en la movilidad eliminando entornos discapacitantes, que hagan más cómodos los desplazamientos a los colectivos más débiles (niños y tercera edad).

Del mismo modo también se plantea impulsar las medidas para incrementar la seguridad vial a través de las políticas de pacificación del tráfico y sensibilización de la población.



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

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

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

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

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

#### 4.4. ACTUACIONES EN 2010

En cuanto a la **planificación y desarrollo del transporte**, respecto al Plan Director del Transporte Sostenible, atendiendo al Plan calendarizado elaborado, se han iniciado o continuado las acciones previstas en el mismo.

La **Autoridad del Transporte de Euskadi (ATE)** ha continuado con su actividad ordinaria, habiéndose celebrado un pleno, concretamente, el 8 de julio, en el cual se ha expuesto los trabajos realizados por las secciones, ponencias y grupos de trabajo. Al respecto:

- En la sección de Transporte de Mercancías, se organizó un curso para la tramitación informatizada de las ayudas, se presentaron al Sector el programa de restricciones de tráfico con



rutas sobre Plataforma Google y la red de cámaras de mercancías peligrosas y se informó sobre la entrada en vigor de la Ley de Morosidad. Asimismo, se está elaborando el Plan de acción para el transporte de mercancías por carretera, con la colaboración del Sector, que servirá de base para definir políticas activas eficaces para abordar sus problemas y, en su caso, reestructurarlo.

- En la sección de Transporte de Viajeros, se ha finalizado el estudio de interoperabilidad de tarjetas y títulos de transporte en Euskadi y, en base a las propuestas recogidas en dicho estudio, el Grupo de trabajo tratará de buscar soluciones que permitan la interoperabilidad de títulos de transporte o el billete único para los tres territorios.
- En la Sección de Alta Inspección de la ATE, se ha tratado sobre la coordinación de las campañas de inspección autonómicas y estatales, de tráfico, transportes, etc. y la unificación de criterios para la inspección entre las instituciones con competencia en esta materia. Así mismo, se ha trabajado sobre unificación y gestión de datos sobre inspección en la CAPV.
- Finalmente, la Sección de Normativa ha informado sobre la entrada en vigor de leyes y reglamentos que afectan al transporte de viajeros y al de mercancías. En esta línea se organizó una jornada técnica de transporte para tratar sobre la Ley del contrato de transporte terrestre, de acceso a la profesión de transportista, acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera, acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, y el reglamento de acceso a la profesión.
- Sobre el trabajo desarrollado por las ponencias, en la de *“Evaluación de la aportación a la sostenibilidad del transporte”* y su grupo de trabajo, se ha presentado la Guía Metodológica que en el futuro servirá de apoyo para la elaboración de evaluaciones de proyectos desde el punto de vista del transporte
- En la Ponencia Plataforma de Información se ha trabajado en impulsar la herramienta entre las empresas que operan en la CAPV.

En base a la función de emisión de informes por parte de la ATE, durante 2010 se ha emitido el informe favorable sobre el Anteproyecto para la reordenación de las líneas de transporte interurbano de viajeros en la Comarca de Donostialdea-Este.

Por su parte, el **Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS)** ha desarrollado sus funciones de elaboración de la información básica del transporte en Euskadi, mediante el mantenimiento del SIT (Sistema de Información del Transporte) y la realización del informe anual de Panorámica del Transporte en Euskadi. Asimismo, en relación a las funciones de investigación y análisis de las tendencias del transporte, se ha concluido un estudio de actualización de los costes externos del transporte. Por último, dentro de sus funciones, OTEUS ha participado en actividades de colaboración con otras organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, como es el caso de foros y grupos de trabajo interinstitucional relacionados con las diversas problemáticas del sistema del transporte y, en especial, con la movilidad sostenible.



A su vez, se ha tramitado la licitación para, a inicios de 2011, contratar la realización de una nueva "Encuesta de Movilidad en la C.A.P.V.", que actualice la información disponible de la anterior encuesta de 2006.

Por otra parte, se ha iniciado la realización del "Plan Director de Movilidad Sostenible. Estrategia común en materia de movilidad y transporte. Euskadi 2020", concluyendo dentro del 2010 la fase inicial de prediagnóstico. Dicho plan formulará la política común en materia de movilidad y transporte que el gobierno se propone desarrollar en los próximos años, hasta el año 2020, y cuyo fin fundamental es avanzar hacia la consecución de un modelo de transporte sostenible en Euskadi.

En cuanto a la planificación se ha continuado con el desarrollo de diversas iniciativas tales como:

- Se ha continuado con la elaboración del documento de aprobación inicial del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística de Euskadi.
- Se ha trabajado en el Plan de Actuación del Transporte de mercancías por carretera.
- Se ha elaborado y está en funcionamiento el Plan Conjunto Diputaciones-Gobierno Vasco de coordinación de la inspección del transporte por carretera en la C.A.P.V. y se ha realizado el estudio de ubicación de puntos de inspección.

En materia de **ordenación**, en 2010:

- Se continúa con los borradores de los anteproyectos de la Ley del sector ferroviario y la Ley del transporte por cable.
- Se ha trabajado en la elaboración de un proyecto de ley y reglamento regulador de los aeródromos y helipuertos.
- Se ha llevado a cabo una importante labor en el desarrollo del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte de Euskadi con el análisis del estudio de impacto ambiental del mismo, y del informe de la Autoridad del Transporte de Euskadi, y se ha iniciado la contratación de la tramitación del Plan.
- Se han dictado una serie de órdenes enmarcadas en el Programa de apoyo al sector del transporte de la CAPV:
  - Fomento del abandono de actividad - Orden de 30 de julio de 2010.
  - Concentración de empresas - Orden de 30 de julio de 2010.
  - Fomento del asociacionismo - Orden de 30 de julio de 2010.
  - Implantación de nuevas tecnologías - Orden de 30 de julio de 2010.
  - Implantación de sistemas de calidad y medioambiente - Orden de 30 de julio de 2010.
  - Fomento de transporte combinado de mercancías - Orden de 30 de julio de 2010.



- También se han dictado Órdenes en materia de **regulación tarifaria**:
  - Tarifas de transporte público urbano e interurbano de viajeros tanto regular de uso general especial - Órdenes de 30 de junio de 2010.
  - Tarifas de transporte público interurbano en vehículos de turismo - Órdenes de 5 de enero y 8 de junio de 2010.

A continuación se muestran las principales actuaciones realizadas en 2010, agrupadas en función de los objetivos generales del Plan Director del Transporte Sostenible al que se dirigen:

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

#### Programa de Modernización del Sector del Transporte

- Se ha continuado con las acciones previstas en el Plan Director del Transporte Sostenible, y se han desarrollado los programas relativos a abandono de la actividad, concentración empresarial y fomento del asociacionismo.
- En el sector del transporte de mercancías se ha avanzado en la implantación de nuevas tecnologías, como sistemas de localización y control, elementos de seguridad, la implantación del tacógrafo digital, así como ayudas para el fomento del transporte combinado de mercancías.
- Además se han realizado labores específicas para la mejora del transporte de mercancías, como por ejemplo, finalización de la fase 1 del proyecto de instalación de cámaras para el control de flujos del transporte de mercancías peligrosas, así como la preparación de las bases específicas para la fase 2 del citado proyecto de instalación.
- Con respecto a la mejora de la calidad y competitividad en el sector del transporte de viajeros se han desarrollado programas de apoyo al abandono de la actividad, fomento del asociacionismo, modernización e implantación de nuevas tecnologías (GPS, elementos de seguridad, sistemas de retención infantil en autobuses,...) y apoyos a la implantación de sistemas de calidad y medioambiente.
- En el sector del transporte marítimo, se ha continuado con los trabajos y reuniones como miembros del Comité Director del Comisionado para la competitividad del Puerto de Bilbao, con el objetivo de conseguir un sistema de transporte competitivo, eficaz, seguro y de calidad en el Puerto de Bilbao.
- Se ha participado en las dos reuniones del Grupo de Trabajo para la coordinación técnica de transporte por cable que, bajo la coordinación del Ministerio de Fomento, se ocupa de supervisar y aprobar los criterios técnicos relativos a este modo de transporte.
- La subvención otorgada a la Sociedad Pública ET/FV, S.A., que ofrece el servicio de transporte de personas por ferrocarril, tranvía y carretera y de mercancías por ferrocarril ha servido para mejorar el servicio ofrecido, convirtiéndose en un modo competitivo con mejores frecuencias y una mayor calidad, seguridad y confort para los usuarios y usuarias.

#### Promoción y potenciación de la formación

- Se ha continuado apoyando al Instituto Vasco de Logística, instrumento clave para la formación y profesionalización del sector del transporte.
- Se han otorgado 2 becas de formación de titulados/as universitarios/as:
  - BECA TB-1: Desarrollo e Investigación de la Logística en Euskadi.
  - BECA TB-2: Implantación y Fomento de la Movilidad Sostenible.
- Se han organizado varias jornadas técnicas, charlas y conferencias en materia de transporte, centrándonos en las siguientes temáticas: mercancías peligrosas, jornadas técnicas del transporte sobre el contrato de transporte y normativas comunitarias.
- Se ha realizado una convocatoria de las pruebas de Consejero de Seguridad, tanto para la obtención del título como para su renovación, y una para la obtención del título de Capacitación profesional de transportista, tramitándose las solicitudes y entregas de títulos.



En cuanto a las actividades docentes para formación de profesionales y postgraduados en el sector marítimo:

- Se ha desarrollado el programa de cursos comprometidos en el Master, habiendo invitado alrededor de 50 profesores.
- Se ha llevado a cabo una nueva edición de las Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián, y se ha organizado una Jornada sobre "Gobernanza portuaria".
- Por su parte, a través de la subvención concedida a la Asociación de Navieros Vascos, se asegura el embarque en prácticas de alumnos de náutica, necesario para ejercer como futuros profesionales del sector marítimo. Asimismo, a través de la subvención a la Universidad del País Vasco para el mantenimiento y funcionamiento del buque de vela "Saltillo", se asegura la formación marítima de futuros oficiales de la Marina Mercante.
- Con el objetivo de fomentar el sector marítimo se ha subvencionado a las asociaciones Foro Marítimo Vasco, Uniport, Giport y Asociación de Navieros Vascos, fomentando el transporte marítimo a corta distancia o Short Sea Shipping.

## Objetivo 2 – Lograr una accesibilidad universal y sostenible

### Plan de Carreteras

- La revisión del 2º Plan General de Carreteras ha sido aprobada por Decreto del Gobierno Vasco de fecha 23 de noviembre de 2010 (BOPV, 20-12-2010).
- Se encuentran en marcha los estudios orientados a la revisión de la normativa técnica de planes y proyectos de carreteras.
- Se ha elaborado el borrador de prescripciones técnicas para el uso de áridos de RCD en firmes de carreteras, cuya aplicación pasa por el consenso con agentes interesados y la aprobación por el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes previo informe de la Comisión del Plan, pasando a completar la norma de firmes de la C.A.P.V.
- Asimismo se ha licitado el expediente denominado "Revisión de la norma de dimensionamiento de firmes de la red de carreteras del País Vasco".

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

- Se ha trabajado en el fomento de Sistemas Inteligentes de Transportes, mediante la participación en la sociedad europea ERTICO y mediante las aportaciones y participación del Clúster de Movilidad y Logística – MLC ITS Euskadi.

## Objetivo 3 – Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte

### Potenciación del Ferrocarril

#### Plan Eusko Tren XXI

- En el ámbito de Bizkaia, durante el año 2010 se encuentran en fase de ejecución las obras de construcción del túnel de Artxanda, primer paso para la conexión ferroviaria de la capital vizcaína con el aeropuerto de Loiu.
- En la línea Bilbao-Donostia/San Sebastián han continuado las actuaciones correspondientes a la "Operación Durango" que suponen el desdoblamiento de vía entre Amorebieta y Lebario y el soterramiento en el tramo Iurreta-Traña.
- En el territorio de Gipuzkoa se ha trabajado en los proyectos de una serie de actuaciones en red propia entre los que destacan los siguientes: Variante ferroviaria de Aia-Orio, desdoblamiento San Lorenzo-Unibertsitatea de la línea Bilbao-Donostia, Nueva estación de Arantzeta en Eibar y remodelación de la estación de Eibar. En lo que se refiere a la Línea Lasarte-Hendaia se han iniciado los trabajos del desdoblamiento del tramo Lasarte-Errekalde y se han continuado las obras de desdoblamiento de la línea en el tramo Errekalde-Añorga. Asimismo, se ha avanzado tanto en el desdoblamiento del tramo Loiola-Herrera como en el tramo La Fanderia (Erreterria)-Oiartzun. Desde mayo de 2010 se encuentra en proceso de construcción los talleres y cocheras de Araso, en Irún.
- Se han iniciado los trabajos para la redacción del Estudio Informativo del Metro de Donostia-San Sebastián, primer paso decisivo para la construcción del Metro de Donostialdea.

**Programa Tranviario**

- Se han iniciado las obras de la ampliación del Tranvía de Bilbao entre Basurto y la Plaza de la Casilla y la construcción de los Talleres y Cocheras del Tranvía UPV-Leioa-Urbínaga, primera fase correspondiente a este Tranvía.
- El Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes a través del Ente público Euskal Trenbide Sarea está ejecutando una serie de estudios entre los que caben destacar:
  - Redacción del estudio informativo del cierre del anillo tranviario Autonomía-Zabalburu-Pío Baroja del Tranvía de Bilbao
  - Estudio Informativo de las futuras ampliaciones de la primera fase del Tranvía de Vitoria-Gasteiz
  - Estudio informativo del Tranvía de Barakaldo.

**Nueva Red Ferroviaria Vasca**

- El 24 de abril de 2006 la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco, la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias suscribieron un convenio de colaboración para la construcción de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, en el que el Gobierno Vasco asumía la redacción de los proyectos constructivos de plataforma de la "Y" Vasca en el ramal guipuzcoano desde Bergara hasta Irún (incluido el tramo que acomete la inserción en Donostia-San Sebastián) así como la dirección facultativa de dichas obras, la contratación y ejecución de las mismas y la colaboración en la gestión administrativa de los expedientes expropiatorios de dicho ramal.  
En consecuencia, el ente Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea (ETS), en base a las funciones que tiene atribuidas por Ley 6/2004, de 21 de mayo, ha asumido los gastos derivados de la realización de los proyectos constructivos, gestión expropiatoria, dirección facultativa de las obras y otros gastos derivados de la construcción del ramal guipuzcoano.
- En 2010 se ha continuado avanzando en el cierre de los proyectos constructivos de la plataforma ferroviaria en el citado ramal, realizándose diversas campañas geotécnicas.
- ETS ha colaborado en la gestión de los suelos agrarios afectados por las obras y en la gestión administrativa de las expropiaciones que las obras en el tramo guipuzcoano requieren.
- Asimismo, se han desarrollado diferentes comisiones y grupos de trabajo para la coordinación del conjunto de la Y Vasca.

**Supresión de Pasos a Nivel**

- En cuanto a la supresión de pasos a nivel, durante el 2010 se han suprimido los pasos a nivel de Lakumia y Biriarte en Zarautz así como el correspondiente a los accesos al Polígono I de Ugaldeguren en Zamudio.
- Han continuado las obras para la supresión del paso a nivel en Txarakoa (Eibar).

**Ferrocarril Metropolitano de Bilbao**

- En fecha 3 de septiembre de 2010 ha entrado en funcionamiento el "Cañón de acceso por Mamariga a la estación de Santurtzi de la línea II del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao", una lanzadera que permitirá a personas residentes en esta zona de Santurtzi acceder a la red de metro en pocos minutos. Asimismo, continúan ejecutándose las obras del tramo Santurtzi-Kabiezes.
- En el otro extremo de la línea, se ha proseguido con las obras del tramo Ariz-Basauri que incluyen dos nuevas estaciones Ariz y Basauri. En lo que respecta a la línea 1 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, continúan las obras de soterramiento del actual paso a nivel de Maidagan en el municipio de Getxo, incluyendo en las mismas la construcción de la nueva estación de Ibarbengoa.
- De acuerdo al Convenio de Colaboración con Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea y la Diputación Foral de Bizkaia para la construcción y financiación de la línea 3 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao (Línea Etxebarri-Matiko) suscrito el 26 de diciembre de 2008, durante el año 2010 se ha trabajado en los tramos Etxebarri-Txurdinaga, Txurdinaga-Casco Viejo, Uribarri y estaciones de Matiko y San Antonio de Etxebarri.
- El Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, a través del Ente, Euskal Trenbide Sarea, ha encargado la realización del Estudio Informativo de la Línea 4 (Moyua-Rekalde) que analizará la utilización de la citada línea a Rekalde en conexión con el resto de la red.
- Euskal Trenbide Sarea ha encargado la realización de un Estudio de la Movilidad Ampliada de la Línea 4 que analizará la utilización de la citada línea a Rekalde en conexión con el resto de la red.
- En lo que se refiere a la línea 5 durante el año 2010 ha concluido la redacción del estudio informativo del acceso a Galdakao del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao.



- Para posibilitar la financiación del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao (Líneas 1 y 2), y en base al Plan Financiero del Consorcio de Transportes de Bizkaia, en el que se recogen las aportaciones que dicho ente local realiza a la Sociedad Metro Bilbao, S.A. se ha estructurado una subvención al Consorcio de Transportes de Bizkaia por valor de 35.070.000€, idéntica a la realizada por la Diputación Foral de Bizkaia.

- Asimismo y de acuerdo al Convenio de Colaboración suscrito con Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea y la Diputación Foral de Bizkaia para la construcción y financiación de la línea 3 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao (Línea Etxebarri-Matiko) se han transferido como subvención de capital, los fondos necesarios al citado Ente Público para la financiación de la mencionada Línea. Así como la realización de las líneas 4 y 5.

#### Otros

- En el ámbito del transporte de personas por cable, cuya inspección es competencia de la Comunidad Autónoma Vasca en virtud del artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía, destaca la autorización de la puesta en servicio del funicular de Mamariga (Santurtzi), que enlaza la estación de Metro Bilbao de Santurtzi con la parada superior situada en la plaza Virgen del Mar del barrio de Mamariga del mismo municipio.

#### Transporte en Bicicleta

- Durante el 2010 se continua redactando el Plan Territorial Sectorial de vías ciclistas de la C.A.P.V. en coordinación con otras administraciones y agentes interesados, el desarrollo del mismo está organizado en dos mesas de trabajo; institucional y de dialogo. Redactado y consensuado el diagnóstico, se encuentra en debate la fase de avance.

- Se ha fomentado el sistema de préstamo de alquiler de bicicleta ya operativo en Donostia-San Sebastián, de cara a su ampliación al resto del territorio histórico de Gipuzkoa.

#### Intermodalidad e interoperabilidad

- Se ha continuado con la tramitación del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística de Euskadi, como herramienta fundamental para el sector.

- Asimismo, se ha trabajado en la potenciación del sector logístico a través de los centros de transporte y logística (Aparkabisa, Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz, Zaisa y Arasur,...)

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

En lo que respecta a actuaciones en infraestructuras e instalaciones de puertos relacionadas con actividades de transporte:

- Referente a la limpieza de superficies terrestres y lámina de agua de los puertos de la Comunidad Autónoma de Euskadi en el ejercicio 2010 se ha procedido a la prórroga del contrato de limpieza de varios puertos, entre ellos el de Bermeo, que se formalizó en ejercicio 2008, y en el que se tuvieron en cuenta las nuevas necesidades detectadas ante el aumento de afluencia de público a los puertos de la Comunidad Autónoma.

- Una situación similar se ha producido con el contrato de limpieza de los puertos de Gipuzkoa, que se formalizó en el ejercicio 2009 por un periodo de 24 meses, y por tanto se ha mantenido durante el 2010.

- En lo relativo al Servicio de Vigilancia de los puertos, en el ejercicio 2010 se ha prorrogado el contrato existente para los puertos de Bizkaia que se formalizó en el ejercicio 2008, con las mismas prestaciones.

- En el caso del Servicio de Vigilancia en Gipuzkoa, durante el ejercicio 2010 se ha procedido a la tramitación de un nuevo expediente de contratación, que se formalizó en el mes de septiembre por un periodo de 24 meses, en el que además del puerto de Donostia, se ha ampliado el servicio de vigilancia al puerto de Hondarribia durante la época estival.

**Objetivo 4 – Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa****Potenciación del Eje Atlántico como eje de comunicaciones**

- Se ha continuado con la labor de impulsar la posición estratégica de Euskadi en Europa mediante la actividad de la Agrupación Europea de Interés Económico "Plataforma Logística Aquitania-Euskadi"-PLAE. Dicha Agrupación ha organizado el Atlantic Logistic Forum 2010, Foro Profesional del Transporte y la Logística, que tuvo lugar el pasado 25 y 26 de noviembre en Irun.
- Se ha participado en la Comisión del Arco Atlántico, que pertenece a la Conferencia de Regiones Periférico-Marítimas (CRPM) de la Unión Europea, de cara a impulsar políticas comunes de transporte con otras regiones europeas. En este sentido la Dirección de Transportes lidera, impulsa y coordina el Grupo de Transportes del Arco Atlántico, que se ha reunido en el mes de marzo en Bruselas, en junio en Lisboa y en noviembre en Donostia-San Sebastián.
- Además, durante el 2010, el Grupo de Transportes de la Comisión del Arco Atlántico (CAA) ha trabajado sobre los siguientes temas:
  - Participación en la Revisión de las RTE-T:
    - Seguimiento de iniciativas de transporte marítimo y autopistas del mar.
    - Avance del proyecto de cooperación "Mejora de la eficiencia de la red de plataformas logísticas en el corredor atlántico" y preparación para la presentación al programa Espacio Atlántico.
    - Respuesta del GTAA al proceso de consulta abierto sobre una estrategia para el Océano Atlántico.

**Transporte Integral**

- Ha continuado la actividad del Cluster de la Logística y el Transporte, como entidad que aglutina a distintas instituciones y entidades de distintos ámbitos mediante la elaboración de proyectos de trabajo en beneficio del sector. Esta asociación ha asumido la función de impulso, fomento y desarrollo de los Sistemas Inteligentes de Transporte en Euskadi.

**Objetivo 5 – Hacia un Transporte Sostenible**

- Son computables como acciones relacionadas con este objetivo varias de las ya citadas en relación con otros objetivos. En particular aquellas actuaciones, ya enumeradas, de impulso a la bicicleta y al transporte público colectivo, bien por nuevos servicios de transporte público, bien por la construcción de infraestructuras para dichos transportes, en especial para el transporte ferroviario; así como las acciones para el impulso del transporte marítimo.



# 5

## Indicadores Clave del Sector del Transporte en la CAPV

## 5. INDICADORES CLAVE DEL SECTOR DEL TRANSPORTE EN LA CAPV

### 5.1. INDICADORES ECONÓMICOS

| Indicador 1                                      | 2003                                    | 2008                                    | 2009                                    | 2010                                    | Grado avance |       |
|--|---|---|---|---|--------------|-------|
|  |   |   |   |   | 10-03        | 10-09 |
| <b>Productividad del transporte (VAB/Empleo)</b> | 55,3 miles de euros por persona ocupada | 65,1 miles de euros por persona ocupada | 67,0 miles de euros por persona ocupada | 70,5 miles de euros por persona ocupada | 27,3%        | 5,3%  |

En 2010 la productividad del transporte se cifra en 70,5 miles de euros por persona ocupada, al tiempo que la correspondiente al conjunto de la economía se sitúa en 65,2 miles de euros por persona ocupada.

En términos de evolución, la productividad del transporte se ha incrementado un 27,3% respecto a 2003, habiendo aumentado un 5,3% en relación al ejercicio precedente, avances que en el caso de la economía en su conjunto se cifran en el 17,7% y 6%, respectivamente.

| Indicador 2  | 2003  | 2008  | 2009  | 2010  | Grado avance                         |                                     |
|--|---|---|---|---|--------------------------------------|-------------------------------------|
|  |   |   |   |   | 10-03                                | 10-09                               |
| <b>Crecimiento comparado del transporte y del conjunto de la economía de la CAPV (VAB)</b> | Transporte: 2.148.203 miles de euros<br>Economía: 44.646.354 miles de euros | Transporte: 2.968.908 miles de euros<br>Economía: 61.706.519 miles de euros | Transporte: 2.978.407 miles de euros<br>Economía: 58.529.576 miles de euros | Transporte: 2.925.469 miles de euros<br>Economía: 59.036.092 miles de euros | Transporte: 36,2%<br>Economía: 32,2% | Transporte: -1,8%<br>Economía: 0,9% |

En el Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012 se establece como objetivo que el crecimiento del transporte debe estar por debajo del correspondiente al conjunto de la economía, ya que un exceso de movilidad generaría unos costes económicos, sociales y medioambientales excesivos.

Desde una perspectiva temporal amplia (periodo 2003-2010), el crecimiento del VAB del transporte ha sido superior al correspondiente al conjunto de la economía: 36,2% frente a 32,2%.

No obstante, desde una perspectiva más limitada (evolución 2009-2010), el VAB del transporte ha retrocedido (-1,8%), mientras que el correspondiente a la economía en su conjunto se ha incrementado ligeramente (0,9%)

| Indicador 3                           | 2000  | 2008  | 2009  | 2010  | Grado avance <sup>1</sup> |       |
|---------------------------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------------|-------|
|                                       |       |       |       |       | 10-00                     | 10-09 |
| <b>Proporción vías alta capacidad</b> | 11,4% | 14,0% | 14,4% | 14,2% | +2,8%                     | -0,2% |

Con el fin de mejorar la cobertura y calidad de las infraestructuras viarias, los tres territorios históricos han realizado importantes esfuerzos en los últimos años por el impulso de las vías de alta capacidad, es decir, autopistas y autovías, contribuyendo de este modo a la reducción de la congestión viaria y al incremento de los niveles de seguridad de las mismas.

En este sentido, en el periodo 2000-2010 la proporción de vías de alta capacidad sobre el conjunto de la red viaria ha aumentado en 2,8 puntos porcentuales (su longitud ha pasado de 495 km a 598 Km), atribuyéndose en el 2010 un porcentaje del 14,2% del conjunto de las carreteras vascas.

<sup>1</sup> Diferencia en puntos porcentuales.



## 5.2. INDICADORES SOCIALES

| Indicador 4                                     | 2000                                 | 2008                                 | 2009                                 | 2010                                 | Grado avance |       |
|---|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------|-------|
|   |                                      |                                      |                                      |                                      | 10-00        | 10-09 |
| <b>Utilización transporte público colectivo</b> | 225.313 miles de viajeros y viajeras | 248.917 miles de viajeros y viajeras | 248.623 miles de viajeros y viajeras | 250.621 miles de viajeros y viajeras | +11,2%       | +0,8% |

El número de viajeros y viajeras de los servicios públicos de transporte colectivo por carretera y ferrocarril en la CAPV se ha incrementado en un 11,2% en el periodo 2000-2010.

Estos datos reflejan la positiva evolución del uso del transporte público por parte de la población vasca en el periodo analizado. Sin embargo, no es posible realizar un análisis aislado de los mismos sin compararlos con el desempeño de los niveles globales de movilidad. Al respecto, teniendo en cuenta los datos ofrecidos por los "Estudios de la Movilidad en la CAPV 2003-2007", se observa que el aumento de la movilidad motorizada en el periodo 2003-2007 ha sido el 17,8%, cifra sensiblemente superior al citado aumento de movilidad de transporte público. Este exceso de demanda ha sido absorbido por un incremento de utilización de medios de transporte privado.

Por su parte, en el último ejercicio el número de viajeros y viajeras de los servicios públicos de transporte colectivo por carretera y ferrocarril alcanza un total de 250,6 millones de personas, lo que supone un incremento del 0,8% con respecto a las cifras registradas en 2009.

| Indicador 5   | 2003  | 2006  | 2009  | 2010  | Grado avance <sup>1</sup> |       |
|---|-------|-------|-------|-------|---------------------------|-------|
|   |       |       |       |       | 06-03                     | 10-06 |
| <b>Transporte mercancías ferrocarril y marítimo</b> | 19,2% | 21,8% | 21,1% | 23,9% | +2,6%                     | +2,1% |

Atendiendo a los últimos datos disponibles de los estudios "Imagen Final de la Demanda en la CAPV 2003-2006", en el periodo analizado se ha tendido a una distribución modal más equilibrada y sostenible del transporte de mercancías en la CAPV. Así, la proporción de mercancía transportada en ferrocarril o en barco ha aumentado en 2,6 puntos porcentuales.

A pesar de esta patente mejoría, se observa un elevado peso del transporte de mercancías por carretera (78% del total en 2006), muy por encima del observado en el conjunto de la UE-27, donde los modos más sostenibles, ferrocarril y marítimo, aglutinan en conjunto el 53% de la mercancía transportada.

En el caso de considerar las estimaciones realizadas en el presente informe, concernientes al cómputo total de transporte de mercancías en la CAPV en el año 2010 (ver 2.2.2 del presente informe), el transporte de mercancías por ferrocarril y marítimo ha incrementado su peso relativo en el periodo 2006-2010 (+2,1%), por lo que se constata cierto grado de avance en pos de un reparto modal más sostenible.

<sup>1</sup> Diferencia en puntos porcentuales.

| Indicador 6  | 2001 | 2008 | 2009 | 2010 | Grado avance |       |
|--|------|------|------|------|--------------|-------|
|  |      |      |      |      | 10-01        | 10-09 |
| <b>Personas Fallecidas en las carreteras<sup>1</sup></b> | 186  | 84   | 66   | 64   | -65,6%       | -3,0% |

En el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010 se fija como objetivo reducir el número de personas fallecidas en accidentes de tráfico en un 50% para el año 2010 con respecto al valor de 2001.

Entre 2001 y 2010 el número de fallecidos y fallecidas en las carreteras vascas ha disminuido un 65,6%, cumpliéndose así con creces el objetivo marcado en el citado plan, si bien debe perseguirse que el número de personas fallecidas en las carreteras sea el menor posible.

Atendiendo a la evolución más reciente, (periodo 2009-2010), las personas fallecidas en las carreteras vascas se han reducido un 3%.

<sup>1</sup> Incluye accidentes con víctimas registrados por la Ertzaintza y por las Policías Locales (hasta 2005 Policías Locales sólo de las tres capitales vascas; 2006 capitales vascas, Irún, Santurtzi, Sestao y Basauri; 2007 capitales vascas, Irún, Beasaín y Basauri; 2008 capitales vascas, Irún, Santurtzi y Sestao; 2009 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao, Lezo y Zarautz; 2010 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao y Zarautz).



### 5.3. INDICADORES MEDIOAMBIENTALES

| Indicador 7                             | 1990  | 2007  | 2008  | 2009  | Grado avance |       |
|---|---|---|---|---|--------------|-------|
|   |   |   |   |   | 09-90        | 09-08 |
| <b>Emisiones de GEIs del transporte</b> | 2.717 miles de Tn CO <sub>2</sub> equivalente | 6.074 miles de Tn CO <sub>2</sub> equivalente | 5.705 miles de Tn CO <sub>2</sub> equivalente | 5.279 miles de Tn CO <sub>2</sub> equivalente | 94,3%        | -7,5% |

En el Protocolo de Kyoto se adopta el objetivo de reducir las emisiones de GEIs en un 8% para el período 2008-2012, en comparación con las emisiones del año base 1990.

Entre 1990 y 2009 las emisiones de GEIs del transporte se han incrementado un 94,3%, de tal forma que si esta tendencia tuviera continuidad, difícilmente se podría alcanzar el compromiso asumido en el Protocolo de Kyoto, aplicado al transporte. No obstante, entre 2008 y 2009 las emisiones de GEIs del transporte han disminuido un 7,5%, si bien dicho descenso no es achacable a una mayor eficiencia energética sino a la caída de la actividad económica.

| Indicador 8                              | 2000       | 2008       | 2009       | 2010       | Grado avance |       |
|--|------------|------------|------------|------------|--------------|-------|
|  |            |            |            |            | 10-00        | 10-09 |
| <b>Consumo energético del transporte</b> | 1.533 ktep | 1.906 ktep | 1.783 ktep | 1.763 ktep | 15,0%        | -1,1% |

Según el Programa de Acción PMA 2007-2010 de la Estrategia Ambiental Vasca se debe reducir el consumo energético y aumentar la eficiencia y el ahorro energético.

El consumo energético del transporte se ha incrementado un 15% en la última década, evolución que choca frontalmente con el citado objetivo de ahorro energético, si bien entre 2009 y 2010 el consumo energético del transporte ha descendido un 1,1%.

| Indicador 9                      | 2006  | 2008   | 2009   | 2010  | Grado avance |       |
|----------------------------------|---|--|--|---|--------------|-------|
|                                  |   |  |  |   | 10-06        | 10-09 |
| <b>Consumo de biocarburantes</b> | 6,5 miles de toneladas equivalentes de petróleo | 44,0 miles de toneladas equivalentes de petróleo | 60,9 miles de toneladas equivalentes de petróleo | 101,5 miles de toneladas equivalentes de petróleo | 1.461,5 %    | 66,6% |

La Estrategia Energética de Euskadi 2010 establece como objetivo, en cuanto a consumo de biocarburantes, alcanzar en 2010 las 177.000 toneladas equivalentes de petróleo en la automoción.

El consumo de biocarburantes por parte del transporte ha crecido un 1.461,5% entre 2006 y 2010, fecha en la que se cifra en 101,5 miles de toneladas equivalentes de petróleo, no habiéndose alcanzado así el objetivo previamente señalado. En cualquier caso, si atendemos a la evolución más reciente de dicha magnitud, observamos que entre 2009 y 2010 el consumo de biocarburantes se ha incrementado un 66,6%.



# 6

## Anexo Estadístico

## 6. ANEXO ESTADÍSTICO

### 6.1. ANEXO MARCO GENERAL

#### 6.1.1. Número de establecimientos

**Cuadro 6.1. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (nº establecimientos y %)**

| AÑO / SECTOR | Transportes (A) |             |             | Transportes y Comunicaciones (B) |             | Total Economía (C) |
|--------------|-----------------|-------------|-------------|----------------------------------|-------------|--------------------|
|              | nº establ.      | % (A) / (B) | % (A) / (C) | nº establ.                       | % (B) / (C) | nº establ.         |
| 1995         | 4.533           | 89,2        | 3,3         | 5.084                            | 3,7         | 137.804            |
| 1996         | 13.144          | 96,2        | 9,0         | 13.667                           | 9,3         | 146.306            |
| 1997         | 14.490          | 96,9        | 9,4         | 14.957                           | 9,7         | 154.293            |
| 1998         | 15.097          | 97,1        | 9,3         | 15.543                           | 9,6         | 161.667            |
| 1999         | 15.375          | 97,1        | 9,3         | 15.828                           | 9,6         | 165.402            |
| 2000         | 15.200          | 97,0        | 9,0         | 15.670                           | 9,3         | 168.264            |
| 2001         | 14.904          | 96,9        | 8,9         | 15.378                           | 9,2         | 166.914            |
| 2002         | 14.666          | 96,2        | 8,6         | 15.245                           | 8,9         | 170.479            |
| 2003         | 14.396          | 96,1        | 8,4         | 14.975                           | 8,7         | 171.988            |
| 2004         | 14.304          | 96,0        | 8,2         | 14.906                           | 8,5         | 175.412            |
| 2005         | 14.371          | 95,4        | 7,9         | 15.067                           | 8,3         | 181.533            |
| 2006         | 14.352          | 94,7        | 7,7         | 15.154                           | 8,1         | 186.306            |
| 2007         | 14.870          | 94,1        | 7,5         | 15.795                           | 7,9         | 199.310            |
| 2008         | 14.742          | 93,5        | 7,2         | 15.766                           | 7,7         | 203.911            |
| 2009         | 14.500          | 93,1        | 7,2         | 15.574                           | 7,7         | 201.952            |

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / SECTOR | Transportes (A) |             |             | Transporte, actividades postales y de correos (B) |             | Total Economía (C) |
|--------------|-----------------|-------------|-------------|---|-------------|--------------------|
|              | nº establ.      | % (A) / (B) | % (A) / (C) | nº establ.  | % (B) / (C) | nº establ.         |
| 2009         | 13.822          | 95,0        | 6,8         | 14.544  | 7,2         | 202.093            |
| 2010         | 12.491          | 94,5        | 6,5         | 13.223  | 6,9         | 191.057            |

Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

**Cuadro 6.2. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)**

(%)

| AÑO / SECTOR | Transportes | Transportes y Comunicaciones | Total Economía |
|--------------|-------------|------------------------------|----------------|
| 1996         | 190,0       | 168,8                        | 6,2            |
| 1997         | 10,2        | 9,4                          | 5,5            |
| 1998         | 4,2         | 3,9                          | 4,8            |
| 1999         | 1,8         | 1,8                          | 2,3            |
| 2000         | -1,1        | -1,0                         | 1,7            |
| 2001         | -1,9        | -1,9                         | -0,8           |
| 2002         | -1,6        | -0,9                         | 2,1            |
| 2003         | -1,8        | -1,8                         | 0,9            |
| 2004         | -0,6        | -0,5                         | 2,0            |
| 2005         | 0,5         | 1,1                          | 3,5            |
| 2006         | -0,1        | 0,6                          | 2,6            |
| 2007         | 3,6         | 4,2                          | 7,0            |
| 2008         | -0,9        | -0,2                         | 2,3            |
| 2009         | -1,6        | -1,2                         | -1,0           |

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / SECTOR | Transportes | Transporte, actividades postales y de correos | Total Economía |
|--------------|-------------|---|----------------|
| 2009         | --          | --  | --             |
| 2010         | -9,6        | -9,1  | -5,5           |

Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



**Cuadro 6.3. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (nº establecimientos y %)**

| AÑO / SECTOR | Transportes (A) |             |             | Transportes y Comunicaciones (B) |             | Total Economía (C) |
|--------------|-----------------|-------------|-------------|----------------------------------|-------------|--------------------|
|              | nº establ.      | % (A) / (B) | % (A) / (C) | nº establ.                       | % (B) / (C) | nº establ.         |
| 1995         | 480             | 91,6        | 2,7         | 524                              | 3,0         | 17.709             |
| 1996         | 1.566           | 97,6        | 8,4         | 1.605                            | 8,6         | 18.592             |
| 1997         | 1.754           | 97,8        | 8,9         | 1.793                            | 9,1         | 19.731             |
| 1998         | 1.833           | 98,1        | 8,9         | 1.869                            | 9,1         | 20.563             |
| 1999         | 1.887           | 98,1        | 8,8         | 1.923                            | 9,0         | 21.434             |
| 2000         | 1.834           | 97,7        | 8,5         | 1.877                            | 8,7         | 21.482             |
| 2001         | 1.812           | 97,9        | 8,3         | 1.851                            | 8,5         | 21.712             |
| 2002         | 1.763           | 96,8        | 7,9         | 1.822                            | 8,2         | 22.237             |
| 2003         | 1.715           | 96,5        | 7,6         | 1.778                            | 7,9         | 22.540             |
| 2004         | 1.724           | 96,2        | 7,6         | 1.792                            | 7,9         | 22.694             |
| 2005         | 1.774           | 95,4        | 7,5         | 1.860                            | 7,8         | 23.812             |
| 2006         | 1.746           | 94,9        | 7,2         | 1.840                            | 7,6         | 24.171             |
| 2007         | 1.851           | 93,8        | 7,0         | 1.974                            | 7,5         | 26.285             |
| 2008         | 1.843           | 92,9        | 6,8         | 1.984                            | 7,4         | 26.936             |
| 2009         | 1.824           | 92,7        | 6,8         | 1.967                            | 7,4         | 26.756             |

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / SECTOR | Transportes (A) |             |             | Transporte, actividades postales y de correos (B) |             | Total Economía (C) |
|--------------|-----------------|-------------|-------------|---|-------------|--------------------|
|              | nº establ.      | % (A) / (B) | % (A) / (C) | nº establ.  | % (B) / (C) | nº establ.         |
| 2009         | 1.743           | 95,6        | 6,5         | 1.824   | 6,8         | 26.791             |
| 2010         | 1.573           | 94,5        | 6,2         | 1.665   | 6,6         | 25.277             |

Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

**Cuadro 6.4. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)**

(%)

| AÑO / SECTOR | Transportes | Transportes y Comunicaciones | Total Economía |
|--------------|-------------|------------------------------|----------------|
| 1995         | --          | --                           | --             |
| 1996         | 226,3       | 206,3                        | 5,0            |
| 1997         | 12,0        | 11,7                         | 6,1            |
| 1998         | 4,5         | 4,2                          | 4,2            |
| 1999         | 2,9         | 2,9                          | 4,2            |
| 2000         | -2,8        | -2,4                         | 0,2            |
| 2001         | -1,2        | -1,4                         | 1,1            |
| 2002         | -2,7        | -1,6                         | 2,4            |
| 2003         | -2,7        | -2,4                         | 1,4            |
| 2004         | 0,5         | 0,8                          | 0,7            |
| 2005         | 2,9         | 3,8                          | 4,9            |
| 2006         | -1,6        | -1,1                         | 1,5            |
| 2007         | 6,0         | 7,3                          | 8,7            |
| 2008         | -0,4        | 0,5                          | 2,5            |
| 2009         | -1,0        | -0,9                         | -0,7           |

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / SECTOR | Transportes | Transporte, actividades postales y de correos | Total Economía |
|--------------|-------------|---|----------------|
| 2009         | --          | --  | --             |
| 2010         | -9,8        | -8,7  | -5,7           |

Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



**Cuadro 6.5. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (nº establecimientos y %)**

| AÑO / SECTOR | Transportes (A) |             |             | Transportes y Comunicaciones (B) |             | Total Economía (C) |
|--------------|-----------------|-------------|-------------|----------------------------------|-------------|--------------------|
|              | nº establ.      | % (A) / (B) | % (A) / (C) | nº establ.                       | % (B) / (C) | nº establ.         |
| 1995         | 1.473           | 90,1        | 3,1         | 1.635                            | 3,4         | 47.960             |
| 1996         | 4.399           | 96,5        | 8,6         | 4.558                            | 8,9         | 51.262             |
| 1997         | 4.934           | 97,1        | 9,1         | 5.082                            | 9,4         | 54.238             |
| 1998         | 5.229           | 97,4        | 9,1         | 5.371                            | 9,4         | 57.398             |
| 1999         | 5.375           | 97,5        | 9,1         | 5.512                            | 9,4         | 58.835             |
| 2000         | 5.409           | 97,5        | 9,0         | 5.550                            | 9,2         | 60.272             |
| 2001         | 5.324           | 97,5        | 8,9         | 5.462                            | 9,1         | 60.048             |
| 2002         | 5.174           | 96,6        | 8,5         | 5.358                            | 8,8         | 61.145             |
| 2003         | 5.038           | 96,7        | 8,1         | 5.208                            | 8,4         | 61.870             |
| 2004         | 4.998           | 96,4        | 7,9         | 5.182                            | 8,2         | 63.129             |
| 2005         | 5.000           | 95,9        | 7,7         | 5.215                            | 8,0         | 64.901             |
| 2006         | 4.985           | 95,5        | 7,5         | 5.221                            | 7,9         | 66.264             |
| 2007         | 5.182           | 95,1        | 7,3         | 5.450                            | 7,7         | 71.125             |
| 2008         | 5.075           | 94,7        | 7,0         | 5.359                            | 7,4         | 72.137             |
| 2009         | 4.963           | 94,5        | 7,0         | 5.251                            | 7,4         | 70.686             |

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / SECTOR | Transportes (A) |             |             | Transporte, actividades postales y de correos (B) |             | Total Economía (C) |
|--------------|-----------------|-------------|-------------|---|-------------|--------------------|
|              | nº establ.      | % (A) / (B) | % (A) / (C) | nº establ.  | % (B) / (C) | nº establ.         |
| 2009         | 4.780           | 95,9        | 6,8         | 4.985   | 7,1         | 70.709             |
| 2010         | 4.207           | 95,5        | 6,3         | 4.405   | 6,6         | 66.694             |

Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



**Cuadro 6.6. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)**

(%)

| AÑO / SECTOR | Transportes | Transportes y Comunicaciones | Total Economía |
|--------------|-------------|------------------------------|----------------|
| 1995         | --          | --                           | --             |
| 1996         | 198,6       | 178,8                        | 6,9            |
| 1997         | 12,2        | 11,5                         | 5,8            |
| 1998         | 6,0         | 5,7                          | 5,8            |
| 1999         | 2,8         | 2,6                          | 2,5            |
| 2000         | 0,6         | 0,7                          | 2,4            |
| 2001         | -1,6        | -1,6                         | -0,4           |
| 2002         | -2,8        | -1,9                         | 1,8            |
| 2003         | -2,6        | -2,8                         | 1,2            |
| 2004         | -0,8        | -0,5                         | 2,0            |
| 2005         | 0,0         | 0,6                          | 2,8            |
| 2006         | -0,3        | 0,1                          | 2,1            |
| 2007         | 4,0         | 4,4                          | 7,3            |
| 2008         | -2,1        | -1,7                         | 1,4            |
| 2009         | -2,2        | -2,0                         | -2,0           |

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / SECTOR | Transportes | Transporte, actividades postales y de correos | Total Economía |
|--------------|-------------|---|----------------|
| 2009         | --          | --  | --             |
| 2010         | -12,0       | -11,6   | -5,7           |

Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

**Cuadro 6.7. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (nº establecimientos y %)**

| AÑO / SECTOR | Transportes (A) |             |             | Transportes y Comunicaciones (B) |             | Total Economía (C) |
|--------------|-----------------|-------------|-------------|----------------------------------|-------------|--------------------|
|              | nº establ.      | % (A) / (B) | % (A) / (C) | nº establ.                       | % (B) / (C) | nº establ.         |
| 1995         | 2.580           | 88,2        | 3,6         | 2.925                            | 4,1         | 72.135             |
| 1996         | 7.179           | 95,7        | 9,4         | 7.504                            | 9,8         | 76.452             |
| 1997         | 7.802           | 96,5        | 9,7         | 8.082                            | 10,1        | 80.324             |
| 1998         | 8.035           | 96,8        | 9,6         | 8.303                            | 9,9         | 83.706             |
| 1999         | 8.113           | 96,7        | 9,5         | 8.393                            | 9,9         | 85.133             |
| 2000         | 7.957           | 96,5        | 9,2         | 8.243                            | 9,5         | 86.510             |
| 2001         | 7.768           | 96,3        | 9,1         | 8.065                            | 9,5         | 85.154             |
| 2002         | 7.729           | 95,8        | 8,9         | 8.065                            | 9,3         | 87.097             |
| 2003         | 7.643           | 95,7        | 8,7         | 7.989                            | 9,1         | 87.578             |
| 2004         | 7.582           | 95,6        | 8,5         | 7.932                            | 8,9         | 89.589             |
| 2005         | 7.597           | 95,1        | 8,2         | 7.992                            | 8,6         | 92.820             |
| 2006         | 7.621           | 94,2        | 7,9         | 8.093                            | 8,4         | 95.871             |
| 2007         | 7.837           | 93,6        | 7,7         | 8.371                            | 8,2         | 101.900            |
| 2008         | 7.824           | 92,9        | 7,5         | 8.423                            | 8,0         | 104.838            |
| 2009         | 7.713           | 92,3        | 7,4         | 8.356                            | 8,0         | 104.510            |

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / SECTOR | Transportes |             |             | Transporte, actividades postales y de correos (1) |             | Total Economía (2) |
|--------------|-------------|-------------|-------------|---|-------------|--------------------|
|              | nº establ.  | % (A) / (B) | % (A) / (C) | nº establ.  | % (B) / (C) | nº establ.         |
| 2009         | 7.299       | 94,4        | 7,0         | 7.735   | 7,4         | 104.593            |
| 2010         | 6.711       | 93,8        | 6,8         | 7.153   | 7,2         | 99.086             |

Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

**Cuadro 6.8. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)**

(%)

| AÑO / SECTOR | Transportes | Transportes y Comunicaciones | Total Economía |
|--------------|-------------|------------------------------|----------------|
| 1995         | --          | --                           | --             |
| 1996         | 178,3       | 156,5                        | 6,0            |
| 1997         | 8,7         | 7,7                          | 5,1            |
| 1998         | 3,0         | 2,7                          | 4,2            |
| 1999         | 1,0         | 1,1                          | 1,7            |
| 2000         | -1,9        | -1,8                         | 1,6            |
| 2001         | -2,4        | -2,2                         | -1,6           |
| 2002         | -0,5        | 0,0                          | 2,3            |
| 2003         | -1,1        | -0,9                         | 0,6            |
| 2004         | -0,8        | -0,7                         | 2,3            |
| 2005         | 0,2         | 0,8                          | 3,6            |
| 2006         | 0,3         | 1,3                          | 3,3            |
| 2007         | 2,8         | 3,4                          | 6,3            |
| 2008         | -0,2        | 0,6                          | 2,9            |
| 2009         | -1,4        | -0,8                         | -0,3           |

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / SECTOR | Transportes | Transporte, actividades postales y de correos | Total Economía |
|--------------|-------------|---|----------------|
| 2009         | --          | --  | --             |
| 2010         | -8,1        | -7,5  | -5,3           |

Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



**Cuadro 6.9. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en la CAPV (nº establecimientos y %)**

| AÑO / MODO                 | Carretera | Ferrovioario | Aéreo | Marítimo | Act. Anexas | TOTAL  |
|----------------------------|-----------|--------------|-------|----------|-------------|--------|
| <b>Nº ESTABLECIMIENTOS</b> |           |              |       |          |             |        |
| 1995                       | 2.756     | 78           | 17    | 45       | 1.637       | 4.533  |
| 1996                       | 11.785    | 78           | 10    | 28       | 1.243       | 13.144 |
| 1997                       | 12.967    | 69           | 11    | 24       | 1.419       | 14.490 |
| 1998                       | 13.436    | 69           | 13    | 27       | 1.552       | 15.097 |
| 1999                       | 13.633    | 68           | 14    | 27       | 1.633       | 15.375 |
| 2000                       | 13.309    | 68           | 15    | 27       | 1.781       | 15.200 |
| 2001                       | 12.890    | 68           | 16    | 30       | 1.900       | 14.904 |
| 2002                       | 12.568    | 72           | 15    | 39       | 1.972       | 14.666 |
| 2003                       | 12.281    | 70           | 15    | 35       | 1.995       | 14.396 |
| 2004                       | 12.172    | 67           | 14    | 33       | 2.018       | 14.304 |
| 2005                       | 12.228    | 73           | 20    | 36       | 2.014       | 14.371 |
| 2006                       | 12.184    | 78           | 18    | 37       | 2.035       | 14.352 |
| 2007                       | 12.601    | 77           | 19    | 38       | 2.135       | 14.870 |
| 2008                       | 12.462    | 72           | 20    | 42       | 2.146       | 14.742 |
| 2009                       | 12.200    | 58           | 20    | 39       | 2.183       | 14.500 |
| <b>%</b>                   |           |              |       |          |             |        |
| 1995                       | 60,80     | 1,72         | 0,38  | 0,99     | 36,11       | 100,00 |
| 1996                       | 89,66     | 0,59         | 0,08  | 0,21     | 9,46        | 100,00 |
| 1997                       | 89,49     | 0,48         | 0,08  | 0,17     | 9,79        | 100,00 |
| 1998                       | 89,00     | 0,46         | 0,09  | 0,18     | 10,28       | 100,00 |
| 1999                       | 88,67     | 0,44         | 0,09  | 0,18     | 10,62       | 100,00 |
| 2000                       | 87,56     | 0,45         | 0,10  | 0,18     | 11,72       | 100,00 |
| 2001                       | 86,49     | 0,46         | 0,11  | 0,20     | 12,75       | 100,00 |
| 2002                       | 85,69     | 0,49         | 0,10  | 0,27     | 13,45       | 100,00 |
| 2003                       | 85,31     | 0,49         | 0,10  | 0,24     | 13,86       | 100,00 |
| 2004                       | 85,10     | 0,47         | 0,10  | 0,23     | 14,11       | 100,00 |
| 2005                       | 85,09     | 0,51         | 0,14  | 0,25     | 14,01       | 100,00 |
| 2006                       | 84,89     | 0,54         | 0,13  | 0,26     | 14,18       | 100,00 |
| 2007                       | 84,74     | 0,52         | 0,13  | 0,26     | 14,36       | 100,00 |
| 2008                       | 84,53     | 0,49         | 0,14  | 0,28     | 14,56       | 100,00 |
| 2009                       | 84,14     | 0,40         | 0,14  | 0,27     | 15,06       | 100,00 |

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / MODO                 | Trans. Terrestre de Pers.* | Trans. Carretera Mercanc. | Trans. Ferro. Interur. Pers. | Trans. Ferro. Mercanc. | Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers. | Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercanc. | Trans. Aéreo Pers. | Trans. Aéreo Mercanc. | Act. Anexas al Trans. | TOTAL  |
|----------------------------|----------------------------|---------------------------|------------------------------|------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------|
| <b>Nº ESTABLECIMIENTOS</b> |                            |                           |                              |                        |                                   |                                      |                    |                       |                       |        |
| 2009                       | 2.694                      | 9.669                     | 41                           | 3                      | 16                                | 17                                   | 10                 | 6                     | 1.366                 | 13.822 |
| 2010                       | 2.587                      | 8.468                     | 57                           | 5                      | 15                                | 14                                   | 11                 | 5                     | 1.329                 | 12.491 |
| <b>%</b>                   |                            |                           |                              |                        |                                   |                                      |                    |                       |                       |        |
| 2009                       | 19,49                      | 69,95                     | 0,30                         | 0,02                   | 0,12                              | 0,12                                 | 0,07               | 0,04                  | 9,88                  | 100,00 |
| 2010                       | 20,71                      | 67,79                     | 0,46                         | 0,04                   | 0,12                              | 0,11                                 | 0,09               | 0,04                  | 10,64                 | 100,00 |

\* Incluye los transportes por carretera urbano e interurbano, y los otros transportes terrestres (ferrocarril, funicular, etc.) cuando son urbanos o suburbanos.

Fuente: el dato de "Actividades Anexas" procede del Eustat y el resto del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte (ambas fuentes se basan en la información del DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



Cuadro 6.10. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Álava (nº establecimientos y %)

| AÑO / MODO                 | Carretera | Ferroviario | Aéreo | Marítimo | Act. Anexas | TOTAL  |
|----------------------------|-----------|-------------|-------|----------|-------------|--------|
| <b>Nº ESTABLECIMIENTOS</b> |           |             |       |          |             |        |
| 1995                       | 290       | 0           | 3     | 0        | 187         | 480    |
| 1996                       | 1.411     | 0           | 3     | 0        | 152         | 1.566  |
| 1997                       | 1.574     | 0           | 3     | 0        | 177         | 1.754  |
| 1998                       | 1.632     | 0           | 6     | 0        | 195         | 1.833  |
| 1999                       | 1.684     | 0           | 7     | 0        | 196         | 1.887  |
| 2000                       | 1.626     | 0           | 6     | 0        | 202         | 1.834  |
| 2001                       | 1.592     | 0           | 6     | 0        | 214         | 1.812  |
| 2002                       | 1.529     | 0           | 5     | 0        | 229         | 1.763  |
| 2003                       | 1.493     | 0           | 4     | 0        | 218         | 1.715  |
| 2004                       | 1.490     | 0           | 4     | 0        | 230         | 1.724  |
| 2005                       | 1.526     | 1           | 7     | 0        | 240         | 1.774  |
| 2006                       | 1.502     | 1           | 7     | 0        | 236         | 1.746  |
| 2007                       | 1.590     | 1           | 7     | 0        | 253         | 1.851  |
| 2008                       | 1.577     | 1           | 7     | 0        | 258         | 1.843  |
| 2009                       | 1.553     | 2           | 7     | 0        | 262         | 1.824  |
| <b>%</b>                   |           |             |       |          |             |        |
| 1995                       | 60,42     | 0,00        | 0,63  | 0,00     | 38,96       | 100,00 |
| 1996                       | 90,10     | 0,00        | 0,19  | 0,00     | 9,71        | 100,00 |
| 1997                       | 89,74     | 0,00        | 0,17  | 0,00     | 10,09       | 100,00 |
| 1998                       | 89,03     | 0,00        | 0,33  | 0,00     | 10,64       | 100,00 |
| 1999                       | 89,24     | 0,00        | 0,37  | 0,00     | 10,39       | 100,00 |
| 2000                       | 88,66     | 0,00        | 0,33  | 0,00     | 11,01       | 100,00 |
| 2001                       | 87,86     | 0,00        | 0,33  | 0,00     | 11,81       | 100,00 |
| 2002                       | 86,73     | 0,00        | 0,28  | 0,00     | 12,99       | 100,00 |
| 2003                       | 87,06     | 0,00        | 0,23  | 0,00     | 12,71       | 100,00 |
| 2004                       | 86,43     | 0,00        | 0,23  | 0,00     | 13,34       | 100,00 |
| 2005                       | 86,02     | 0,06        | 0,39  | 0,00     | 13,53       | 100,00 |
| 2006                       | 86,03     | 0,06        | 0,40  | 0,00     | 13,52       | 100,00 |
| 2007                       | 85,90     | 0,05        | 0,38  | 0,00     | 13,67       | 100,00 |
| 2008                       | 85,57     | 0,05        | 0,38  | 0,00     | 14,00       | 100,00 |
| 2009                       | 85,14     | 0,11        | 0,38  | 0,00     | 14,36       | 100,00 |

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / MODO                 | Trans. Terrestre de Pers.* | Trans. Carretera Mercanc. | Trans. Ferro. Interur. Pers. | Trans. Ferro. Mercanc. | Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers. | Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercanc. | Trans. Aéreo Pers. | Trans. Aéreo Mercanc. | Act. Anexas al Trans. | TOTAL  |
|----------------------------|----------------------------|---------------------------|------------------------------|------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------|
| <b>Nº ESTABLECIMIENTOS</b> |                            |                           |                              |                        |                                   |                                      |                    |                       |                       |        |
| 2009                       | 307                        | 1.274                     | 0                            | 0                      | 0                                 | 0                                    | 2                  | 2                     | 158                   | 1.743  |
| 2010                       | 303                        | 1.096                     | 1                            | 0                      | 0                                 | 0                                    | 2                  | 2                     | 169                   | 1.573  |
| <b>%</b>                   |                            |                           |                              |                        |                                   |                                      |                    |                       |                       |        |
| 2009                       | 17,61                      | 73,09                     | 0,00                         | 0,00                   | 0,00                              | 0,00                                 | 0,11               | 0,11                  | 9,06                  | 100,00 |
| 2010                       | 19,26                      | 69,68                     | 0,06                         | 0,00                   | 0,00                              | 0,00                                 | 0,13               | 0,13                  | 10,74                 | 100,00 |

\* Incluye los transportes por carretera urbano e interurbano, y los otros transportes terrestres (ferrocarril, funicular, etc.) cuando son urbanos o suburbanos.

Fuente: el dato de "Actividades Anexas" procede del Eustat y el resto del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte (ambas fuentes se basan en la información del DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



**Cuadro 6.11. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº establecimientos y %)**

| AÑO / MODO                 | Carretera | Ferroviario | Aéreo | Marítimo | Act. Anexas | TOTAL  |
|----------------------------|-----------|-------------|-------|----------|-------------|--------|
| <b>Nº ESTABLECIMIENTOS</b> |           |             |       |          |             |        |
| 1995                       | 868       | 20          | 0     | 15       | 570         | 1.473  |
| 1996                       | 3.977     | 21          | 0     | 7        | 394         | 4.399  |
| 1997                       | 4.471     | 19          | 1     | 5        | 438         | 4.934  |
| 1998                       | 4.714     | 19          | 0     | 7        | 489         | 5.229  |
| 1999                       | 4.846     | 18          | 0     | 8        | 503         | 5.375  |
| 2000                       | 4.822     | 18          | 1     | 8        | 560         | 5.409  |
| 2001                       | 4.674     | 18          | 1     | 10       | 621         | 5.324  |
| 2002                       | 4.505     | 18          | 1     | 13       | 637         | 5.174  |
| 2003                       | 4.337     | 21          | 2     | 9        | 669         | 5.038  |
| 2004                       | 4.299     | 19          | 2     | 11       | 667         | 4.998  |
| 2005                       | 4.297     | 22          | 2     | 10       | 669         | 5.000  |
| 2006                       | 4.276     | 22          | 1     | 10       | 676         | 4.985  |
| 2007                       | 4.427     | 22          | 1     | 10       | 722         | 5.182  |
| 2008                       | 4.327     | 22          | 2     | 10       | 714         | 5.075  |
| 2009                       | 4.210     | 16          | 2     | 10       | 725         | 4.963  |
| <b>%</b>                   |           |             |       |          |             |        |
| 1995                       | 58,93     | 1,36        | 0,00  | 1,02     | 38,70       | 100,00 |
| 1996                       | 90,41     | 0,48        | 0,00  | 0,16     | 8,96        | 100,00 |
| 1997                       | 90,62     | 0,39        | 0,02  | 0,10     | 8,88        | 100,00 |
| 1998                       | 90,15     | 0,36        | 0,00  | 0,13     | 9,35        | 100,00 |
| 1999                       | 90,16     | 0,33        | 0,00  | 0,15     | 9,36        | 100,00 |
| 2000                       | 89,15     | 0,33        | 0,02  | 0,15     | 10,35       | 100,00 |
| 2001                       | 87,79     | 0,34        | 0,02  | 0,19     | 11,66       | 100,00 |
| 2002                       | 87,07     | 0,35        | 0,02  | 0,25     | 12,31       | 100,00 |
| 2003                       | 86,09     | 0,42        | 0,04  | 0,18     | 13,28       | 100,00 |
| 2004                       | 86,01     | 0,38        | 0,04  | 0,22     | 13,35       | 100,00 |
| 2005                       | 85,94     | 0,44        | 0,04  | 0,20     | 13,38       | 100,00 |
| 2006                       | 85,78     | 0,44        | 0,02  | 0,20     | 13,56       | 100,00 |
| 2007                       | 85,43     | 0,42        | 0,02  | 0,19     | 13,93       | 100,00 |
| 2008                       | 85,26     | 0,43        | 0,04  | 0,20     | 14,07       | 100,00 |
| 2009                       | 84,83     | 0,32        | 0,04  | 0,20     | 14,61       | 100,00 |

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / MODO                 | Trans. Terrestre de Pers.* | Trans. Carretera Mercanc. | Trans. Ferro. Interur. Pers. | Trans. Ferro. Mercanc. | Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers. | Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercanc. | Trans. Aéreo Pers. | Trans. Aéreo Mercanc. | Act. Anexas al Trans. | TOTAL  |
|----------------------------|----------------------------|---------------------------|------------------------------|------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------|
| <b>Nº ESTABLECIMIENTOS</b> |                            |                           |                              |                        |                                   |                                      |                    |                       |                       |        |
| 2009                       | 828                        | 3.458                     | 14                           | 2                      | 7                                 | 2                                    | 2                  | 1                     | 466                   | 4.780  |
| 2010                       | 793                        | 2.934                     | 20                           | 2                      | 7                                 | 0                                    | 2                  | 1                     | 448                   | 4.207  |
| <b>%</b>                   |                            |                           |                              |                        |                                   |                                      |                    |                       |                       |        |
| 2009                       | 17,32                      | 72,34                     | 0,29                         | 0,04                   | 0,15                              | 0,04                                 | 0,04               | 0,02                  | 9,75                  | 100,00 |
| 2010                       | 18,85                      | 69,74                     | 0,48                         | 0,05                   | 0,17                              | 0,00                                 | 0,05               | 0,02                  | 10,65                 | 100,00 |

\* Incluye los transportes por carretera urbano e interurbano, y los otros transportes terrestres (ferrocarril, funicular, etc.) cuando son urbanos o suburbanos.

Fuente: el dato de "Actividades Anexas" procede del Eustat y el resto del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte (ambas fuentes se basan en la información del DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



**Cuadro 6.12. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº establecimientos y %)**

| AÑO / MODO                 | Carretera | Ferroviario | Aéreo | Marítimo | Act. Anexas | TOTAL  |
|----------------------------|-----------|-------------|-------|----------|-------------|--------|
| <b>Nº ESTABLECIMIENTOS</b> |           |             |       |          |             |        |
| 1995                       | 1.598     | 58          | 14    | 30       | 880         | 2.580  |
| 1996                       | 6.397     | 57          | 7     | 21       | 697         | 7.179  |
| 1997                       | 6.922     | 50          | 7     | 19       | 804         | 7.802  |
| 1998                       | 7.090     | 50          | 7     | 20       | 868         | 8.035  |
| 1999                       | 7.103     | 50          | 7     | 19       | 934         | 8.113  |
| 2000                       | 6.861     | 50          | 8     | 19       | 1.019       | 7.957  |
| 2001                       | 6.624     | 50          | 9     | 20       | 1.065       | 7.768  |
| 2002                       | 6.534     | 54          | 9     | 26       | 1.106       | 7.729  |
| 2003                       | 6.451     | 49          | 9     | 26       | 1.108       | 7.643  |
| 2004                       | 6.383     | 48          | 8     | 22       | 1.121       | 7.582  |
| 2005                       | 6.405     | 50          | 11    | 26       | 1.105       | 7.597  |
| 2006                       | 6.406     | 55          | 10    | 27       | 1.123       | 7.621  |
| 2007                       | 6.584     | 54          | 11    | 28       | 1.160       | 7.837  |
| 2008                       | 6.558     | 49          | 11    | 32       | 1.174       | 7.824  |
| 2009                       | 6.437     | 40          | 11    | 29       | 1.196       | 7.713  |
| <b>%</b>                   |           |             |       |          |             |        |
| 1995                       | 61,94     | 2,25        | 0,54  | 1,16     | 34,11       | 100,00 |
| 1996                       | 89,11     | 0,79        | 0,10  | 0,29     | 9,71        | 100,00 |
| 1997                       | 88,72     | 0,64        | 0,09  | 0,24     | 10,31       | 100,00 |
| 1998                       | 88,24     | 0,62        | 0,09  | 0,25     | 10,80       | 100,00 |
| 1999                       | 87,55     | 0,62        | 0,09  | 0,23     | 11,51       | 100,00 |
| 2000                       | 86,23     | 0,63        | 0,10  | 0,24     | 12,81       | 100,00 |
| 2001                       | 85,27     | 0,64        | 0,12  | 0,26     | 13,71       | 100,00 |
| 2002                       | 84,54     | 0,70        | 0,12  | 0,34     | 14,31       | 100,00 |
| 2003                       | 84,40     | 0,64        | 0,12  | 0,34     | 14,50       | 100,00 |
| 2004                       | 84,19     | 0,63        | 0,11  | 0,29     | 14,79       | 100,00 |
| 2005                       | 84,31     | 0,66        | 0,14  | 0,34     | 14,55       | 100,00 |
| 2006                       | 84,06     | 0,72        | 0,13  | 0,35     | 14,74       | 100,00 |
| 2007                       | 84,01     | 0,69        | 0,14  | 0,36     | 14,80       | 100,00 |
| 2008                       | 83,82     | 0,63        | 0,14  | 0,41     | 15,01       | 100,00 |
| 2009                       | 83,46     | 0,52        | 0,14  | 0,38     | 15,51       | 100,00 |

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / MODO                 | Trans. Terrestre de Pers.* | Trans. Carretera Mercanc. | Trans. Ferro. Interur. Pers. | Trans. Ferro. Mercanc. | Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers. | Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercanc. | Trans. Aéreo Pers. | Trans. Aéreo Mercanc. | Act. Anexas al Trans. | TOTAL  |
|----------------------------|----------------------------|---------------------------|------------------------------|------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------|
| <b>Nº ESTABLECIMIENTOS</b> |                            |                           |                              |                        |                                   |                                      |                    |                       |                       |        |
| 2009                       | 1.559                      | 4.937                     | 27                           | 1                      | 9                                 | 15                                   | 6                  | 3                     | 742                   | 7.299  |
| 2010                       | 1.491                      | 4.438                     | 36                           | 3                      | 8                                 | 14                                   | 7                  | 2                     | 712                   | 6.711  |
| <b>%</b>                   |                            |                           |                              |                        |                                   |                                      |                    |                       |                       |        |
| 2009                       | 21,36                      | 67,64                     | 0,37                         | 0,01                   | 0,12                              | 0,21                                 | 0,08               | 0,04                  | 10,17                 | 100,00 |
| 2010                       | 22,22                      | 66,13                     | 0,54                         | 0,04                   | 0,12                              | 0,21                                 | 0,10               | 0,03                  | 10,61                 | 100,00 |

\* Incluye los transportes por carretera urbano e interurbano, y los otros transportes terrestres (ferrocarril, funicular, etc.) cuando son urbanos o suburbanos.

Fuente: el dato de "Actividades Anexas" procede del Eustat y el resto del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte (ambas fuentes se basan en la información del DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

6.1.2. Empleo

Cuadro 6.13. Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (nº empleos y %)

| AÑO / SECTOR | Transportes (A) |             |             | Transportes y Comunicaciones (B) |             | Total Economía (C) |
|--------------|-----------------|-------------|-------------|----------------------------------|-------------|--------------------|
|              | nº empleos      | % (A) / (B) | % (A) / (C) | nº empleos                       | % (B) / (C) | nº empleos         |
| 1995         | --              | --          | --          | 24.950                           | 3,9         | 633.089            |
| 1996         | --              | --          | --          | 37.433                           | 5,8         | 647.181            |
| 1997         | --              | --          | --          | 39.125                           | 5,9         | 661.900            |
| 1998         | --              | --          | --          | 40.407                           | 5,9         | 679.535            |
| 1999         | --              | --          | --          | 42.446                           | 5,9         | 721.087            |
| 2000         | --              | --          | --          | 42.463                           | 5,7         | 743.829            |
| 2001         | --              | --          | --          | 43.685                           | 5,8         | 759.583            |
| 2002         | --              | --          | --          | 45.213                           | 5,7         | 788.663            |
| 2003         | 38.814          | 84,0        | 4,8         | 46.194                           | 5,7         | 806.220            |
| 2004         | 39.309          | 83,6        | 4,8         | 47.013                           | 5,7         | 820.043            |
| 2005         | 40.944          | 85,0        | 4,8         | 48.180                           | 5,6         | 853.835            |
| 2006         | 42.331          | 84,9        | 4,8         | 49.851                           | 5,7         | 880.002            |
| 2007         | 44.840          | 85,5        | 4,9         | 52.465                           | 5,7         | 919.370            |
| 2008         | 45.608          | 85,7        | 4,8         | 53.191                           | 5,6         | 942.479            |
| 2009         | 46.128          | 85,7        | 4,8         | 53.835                           | 5,7         | 951.158            |

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / SECTOR | Transportes (A) |             |             | Transporte, actividades postales y de correos (B) |             | Total Economía (C) |
|--------------|-----------------|-------------|-------------|---|-------------|--------------------|
|              | nº empleos      | % (A) / (B) | % (A) / (C) | nº empleos  | % (B) / (C) | nº empleos         |
| 2009         | 44.487          | 91,2        | 4,7         | 48.806  | 5,1         | 952.510            |
| 2010         | 41.515          | 89,7        | 4,6         | 46.299  | 5,1         | 906.044            |

Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



Cuadro 6.14. Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación inter-anual)

(%)

| AÑO / SECTOR | Transportes | Transportes y Comunicaciones | Total Economía |
|--------------|-------------|------------------------------|----------------|
| 1996         | --          | 50,0                         | 2,2            |
| 1997         | --          | 4,5                          | 2,3            |
| 1998         | --          | 3,3                          | 2,7            |
| 1999         | --          | 5,0                          | 6,1            |
| 2000         | --          | 0,0                          | 3,2            |
| 2001         | --          | 2,9                          | 2,1            |
| 2002         | --          | 3,5                          | 3,8            |
| 2003         | --          | 2,2                          | 2,2            |
| 2004         | 1,3         | 1,8                          | 1,7            |
| 2005         | 4,2         | 2,5                          | 4,1            |
| 2006         | 3,4         | 3,5                          | 3,1            |
| 2007         | 5,9         | 5,2                          | 4,5            |
| 2008         | 1,7         | 1,4                          | 2,5            |
| 2009         | 1,1         | 1,2                          | 0,9            |

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / SECTOR | Transportes | Transporte, actividades postales y de correos | Total Economía |
|--------------|-------------|---|----------------|
| 2009         | --          | --  | --             |
| 2010         | -6,7        | -5,1  | -4,9           |

Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



Cuadro 6.15. Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (nº empleos y %)

| AÑO / SECTOR | Transportes (A) |             |             | Transportes y Comunicaciones (B) |             | Total Economía (C) |
|--------------|-----------------|-------------|-------------|----------------------------------|-------------|--------------------|
|              | nº empleos      | % (A) / (B) | % (A) / (C) | nº empleos                       | % (B) / (C) | nº empleos         |
| 1995         | --              | --          | --          | 2.565                            | 2,6         | 97.299             |
| 1996         | --              | --          | --          | 4.280                            | 4,3         | 100.034            |
| 1997         | --              | --          | --          | 4.722                            | 4,5         | 103.930            |
| 1998         | --              | --          | --          | 4.979                            | 4,6         | 107.859            |
| 1999         | --              | --          | --          | 5.080                            | 4,4         | 115.141            |
| 2000         | --              | --          | --          | 5.113                            | 4,3         | 119.065            |
| 2001         | --              | --          | --          | 5.350                            | 4,3         | 123.715            |
| 2002         | --              | --          | --          | 5.684                            | 4,4         | 128.340            |
| 2003         | --              | --          | --          | 5.716                            | 4,4         | 130.403            |
| 2004         | 4.974           | 86,1        | 3,7         | 5.777                            | 4,3         | 133.632            |
| 2005         | 5.162           | 86,5        | 3,7         | 5.971                            | 4,3         | 139.400            |
| 2006         | 5.609           | 87,3        | 4,0         | 6.425                            | 4,5         | 141.904            |
| 2007         | 5.999           | 86,6        | 4,1         | 6.928                            | 4,7         | 147.541            |
| 2008         | 6.132           | 86,5        | 4,1         | 7.093                            | 4,7         | 150.985            |
| 2009         | 6.363           | 89,9        | 4,2         | 7.079                            | 4,6         | 152.283            |

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / SECTOR | Transportes (A) |             |             | Transporte, actividades postales y de correos (B) |             | Total Economía (C) |
|--------------|-----------------|-------------|-------------|---|-------------|--------------------|
|              | nº empleos      | % (A) / (B) | % (A) / (C) | nº empleos  | % (B) / (C) | nº empleos         |
| 2009         | 6.301 y (*)     | 93,9 y (*)  | 4,1 y (*)   | 6.709 y (*)                                       | 4,4 y (*)   | 152.568            |
| 2010         | 5.884 y (*)     | 90,5 y (*)  | 4,0 y (*)   | 6.501 y (*)                                       | 4,4 y (*)   | 146.912            |

(\*) Información no disponible por salvaguarda del secreto estadístico. Se incluye en los datos de la CAPV.

Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



Cuadro 6.16. Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)

(%)

| AÑO / SECTOR | Transportes | Transportes y Comunicaciones | Total Economía |
|--------------|-------------|------------------------------|----------------|
| 1996         | --          | 66,9                         | 2,8            |
| 1997         | --          | 10,3                         | 3,9            |
| 1998         | --          | 5,4                          | 3,8            |
| 1999         | --          | 2,0                          | 6,8            |
| 2000         | --          | 0,6                          | 3,4            |
| 2001         | --          | 4,6                          | 3,9            |
| 2002         | --          | 6,2                          | 3,7            |
| 2003         | --          | 0,6                          | 1,6            |
| 2004         | --          | 1,1                          | 2,5            |
| 2005         | 3,8         | 3,4                          | 4,3            |
| 2006         | 8,7         | 7,6                          | 1,8            |
| 2007         | 7,0         | 7,8                          | 4,0            |
| 2008         | 2,2         | 2,4                          | 2,3            |
| 2009         | 3,8         | -0,2                         | 0,9            |

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / SECTOR | Transportes | Transporte, actividades postales y de correos | Total Economía |
|--------------|-------------|---|----------------|
| 2009         | --          | --  | --             |
| 2010         | -6,6        | -3,1  | -3,7           |

Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

**Cuadro 6.17. Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (nº empleos y %)**

| AÑO / SECTOR | Transportes (A) |             |             | Transportes y Comunicaciones (B) |             | Total Economía (C) |
|--------------|-----------------|-------------|-------------|----------------------------------|-------------|--------------------|
|              | nº empleos      | % (A) / (B) | % (A) / (C) | nº empleos                       | % (B) / (C) | nº empleos         |
| 1995         | --              | --          | --          | 7.778                            | 3,6         | 214.435            |
| 1996         | --              | --          | --          | 12.113                           | 5,5         | 220.535            |
| 1997         | --              | --          | --          | 12.678                           | 5,6         | 227.080            |
| 1998         | --              | --          | --          | 13.003                           | 5,6         | 233.616            |
| 1999         | --              | --          | --          | 14.173                           | 5,8         | 245.983            |
| 2000         | --              | --          | --          | 13.635                           | 5,4         | 252.190            |
| 2001         | --              | --          | --          | 14.018                           | 5,5         | 256.981            |
| 2002         | --              | --          | --          | 14.889                           | 5,6         | 266.117            |
| 2003         | --              | --          | --          | 15.014                           | 5,5         | 271.258            |
| 2004         | 13.245          | 85,6        | 4,8         | 15.467                           | 5,6         | 274.392            |
| 2005         | 13.991          | 87,0        | 4,9         | 16.090                           | 5,6         | 285.643            |
| 2006         | 13.974          | 87,0        | 4,8         | 16.071                           | 5,5         | 292.876            |
| 2007         | 14.537          | 86,5        | 4,7         | 16.804                           | 5,5         | 307.346            |
| 2008         | 14.660          | 87,1        | 4,7         | 16.824                           | 5,4         | 313.168            |
| 2009         | 14.694          | 86,9        | 4,7         | 16.911                           | 5,4         | 313.654            |

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / SECTOR | Transportes (A) |             |             | Transporte, actividades postales y de correos (B) |             | Total Economía (C) |
|--------------|-----------------|-------------|-------------|---|-------------|--------------------|
|              | nº empleos      | % (A) / (B) | % (A) / (C) | nº empleos  | % (B) / (C) | nº empleos         |
| 2009         | 14.761 y (*)    | 91,5 y (*)  | 4,7 y (*)   | 16.125 y (*)                                      | 5,1 y (*)   | 313.842            |
| 2010         | 13.274 y (*)    | 90,5 y (*)  | 4,4 y (*)   | 14.670 y (*)                                      | 4,9 y (*)   | 299.038            |

(\*) Información no disponible por salvaguarda del secreto estadístico. Se incluye en los datos de la CAPV.

Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



Cuadro 6.18. Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación inter-anual)

(%)

| AÑO / SECTOR | Transportes | Transportes y Comunicaciones | Total Economía |
|--------------|-------------|------------------------------|----------------|
| 1996         | --          | 55,7                         | 2,8            |
| 1997         | --          | 4,7                          | 3,0            |
| 1998         | --          | 2,6                          | 2,9            |
| 1999         | --          | 9,0                          | 5,3            |
| 2000         | --          | -3,8                         | 2,5            |
| 2001         | --          | 2,8                          | 1,9            |
| 2002         | --          | 6,2                          | 3,6            |
| 2003         | --          | 0,8                          | 1,9            |
| 2004         | --          | 3,0                          | 1,2            |
| 2005         | 5,6         | 4,0                          | 4,1            |
| 2006         | -0,1        | -0,1                         | 2,5            |
| 2007         | 4,0         | 4,6                          | 4,9            |
| 2008         | 0,8         | 0,1                          | 1,9            |
| 2009         | 0,2         | 0,5                          | 0,2            |

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / SECTOR | Transportes | Transporte, actividades postales y de correos | Total Economía |
|--------------|-------------|---|----------------|
| 2009         | --          | --  | --             |
| 2010         | -10,1       | -9,0  | -4,7           |

Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



Cuadro 6.19. Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (nº empleos y %)

| AÑO / SECTOR | Transportes (A) |             |             | Transportes y Comunicaciones (B) |             | Total Economía (C) |
|--------------|-----------------|-------------|-------------|----------------------------------|-------------|--------------------|
|              | nº empleos      | % (A) / (B) | % (A) / (C) | nº empleos                       | % (B) / (C) | nº empleos         |
| 1995         | --              | --          | --          | 14.607                           | 4,5         | 321.355            |
| 1996         | --              | --          | --          | 21.040                           | 6,4         | 326.612            |
| 1997         | --              | --          | --          | 21.725                           | 6,6         | 330.890            |
| 1998         | --              | --          | --          | 22.425                           | 6,6         | 338.060            |
| 1999         | --              | --          | --          | 23.193                           | 6,4         | 359.963            |
| 2000         | --              | --          | --          | 23.715                           | 6,4         | 372.574            |
| 2001         | --              | --          | --          | 24.317                           | 6,4         | 378.887            |
| 2002         | --              | --          | --          | 24.640                           | 6,3         | 394.206            |
| 2003         | --              | --          | --          | 25.464                           | 6,3         | 404.559            |
| 2004         | 21.090          | 81,8        | 5,1         | 25.769                           | 6,3         | 412.019            |
| 2005         | 21.791          | 83,4        | 5,1         | 26.119                           | 6,1         | 428.792            |
| 2006         | 22.748          | 83,2        | 5,1         | 27.355                           | 6,1         | 445.222            |
| 2007         | 24.304          | 84,6        | 5,2         | 28.733                           | 6,2         | 464.483            |
| 2008         | 24.816          | 84,8        | 5,2         | 29.274                           | 6,1         | 478.326            |
| 2009         | 25.071          | 84,0        | 5,2         | 29.845                           | 6,2         | 485.221            |

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / SECTOR | Transportes (A) |             |             | Transporte, actividades postales y de correos (B) |             | Total Economía (C) |
|--------------|-----------------|-------------|-------------|---|-------------|--------------------|
|              | nº empleos      | % (A) / (B) | % (A) / (C) | nº empleos  | % (B) / (C) | nº empleos         |
| 2009         | 23.424 y (*)    | 90,2 y (*)  | 4,8 y (*)   | 25.971 y (*)                                      | 5,3 y (*)   | 486.100            |
| 2010         | 22.090 y (*)    | 88,9 y (*)  | 4,8 y (*)   | 24.861 y (*)                                      | 5,4 y (*)   | 460.094            |

(\*) Información no disponible por salvaguarda del secreto estadístico. Se incluye en los datos de la CAPV.

Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



Cuadro 6.20. Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación inter-anual)

(%)

| AÑO / SECTOR | Transportes | Transportes y Comunicaciones | Total Economía |
|--------------|-------------|------------------------------|----------------|
| 1996         | --          | 44,0                         | 1,6            |
| 1997         | --          | 3,3                          | 1,3            |
| 1998         | --          | 3,2                          | 2,2            |
| 1999         | --          | 3,4                          | 6,5            |
| 2000         | --          | 2,3                          | 3,5            |
| 2001         | --          | 2,5                          | 1,7            |
| 2002         | --          | 1,3                          | 4,0            |
| 2003         | --          | 3,3                          | 2,6            |
| 2004         | --          | 1,2                          | 1,8            |
| 2005         | 3,3         | 1,4                          | 4,1            |
| 2006         | 4,4         | 4,7                          | 3,8            |
| 2007         | 6,8         | 5,0                          | 4,3            |
| 2008         | 2,1         | 1,9                          | 3,0            |
| 2009         | 1,0         | 2,0                          | 1,4            |

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / SECTOR | Transportes | Transporte, actividades postales y de correos | Total Economía |
|--------------|-------------|---|----------------|
| 2009         | --          | --  | --             |
| 2010         | -5,7        | -4,3  | -5,3           |

Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 6.21. Empleo del sector de transportes por modo en la CAPV (nº empleos y %)

| AÑO / MODO        | Carretera           | Ferroviario | Aéreo | Marítimo | Act. Anexas | TOTAL  |
|-------------------|---------------------|-------------|-------|----------|-------------|--------|
| <b>Nº EMPLEOS</b> |                     |             |       |          |             |        |
| 2003              | 25.407 <sup>1</sup> | --          | 342   | 471      | 12.594      | 38.814 |
| 2004              | 24.049              | 1.693       | 341   | 457      | 12.769      | 39.309 |
| 2005              | 24.790              | 2.744       | 409   | 470      | 12.531      | 40.944 |
| 2006              | 26.103              | 2.622       | 384   | 412      | 12.810      | 42.331 |
| 2007              | 27.859              | 2.465       | 394   | 425      | 13.697      | 44.840 |
| 2008              | 28.822              | 2.272       | 391   | 395      | 13.728      | 45.608 |
| 2009              | 29.237              | 2.144       | 423   | 387      | 13.937      | 46.128 |
| <b>%</b>          |                     |             |       |          |             |        |
| 2003              | 65,46               | --          | 0,88  | 1,21     | 32,45       | 100,00 |
| 2004              | 61,18               | 4,31        | 0,87  | 1,16     | 32,48       | 100,00 |
| 2005              | 60,55               | 6,70        | 1,00  | 1,15     | 30,61       | 100,00 |
| 2006              | 61,66               | 6,19        | 0,91  | 0,97     | 30,26       | 100,00 |
| 2007              | 62,13               | 5,50        | 0,88  | 0,95     | 30,55       | 100,00 |
| 2008              | 63,20               | 4,98        | 0,86  | 0,87     | 30,10       | 100,00 |
| 2009              | 63,38               | 4,65        | 0,92  | 0,84     | 30,21       | 100,00 |

<sup>1</sup> Se proporciona el dato de transporte terrestre (incluye carretera y ferrocarril).

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / MODO        | Trans. Terrestre de Pers.* | Trans. Carretera Mercanc. | Trans. Ferro. Interur. Pers. | Trans. Ferro. Mercanc. | Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers. | Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercanc. | Trans. Aéreo Pers. | Trans. Aéreo Mercanc. | Act. Anexas al Trans. | TOTAL  |
|-------------------|----------------------------|---------------------------|------------------------------|------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------|
| <b>Nº EMPLEOS</b> |                            |                           |                              |                        |                                   |                                      |                    |                       |                       |        |
| 2009              | 8.062                      | 22.522                    | 1.120                        | 87                     | 51                                | 319                                  | 215                | 201                   | 11.910                | 44.487 |
| 2010              | 8.145                      | 19.772                    | 1.097                        | 75                     | 50                                | 381                                  | 281                | 178                   | 11.536                | 41.515 |
| <b>%</b>          |                            |                           |                              |                        |                                   |                                      |                    |                       |                       |        |
| 2009              | 18,12                      | 50,63                     | 2,52                         | 0,20                   | 0,11                              | 0,72                                 | 0,48               | 0,45                  | 26,77                 | 100,00 |
| 2010              | 19,62                      | 47,63                     | 2,64                         | 0,18                   | 0,12                              | 0,92                                 | 0,68               | 0,43                  | 27,79                 | 100,00 |

\* Incluye los transportes por carretera urbano e interurbano, y los otros transportes terrestres (ferrocarril, funiculares, etc.) cuando son urbanos o suburbanos.

Fuente: el dato de "Actividades Anexas" procede del Eustat y el resto del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte (ambas fuentes se basan en la información del DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 6.22. Empleo del sector de transportes por modo en Álava (nº empleos y %)

| AÑO / MODO        | Carretera   | Ferrovioario | Aéreo | Marítimo | Act. Anexas | TOTAL  |
|-------------------|-------------|--------------|-------|----------|-------------|--------|
| <b>Nº EMPLEOS</b> |             |              |       |          |             |        |
| 2004              | 3.215       | 0            | 41    | 0        | 1.718       | 4.974  |
| 2005              | 3.274       | (*)          | 55    | 0        | 1.782       | 5.162  |
| 2006              | 3.568 y (*) | (*)          | 50    | 0        | 1.972       | 5.609  |
| 2007              | 3.843 y (*) | (*)          | 54    | 0        | 2.083       | 5.999  |
| 2008              | 3.837 y (*) | (*)          | 54    | 0        | 2.221       | 6.132  |
| 2009              | 3.954 y (*) | (*)          | 54    | 0        | 2.276       | 6.363  |
| <b>%</b>          |             |              |       |          |             |        |
| 2004              | 64,64       | 0,00         | 0,82  | 0,00     | 34,54       | 100,00 |
| 2005              | 63,43       | (*)          | 1,07  | 0,00     | 34,52       | 100,00 |
| 2006              | 63,61 y (*) | (*)          | 0,89  | 0,00     | 35,16       | 100,00 |
| 2007              | 64,06 y (*) | (*)          | 0,90  | 0,00     | 34,72       | 100,00 |
| 2008              | 62,57 y (*) | (*)          | 0,88  | 0,00     | 36,22       | 100,00 |
| 2009              | 62,14 y (*) | (*)          | 0,85  | 0,00     | 35,77       | 100,00 |

(\*) Eustat no facilita el dato para salvaguardar el secreto estadístico. Se incluye en el total.

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / MODO        | Trans. Terrestre de Pers.* | Trans. Carretera Mercanc. | Trans. Ferro. Interur. Pers. | Trans. Ferro. Mercanc. | Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers. | Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercanc. | Trans. Aéreo Pers. | Trans. Aéreo Mercanc. | Act. Anexas al Trans. | TOTAL        |
|-------------------|----------------------------|---------------------------|------------------------------|------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|
| <b>Nº EMPLEOS</b> |                            |                           |                              |                        |                                   |                                      |                    |                       |                       |              |
| 2009              | 721                        | 3.244                     | 0                            | 0                      | 0                                 | 0                                    | (**)               | (**)                  | 1.955 y (**)          | 6.301 y (**) |
| 2010              | 1.157                      | 2.823                     | (**)                         | 0                      | 0                                 | 0                                    | (**)               | (**)                  | 1.864 y (**)          | 5.884 y (**) |
| <b>%</b>          |                            |                           |                              |                        |                                   |                                      |                    |                       |                       |              |
| 2009              | 11,44                      | 51,48                     | 0,00                         | 0,00                   | 0,00                              | 0,00                                 | (**)               | (**)                  | 31,03 y (**)          | 100,00       |
| 2010              | 19,66                      | 47,98                     | (**)                         | 0,00                   | 0,00                              | 0,00                                 | (**)               | (**)                  | 31,68 y (**)          | 100,00       |

\* Incluye los transportes por carretera urbano e interurbano, y los otros transportes terrestres (ferrocarril, funicular, etc.) cuando son urbanos o suburbanos.

\*\* Eustat no facilita el dato para salvaguardar el secreto estadístico. Se incluye en el total.

Fuente: el dato de "Actividades Anexas" procede del Eustat y el resto del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte (ambas fuentes se basan en la información del DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



Cuadro 6.23. Empleo del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº empleos y %)

| AÑO / MODO        | Carretera   | Ferroviano | Aéreo | Marítimo | Act. Anexas | TOTAL  |
|-------------------|-------------|------------|-------|----------|-------------|--------|
| <b>Nº EMPLEOS</b> |             |            |       |          |             |        |
| 2004              | 8.895       | 248        | 24    | 32       | 4.046       | 13.245 |
| 2005              | 9.340       | 847        | 17    | 30       | 3.757       | 13.991 |
| 2006              | 9.400       | 560        | 0     | 30       | 3.984       | 13.974 |
| 2007              | 9.839 y (*) | 521        | (*)   | 35       | 4.119       | 14.537 |
| 2008              | 10.066      | 501        | 36    | 32       | 4.025       | 14.660 |
| 2009              | 10.022      | 480        | 36    | 22       | 4.134       | 14.694 |
| <b>%</b>          |             |            |       |          |             |        |
| 2004              | 67,16       | 1,87       | 0,18  | 0,24     | 30,55       | 100,00 |
| 2005              | 66,76       | 6,05       | 0,12  | 0,21     | 26,85       | 100,00 |
| 2006              | 67,27       | 4,01       | 0,00  | 0,21     | 28,51       | 100,00 |
| 2007              | 67,68 y (*) | 3,58       | (*)   | 0,24     | 28,33       | 100,00 |
| 2008              | 68,66       | 3,42       | 0,25  | 0,22     | 27,46       | 100,00 |
| 2009              | 68,20       | 3,27       | 0,24  | 0,15     | 28,13       | 100,00 |

(\*) Eustat no facilita el dato para salvaguardar el secreto estadístico. Se incluye en el total.

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / MODO        | Trans. Terrestre de Pers.* | Trans. Carretera Mercanc. | Trans. Ferro. Interur. Pers. | Trans. Ferro. Mercanc. | Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers. | Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercanc. | Trans. Aéreo Pers. | Trans. Aéreo Mercanc. | Act. Anexas al Trans. | TOTAL         |
|-------------------|----------------------------|---------------------------|------------------------------|------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|---------------|
| <b>Nº EMPLEOS</b> |                            |                           |                              |                        |                                   |                                      |                    |                       |                       |               |
| 2009              | 2.234                      | 8.331                     | 371                          | (**)                   | 17 y (**)                         | (**)                                 | (**)               | (**)                  | 3.705 y (**)          | 14.761 y (**) |
| 2010              | 2.210                      | 7.402                     | (**)                         | (**)                   | 20 y (**)                         | 0                                    | (**)               | (**)                  | 3.161 y (**)          | 13.274 y (**) |
| <b>%</b>          |                            |                           |                              |                        |                                   |                                      |                    |                       |                       |               |
| 2009              | 15,13                      | 56,44                     | 2,51                         | (**)                   | 0,12 y (**)                       | (**)                                 | (**)               | (**)                  | 25,10 y (**)          | 100,00        |
| 2010              | 16,65                      | 55,76                     | (**)                         | (**)                   | 0,15 y (**)                       | 0,00                                 | (**)               | (**)                  | 23,81 y (**)          | 100,00        |

\* Incluye los transportes por carretera urbano e interurbano, y los otros transportes terrestres (ferrocarril, funicular, etc.) cuando son urbanos o suburbanos.

\*\* Eustat no facilita el dato para salvaguardar el secreto estadístico. Se incluye en el total.

Fuente: el dato de "Actividades Anexas" procede del Eustat y el resto del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte (ambas fuentes se basan en la información del DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 6.24. Empleo del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº empleos y %)

| AÑO / MODO        | Carretera    | Ferroviario | Aéreo | Marítimo | Act. Anexas | TOTAL  |
|-------------------|--------------|-------------|-------|----------|-------------|--------|
| <b>Nº EMPLEOS</b> |              |             |       |          |             |        |
| 2004              | 11.939       | 1.445       | 276   | 425      | 7.005       | 21.090 |
| 2005              | 12.176       | 1.846       | 337   | 440      | 6.992       | 21.791 |
| 2006              | 13.117 y (*) | 2.054       | 314   | 382      | 6.874       | 22.748 |
| 2007              | 14.156 y (*) | (*)         | 320   | 390      | 7.495       | 24.304 |
| 2008              | 14.899 y (*) | (*)         | 301   | 363      | 7.482       | 24.816 |
| 2009              | 15.224 y (*) | (*)         | 333   | 365      | 7.527       | 25.071 |
| <b>%</b>          |              |             |       |          |             |        |
| 2004              | 56,61        | 6,85        | 1,31  | 2,02     | 33,21       | 100,00 |
| 2005              | 55,88        | 8,47        | 1,55  | 2,02     | 32,09       | 100,00 |
| 2006              | 57,66 y (*)  | 9,03        | 1,38  | 1,68     | 30,22       | 100,00 |
| 2007              | 58,25 y (*)  | (*)         | 1,32  | 1,60     | 30,84       | 100,00 |
| 2008              | 60,04 y (*)  | (*)         | 1,21  | 1,46     | 30,15       | 100,00 |
| 2009              | 60,72 y (*)  | (*)         | 1,33  | 1,46     | 30,02       | 100,00 |

(\*) Eustat no facilita el dato para salvaguardar el secreto estadístico. Se incluye en el total.

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

| AÑO / MODO        | Trans. Terrestre de Pers.* | Trans. Carretera Mercanc. | Trans. Ferro. Interur. Pers. | Trans. Ferro. Mercanc. | Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers. | Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercanc. | Trans. Aéreo Pers. | Trans. Aéreo Mercanc. | Act. Anexas al Trans. | TOTAL         |
|-------------------|----------------------------|---------------------------|------------------------------|------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|---------------|
| <b>Nº EMPLEOS</b> |                            |                           |                              |                        |                                   |                                      |                    |                       |                       |               |
| 2009              | 3.658                      | 10.947                    | 749                          | (**)                   | 11 y (**)                         | (**)                                 | 181                | 162                   | 6.249 y (**)          | 23.424 y (**) |
| 2010              | 4.778                      | 9.547                     | 692                          | (**)                   | 11 y (**)                         | 381                                  | 241                | (**)                  | 6.244 y (**)          | 22.090 y (**) |
| <b>%</b>          |                            |                           |                              |                        |                                   |                                      |                    |                       |                       |               |
| 2009              | 15,62                      | 46,73                     | 3,20                         | (**)                   | 0,05 y (**)                       | (**)                                 | 0,77               | 0,69                  | 26,68 y (**)          | 100,00        |
| 2010              | 21,63                      | 43,22                     | 3,13                         | (**)                   | 0,05 y (**)                       | 1,72                                 | 1,09               | (**)                  | 28,27 y (**)          | 100,00        |

\* Incluye los transportes por carretera urbano e interurbano, y los otros transportes terrestres (ferrocarril, funiculares, etc.) cuando son urbanos o suburbanos.

\*\* Eustat no facilita el dato para salvaguardar el secreto estadístico. Se incluye en el total.

Fuente: el dato de "Actividades Anexas" procede del Eustat y el resto del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte (ambas fuentes se basan en la información del DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

### 6.1.3. Valor añadido bruto (precios corrientes)

**Cuadro 6.25. Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (miles de euros y %)**

| AÑO / SECTOR        | Transportes (A) |             |             | Transportes y Comunicaciones (B) |             | Total Economía (C) |
|---------------------|-----------------|-------------|-------------|----------------------------------|-------------|--------------------|
|                     | miles de euros  | % (A) / (B) | % (A) / (C) | miles de euros                   | % (B) / (C) | miles de euros     |
| 2002                | 2.101.347       | 68,0        | 5,0         | 3.089.554                        | 7,3         | 42.107.236         |
| 2003                | 2.148.203       | 65,7        | 4,8         | 3.268.374                        | 7,3         | 44.646.354         |
| 2004                | 2.288.812       | 65,6        | 4,8         | 3.491.058                        | 7,3         | 48.054.354         |
| 2005                | 2.462.830       | 68,5        | 4,8         | 3.593.268                        | 7,0         | 51.110.318         |
| 2006                | 2.662.981       | 68,6        | 4,9         | 3.881.303                        | 7,1         | 54.903.081         |
| 2007                | 2.850.229       | 69,1        | 4,8         | 4.124.107                        | 6,9         | 59.349.634         |
| 2008                | 2.968.908       | 69,1        | 4,8         | 4.295.031                        | 7,0         | 61.706.519         |
| 2009                | 2.978.407       | 68,7        | 5,1         | 4.335.283                        | 7,4         | 58.529.576         |
| 2010 <sup>(a)</sup> | 2.925.469       | 67,8        | 5,0         | 4.312.463                        | 7,3         | 59.036.092         |

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

**Cuadro 6.26. Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)**

| AÑO / SECTOR        | Transportes | Transportes y Comunicaciones | Total Economía |
|---------------------|-------------|------------------------------|----------------|
| 2003                | 2,2         | 5,8                          | 6,0            |
| 2004                | 6,5         | 6,8                          | 7,6            |
| 2005                | 7,6         | 2,9                          | 6,4            |
| 2006                | 8,1         | 8,0                          | 7,4            |
| 2007                | 7,0         | 6,3                          | 8,1            |
| 2008                | 4,2         | 4,1                          | 4,0            |
| 2009                | 0,3         | 0,9                          | -5,1           |
| 2010 <sup>(a)</sup> | -1,8        | -0,5                         | 0,9            |

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

**Cuadro 6.27. Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (miles de euros y %)**

| AÑO / SECTOR        | Transportes (A) |             | Total Economía (C) |
|---------------------|-----------------|-------------|--------------------|
|                     | miles de euros  | % (A) / (C) | miles de euros     |
| 2003                | 277.320         | 3,8         | 7.338.666          |
| 2004                | 296.367         | 3,6         | 8.127.822          |
| 2005                | 321.937         | 3,7         | 8.661.296          |
| 2006                | 348.974         | 3,8         | 9.202.895          |
| 2007                | 373.920         | 3,8         | 9.846.988          |
| 2008                | 389.432         | 3,8         | 10.256.185         |
| 2009                | 345.465         | 3,7         | 9.438.887          |
| 2010 <sup>(a)</sup> | 347.472         | 3,6         | 9.641.437          |

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



Cuadro 6.28. Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)

| AÑO / SECTOR        | Transportes | Total Economía |
|---------------------|-------------|----------------|
| 2004                | 6,9         | 10,8           |
| 2005                | 8,6         | 6,6            |
| 2006                | 8,4         | 6,3            |
| 2007                | 7,1         | 7,0            |
| 2008                | 4,1         | 4,2            |
| 2009                | -11,3       | -8,0           |
| 2010 <sup>(a)</sup> | 0,6         | 2,1            |

(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 6.29. Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (miles de euros y %)

| AÑO / SECTOR        | Transportes (A) |             | Total Economía (C) |
|---------------------|-----------------|-------------|--------------------|
|                     | miles de euros  | % (A) / (C) | miles de euros     |
| 2003                | 646.905         | 4,4         | 14.657.746         |
| 2004                | 690.505         | 4,4         | 15.628.580         |
| 2005                | 747.667         | 4,5         | 16.664.331         |
| 2006                | 807.224         | 4,4         | 18.175.363         |
| 2007                | 855.325         | 4,4         | 19.581.970         |
| 2008                | 894.599         | 4,4         | 20.179.833         |
| 2009                | 910.531         | 4,8         | 19.081.532         |
| 2010 <sup>(a)</sup> | 862.511         | 4,5         | 19.172.826         |

(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 6.30. Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)

| AÑO / SECTOR        | Transportes | Total Economía |
|---------------------|-------------|----------------|
| 2004                | 6,7         | 6,6            |
| 2005                | 8,3         | 6,6            |
| 2006                | 8,0         | 9,1            |
| 2007                | 6,0         | 7,7            |
| 2008                | 4,6         | 3,1            |
| 2009                | 1,8         | -5,4           |
| 2010 <sup>(a)</sup> | -5,3        | 0,5            |

(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



Cuadro 6.31. Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (miles de euros y %)

| AÑO / SECTOR        | Transportes (A) |             | Total Economía (C) |
|---------------------|-----------------|-------------|--------------------|
|                     | miles de euros  | % (A) / (C) | miles de euros     |
| 2003                | 1.223.978       | 5,4         | 22.649.942         |
| 2004                | 1.301.940       | 5,4         | 24.297.952         |
| 2005                | 1.393.226       | 5,4         | 25.784.691         |
| 2006                | 1.506.783       | 5,5         | 27.524.823         |
| 2007                | 1.620.984       | 5,4         | 29.920.676         |
| 2008                | 1.684.877       | 5,4         | 31.270.501         |
| 2009                | 1.722.411       | 5,7         | 30.009.157         |
| 2010 <sup>(a)</sup> | 1.715.486       | 5,7         | 30.221.829         |

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 6.32. Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)

| AÑO / SECTOR        | Transportes | Total Economía |
|---------------------|-------------|----------------|
| 2004                | 6,4         | 7,3            |
| 2005                | 7,0         | 6,1            |
| 2006                | 8,2         | 6,7            |
| 2007                | 7,6         | 8,7            |
| 2008                | 3,9         | 4,5            |
| 2009                | 2,2         | -4,0           |
| 2010 <sup>(a)</sup> | -0,4        | 0,7            |

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



Cuadro 6.33. VAB del sector de transportes por modo en la CAPV (miles de euros y %)

| AÑO / MODO            | Carretera+Otros <sup>1</sup> |                    | Ferroviario | Aéreo  | Marítimo | Act. Anexas | TOTAL     |
|-----------------------|------------------------------|--------------------|-------------|--------|----------|-------------|-----------|
|                       | Carretera                    | Otros <sup>1</sup> |             |        |          |             |           |
| <b>MILES DE EUROS</b> |                              |                    |             |        |          |             |           |
| 2003                  | 1.122.259                    |                    | 142.989     | 40.682 | 52.336   | 789.937     | 2.148.203 |
| 2004                  | 1.201.681                    |                    | 147.163     | 49.748 | 56.245   | 833.975     | 2.288.812 |
| 2005                  | 966.425                      | 374.589            | 122.935     | 65.200 | 62.824   | 870.857     | 2.462.830 |
| 2006                  | 1.038.737                    | 404.371            | 128.773     | 71.311 | 68.654   | 951.135     | 2.662.981 |
| 2007                  | 1.091.517                    | 430.351            | 130.661     | 76.047 | 82.786   | 1.038.867   | 2.850.229 |
| 2008                  | 1.122.994                    | 453.319            | 140.439     | 74.470 | 78.565   | 1.099.121   | 2.968.908 |
| 2009                  | 1.101.841                    | 481.583            | 143.235     | 63.422 | 68.836   | 1.119.490   | 2.978.407 |
| 2010 <sup>(a)</sup>   | 1.011.958                    | 495.651            | 153.634     | 66.900 | 74.520   | 1.122.806   | 2.925.469 |
| <b>%</b>              |                              |                    |             |        |          |             |           |
| 2003                  | 52,24                        |                    | 6,66        | 1,89   | 2,44     | 36,77       | 100,00    |
| 2004                  | 52,50                        |                    | 6,43        | 2,17   | 2,46     | 36,44       | 100,00    |
| 2005                  | 39,24                        | 15,21              | 4,99        | 2,65   | 2,55     | 35,36       | 100,00    |
| 2006                  | 39,01                        | 15,18              | 4,84        | 2,68   | 2,58     | 35,72       | 100,00    |
| 2007                  | 38,30                        | 15,10              | 4,58        | 2,67   | 2,90     | 36,45       | 100,00    |
| 2008                  | 37,83                        | 15,27              | 4,73        | 2,51   | 2,65     | 37,02       | 100,00    |
| 2009                  | 36,99                        | 16,17              | 4,81        | 2,13   | 2,31     | 37,59       | 100,00    |
| 2010 <sup>(a)</sup>   | 34,59                        | 16,94              | 5,25        | 2,29   | 2,55     | 38,38       | 100,00    |

<sup>1</sup> Incluye: transporte urbano y suburbano por ferrocarril, transporte urbano regular de viajeros, transporte regular de viajeros por carretera, otro transporte regular (teleférico, funicular y cremallera), transporte por taxi, otros tipos de transporte terrestre discrecional de viajeros, y transporte por tubería.

(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 6.34. VAB del sector de transportes por modo en Álava (miles de euros y %)

| AÑO / MODO            | Carretera+Otros <sup>1</sup> |                    | Ferroviario | Aéreo | Marítimo | Act. Anexas | TOTAL   |
|-----------------------|------------------------------|--------------------|-------------|-------|----------|-------------|---------|
|                       | Carretera                    | Otros <sup>1</sup> |             |       |          |             |         |
| <b>MILES DE EUROS</b> |                              |                    |             |       |          |             |         |
| 2003                  | 176.563                      |                    | 4.891       | 4.615 | 0        | 91.251      | 277.320 |
| 2004                  | 188.792                      |                    | 5.063       | 5.341 | 0        | 97.171      | 296.367 |
| 2005                  | 143.673                      | 72.505             | 606         | 7.235 | 0        | 97.918      | 321.937 |
| 2006                  | 153.729                      | 77.890             | 637         | 8.031 | 0        | 108.687     | 348.974 |
| 2007                  | 161.540                      | 88.937             | 641         | 7.975 | 0        | 114.827     | 373.920 |
| 2008                  | 166.157                      | 93.144             | 693         | 7.951 | 0        | 121.487     | 389.432 |
| 2009                  | 149.589                      | 92.610             | 659         | 6.890 | 0        | 95.717      | 345.465 |
| 2010 <sup>(a)</sup>   | 144.059                      | 98.697             | 723         | 7.028 | 0        | 96.965      | 347.472 |
| <b>%</b>              |                              |                    |             |       |          |             |         |
| 2003                  | 63,67                        |                    | 1,76        | 1,66  | 0,00     | 32,90       | 100,00  |
| 2004                  | 63,70                        |                    | 1,71        | 1,80  | 0,00     | 32,79       | 100,00  |
| 2005                  | 44,63                        | 22,52              | 0,19        | 2,25  | 0,00     | 30,42       | 100,00  |
| 2006                  | 44,05                        | 22,32              | 0,18        | 2,30  | 0,00     | 31,14       | 100,00  |
| 2007                  | 43,20                        | 23,79              | 0,17        | 2,13  | 0,00     | 30,71       | 100,00  |
| 2008                  | 42,67                        | 23,92              | 0,18        | 2,04  | 0,00     | 31,20       | 100,00  |
| 2009                  | 43,30                        | 26,81              | 0,19        | 1,99  | 0,00     | 27,71       | 100,00  |
| 2010 <sup>(a)</sup>   | 41,46                        | 28,40              | 0,21        | 2,02  | 0,00     | 27,91       | 100,00  |

<sup>1</sup> Incluye: transporte urbano y suburbano por ferrocarril, transporte urbano regular de viajeros, transporte regular de viajeros por carretera, otro transporte regular (teleférico, funicular y cremallera), transporte por taxi, otros tipos de transporte terrestre discrecional de viajeros, y transporte por tubería.

(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



Cuadro 6.35. VAB del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (miles de euros y %)

| AÑO / MODO            | Carretera+Otros <sup>1</sup> |                    | Ferroviario | Aéreo | Marítimo | Act. Anexas | TOTAL   |
|-----------------------|------------------------------|--------------------|-------------|-------|----------|-------------|---------|
|                       | Carretera                    | Otros <sup>1</sup> |             |       |          |             |         |
| <b>MILES DE EUROS</b> |                              |                    |             |       |          |             |         |
| 2003                  | 376.246                      |                    | 50.511      | 2.307 | 889      | 216.952     | 646.905 |
| 2004                  | 403.927                      |                    | 52.076      | 2.517 | 955      | 231.030     | 690.505 |
| 2005                  | 356.540                      | 84.395             | 47.945      | 3.298 | 1.463    | 254.026     | 747.667 |
| 2006                  | 381.499                      | 90.729             | 50.410      | 3.693 | 1.464    | 279.429     | 807.224 |
| 2007                  | 400.877                      | 99.412             | 51.274      | 3.897 | 1.719    | 298.146     | 855.325 |
| 2008                  | 414.737                      | 104.006            | 55.030      | 3.756 | 1.632    | 315.438     | 894.599 |
| 2009                  | 418.054                      | 111.927            | 57.150      | 2.954 | 1.255    | 319.191     | 910.531 |
| 2010 <sup>(a)</sup>   | 376.667                      | 114.230            | 60.922      | 2.865 | 1.345    | 306.482     | 862.511 |
| <b>%</b>              |                              |                    |             |       |          |             |         |
| 2003                  | 58,16                        |                    | 7,81        | 0,36  | 0,14     | 33,54       | 100,00  |
| 2004                  | 58,50                        |                    | 7,54        | 0,36  | 0,14     | 33,46       | 100,00  |
| 2005                  | 47,69                        | 11,29              | 6,41        | 0,44  | 0,20     | 33,98       | 100,00  |
| 2006                  | 47,26                        | 11,24              | 6,24        | 0,46  | 0,18     | 34,62       | 100,00  |
| 2007                  | 46,87                        | 11,62              | 5,99        | 0,46  | 0,20     | 34,86       | 100,00  |
| 2008                  | 46,36                        | 11,63              | 6,15        | 0,42  | 0,18     | 35,26       | 100,00  |
| 2009                  | 45,91                        | 12,29              | 6,28        | 0,32  | 0,14     | 35,06       | 100,00  |
| 2010 <sup>(a)</sup>   | 43,67                        | 13,24              | 7,06        | 0,33  | 0,16     | 35,53       | 100,00  |

<sup>1</sup> Incluye: transporte urbano y suburbano por ferrocarril, transporte urbano regular de viajeros, transporte regular de viajeros por carretera, otro transporte regular (teleférico, funicular y cremallera), transporte por taxi, otros tipos de transporte terrestre discrecional de viajeros, y transporte por tubería.

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



Cuadro 6.36. VAB del sector de transportes por modo en Bizkaia (miles de euros y %)

| AÑO / MODO            | Carretera+Otros <sup>1</sup> |                    | Ferroviario | Aéreo  | Marítimo | Act. Anexas | TOTAL     |
|-----------------------|------------------------------|--------------------|-------------|--------|----------|-------------|-----------|
|                       | Carretera                    | Otros <sup>1</sup> |             |        |          |             |           |
| <b>MILES DE EUROS</b> |                              |                    |             |        |          |             |           |
| 2003                  | 569.450                      |                    | 87.587      | 33.760 | 51.447   | 481.734     | 1.223.978 |
| 2004                  | 608.962                      |                    | 90.024      | 41.890 | 55.290   | 505.774     | 1.301.940 |
| 2005                  | 466.212                      | 217.689            | 74.384      | 54.667 | 61.361   | 518.913     | 1.393.226 |
| 2006                  | 503.509                      | 235.752            | 77.726      | 59.587 | 67.190   | 563.019     | 1.506.783 |
| 2007                  | 529.100                      | 242.002            | 78.746      | 64.175 | 81.067   | 625.894     | 1.620.984 |
| 2008                  | 542.100                      | 256.169            | 84.716      | 62.763 | 76.933   | 662.196     | 1.684.877 |
| 2009                  | 534.198                      | 277.046            | 85.426      | 53.578 | 67.581   | 704.582     | 1.722.411 |
| 2010 <sup>(a)</sup>   | 491.232                      | 282.724            | 91.989      | 57.007 | 73.175   | 719.359     | 1.715.486 |
| <b>%</b>              |                              |                    |             |        |          |             |           |
| 2003                  | 46,52                        |                    | 7,16        | 2,76   | 4,20     | 39,36       | 100,00    |
| 2004                  | 46,77                        |                    | 6,91        | 3,22   | 4,25     | 38,85       | 100,00    |
| 2005                  | 33,46                        | 15,62              | 5,34        | 3,92   | 4,40     | 37,25       | 100,00    |
| 2006                  | 33,42                        | 15,65              | 5,16        | 3,95   | 4,46     | 37,37       | 100,00    |
| 2007                  | 32,64                        | 14,93              | 4,86        | 3,96   | 5,00     | 38,61       | 100,00    |
| 2008                  | 32,17                        | 15,20              | 5,03        | 3,73   | 4,57     | 39,30       | 100,00    |
| 2009                  | 31,01                        | 16,08              | 4,96        | 3,11   | 3,92     | 40,91       | 100,00    |
| 2010 <sup>(a)</sup>   | 28,64                        | 16,48              | 5,36        | 3,32   | 4,27     | 41,93       | 100,00    |

<sup>1</sup> Incluye: transporte urbano y suburbano por ferrocarril, transporte urbano regular de viajeros, transporte regular de viajeros por carretera, otro transporte regular (teleférico, funicular y cremallera), transporte por taxi, otros tipos de transporte terrestre discrecional de viajeros, y transporte por tubería.

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



## 6.2. ANEXO OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE

### 6.2.1. Oferta de transporte

Cuadro 6.37. Longitud y densidad de la red de carreteras en la CAPV (km y m/km<sup>2</sup>)

| AÑO / MODO                                     | Autopistas de peajes | Autopistas libres, autovías, carreteras | Carreteras de calzada única | TOTAL |
|--|----------------------|---|-----------------------------|-------|
| <b>LONGITUD (km)</b>                           |                      |   |                             |       |
| 1992   | 186                  | 197                                     | 4.046                       | 4.429 |
| 1993   | 186                  | 231                                     | 3.880                       | 4.297 |
| 1994   | 186                  | 247                                     | 3.887                       | 4.320 |
| 1995   | 187                  | 240                                     | 3.931                       | 4.358 |
| 1996   | 187                  | 251                                     | 3.858                       | 4.296 |
| 1997   | 187                  | 276                                     | 3.787                       | 4.250 |
| 1998   | 188                  | 275                                     | 3.854                       | 4.317 |
| 1999   | 188                  | 292                                     | 3.966                       | 4.446 |
| 2000   | 196                  | 299                                     | 3.858                       | 4.353 |
| 2001   | 196                  | 300                                     | 3.816                       | 4.312 |
| 2002   | 192                  | 303                                     | 3.768                       | 4.263 |
| 2003   | 201                  | 318                                     | 3.744                       | 4.263 |
| 2004   | 206                  | 316                                     | 3.728                       | 4.250 |
| 2005   | 211                  | 325                                     | 3.682                       | 4.218 |
| 2006   | 211                  | 317                                     | 3.677                       | 4.205 |
| 2007   | 228                  | 345                                     | 3.656                       | 4.229 |
| 2008   | 240                  | 348                                     | 3.615                       | 4.203 |
| 2009   | 256                  | 351                                     | 3.602                       | 4.209 |
| 2010   | 254                  | 344                                     | 3600                        | 4.198 |
| <b>DENSIDAD (m/km<sup>2</sup>)<sup>1</sup></b> |                      |   |                             |       |
| 1992   | 25,7                 | 27,2                                    | 559,6                       | 612,6 |
| 1993   | 25,7                 | 32,0                                    | 536,7                       | 594,3 |
| 1994   | 25,7                 | 34,2                                    | 537,6                       | 597,5 |
| 1995   | 25,9                 | 33,2                                    | 543,7                       | 602,8 |
| 1996   | 25,9                 | 34,7                                    | 533,6                       | 594,2 |
| 1997   | 25,9                 | 38,2                                    | 523,8                       | 587,8 |
| 1998   | 26,0                 | 38,0                                    | 533,1                       | 597,1 |
| 1999   | 26,0                 | 40,4                                    | 548,5                       | 614,9 |
| 2000   | 27,1                 | 41,4                                    | 533,6                       | 602,1 |
| 2001   | 27,1                 | 41,5                                    | 527,8                       | 596,4 |
| 2002   | 26,6                 | 41,9                                    | 521,2                       | 589,6 |
| 2003   | 27,8                 | 44,0                                    | 517,8                       | 589,6 |
| 2004   | 28,5                 | 43,7                                    | 515,6                       | 587,8 |
| 2005   | 29,2                 | 45,0                                    | 509,3                       | 583,4 |
| 2006   | 29,2                 | 43,8                                    | 508,6                       | 581,6 |
| 2007   | 31,5                 | 47,7                                    | 505,7                       | 584,9 |
| 2008   | 33,2                 | 48,1                                    | 500,0                       | 581,3 |
| 2009   | 35,4                 | 48,5                                    | 498,2                       | 582,2 |
| 2010   | 35,1                 | 47,6                                    | 497,9                       | 580,6 |

<sup>1</sup> La densidad se ha calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.

Fuente: Ministerio de Fomento e INE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 6.38. Longitud y densidad de la red de carreteras en Álava (km y m/km<sup>2</sup>)

| AÑO / MODO                         | Autopistas de peajes | Autopistas libres, autovías, carreteras | Carreteras de calzada única | TOTAL |
|------------------------------------|----------------------|---|-----------------------------|-------|
| <b>LONGITUD (km)</b>               |                      |   |                             |       |
| 1992                               | 60                   | 79                                      | 1.492                       | 1.631 |
| 1993                               | 60                   | 112                                     | 1.321                       | 1.493 |
| 1994                               | 60                   | 112                                     | 1.339                       | 1.511 |
| 1995                               | 61                   | 100                                     | 1.333                       | 1.494 |
| 1996                               | 61                   | 111                                     | 1.299                       | 1.471 |
| 1997                               | 61                   | 111                                     | 1.299                       | 1.471 |
| 1998                               | 61                   | 113                                     | 1.348                       | 1.522 |
| 1999                               | 61                   | 113                                     | 1.409                       | 1.583 |
| 2000                               | 62                   | 112                                     | 1.296                       | 1.470 |
| 2001                               | 62                   | 112                                     | 1.296                       | 1.470 |
| 2002                               | 62                   | 112                                     | 1.296                       | 1.470 |
| 2003                               | 62                   | 112                                     | 1.296                       | 1.470 |
| 2004                               | 62                   | 112                                     | 1.304                       | 1.478 |
| 2005                               | 62                   | 112                                     | 1.304                       | 1.478 |
| 2006                               | 62                   | 112                                     | 1.303                       | 1.477 |
| 2007                               | 62                   | 112                                     | 1.303                       | 1.477 |
| 2008                               | 75                   | 105                                     | 1.286                       | 1.466 |
| 2009                               | 75                   | 105                                     | 1.286                       | 1.466 |
| 2010                               | 75                   | 105                                     | 1.286                       | 1.466 |
| <b>DENSIDAD (m/km<sup>2</sup>)</b> |                      |   |                             |       |
| 1992                               | 19,8                 | 26,1                                    | 492,0                       | 537,9 |
| 1993                               | 19,8                 | 36,9                                    | 435,6                       | 492,3 |
| 1994                               | 19,8                 | 36,9                                    | 441,6                       | 498,3 |
| 1995                               | 20,1                 | 33,0                                    | 439,6                       | 492,7 |
| 1996                               | 20,1                 | 36,6                                    | 428,4                       | 485,1 |
| 1997                               | 20,1                 | 36,6                                    | 428,4                       | 485,1 |
| 1998                               | 20,1                 | 37,3                                    | 444,5                       | 501,9 |
| 1999                               | 20,1                 | 37,3                                    | 464,6                       | 522,0 |
| 2000                               | 20,4                 | 36,9                                    | 427,4                       | 484,8 |
| 2001                               | 20,4                 | 36,9                                    | 427,4                       | 484,8 |
| 2002                               | 20,4                 | 36,9                                    | 427,4                       | 484,8 |
| 2003                               | 20,4                 | 36,9                                    | 427,4                       | 484,8 |
| 2004                               | 20,4                 | 36,9                                    | 430,0                       | 487,4 |
| 2005                               | 20,4                 | 36,9                                    | 430,0                       | 487,4 |
| 2006                               | 20,4                 | 36,9                                    | 429,7                       | 487,1 |
| 2007                               | 20,4                 | 36,9                                    | 429,7                       | 487,1 |
| 2008                               | 24,7                 | 34,6                                    | 424,1                       | 483,4 |
| 2009                               | 24,7                 | 34,6                                    | 424,1                       | 483,4 |
| 2010                               | 24,7                 | 34,6                                    | 424,1                       | 483,4 |

La densidad se ha calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.

Fuente: Ministerio de Fomento e INE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 6.39. Longitud y densidad de la red de carreteras en Gipuzkoa (km y m/km<sup>2</sup>)

| AÑO / MODO                         | Autopistas de peajes | Autopistas libres, autovías, carreteras | Carreteras de calzada única | TOTAL |
|------------------------------------|----------------------|---|-----------------------------|-------|
| <b>LONGITUD (km)</b>               |                      |   |                             |       |
| 1992                               | 70                   | 52                                      | 1.182                       | 1.304 |
| 1993                               | 70                   | 52                                      | 1.182                       | 1.304 |
| 1994                               | 70                   | 68                                      | 1.171                       | 1.309 |
| 1995                               | 70                   | 69                                      | 1.197                       | 1.336 |
| 1996                               | 70                   | 69                                      | 1.197                       | 1.336 |
| 1997                               | 70                   | 75                                      | 1.137                       | 1.282 |
| 1998                               | 70                   | 75                                      | 1.137                       | 1.282 |
| 1999                               | 70                   | 83                                      | 1.197                       | 1.350 |
| 2000                               | 75                   | 83                                      | 1.198                       | 1.356 |
| 2001                               | 75                   | 83                                      | 1.201                       | 1.359 |
| 2002                               | 69                   | 85                                      | 1.194                       | 1.348 |
| 2003                               | 77                   | 85                                      | 1.196                       | 1.358 |
| 2004                               | 81                   | 85                                      | 1.195                       | 1.361 |
| 2005                               | 86                   | 91                                      | 1.194                       | 1.371 |
| 2006                               | 86                   | 90                                      | 1.195                       | 1.371 |
| 2007                               | 81                   | 107                                     | 1.191                       | 1.379 |
| 2008                               | 81                   | 111                                     | 1.193                       | 1.385 |
| 2009                               | 97                   | 114                                     | 1.195                       | 1.406 |
| 2010                               | 95                   | 110                                     | 1.198                       | 1.403 |
| <b>DENSIDAD (m/km<sup>2</sup>)</b> |                      |   |                             |       |
| 1992                               | 35,3                 | 26,3                                    | 596,9                       | 658,5 |
| 1993                               | 35,3                 | 26,3                                    | 596,9                       | 658,5 |
| 1994                               | 35,3                 | 34,3                                    | 591,3                       | 661,0 |
| 1995                               | 35,3                 | 34,8                                    | 604,4                       | 674,6 |
| 1996                               | 35,3                 | 34,8                                    | 604,4                       | 674,6 |
| 1997                               | 35,3                 | 37,9                                    | 574,1                       | 647,4 |
| 1998                               | 35,3                 | 37,9                                    | 574,1                       | 647,4 |
| 1999                               | 35,3                 | 41,9                                    | 604,4                       | 681,7 |
| 2000                               | 37,9                 | 41,9                                    | 604,9                       | 684,7 |
| 2001                               | 37,9                 | 41,9                                    | 606,5                       | 686,2 |
| 2002                               | 34,8                 | 42,9                                    | 602,9                       | 680,7 |
| 2003                               | 38,9                 | 42,9                                    | 603,9                       | 685,7 |
| 2004                               | 40,9                 | 42,9                                    | 603,4                       | 687,3 |
| 2005                               | 43,4                 | 46,0                                    | 602,9                       | 692,3 |
| 2006                               | 43,4                 | 45,4                                    | 603,4                       | 692,3 |
| 2007                               | 40,9                 | 54,0                                    | 601,4                       | 696,3 |
| 2008                               | 40,9                 | 56,1                                    | 602,4                       | 699,4 |
| 2009                               | 49,0                 | 57,6                                    | 603,4                       | 710,0 |
| 2010                               | 48,0                 | 55,5                                    | 604,9                       | 708,5 |

La densidad se ha calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.

Fuente: Ministerio de Fomento e INE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 6.40. Longitud y densidad de la red de carreteras en Bizkaia (km y m/km<sup>2</sup>)

| AÑO / MODO                         | Autopistas de peajes | Autopistas libres, autovías, carreteras | Carreteras de calzada única | TOTAL |
|------------------------------------|----------------------|---|-----------------------------|-------|
| <b>LONGITUD (km)</b>               |                      |   |                             |       |
| 1992                               | 56                   | 66                                      | 1.372                       | 1.494 |
| 1993                               | 56                   | 67                                      | 1.377                       | 1.500 |
| 1994                               | 56                   | 67                                      | 1.377                       | 1.500 |
| 1995                               | 56                   | 71                                      | 1.401                       | 1.528 |
| 1996                               | 56                   | 71                                      | 1.362                       | 1.489 |
| 1997                               | 56                   | 90                                      | 1.351                       | 1.497 |
| 1998                               | 57                   | 87                                      | 1.369                       | 1.513 |
| 1999                               | 57                   | 96                                      | 1.360                       | 1.513 |
| 2000                               | 59                   | 104                                     | 1.364                       | 1.527 |
| 2001                               | 59                   | 105                                     | 1.319                       | 1.483 |
| 2002                               | 61                   | 106                                     | 1.278                       | 1.445 |
| 2003                               | 62                   | 121                                     | 1.252                       | 1.435 |
| 2004                               | 63                   | 119                                     | 1.229                       | 1.411 |
| 2005                               | 63                   | 122                                     | 1.184                       | 1.369 |
| 2006                               | 63                   | 115                                     | 1.179                       | 1.357 |
| 2007                               | 85                   | 126                                     | 1.162                       | 1.373 |
| 2008                               | 84                   | 132                                     | 1.136                       | 1.352 |
| 2009                               | 84                   | 132                                     | 1.121                       | 1.337 |
| 2010                               | 84                   | 129                                     | 1.116                       | 1.329 |
| <b>DENSIDAD (m/km<sup>2</sup>)</b> |                      |   |                             |       |
| 1992                               | 25,3                 | 29,8                                    | 618,8                       | 673,8 |
| 1993                               | 25,3                 | 30,2                                    | 621,0                       | 676,5 |
| 1994                               | 25,3                 | 30,2                                    | 621,0                       | 676,5 |
| 1995                               | 25,3                 | 32,0                                    | 631,9                       | 689,1 |
| 1996                               | 25,3                 | 32,0                                    | 614,3                       | 671,5 |
| 1997                               | 25,3                 | 40,6                                    | 609,3                       | 675,2 |
| 1998                               | 25,7                 | 39,2                                    | 617,4                       | 682,4 |
| 1999                               | 25,7                 | 43,3                                    | 613,4                       | 682,4 |
| 2000                               | 26,6                 | 46,9                                    | 615,2                       | 688,7 |
| 2001                               | 26,6                 | 47,4                                    | 594,9                       | 668,8 |
| 2002                               | 27,5                 | 47,8                                    | 576,4                       | 651,7 |
| 2003                               | 28,0                 | 54,6                                    | 564,7                       | 647,2 |
| 2004                               | 28,4                 | 53,7                                    | 554,3                       | 636,4 |
| 2005                               | 28,4                 | 55,0                                    | 534,0                       | 617,4 |
| 2006                               | 28,4                 | 51,9                                    | 531,7                       | 612,0 |
| 2007                               | 38,3                 | 56,8                                    | 524,1                       | 619,2 |
| 2008                               | 37,9                 | 59,5                                    | 512,3                       | 609,8 |
| 2009                               | 37,9                 | 59,5                                    | 505,6                       | 603,0 |
| 2010                               | 37,9                 | 58,2                                    | 503,3                       | 599,4 |

La densidad se ha calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.

Fuente: Ministerio de Fomento e INE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 6.41. Evolución del parque de vehículos en la CAPV por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)

| AÑO / TIPO | Turismos     |                   | Motocicletas |                   | Camiones y furgonetas |                   | Autobuses    |                   | Tractores industriales |                   | Otros vehículos |                   | TOTAL        |                   |
|------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|-----------------------|-------------------|--------------|-------------------|------------------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-------------------|
|            | nº vehículos | Δ inter-anual (%) | nº vehículos | Δ inter-anual (%) | nº vehículos          | Δ inter-anual (%) | nº vehículos | Δ inter-anual (%) | nº vehículos           | Δ inter-anual (%) | nº vehículos    | Δ inter-anual (%) | nº vehículos | Δ inter-anual (%) |
| 1992       | 651.265      | --                | 39.542       | --                | 109.908               | --                | 2.358        | --                | 4.707                  | --                | 11.377          | --                | 819.157      | --                |
| 1993       | 662.532      | 1,7               | 40.991       | 3,7               | 113.246               | 3,0               | 2.369        | 0,5               | 4.776                  | 1,5               | 11.944          | 5,0               | 835.858      | 2,0               |
| 1994       | 674.331      | 1,8               | 41.731       | 1,8               | 116.433               | 2,8               | 2.340        | -1,2              | 4.911                  | 2,8               | 12.553          | 5,1               | 852.299      | 2,0               |
| 1995       | 694.049      | 2,9               | 42.489       | 1,8               | 121.382               | 4,3               | 2.323        | -0,7              | 5.386                  | 9,7               | 13.614          | 8,5               | 879.243      | 3,2               |
| 1996       | 716.015      | 3,2               | 43.438       | 2,2               | 127.437               | 5,0               | 2.404        | 3,5               | 5.711                  | 6,0               | 14.366          | 5,5               | 909.371      | 3,4               |
| 1997       | 737.811      | 3,0               | 44.604       | 2,7               | 132.011               | 3,6               | 2.440        | 1,5               | 6.173                  | 8,1               | 15.265          | 6,3               | 938.304      | 3,2               |
| 1998       | 769.317      | 4,3               | 46.332       | 3,9               | 138.516               | 4,9               | 2.513        | 3,0               | 6.742                  | 9,2               | 16.670          | 9,2               | 980.090      | 4,5               |
| 1999       | 801.137      | 4,1               | 48.320       | 4,3               | 145.574               | 5,1               | 2.578        | 2,6               | 7.257                  | 7,6               | 18.261          | 9,5               | 1.023.127    | 4,4               |
| 2000       | 820.618      | 2,4               | 50.245       | 4,0               | 150.122               | 3,1               | 2.635        | 2,2               | 7.765                  | 7,0               | 20.152          | 10,4              | 1.051.537    | 2,8               |
| 2001       | 843.544      | 2,8               | 51.923       | 3,3               | 154.400               | 2,8               | 2.678        | 1,6               | 8.285                  | 6,7               | 22.160          | 10,0              | 1.082.990    | 3,0               |
| 2002       | 861.225      | 2,1               | 53.563       | 3,2               | 158.488               | 2,6               | 2.668        | -0,4              | 8.419                  | 1,6               | 24.189          | 9,2               | 1.108.552    | 2,4               |
| 2003       | 851.684      | -1,1              | 53.781       | 0,4               | 159.988               | 0,9               | 2.643        | -0,9              | 8.356                  | -0,7              | 25.966          | 7,3               | 1.102.418    | -0,6              |
| 2004       | 874.085      | 2,6               | 57.259       | 6,5               | 167.201               | 4,5               | 2.668        | 0,9               | 8.645                  | 3,5               | 28.343          | 9,2               | 1.138.201    | 3,2               |
| 2005       | 889.109      | 1,7               | 64.036       | 11,8              | 174.891               | 4,6               | 2.809        | 5,3               | 8.762                  | 1,4               | 30.967          | 9,3               | 1.170.574    | 2,8               |
| 2006       | 904.969      | 1,8               | 72.605       | 13,4              | 182.103               | 4,1               | 2.859        | 1,8               | 8.811                  | 0,6               | 34.003          | 9,8               | 1.205.350    | 3,0               |
| 2007       | 928.759      | 2,6               | 82.564       | 13,7              | 191.684               | 5,3               | 2.908        | 1,7               | 9.138                  | 3,7               | 37.466          | 10,2              | 1.252.519    | 3,9               |
| 2008       | 939.235      | 1,1               | 90.721       | 9,9               | 194.379               | 1,4               | 2.944        | 1,2               | 9.149                  | 0,1               | 39.354          | 5,0               | 1.275.782    | 1,9               |
| 2009       | 943.394      | 0,4               | 96.000       | 5,8               | 194.954               | 0,3               | 3.006        | 2,1               | 8.747                  | -4,4              | 40.440          | 2,8               | 1.286.541    | 0,8               |
| 2010       | 949.655      | 0,7               | 101.448      | 5,7               | 195.851               | 0,5               | 3.055        | 1,6               | 8.443                  | -3,5              | 41.355          | 2,3               | 1.299.807    | 1,0               |

Fuente: Eustat (DIRAE). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 6.42. Evolución del parque de vehículos en Álava por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)

| AÑO / TIPO | Turismos     |                   | Motocicletas |                   | Camiones y furgonetas |                   | Autobuses    |                   | Tractores industriales |                   | Otros vehículos |                   | TOTAL        |                   |
|------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|-----------------------|-------------------|--------------|-------------------|------------------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-------------------|
|            | nº vehículos | Δ inter-anual (%) | nº vehículos | Δ inter-anual (%) | nº vehículos          | Δ inter-anual (%) | nº vehículos | Δ inter-anual (%) | nº vehículos           | Δ inter-anual (%) | nº vehículos    | Δ inter-anual (%) | nº vehículos | Δ inter-anual (%) |
| 1992       | 90.131       | --                | 4.741        | --                | 17.949                | --                | 422          | --                | 783                    | --                | 1.640           | --                | 115.666      | --                |
| 1993       | 91.885       | 1,9               | 4.928        | 3,9               | 18.582                | 3,5               | 423          | 0,2               | 801                    | 2,3               | 1.742           | 6,2               | 118.361      | 2,3               |
| 1994       | 96.172       | 4,7               | 4.996        | 1,4               | 19.170                | 3,2               | 418          | -1,2              | 807                    | 0,7               | 1.848           | 6,1               | 123.411      | 4,3               |
| 1995       | 102.049      | 6,1               | 5.084        | 1,8               | 20.074                | 4,7               | 418          | 0,0               | 909                    | 12,6              | 2.000           | 8,2               | 130.534      | 5,8               |
| 1996       | 107.247      | 5,1               | 5.322        | 4,7               | 21.657                | 7,9               | 437          | 4,5               | 950                    | 4,5               | 2.094           | 4,7               | 137.707      | 5,5               |
| 1997       | 112.004      | 4,4               | 5.258        | -1,2              | 22.279                | 2,9               | 429          | -1,8              | 1.029                  | 8,3               | 2.256           | 7,7               | 143.255      | 4,0               |
| 1998       | 117.890      | 5,3               | 5.423        | 3,1               | 23.489                | 5,4               | 428          | -0,2              | 1.193                  | 15,9              | 2.467           | 9,4               | 150.890      | 5,3               |
| 1999       | 123.477      | 4,7               | 5.543        | 2,2               | 25.004                | 6,4               | 456          | 6,5               | 1.231                  | 3,2               | 2.691           | 9,1               | 158.402      | 5,0               |
| 2000       | 127.351      | 3,1               | 5.623        | 1,4               | 25.932                | 3,7               | 474          | 3,9               | 1.275                  | 3,6               | 2.970           | 10,4              | 163.625      | 3,3               |
| 2001       | 131.537      | 3,3               | 5.848        | 4,0               | 26.672                | 2,9               | 467          | -1,5              | 1.294                  | 1,5               | 3.338           | 12,4              | 169.156      | 3,4               |
| 2002       | 135.345      | 2,9               | 6.063        | 3,7               | 27.366                | 2,6               | 465          | -0,4              | 1.333                  | 3,0               | 3.663           | 9,7               | 174.235      | 3,0               |
| 2003       | 125.458      | -7,3              | 5.934        | -2,1              | 26.734                | -2,3              | 448          | -3,7              | 1.340                  | 0,5               | 3.991           | 9,0               | 163.905      | -5,9              |
| 2004       | 129.882      | 3,5               | 6.391        | 7,7               | 27.855                | 4,2               | 443          | -1,1              | 1.369                  | 2,2               | 4.393           | 10,1              | 170.333      | 3,9               |
| 2005       | 132.927      | 2,3               | 7.286        | 14,0              | 29.219                | 4,9               | 468          | 5,6               | 1.406                  | 2,7               | 4.898           | 11,5              | 176.204      | 3,4               |
| 2006       | 136.615      | 2,8               | 8.267        | 13,5              | 30.541                | 4,5               | 497          | 6,2               | 1.410                  | 0,3               | 5.473           | 11,7              | 182.803      | 3,7               |
| 2007       | 141.555      | 3,6               | 9.566        | 15,7              | 32.267                | 5,7               | 495          | -0,4              | 1.466                  | 4,0               | 6.152           | 12,4              | 191.501      | 4,8               |
| 2008       | 144.419      | 2,0               | 10.602       | 10,8              | 32.673                | 1,3               | 496          | 0,2               | 1.447                  | -1,3              | 6.450           | 4,8               | 196.087      | 2,4               |
| 2009       | 146.071      | 1,1               | 11.328       | 6,8               | 32.740                | 0,2               | 519          | 4,6               | 1.391                  | -3,9              | 7.259           | 12,5              | 199.308      | 1,6               |
| 2010       | 148.208      | 1,5               | 12.043       | 6,3               | 32.929                | 0,6               | 522          | 0,6               | 1.351                  | -2,9              | 7.489           | 3,2               | 202.542      | 1,6               |

Fuente: Eustat (DIRAE). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 6.43. Evolución del parque de vehículos en Gipuzkoa por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)

| AÑO / TIPO | Turismos     |                   | Motocicletas |                   | Camiones y furgonetas |                   | Autobuses    |                   | Tractores industriales |                   | Otros vehículos |                   | TOTAL        |                   |
|------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|-----------------------|-------------------|--------------|-------------------|------------------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-------------------|
|            | nº vehículos | Δ inter-anual (%) | nº vehículos | Δ inter-anual (%) | nº vehículos          | Δ inter-anual (%) | nº vehículos | Δ inter-anual (%) | nº vehículos           | Δ inter-anual (%) | nº vehículos    | Δ inter-anual (%) | nº vehículos | Δ inter-anual (%) |
| 1992       | 210.309      | --                | 17.108       | --                | 38.016                | --                | 726          | --                | 1.865                  | --                | 3.907           | --                | 271.931      | --                |
| 1993       | 214.413      | 2,0               | 17.844       | 4,3               | 39.637                | 4,3               | 733          | 1,0               | 1.900                  | 1,9               | 4.115           | 5,3               | 278.642      | 2,5               |
| 1994       | 217.020      | 1,2               | 18.294       | 2,5               | 41.076                | 3,6               | 735          | 0,3               | 1.967                  | 3,5               | 4.342           | 5,5               | 283.434      | 1,7               |
| 1995       | 222.489      | 2,5               | 18.802       | 2,8               | 42.913                | 4,5               | 728          | -1,0              | 2.132                  | 8,4               | 4.709           | 8,5               | 291.773      | 2,9               |
| 1996       | 229.360      | 3,1               | 19.422       | 3,3               | 44.903                | 4,6               | 761          | 4,5               | 2.244                  | 5,3               | 4.994           | 6,1               | 301.684      | 3,4               |
| 1997       | 236.611      | 3,2               | 20.463       | 5,4               | 47.020                | 4,7               | 745          | -2,1              | 2.452                  | 9,3               | 5.334           | 6,8               | 312.625      | 3,6               |
| 1998       | 247.066      | 4,4               | 21.580       | 5,5               | 49.555                | 5,4               | 749          | 0,5               | 2.673                  | 9,0               | 6.001           | 12,5              | 327.624      | 4,8               |
| 1999       | 257.658      | 4,3               | 22.749       | 5,4               | 52.152                | 5,2               | 749          | 0,0               | 2.959                  | 10,7              | 6.696           | 11,6              | 342.963      | 4,7               |
| 2000       | 263.933      | 2,4               | 23.696       | 4,2               | 53.815                | 3,2               | 753          | 0,5               | 3.169                  | 7,1               | 7.401           | 10,5              | 352.767      | 2,9               |
| 2001       | 271.439      | 2,8               | 24.504       | 3,4               | 55.383                | 2,9               | 761          | 1,1               | 3.399                  | 7,3               | 8.240           | 11,3              | 363.726      | 3,1               |
| 2002       | 276.854      | 2,0               | 25.149       | 2,6               | 56.789                | 2,5               | 764          | 0,4               | 3.423                  | 0,7               | 9.085           | 10,3              | 372.064      | 2,3               |
| 2003       | 276.174      | -0,2              | 25.379       | 0,9               | 58.085                | 2,3               | 761          | -0,4              | 3.346                  | -2,2              | 9.745           | 7,3               | 373.490      | 0,4               |
| 2004       | 282.987      | 2,5               | 26.942       | 6,2               | 60.856                | 4,8               | 759          | -0,3              | 3.489                  | 4,3               | 10.677          | 9,6               | 385.710      | 3,3               |
| 2005       | 287.191      | 1,5               | 29.998       | 11,3              | 63.793                | 4,8               | 771          | 1,6               | 3.496                  | 0,2               | 11.653          | 9,1               | 396.902      | 2,9               |
| 2006       | 291.589      | 1,5               | 33.957       | 13,2              | 66.478                | 4,2               | 785          | 1,8               | 3.498                  | 0,1               | 12.668          | 8,7               | 408.975      | 3,0               |
| 2007       | 298.750      | 2,5               | 38.378       | 13,0              | 70.070                | 5,4               | 811          | 3,3               | 3.629                  | 3,7               | 13.743          | 8,5               | 425.381      | 4,0               |
| 2008       | 301.700      | 1,0               | 41.786       | 8,9               | 71.105                | 1,5               | 826          | 1,8               | 3.567                  | -1,7              | 14.382          | 4,6               | 433.366      | 1,9               |
| 2009       | 302.256      | 0,2               | 44.060       | 5,4               | 71.268                | 0,2               | 844          | 2,2               | 3.306                  | -7,3              | 14.607          | 1,6               | 436.341      | 0,7               |
| 2010       | 303.261      | 0,3               | 46.433       | 5,4               | 71.373                | 0,1               | 853          | 1,1               | 3.195                  | -3,4              | 14.855          | 1,7               | 439.970      | 0,8               |

Fuente: Eustat (DIRAE). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 6.44. Evolución del parque de vehículos en Bizkaia por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)

| AÑO / TIPO | Turismos     |                   | Motocicletas |                   | Camiones y furgonetas |                   | Autobuses    |                   | Tractores industriales |                   | Otros vehículos |                   | TOTAL        |                   |
|------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|-----------------------|-------------------|--------------|-------------------|------------------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-------------------|
|            | nº vehículos | Δ inter-anual (%) | nº vehículos | Δ inter-anual (%) | nº vehículos          | Δ inter-anual (%) | nº vehículos | Δ inter-anual (%) | nº vehículos           | Δ inter-anual (%) | nº vehículos    | Δ inter-anual (%) | nº vehículos | Δ inter-anual (%) |
| 1992       | 350.825      | --                | 17.693       | --                | 53.943                | --                | 1.210        | --                | 2.059                  | --                | 5.830           | --                | 431.560      | --                |
| 1993       | 356.234      | 1,5               | 18.219       | 3,0               | 55.027                | 2,0               | 1.213        | 0,2               | 2.075                  | 0,8               | 6.087           | 4,4               | 438.855      | 1,7               |
| 1994       | 361.139      | 1,4               | 18.441       | 1,2               | 56.187                | 2,1               | 1.187        | -2,1              | 2.137                  | 3,0               | 6.363           | 4,5               | 445.454      | 1,5               |
| 1995       | 369.511      | 2,3               | 18.603       | 0,9               | 58.395                | 3,9               | 1.177        | -0,8              | 2.345                  | 9,7               | 6.905           | 8,5               | 456.936      | 2,6               |
| 1996       | 379.408      | 2,7               | 18.694       | 0,5               | 60.877                | 4,3               | 1.206        | 2,5               | 2.517                  | 7,3               | 7.278           | 5,4               | 469.980      | 2,9               |
| 1997       | 389.196      | 2,6               | 18.883       | 1,0               | 62.712                | 3,0               | 1.266        | 5,0               | 2.692                  | 7,0               | 7.675           | 5,5               | 482.424      | 2,6               |
| 1998       | 404.361      | 3,9               | 19.329       | 2,4               | 65.472                | 4,4               | 1.336        | 5,5               | 2.876                  | 6,8               | 8.202           | 6,9               | 501.576      | 4,0               |
| 1999       | 420.002      | 3,9               | 20.028       | 3,6               | 68.418                | 4,5               | 1.373        | 2,8               | 3.067                  | 6,6               | 8.874           | 8,2               | 521.762      | 4,0               |
| 2000       | 429.334      | 2,2               | 20.926       | 4,5               | 70.375                | 2,9               | 1.408        | 2,5               | 3.321                  | 8,3               | 9.781           | 10,2              | 535.145      | 2,6               |
| 2001       | 440.568      | 2,6               | 21.571       | 3,1               | 72.345                | 2,8               | 1.450        | 3,0               | 3.592                  | 8,2               | 10.582          | 8,2               | 550.108      | 2,8               |
| 2002       | 449.026      | 1,9               | 22.351       | 3,6               | 74.333                | 2,7               | 1.439        | -0,8              | 3.663                  | 2,0               | 11.441          | 8,1               | 562.253      | 2,2               |
| 2003       | 450.052      | 0,2               | 22.468       | 0,5               | 75.169                | 1,1               | 1.434        | -0,3              | 3.670                  | 0,2               | 12.230          | 6,9               | 565.023      | 0,5               |
| 2004       | 461.216      | 2,5               | 23.926       | 6,5               | 78.490                | 4,4               | 1.466        | 2,2               | 3.787                  | 3,2               | 13.273          | 8,5               | 582.158      | 3,0               |
| 2005       | 468.991      | 1,7               | 26.752       | 11,8              | 81.879                | 4,3               | 1.570        | 7,1               | 3.860                  | 1,9               | 14.416          | 8,6               | 597.468      | 2,6               |
| 2006       | 476.765      | 1,7               | 30.381       | 13,6              | 85.084                | 3,9               | 1.577        | 0,4               | 3.903                  | 1,1               | 15.862          | 10,0              | 613.572      | 2,7               |
| 2007       | 488.454      | 2,5               | 34.620       | 14,0              | 89.347                | 5,0               | 1.602        | 1,6               | 4.043                  | 3,6               | 17.571          | 10,8              | 635.637      | 3,6               |
| 2008       | 493.116      | 1,0               | 38.333       | 10,7              | 90.601                | 1,4               | 1.622        | 1,2               | 4.135                  | 2,3               | 18.522          | 5,4               | 646.329      | 1,7               |
| 2009       | 495.067      | 0,4               | 40.612       | 5,9               | 90.946                | 0,4               | 1.643        | 1,3               | 4.050                  | -2,1              | 18.574          | 0,3               | 650.892      | 0,7               |
| 2010       | 498.186      | 0,6               | 42.972       | 5,8               | 91.549                | 0,7               | 1.680        | 2,3               | 3.897                  | -3,8              | 19.011          | 2,4               | 657.295      | 1,0               |

Fuente: Eustat (DIRAE). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



Cuadro 6.45. Índice de motorización (turismos/1.000 habitantes)

(turismos/1.000 habitantes)

| AÑO / TT.HH. | Álava | Gipuzkoa | Bizkaia | CAPV  |
|--------------|-------|----------|---------|-------|
| 1996         | 380,6 | 339,2    | 332,8   | 341,3 |
| 1997         | 397,4 | 349,9    | 341,4   | 351,7 |
| 1998         | 414,2 | 365,2    | 355,5   | 366,6 |
| 1999         | 432,1 | 380,4    | 369,3   | 381,4 |
| 2000         | 444,5 | 388,5    | 379,0   | 391,0 |
| 2001         | 455,5 | 399,1    | 389,0   | 401,4 |
| 2002         | 463,7 | 405,4    | 396,2   | 408,5 |
| 2003         | 426,2 | 403,5    | 397,1   | 403,2 |
| 2004         | 438,9 | 412,2    | 407,1   | 413,2 |
| 2005         | 443,2 | 417,0    | 412,8   | 418,4 |
| 2006         | 452,5 | 421,4    | 418,3   | 424,1 |
| 2007         | 463,4 | 429,9    | 427,9   | 433,6 |
| 2008         | 466,4 | 430,4    | 430,1   | 435,4 |
| 2009         | 465,5 | 428,3    | 429,5   | 434,3 |
| 2010         | 467,0 | 428,8    | 431,8   | 436,0 |

Fuente: Dirección General de Tráfico e INE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 6.46. Tráfico de aeronaves por aeropuerto (nº aeronaves)

(nº aeronaves)

| AÑO / AEROPUERTO | Bilbao | Donostia-San Sebastián | Vitoria-Gasteiz | TOTAL  |
|------------------|--------|------------------------|-----------------|--------|
| 1992             | 17.473 | 1.850                  | 2.733           | 22.056 |
| 1993             | 16.545 | 1.822                  | 3.168           | 21.535 |
| 1994             | 17.266 | 1.803                  | 2.747           | 21.816 |
| 1995             | 20.348 | 1.814                  | 4.689           | 26.851 |
| 1996             | 23.190 | 3.789                  | 8.783           | 35.762 |
| 1997             | 28.667 | 3.713                  | 13.054          | 45.434 |
| 1998             | 32.118 | 4.535                  | 13.269          | 49.922 |
| 1999             | 36.394 | 5.212                  | 14.730          | 56.336 |
| 2000             | 40.770 | 5.569                  | 13.726          | 60.065 |
| 2001             | 40.295 | 5.869                  | 13.489          | 59.653 |
| 2002             | 37.134 | 6.033                  | 11.949          | 55.116 |
| 2003             | 40.867 | 6.257                  | 11.283          | 58.407 |
| 2004             | 47.020 | 6.299                  | 10.848          | 64.167 |
| 2005             | 51.745 | 7.153                  | 8.894           | 67.792 |
| 2006             | 52.200 | 8.873                  | 9.462           | 70.535 |
| 2007             | 54.877 | 9.884                  | 9.131           | 73.892 |
| 2008             | 52.966 | 8.897                  | 9.497           | 71.360 |
| 2009             | 46.497 | 6.957                  | 6.518           | 59.972 |
| 2010             | 47.235 | 6.622                  | 5.440           | 59.297 |

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

## 6.2.2. Demanda de movilidad de personas

### a) *Servicios públicos de transportes colectivos*

Cuadro 6.47. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas).

(miles de viajeros)

| AÑO  | BUS urbano Bilbao | BUS urbano Donostia-San Sebastián | BUS urbano Vitoria-Gasteiz | Bus interurbano Bizkaia | Bus interurbano Gipuzkoa | Bus interurbano Alava <sup>1</sup> | Metro Bilbao | Euskotran | Renfe <sup>2</sup> | Euskotren | FEVE <sup>3</sup> |
|------|-------------------|-----------------------------------|----------------------------|-------------------------|--------------------------|------------------------------------|--------------|-----------|--------------------|-----------|-------------------|
| 2000 | 22.729            | 27.213                            | 11.383                     | 36.062                  | 18.461                   | --                                 | 54.173       | --        | 35.288             | 18.138    | 1.866             |
| 2001 | 23.277            | 27.239                            | 11.474                     | 38.536                  | 17.749                   | 146                                | 55.895       | --        | 36.533             | 18.073    | 1.835             |
| 2002 | 23.146            | 26.483                            | 11.561                     | 35.115                  | 17.022                   | 267                                | 66.706       | 47        | 34.288             | 17.961    | 1.900             |
| 2003 | 24.093            | 26.511                            | 11.718                     | 37.031                  | 16.712                   | 315                                | 72.609       | 1.144     | 32.926             | 18.156    | 1.841             |
| 2004 | 25.518            | 26.003                            | 11.805                     | 36.876                  | 16.627                   | 439                                | 73.089       | 2.192     | 29.864             | 16.704    | 1.895             |
| 2005 | 26.086            | 26.219                            | 11.513                     | 34.134                  | 15.382                   | 324                                | 77.802       | 2.820     | 29.223             | 17.757    | 1.945             |
| 2006 | 27.265            | 26.670                            | 10.865                     | 32.810                  | 16.109                   | 374                                | 79.780       | 2.935     | 28.934             | 18.111    | 1.832             |
| 2007 | 27.705            | 27.361                            | 12.043                     | 30.876                  | 16.120                   | 349                                | 85.864       | 2.906     | 26.430             | 18.319    | 1.772             |
| 2008 | 26.004            | 28.003                            | 12.643                     | 30.196                  | 17.199                   | 348                                | 86.334       | 2.958     | 25.785             | 17.941    | 1.506             |
| 2009 | 25.755            | 28.460                            | 10.356                     | 28.808                  | 18.141                   | 421                                | 87.044       | 7.489     | 23.654             | 17.150    | 1.345             |
| 2010 | 25.425            | 29.015                            | 11.091                     | 27.716                  | 18.907                   | 516                                | 88.556       | 9.827     | 21.532             | 16.691    | 1.345             |

<sup>1</sup> Las fluctuaciones en el número de usuarios computados entre los años 2003 y 2006 se deben, básicamente, a cambios en una línea, la cual incluía la conexión Vitoria-Centro Comercial Gorbeia.

<sup>2</sup> Incluye los servicios de Renfe de cercanías Bilbao (líneas C-1 Bilbao Abando-Santurtzi, C-2 Bilbao Abando-Muskiz y C-3 Bilbao Abando-Orduña) y cercanías de Donostia-San Sebastián (línea Irún-Brinkola).

<sup>3</sup> Datos de la línea de cercanía Bilbao-Balmaseda.

Fuente: SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

**Cuadro 6.48. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas y tasa de variación interanual).**

(miles de viajeros)

| AÑO/ | BUS urbano | BUS interurbano | TREN urbano | TREN interurbano | TOTAL   | Δ Anual | Δ acumulada |
|------|------------|-----------------|-------------|------------------|---------|---------|-------------|
| 2000 | 61.325     | 54.523          | 54.173      | 55.292           | 225.313 |         |             |
| 2001 | 61.990     | 56.431          | 55.895      | 56.441           | 230.757 | 2,4     | 2,4         |
| 2002 | 61.190     | 52.404          | 66.753      | 54.149           | 234.496 | 1,6     | 4,1         |
| 2003 | 62.322     | 54.058          | 73.753      | 52.923           | 243.056 | 3,7     | 7,9         |
| 2004 | 63.326     | 53.942          | 75.281      | 48.463           | 241.012 | -0,8    | 7,0         |
| 2005 | 63.818     | 49.840          | 80.622      | 48.925           | 243.205 | 0,9     | 7,9         |
| 2006 | 64.800     | 49.293          | 82.715      | 48.877           | 245.685 | 1,0     | 9,0         |
| 2007 | 67.109     | 47.345          | 88.770      | 46.521           | 249.745 | 1,7     | 10,8        |
| 2008 | 66.650     | 47.743          | 89.292      | 45.232           | 248.917 | -0,3    | 10,5        |
| 2009 | 64.571     | 47.370          | 94.533      | 42.149           | 248.623 | -0,1    | 10,3        |
| 2010 | 65.531     | 47.139          | 98.383      | 39.568           | 250.621 | 0,8     | 11,2        |

Fuente: SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



## b) Carretera

Cuadro 6.49. Transporte privado: Evolución de la IMD en los principales accesos a las capitales vascas (nº vehículos y %)

| CAPITAL/AÑO                               | (nº vehículos y %) |                |                |                |                |                |                |                |                |                |             |
|---|--------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|
|   | 2001               | 2002           | 2003           | 2004           | 2005           | 2006           | 2007           | 2008           | 2009           | 2010           | Δ 10/09     |
| <b>Vitoria-Gasteiz</b>                    |                    |                |                |                |                |                |                |                |                |                |             |
| Arkaute                                   | 11.197             | 11.484         | 12.329         | 10.838         | 10.119         | 10.547         | 10.733         | 10.201         | 9.949          | 9.892          | -0,6        |
| Gamarra Mayor <sup>1</sup>                | 22.946             | 22.801         | 22.801         | 23.751         | 23.608         | 24.036         | 24.056         | 23.769         | n.d.           | n.d.           | --          |
| Puente Zadorra                            | 27.739             | 29.799         | 34.756         | 33.734         | 34.283         | 24.419         | 34.113         | 33.438         | 33.902         | 33.121         | -2,3        |
| Krispizana                                | 28.092             | 27.689         | 30.370         | 31.871         | 34.381         | 34.269         | 37.510         | 36.861         | 37.020         | 37.233         | 0,6         |
| Gometxa                                   | 20.358             | N.D.           | 15.239         | 16.954         | 17.991         | 18.506         | 19.323         | 18.816         | 17.162         | 17.001         | -0,9        |
| <b>TOTAL</b>                              | <b>110.332</b>     | <b>91.773</b>  | <b>115.495</b> | <b>117.148</b> | <b>120.382</b> | <b>111.777</b> | <b>125.735</b> | <b>123.085</b> | --             | --             | --          |
| <b>Donostia-San Sebastián<sup>2</sup></b> |                    |                |                |                |                |                |                |                |                |                |             |
| Herrera                                   | 53.923             | 49.379         | 49.891         | 45.750         | 40.700         | 38.637         | 28.093         | 20.728         | n.d.           | n.d.           | --          |
| Loiola                                    | 18.524             | 17.574         | 15.405         | 17.503         | 17.248         | 15.723         | 14.717         | 15.167         | n.d.           | n.d.           | --          |
| Zapatari-Av. Tolosa                       | 34.724             | 29.858         | 29.555         | 31.407         | 32.560         | 30.734         | 32.584         | 32.148         | n.d.           | n.d.           | --          |
| Subida hospitales                         | 15.696             | 17.494         | 17.177         | 18.083         | 19.639         | 19.421         | 18.648         | 17.733         | n.d.           | n.d.           | --          |
| Amara                                     | 40.370             | 43.135         | 44.547         | 43.529         | 38.758         | 47.831         | 44.083         | 42.934         | n.d.           | n.d.           | --          |
| <b>TOTAL</b>                              | <b>163.237</b>     | <b>157.440</b> | <b>156.575</b> | <b>156.272</b> | <b>148.905</b> | <b>152.346</b> | <b>138.125</b> | <b>128.710</b> | n.d.           | n.d.           | --          |
| <b>Bilbao</b>                             |                    |                |                |                |                |                |                |                |                |                |             |
| Deusto-Elorrieta                          | 25.769             | 23.634         | 22.796         | 17.124         | 17.305         | 17.109         | 16.730         | 16.186         | 16.107         | 15.332         | -4,8        |
| Deusto-Enekuri                            | 29.123             | 25.896         | 33.156         | 46.025         | 46.198         | 49.805         | 48.921         | 48.580         | 49.544         | 51.336         | 3,6         |
| Túneles Artxanda                          | --                 | 11.709         | 14.552         | 12.247         | 13.108         | 14.121         | 16.427         | 17.647         | 15.276         | 15.589         | 2,0         |
| Orueta-Sto.Domingo                        | 38.657             | 37.131         | 39.109         | 37.800         | 36.098         | 36.990         | 37.464         | 36.443         | 36.229         | 35.853         | -1,0        |
| Ibarsusi-Etxebarri                        | 44.129             | 45.741         | 46.654         | 45.072         | 44.625         | 41.945         | 40.987         | 40.132         | 39.106         | 37.878         | -3,1        |
| Bolueta-Zubialdea                         | 18.772             | 18.594         | 18.207         | 17.320         | 15.182         | 13.627         | 13.988         | 14.168         | 13.626         | 13.043         | -4,3        |
| Miraflores-S.Sur <sup>3</sup>             | 34.267             | 34.256         | 36.745         | 40.318         | 43.415         | 47.802         | 52.223         | 53.096         | 53.406         | 56.772         | 6,3         |
| Plaza Zabalburu-S.Sur                     | 51.566             | 44.089         | 38.970         | 34.422         | 34.144         | 34.502         | 35.582         | 35.616         | 34.101         | 32.925         | -3,4        |
| Plaza Sagrado Corazón-S.Sur               | 66.284             | 71.198         | 71.178         | 67.683         | 66.857         | 63.282         | 66.603         | 66.953         | 67.093         | 65.147         | -2,9        |
| Basurto-Kaxtresana                        | 10.838             | 10.899         | 10.929         | 10.827         | 10.065         | 8.917          | 9.266          | 8.883          | 8.543          | 7.905          | -7,5        |
| Basurto-Zorrotza                          | 22.873             | 21.908         | 19.661         | 18.571         | 17.143         | 16.292         | 13.679         | 13.330         | 12.909         | 12.161         | -5,8        |
| <b>TOTAL</b>                              | <b>342.278</b>     | <b>345.055</b> | <b>351.957</b> | <b>347.409</b> | <b>344.140</b> | <b>344.392</b> | <b>351.870</b> | <b>351.034</b> | <b>345.940</b> | <b>343.941</b> | <b>-0,6</b> |

<sup>1</sup> Los datos de acceso de Gamarra Mayor en Vitoria-Gasteiz no están disponibles.

<sup>2</sup> A la fecha de la publicación de este informe, los datos de los principales accesos a Donostia-San Sebastián no se encuentran disponibles.

<sup>3</sup> La Estación de aforo 6A representativa de este acceso se halla situada entre el enlace de Miribilla y Miraflores. El sistema telemático ha permitido controlar el tráfico entre el enlace de Miribilla y la A-8, modificando al alza los tráficos correspondientes al período de 2005-2009.

Fuente: Plan de Aforo de la Diputación Foral de Álava 2010, Plan de Aforo de la Diputación Foral de Bizkaia 2010, Plan de Aforo de la Diputación Foral de Gipuzkoa 2008. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



**Cuadro 6.50. Transporte público urbano: Evolución del número de viajeros y viajeras en los autobuses urbanos de las tres capitales vascas.**

(miles de personas y %)

| AÑO / CAPITAL | Bilbao            |                   | Donostia-San Sebastián |                   | Vitoria-Gasteiz   |                   | TOTAL             |                   |
|---------------|-------------------|-------------------|------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
|               | miles de personas | Δ inter-anual (%) | miles de personas      | Δ inter-anual (%) | miles de personas | Δ inter-anual (%) | miles de personas | Δ inter-anual (%) |
| 1990          | 29.494            | --                | 27.001                 | --                | 10.295            | --                | 66.790            | --                |
| 1991          | 29.772            | 0,9               | 26.220                 | -2,9              | 10.324            | 0,3               | 66.316            | -0,7              |
| 1992          | 30.727            | 3,2               | 26.441                 | 0,8               | 10.286            | -0,4              | 67.454            | 1,7               |
| 1993          | 30.521            | -0,7              | 24.667                 | -6,7              | 10.328            | 0,4               | 65.516            | -2,9              |
| 1994          | 29.670            | -2,8              | 25.447                 | 3,2               | 10.335            | 0,1               | 65.452            | -0,1              |
| 1995          | 30.208            | 1,8               | 26.371                 | 3,6               | 10.765            | 4,2               | 67.344            | 2,9               |
| 1996          | 29.594            | -2,0              | 26.886                 | 2,0               | 11.266            | 4,7               | 67.746            | 0,6               |
| 1997          | 26.841            | -9,3              | 26.737                 | -0,6              | 11.267            | 0,0               | 64.845            | -4,3              |
| 1998          | 23.935            | -10,8             | 27.023                 | 1,1               | 11.441            | 1,5               | 62.399            | -3,8              |
| 1999          | 22.622            | -5,5              | 27.338                 | 1,2               | 11.524            | 0,7               | 61.484            | -1,5              |
| 2000          | 22.729            | 0,5               | 27.213                 | -0,5              | 11.383            | -1,2              | 61.325            | -0,3              |
| 2001          | 23.277            | 2,4               | 27.239                 | 0,1               | 11.474            | 0,8               | 61.990            | 1,1               |
| 2002          | 23.146            | -0,6              | 26.483                 | -2,8              | 11.561            | 0,8               | 61.190            | -1,3              |
| 2003          | 24.093            | 4,1               | 26.511                 | 0,1               | 11.718            | 1,4               | 62.322            | 1,8               |
| 2004          | 25.518            | 5,9               | 26.003                 | -1,9              | 11.805            | 0,7               | 63.326            | 1,6               |
| 2005          | 26.086            | 2,2               | 26.219                 | 0,8               | 11.513            | -2,5              | 63.818            | 0,8               |
| 2006          | 27.265            | 4,5               | 26.670                 | 1,7               | 10.865            | -5,6              | 64.800            | 1,5               |
| 2007          | 27.705            | 1,6               | 27.361                 | 2,6               | 12.043            | 10,8              | 67.109            | 3,6               |
| 2008          | 26.004            | -6,1              | 28.003                 | 2,3               | 12.643            | 5,0               | 66.650            | -0,7              |
| 2009          | 25.755            | -1,0              | 28.460                 | 1,6               | 10.356            | -18,1             | 64.571            | -3,1              |
| 2010          | 25.425            | -1,3              | 29.015                 | 2,0               | 11.091            | 7,1               | 65.531            | 1,5               |

Fuente: Dbus, Bilbobus, Tuvisa. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

**Cuadro 6.51. Transporte público interurbano: Evolución del número de viajeros y viajeras en los servicios regulares de autobús interurbano.**

(miles de personas y %)

| AÑO / AMBITO | Interurbano Bizkaia |                  | Interurbano Gipuzkoa |                  | Interurbano Álava <sup>1</sup> |                  |
|--------------|---------------------|------------------|----------------------|------------------|--------------------------------|------------------|
|              | miles de personas   | Δ interanual (%) | miles de personas    | Δ interanual (%) | miles de personas              | Δ interanual (%) |
| 1999         | 35.474              | --               | 19.003               | --               | n.d.                           | --               |
| 2000         | 36.062              | 1,7              | 18.461               | -2,9             | n.d.                           | --               |
| 2001         | 38.536              | 6,9              | 17.749               | -3,9             | 146                            | --               |
| 2002         | 35.115              | -8,9             | 17.022               | -4,1             | 267                            | 82,9             |
| 2003         | 37.031              | 5,5              | 16.712               | -1,8             | 315                            | 18,0             |
| 2004         | 36.876              | -0,4             | 16.627               | -0,5             | 439                            | 39,4             |
| 2005         | 34.134              | -7,4             | 15.382               | -7,5             | 324                            | -26,2            |
| 2006         | 32.810              | -3,9             | 16.109               | 4,7              | 374                            | 15,4             |
| 2007         | 30.876              | -5,9             | 16.120               | 0,1              | 349                            | -6,7             |
| 2008         | 30.196              | -2,2             | 17.199               | 6,7              | 348                            | -0,3             |
| 2009         | 28.808              | -4,6             | 18.141               | 5,5              | 421                            | 21,0             |
| 2010         | 27.716              | -3,8             | 18.907               | 4,2              | 516                            | 22,6             |

<sup>1</sup> Las fluctuaciones en el número de usuarios computados entre los años 2003 y 2006 se deben, básicamente, a cambios en una línea, la cual incluía la conexión Vitoria-Gasteiz/Centro Comercial Gorbeia.

Fuente: Consorcio de transportes de Bizkaia, Diputación Foral de Gipuzkoa y Diputación Foral de Álava. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

c) *Ferrovionario*

Cuadro 6.52. Transporte público urbano y metropolitano: Evolución del número de viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao (miles de personas y tasa de variación interanual)

| AÑO               | Metro de Bilbao   |                  |
|-------------------|-------------------|------------------|
|                   | miles de personas | Δ interanual (%) |
| 1995 <sup>1</sup> | 4.730             | --               |
| 1996              | 31.660            | --               |
| 1997              | 41.494            | 31,1             |
| 1998              | 49.102            | 18,3             |
| 1999              | 50.886            | 3,6              |
| 2000              | 54.173            | 6,5              |
| 2001              | 55.895            | 3,2              |
| 2002              | 66.706            | 19,3             |
| 2003              | 72.609            | 8,8              |
| 2004              | 73.089            | 0,7              |
| 2005              | 77.802            | 6,4              |
| 2006              | 79.780            | 2,5              |
| 2007              | 85.864            | 7,6              |
| 2008              | 86.334            | 0,5              |
| 2009              | 87.044            | 0,8              |
| 2010              | 88.556            | 1,7              |

<sup>1</sup> Desde su puesta en marcha el 11 de noviembre hasta fin de año.

Fuente: Metro de Bilbao. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



Cuadro 6.53. Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por mes (nº personas y %)

| MES / AÑO    | 2000              |              | 2005              |              | 2006              |              | 2007              |              | 2008              |              | 2009              |              | 2010              |              |
|--------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|
|              | nº personas       | % vertical   |
| Enero        | 4.468.038         | 8,2          | 6.586.321         | 8,5          | 7.032.992         | 8,8          | 7.523.252         | 8,8          | 7.890.635         | 9,1          | 7.422.774         | 8,5          | 7.486.534         | 8,5          |
| Febrero      | 4.633.620         | 8,6          | 6.440.618         | 8,3          | 6.568.638         | 8,2          | 7.169.034         | 8,3          | 7.535.389         | 8,7          | 7.169.024         | 8,2          | 7.462.083         | 8,4          |
| Marzo        | 5.158.580         | 9,5          | 6.413.153         | 8,2          | 7.482.706         | 9,4          | 8.019.898         | 9,3          | 6.496.436         | 7,5          | 7.587.744         | 8,7          | 8.119.871         | 9,2          |
| Abril        | 3.863.360         | 7,1          | 6.834.091         | 8,8          | 5.871.471         | 7,4          | 6.513.817         | 7,6          | 7.844.999         | 9,1          | 6.641.599         | 7,6          | 7.017.668         | 7,9          |
| Mayo         | 4.863.045         | 9,0          | 7.102.045         | 9,1          | 7.256.017         | 9,1          | 7.892.988         | 9,2          | 7.729.117         | 9,0          | 7.501.805         | 8,6          | 8.009.284         | 9,0          |
| Junio        | 4.673.533         | 8,6          | 6.716.785         | 8,6          | 6.780.003         | 8,5          | 7.386.012         | 8,6          | 7.243.399         | 8,4          | 7.380.731         | 8,5          | 7.555.653         | 8,5          |
| Julio        | 3.875.806         | 7,2          | 5.833.745         | 7,5          | 5.704.203         | 7,1          | 6.373.981         | 7,4          | 6.447.061         | 7,5          | 6.827.149         | 7,8          | 6.635.682         | 7,5          |
| Agosto       | 3.377.290         | 6,2          | 4.982.061         | 6,4          | 5.223.175         | 6,5          | 5.471.464         | 6,4          | 5.179.199         | 6,0          | 5.627.069         | 6,5          | 5.524.726         | 6,2          |
| Septiembre   | 4.308.540         | 8,0          | 6.309.961         | 8,1          | 6.411.497         | 8,0          | 6.657.528         | 7,8          | 6.921.810         | 8,0          | 7.141.594         | 8,2          | 7.173.394         | 8,1          |
| Octubre      | 5.017.855         | 9,3          | 6.780.388         | 8,7          | 7.182.365         | 9,0          | 7.856.072         | 9,1          | 8.035.544         | 9,3          | 7.923.846         | 9,1          | 7.691.262         | 8,7          |
| Noviembre    | 5.114.878         | 9,4          | 6.975.674         | 9,0          | 7.258.179         | 9,1          | 7.545.386         | 8,8          | 7.483.017         | 8,7          | 7.921.563         | 9,1          | 8.106.018         | 9,2          |
| Diciembre    | 4.818.804         | 8,9          | 6.826.999         | 8,8          | 7.008.848         | 8,8          | 7.455.024         | 8,7          | 7.527.137         | 8,7          | 7.898.814         | 9,1          | 7.774.106         | 8,8          |
| <b>TOTAL</b> | <b>54.173.349</b> | <b>100,0</b> | <b>77.801.841</b> | <b>100,0</b> | <b>79.780.094</b> | <b>100,0</b> | <b>85.864.456</b> | <b>100,0</b> | <b>86.333.743</b> | <b>100,0</b> | <b>87.043.712</b> | <b>100,0</b> | <b>88.556.281</b> | <b>100,0</b> |

Fuente: Metro de Bilbao. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



Cuadro 6.54. Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por estación (nº personas y %)

| ESTACIÓN / AÑO   | 2000              |              | 2005              |              | 2006              |              | 2007              |              | 2008              |              | 2009              |              | 2010              |              |
|------------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|
|                  | nº personas       | % vertical   |
| Etxebarri        | --                | --           | 758.915           | 1,0          | 1.394.808         | 1,7          | 2.289.196         | 2,7          | 2.395.473         | 2,8          | 2.371.745         | 2,7          | 2.361.783         | 2,7          |
| Bolueta          | 1.320.541         | 2,4          | 1.598.436         | 2,1          | 1.566.993         | 2,0          | 1.467.988         | 1,7          | 1.436.556         | 1,7          | 1.477.461         | 1,7          | 1.482.354         | 1,7          |
| Basarrate        | 1.820.404         | 3,4          | 2.184.931         | 2,8          | 2.247.571         | 2,8          | 2.336.064         | 2,7          | 2.321.533         | 2,7          | 2.275.891         | 2,6          | 2.231.784         | 2,5          |
| Santutxu         | 4.067.312         | 7,5          | 4.857.664         | 6,2          | 4.908.771         | 6,2          | 4.952.330         | 5,8          | 4.912.223         | 5,7          | 4.862.490         | 5,6          | 4.837.362         | 5,5          |
| Casco Viejo      | 5.133.486         | 9,5          | 6.310.756         | 8,1          | 6.427.006         | 8,1          | 6.554.028         | 7,6          | 6.426.806         | 7,4          | 6.355.555         | 7,3          | 6.338.656         | 7,2          |
| Abando           | 4.998.904         | 9,2          | 6.489.365         | 8,3          | 6.569.655         | 8,2          | 6.786.616         | 7,9          | 6.618.653         | 7,7          | 6.465.604         | 7,4          | 6.441.791         | 7,3          |
| Moyua            | 4.389.232         | 8,1          | 5.924.437         | 7,6          | 6.036.020         | 7,6          | 6.342.798         | 7,4          | 6.322.474         | 7,3          | 6.353.754         | 7,3          | 6.465.464         | 7,3          |
| Indautxu         | 4.375.665         | 8,1          | 5.749.883         | 7,4          | 5.876.539         | 7,4          | 6.195.720         | 7,2          | 6.255.867         | 7,2          | 6.281.666         | 7,2          | 6.284.057         | 7,1          |
| San Mamés        | 4.084.384         | 7,5          | 5.464.727         | 7,0          | 5.541.777         | 6,9          | 5.769.908         | 6,7          | 5.822.744         | 6,7          | 5.890.468         | 6,8          | 5.821.457         | 6,6          |
| Deusto           | 4.412.197         | 8,1          | 5.366.038         | 6,9          | 5.238.886         | 6,6          | 5.262.567         | 6,1          | 5.246.947         | 6,1          | 5.048.939         | 5,8          | 4.910.313         | 5,5          |
| Sarriko          | 2.440.168         | 4,5          | 2.611.465         | 3,4          | 2.614.024         | 3,3          | 2.650.973         | 3,1          | 2.643.049         | 3,1          | 2.587.739         | 3,0          | 2.572.323         | 2,9          |
| San Inazio       | 1.742.686         | 3,2          | 2.280.153         | 2,9          | 2.318.850         | 2,9          | 2.342.613         | 2,7          | 2.379.879         | 2,8          | 2.334.328         | 2,7          | 2.276.742         | 2,6          |
| Lutxana          | 149.925           | 0,3          | 209.224           | 0,3          | 211.865           | 0,3          | 229.890           | 0,3          | 221.927           | 0,3          | 223.805           | 0,3          | 213.398           | 0,2          |
| Erandio          | 1.476.705         | 2,7          | 1.701.962         | 2,2          | 1.744.584         | 2,2          | 1.788.761         | 2,1          | 1.764.629         | 2,0          | 1.721.935         | 2,0          | 1.709.212         | 1,9          |
| Astrabudua       | 1.124.242         | 2,1          | 1.400.838         | 1,8          | 1.459.769         | 1,8          | 1.497.341         | 1,7          | 1.485.266         | 1,7          | 1.418.598         | 1,6          | 1.366.793         | 1,5          |
| Leioa            | 670.441           | 1,2          | 832.916           | 1,1          | 853.008           | 1,1          | 952.726           | 1,1          | 1.024.912         | 1,2          | 1.019.782         | 1,2          | 1.035.400         | 1,2          |
| Lamiako          | 268.173           | 0,5          | 336.427           | 0,4          | 341.927           | 0,4          | 362.606           | 0,4          | 341.899           | 0,4          | 332.112           | 0,4          | 324.214           | 0,4          |
| Areeta           | 3.478.184         | 6,4          | 3.855.954         | 5,0          | 3.882.611         | 4,9          | 3.761.924         | 4,4          | 3.692.580         | 4,3          | 3.569.334         | 4,1          | 3.490.095         | 3,9          |
| Gobela           | 878.447           | 1,6          | 961.050           | 1,2          | 953.432           | 1,2          | 959.730           | 1,1          | 958.223           | 1,1          | 930.720           | 1,1          | 907.653           | 1,0          |
| Neguri           | 704.075           | 1,3          | 750.100           | 1,0          | 756.424           | 0,9          | 734.539           | 0,9          | 711.199           | 0,8          | 702.384           | 0,8          | 684.403           | 0,8          |
| Aiboa            | 347.406           | 0,6          | 382.839           | 0,5          | 375.904           | 0,5          | 378.658           | 0,4          | 390.173           | 0,5          | 380.930           | 0,4          | 385.209           | 0,4          |
| Algorta          | 2.470.523         | 4,6          | 2.655.105         | 3,4          | 2.628.411         | 3,3          | 2.640.362         | 3,1          | 2.611.496         | 3,0          | 2.552.791         | 2,9          | 2.494.829         | 2,8          |
| Bidezabal        | 1.439.741         | 2,7          | 1.634.322         | 2,1          | 1.633.598         | 2,0          | 1.611.073         | 1,9          | 1.614.788         | 1,9          | 1.535.095         | 1,8          | 1.481.883         | 1,7          |
| Berango          | 341.709           | 0,6          | 408.625           | 0,5          | 426.331           | 0,5          | 453.825           | 0,5          | 461.699           | 0,5          | 417.125           | 0,5          | 406.929           | 0,5          |
| Larrabasterra    | 413.973           | 0,8          | 500.746           | 0,6          | 481.173           | 0,6          | 455.085           | 0,5          | 453.070           | 0,5          | 441.349           | 0,5          | 412.188           | 0,5          |
| Sopelana         | 594.527           | 1,1          | 657.819           | 0,8          | 677.124           | 0,8          | 657.434           | 0,8          | 659.325           | 0,8          | 628.151           | 0,7          | 595.588           | 0,7          |
| Urduliz          | 308.424           | 0,6          | 334.794           | 0,4          | 335.587           | 0,4          | 333.704           | 0,4          | 327.080           | 0,4          | 304.473           | 0,3          | 292.216           | 0,3          |
| Plentzia         | 721.875           | 1,3          | 716.306           | 0,9          | 711.588           | 0,9          | 683.487           | 0,8          | 667.496           | 0,8          | 667.870           | 0,8          | 651.311           | 0,7          |
| Gurutzeta/Cruces | --                | --           | 3.110.785         | 4,0          | 3.187.994         | 4,0          | 3.512.401         | 4,1          | 3.580.776         | 4,1          | 3.671.526         | 4,2          | 3.724.279         | 4,2          |
| Ansio            | --                | --           | 867.176           | 1,1          | 1.035.401         | 1,3          | 1.143.813         | 1,3          | 1.217.557         | 1,4          | 1.282.764         | 1,5          | 1.318.251         | 1,5          |
| Barakaldo        | --                | --           | 3.118.872         | 4,0          | 3.199.779         | 4,0          | 3.568.451         | 4,2          | 3.625.942         | 4,2          | 3.616.042         | 4,2          | 3.696.222         | 4,2          |
| Bagatza          | --                | --           | 1.440.756         | 1,9          | 1.550.906         | 1,9          | 1.727.943         | 2,0          | 1.858.581         | 2,2          | 1.967.440         | 2,3          | 2.046.348         | 2,3          |
| Urbina           | --                | --           | 127.175           | 0,2          | 132.711           | 0,2          | 140.170           | 0,2          | 153.996           | 0,2          | 144.554           | 0,2          | 119.742           | 0,1          |
| Sestao           | --                | --           | 2.201.280         | 2,8          | 2.459.067         | 3,1          | 2.308.827         | 2,7          | 2.262.446         | 2,6          | 2.335.371         | 2,7          | 2.489.999         | 2,8          |
| Abatzolo         | --                | --           | --                | --           | --                | --           | 659.380           | 0,8          | 733.287           | 0,8          | 763.831           | 0,9          | 827.863           | 0,9          |
| Portugalete      | --                | --           | --                | --           | --                | --           | 2.351.525         | 2,7          | 2.733.192         | 3,2          | 2.465.265         | 2,8          | 2.116.272         | 2,4          |
| Peñota           | --                | --           | --                | --           | --                | --           | --                | --           | --                | --           | 569.872           | 0,7          | 1.320.568         | 1,5          |
| Santurtzi        | --                | --           | --                | --           | --                | --           | --                | --           | --                | --           | 1.074.953         | 1,2          | 2.421.330         | 2,7          |
| <b>TOTAL</b>     | <b>54.173.349</b> | <b>100,0</b> | <b>77.801.841</b> | <b>100,0</b> | <b>79.780.094</b> | <b>100,0</b> | <b>85.864.456</b> | <b>100,0</b> | <b>86.333.743</b> | <b>100,0</b> | <b>87.043.712</b> | <b>100,0</b> | <b>88.556.281</b> | <b>100,0</b> |

Fuente: Metro de Bilbao. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

**Cuadro 6.55. Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras de Euskotran (miles de personas y tasa de variación interanual)**

| AÑO               | miles de personas | Δ interanual (%) |
|-------------------|-------------------|------------------|
| 2002 <sup>1</sup> | 47,2              | --               |
| 2003              | 1.144,0           | --               |
| 2004              | 2.191,7           | 91,6             |
| 2005              | 2.819,9           | 28,7             |
| 2006              | 2.934,9           | 4,1              |
| 2007              | 2.906,4           | -1,0             |
| 2008 <sup>2</sup> | 2.957,9           | 1,8              |
| 2009 <sup>3</sup> | 7.488,7           | 153,2            |
| 2010              | 9.827,4           | 31,2             |

<sup>1</sup> Se contabilizan los viajeros desde la puesta en marcha del Tranvía de Bilbao en 12 de diciembre de 2002.

<sup>2</sup> Se incluyen los viajeros del Tranvía de Vitoria-Gasteiz desde su puesta en marcha de los ramales Centro y Lakua en 23 de diciembre de 2008.

<sup>3</sup> El 10 de julio de 2009 se abre la nueva línea del ramal de Abetxuko del Tranvía de Vitoria-Gasteiz.

Fuente: Euskotran. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

**Cuadro 6.56. Transporte público interurbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (miles de personas)**

(miles de personas)

| AÑO / COMPAÑÍA | Renfe <sup>1</sup> | EuskoTren | FEVE <sup>2</sup> | TOTAL  |
|----------------|--------------------|-----------|-------------------|--------|
| 1980           | 31.404             | 30.234    | 1.631             | 63.269 |
| 1981           | 28.503             | 27.564    | 1.631             | 57.698 |
| 1982           | 32.834             | 26.973    | 1.532             | 61.339 |
| 1983           | 37.669             | 23.222    | 1.579             | 62.470 |
| 1984           | 47.852             | 21.178    | 1.386             | 70.416 |
| 1985           | 43.443             | 21.263    | 1.294             | 66.000 |
| 1986           | 41.524             | 22.725    | 1.380             | 65.629 |
| 1987           | 41.530             | 25.189    | 1.571             | 68.290 |
| 1988           | 41.533             | 26.571    | 1.320             | 69.424 |
| 1990           | 31.023             | 35.253    | 1.211             | 67.487 |
| 1991           | 27.644             | 36.437    | 1.441             | 65.522 |
| 1992           | 33.143             | 36.438    | 1.531             | 71.112 |
| 1993           | 33.318             | 37.064    | 1.553             | 71.935 |
| 1994           | 34.164             | 37.212    | 1.668             | 73.044 |
| 1995           | 34.412             | 31.344    | 1.744             | 67.500 |
| 1996           | 34.196             | 17.245    | 1.820             | 53.261 |
| 1997           | 33.765             | 19.952    | 1.872             | 55.589 |
| 1998           | 32.321             | 16.525    | 1.872             | 50.718 |
| 1999           | 33.777             | 16.865    | 1.863             | 52.505 |
| 2000           | 35.288             | 18.138    | 1.866             | 55.292 |
| 2001           | 36.533             | 18.073    | 1.835             | 56.441 |
| 2002           | 34.288             | 17.961    | 1.900             | 54.149 |
| 2003           | 32.926             | 18.156    | 1.841             | 52.923 |
| 2004           | 29.864             | 16.704    | 1.895             | 48.463 |
| 2005           | 29.223             | 17.757    | 1.945             | 48.925 |
| 2006           | 28.934             | 18.111    | 1.832             | 48.877 |
| 2007           | 26.430             | 18.319    | 1.772             | 46.521 |
| 2008           | 25.785             | 17.941    | 1.506             | 45.232 |
| 2009           | 23.654             | 17.150    | 1.345             | 42.149 |
| 2010           | 21.532             | 16.691    | 1.345             | 39.568 |

<sup>1</sup> Incluye los servicios de Renfe de cercanías Bilbao (líneas C-1 Bilbao Abando-Santurtzi, C-2 Bilbao Abando-Muskiz y C-3 Bilbao Abando-Orduña) y cercanías de Donostia-San Sebastián (línea Irún-Brinkola).

<sup>2</sup> Datos de la línea de cercanía Bilbao-Balmaseda.

Fuente: Renfe, EuskoTren, FEVE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



**Cuadro 6.57. Transporte público interurbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (tasa de variación interanual)**

(%)

| AÑO / COMPAÑÍA | Renfe <sup>1</sup> | EuskoTren | FEVE <sup>2</sup> | TOTAL |
|----------------|--------------------|-----------|-------------------|-------|
| 1980           | --                 | --        | --                | --    |
| 1981           | -9,2               | -8,8      | 0,0               | -8,8  |
| 1982           | 15,2               | -2,1      | -6,1              | 6,3   |
| 1983           | 14,7               | -13,9     | 3,1               | 1,8   |
| 1984           | 27,0               | -8,8      | -12,2             | 12,7  |
| 1985           | -9,2               | 0,4       | -6,6              | -6,3  |
| 1986           | -4,4               | 6,9       | 6,6               | -0,6  |
| 1987           | 0,0                | 10,8      | 13,8              | 4,1   |
| 1988           | 0,0                | 5,5       | -16,0             | 1,7   |
| 1990           | -25,3              | 32,7      | -8,3              | -2,8  |
| 1991           | -10,9              | 3,4       | 19,0              | -2,9  |
| 1992           | 19,9               | 0,0       | 6,2               | 8,5   |
| 1993           | 0,5                | 1,7       | 1,4               | 1,2   |
| 1994           | 2,5                | 0,4       | 7,4               | 1,5   |
| 1995           | 0,7                | -15,8     | 4,6               | -7,6  |
| 1996           | -0,6               | -45,0     | 4,4               | -21,1 |
| 1997           | -1,3               | 15,7      | 2,9               | 4,4   |
| 1998           | -4,3               | -17,2     | 0,0               | -8,8  |
| 1999           | 4,5                | 2,1       | -0,5              | 3,5   |
| 2000           | 4,5                | 7,5       | 0,2               | 5,3   |
| 2001           | 3,5                | -0,4      | -1,7              | 2,1   |
| 2002           | -6,1               | -0,6      | 3,5               | -4,1  |
| 2003           | -4,0               | 1,1       | -3,1              | -2,3  |
| 2004           | -9,3               | -8,0      | 2,9               | -8,4  |
| 2005           | -2,1               | 6,3       | 2,6               | 1,0   |
| 2006           | -1,0               | 2,0       | -5,8              | -0,1  |
| 2007           | -8,7               | 1,1       | -3,3              | -4,8  |
| 2008           | -2,4               | -2,1      | -15,0             | -2,8  |
| 2009           | -8,3               | -4,4      | -10,7             | -6,8  |
| 2010           | -9,0               | -2,7      | 0,0               | -6,1  |
| Δ 80/10        | -31,4              | -44,8     | -17,5             | -37,5 |

<sup>1</sup> Incluye los servicios de Renfe de cercanías Bilbao (líneas C-1 Bilbao Abando-Santurtzi, C-2 Bilbao Abando-Muskiz y C-3 Bilbao Abando-Orduña) y cercanías de Donostia-San Sebastián (línea Irún-Brinkola).

<sup>2</sup> Datos de la línea de cercanía Bilbao-Balmaseda.

Fuente: Renfe, EuskoTren, FEVE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



## d) Aéreo

Cuadro 6.58. Tráfico aéreo de personas en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (miles de personas)

(miles de personas)

| AÑO / AEROPUERTO | Bilbao | Donostia-San Sebastián | Vitoria-Gasteiz | TOTAL |
|------------------|--------|------------------------|-----------------|-------|
| 1992             | 1.381  | 100                    | 226             | 1.707 |
| 1993             | 1.289  | 123                    | 249             | 1.661 |
| 1994             | 1.399  | 127                    | 188             | 1.714 |
| 1995             | 1.560  | 127                    | 153             | 1.840 |
| 1996             | 1.747  | 152                    | 143             | 2.042 |
| 1997             | 1.969  | 174                    | 144             | 2.287 |
| 1998             | 2.089  | 218                    | 128             | 2.435 |
| 1999             | 2.219  | 249                    | 152             | 2.620 |
| 2000             | 2.528  | 284                    | 123             | 2.935 |
| 2001             | 2.475  | 281                    | 129             | 2.885 |
| 2002             | 2.451  | 271                    | 99              | 2.821 |
| 2003             | 2.842  | 284                    | 102             | 3.228 |
| 2004             | 3.391  | 296                    | 94              | 3.781 |
| 2005             | 3.842  | 309                    | 91              | 4.242 |
| 2006             | 3.871  | 368                    | 173             | 4.412 |
| 2007             | 4.281  | 466                    | 173             | 4.920 |
| 2008             | 4.169  | 403                    | 68              | 4.640 |
| 2009             | 3.652  | 315                    | 40              | 4.007 |
| 2010             | 3.883  | 286                    | 42              | 4.211 |

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

**Cuadro 6.59. Tráfico aéreo de personas en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (tasa de variación interanual)**

(%)

| AÑO / AEROPUERTO | Bilbao | Donostia-San Sebastián | Vitoria-Gasteiz | TOTAL |
|------------------|--------|------------------------|-----------------|-------|
| 1992             | --     | --                     | --              | --    |
| 1993             | -6,7   | 23,0                   | 10,2            | -2,7  |
| 1994             | 8,5    | 3,3                    | -24,5           | 3,2   |
| 1995             | 11,5   | 0,0                    | -18,6           | 7,4   |
| 1996             | 12,0   | 19,7                   | -6,5            | 11,0  |
| 1997             | 12,7   | 14,5                   | 0,7             | 12,0  |
| 1998             | 6,1    | 25,3                   | -11,1           | 6,5   |
| 1999             | 6,2    | 14,1                   | 18,8            | 7,6   |
| 2000             | 13,9   | 14,1                   | -18,9           | 12,0  |
| 2001             | -2,1   | -1,0                   | 4,3             | -1,7  |
| 2002             | -1,0   | -3,5                   | -23,2           | -2,2  |
| 2003             | 16,0   | 4,7                    | 3,1             | 14,5  |
| 2004             | 19,3   | 4,1                    | -7,3            | 17,1  |
| 2005             | 13,3   | 4,5                    | -3,2            | 12,2  |
| 2006             | 0,8    | 19,2                   | 89,4            | 4,0   |
| 2007             | 10,6   | 26,8                   | 0,1             | 11,5  |
| 2008             | -2,6   | -13,6                  | -61,0           | -5,7  |
| 2009             | -12,4  | -21,8                  | -40,9           | -13,6 |
| 2010             | 6,3    | -9,3                   | 4,8             | 5,1   |
| Δ 92/10          | 181,2  | 186,1                  | -81,5           | 146,7 |

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

**e) Marítimo**

**Cuadro 6.60. Evolución del tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao (nº personas y tasa de variación interanual)**

| Años | Línea regular |               |         | Cruceros   |               |             |        | Total   | Δ anual % |
|------|---------------|---------------|---------|------------|---------------|-------------|--------|---------|-----------|
|      | Embarcados    | Desembarcados | Total   | Embarcados | Desembarcados | En Tránsito | Total  |         |           |
| 2002 | 60.209        | 76.732        | 136.941 | --         | --            | --          | --     | 136.941 | --        |
| 2003 | 47.833        | 64.011        | 111.844 | --         | --            | --          | 7.433  | 119.277 | -12,9     |
| 2004 | 43.642        | 101.035       | 144.677 | --         | --            | --          | 12.180 | 156.857 | 31,5      |
| 2005 | 51.048        | 113.368       | 164.416 | 19         | 58            | 13.302      | 13.379 | 177.795 | 13,3      |
| 2006 | 55.841        | 112.902       | 168.743 | 155        | 193           | 16.297      | 16.645 | 185.388 | 4,3       |
| 2007 | 46.746        | 102.908       | 149.654 | 118        | 62            | 22.792      | 22.972 | 172.626 | -6,9      |
| 2008 | 43.337        | 99.109        | 142.446 | 382        | 388           | 36.356      | 37.126 | 179.572 | 4,0       |
| 2009 | 45.370        | 91.739        | 137.109 | 59         | 339           | 28.597      | 28.995 | 166.104 | -7,5      |
| 2010 | 41.714        | 79.916        | 121.630 | 2.808      | 4.342         | 36.244      | 43.394 | 165.024 | -0,7      |

Fuente: Puerto de Bilbao. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

6.2.3. Demanda de transporte de mercancíasa) *Carretera*

Cuadro 6.61. Volumen de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución 1998-2010 (miles de Tn y tasa de variación interanual)

| Años | Transporte Intrarregional <sup>1</sup> |                 |        |           | Transporte interregional <sup>2</sup> |           | Transporte Internacional |           | Total CAPV |           |
|------|--|-----------------|--------|-----------|---------------------------------------|-----------|--------------------------|-----------|------------|-----------|
|      | Intra-municipal <sup>3</sup>           | Inter-municipal | Total  | Δ anual % | Miles Tn                              | Δ anual % | Miles Tn                 | Δ anual % | Miles Tn   | Δ anual % |
| 1998 | --                                     | 31.627          | 31.627 | --        | 32.583                                | --        | 2.277                    | --        | 66.487     | --        |
| 1999 | --                                     | 35.536          | 35.536 | 12,4      | 34.985                                | 7,4       | 3.518                    | 54,5      | 74.039     | 11,4      |
| 2000 | --                                     | 41.963          | 41.963 | 18,1      | 37.664                                | 7,7       | 4.672                    | 32,8      | 84.299     | 13,9      |
| 2001 | --                                     | 42.593          | 42.593 | 1,5       | 38.845                                | 3,1       | 4.484                    | -4,0      | 85.922     | 1,9       |
| 2002 | 20.149                                 | 49.176          | 69.325 | 62,8      | 42.625                                | 9,7       | 5.378                    | 19,9      | 117.328    | 36,6      |
| 2003 | 15.194                                 | 46.612          | 61.807 | -10,8     | 42.572                                | -0,1      | 5.470                    | 1,7       | 109.849    | -6,4      |
| 2004 | 18.487                                 | 49.490          | 67.978 | 10,0      | 48.486                                | 13,9      | 5.500                    | 0,5       | 121.964    | 11,0      |
| 2005 | 19.487                                 | 59.635          | 79.122 | 16,4      | 47.474                                | -2,1      | 5.260                    | -4,4      | 131.856    | 8,1       |
| 2006 | 23.889                                 | 58.634          | 82.523 | 4,3       | 49.609                                | 4,5       | 4.789                    | -9,0      | 136.921    | 3,8       |
| 2007 | 18.321                                 | 61.845          | 80.166 | -2,9      | 55.838                                | 12,6      | 6.042                    | 26,2      | 142.046    | 3,7       |
| 2008 | 17.641                                 | 59.182          | 76.823 | -4,2      | 50.473                                | -9,6      | 5.828                    | -3,5      | 133.124    | -6,3      |
| 2009 | 18.356                                 | 48.769          | 67.126 | -12,6     | 47.708                                | -5,5      | 4.253                    | -27,0     | 119.086    | -10,5     |
| 2010 | 13.934                                 | 43.368          | 57.302 | -14,6     | 48.033                                | 0,7       | 4.908                    | 15,4      | 110.243    | -7,4      |

<sup>1</sup> Con origen y destino CAPV (incluye el transporte intermunicipal y el intramunicipal).

<sup>2</sup> Entre la CAPV y otras Comunidades Autónomas.

<sup>3</sup> Dado el cambio metodológico en el 2002, el transporte intramunicipal se empieza a recoger en la Encuesta a partir de ese año.

Fuente: Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera. Ministerio de Fomento.

Cuadro 6.62. Volumen de mercancías transportadas según Comunidades Autónomas de origen y de destino. 2010 (Miles de Tn).

| Origen/Destino                                   | Origen País Vasco | Destino País Vasco | Total         |
|--|-------------------|--------------------|---------------|
| Andalucía  | 777               | 488                | 1.265         |
| Aragón   | 2.019             | 1.868              | 3.887         |
| Asturias   | 820               | 1.088              | 1.908         |
| Baleares, Illes                                  | ..                | ..                 | ..            |
| Canarias   | ..                | ..                 | ..            |
| Cantabria  | 2.529             | 2.906              | 5.435         |
| Castilla-La Mancha                               | 625               | 718                | 1.343         |
| Castilla y León                                  | 4.139             | 4.846              | 8.985         |
| Cataluña   | 2.221             | 2.519              | 4.740         |
| Comunidad Valenciana                             | 947               | 1.083              | 2.030         |
| Extremadura                                      | 185               | 157                | 342           |
| Galicia  | 1.291             | 1.584              | 2.875         |
| Madrid   | 1.576             | 1.751              | 3.327         |
| Murcia   | 250               | 271                | 521           |
| Navarra  | 3.326             | 4.187              | 7.513         |
| Rioja  | 1.924             | 1.926              | 3.850         |
| Ceuta y Melilla                                  | ..                | ..                 | ..            |
| <b>TOTAL expedido/recibido a/de otras CC.AA.</b> | <b>22.642</b>     | <b>25.391</b>      | <b>48.033</b> |

(..)Al tratarse de transporte por carretera, no son significativos los flujos con las autonomías insulares, con Ceuta y Melilla, aunque sus valores se incluyen en la fila de "Total expedido/recibido a/de otras CC.AA."

Fuente: Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera. Ministerio de Fomento.

b) *Ferroviario*

Cuadro 6.63. Evolución del volumen de mercancías transportadas con origen la CAPV por FEVE (miles de Tn y tasa de variación interanual)

| AÑO     | miles de Tn | Δ interanual (%) |
|---------|-------------|------------------|
| 1990    | 303,7       | --               |
| 1991    | 270,1       | -11,1            |
| 1992    | 283,5       | 5,0              |
| 1993    | 275,8       | -2,7             |
| 1994    | 286,9       | 4,0              |
| 1995    | 256,5       | -10,6            |
| 1996    | 145,4       | -43,3            |
| 1997    | 58,6        | -59,7            |
| 1998    | 132,4       | 125,9            |
| 1999    | 65,3        | -50,7            |
| 2000    | 107,6       | 64,8             |
| 2001    | 97,4        | -9,5             |
| 2002    | 96,4        | -1,0             |
| 2003    | 62,9        | -34,8            |
| 2004    | 72,9        | 15,9             |
| 2005    | 41,9        | -42,5            |
| 2006    | 63,6        | 51,8             |
| 2007    | 67,0        | 5,3              |
| 2008    | 41,6        | -37,9            |
| 2009    | 42,9        | 3,1              |
| 2010    | 102,7       | 139,4            |
| Δ 90/10 | --          | -66,2            |

Fuente: FEVE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



c) Aéreo

Cuadro 6.64. Evolución del tráfico de mercancías en los aeropuertos vascos (Tn y tasa de variación interanual)

| AÑO / AEROPUERTO | Bilbao  |                   | Donostia-San Sebastián |                   | Vitoria - Gasteiz |                   | TOTAL    |                   |
|------------------|---------|-------------------|------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|----------|-------------------|
|                  | Tn      | Δ inter-anual (%) | Tn                     | Δ inter-anual (%) | Tn                | Δ inter-anual (%) | Tn       | Δ inter-anual (%) |
| 1992             | 3.415,1 | -                 | 257,6                  | -                 | 928,5             | -                 | 4.601,2  | -                 |
| 1993             | 3.307,5 | -3,2              | 349,5                  | 35,7              | 415,3             | -55,3             | 4.072,3  | -11,5             |
| 1994             | 4.775,4 | 44,4              | 306,7                  | -12,2             | 1.480,8           | 256,6             | 6.562,9  | 61,2              |
| 1995             | 3.879,4 | -18,8             | 292,6                  | -4,6              | 13.782,1          | 830,7             | 17.954,1 | 173,6             |
| 1996             | 4.637,3 | 19,5              | 264,0                  | -9,8              | 26.721,4          | 93,9              | 31.622,7 | 76,1              |
| 1997             | 5.734,9 | 23,7              | 313,6                  | 18,8              | 31.469,3          | 17,8              | 37.517,8 | 18,6              |
| 1998             | 3.631,1 | -36,7             | 213,1                  | -32,0             | 42.296,9          | 34,4              | 46.141,1 | 23,0              |
| 1999             | 3.573,7 | -1,6              | 179,0                  | -16,0             | 39.917,7          | -5,6              | 43.670,4 | -5,4              |
| 2000             | 4.038,7 | 13,0              | 176,1                  | -1,6              | 35.609,7          | -10,8             | 39.824,5 | -8,8              |
| 2001             | 3.674,5 | -9,0              | 154,1                  | -12,5             | 36.309,5          | 2,0               | 40.138,0 | 0,8               |
| 2002             | 3.699,2 | 0,7               | 127,1                  | -17,5             | 42.425,2          | 16,8              | 46.251,5 | 15,2              |
| 2003             | 3.813,6 | 3,1               | 96,6                   | -24,0             | 40.155,9          | -5,3              | 44.066,0 | -4,7              |
| 2004             | 4.152,8 | 8,9               | 325,2                  | 236,8             | 43.683,4          | 8,8               | 48.161,4 | 9,3               |
| 2005             | 3.956,7 | -4,7              | 415,2                  | 27,7              | 34.785,8          | -20,4             | 39.157,8 | -18,7             |
| 2006             | 3.417,7 | -13,6             | 282,2                  | -32,0             | 31.575,7          | -9,2              | 35.275,6 | -9,9              |
| 2007             | 3.230,9 | -5,5              | 245,9                  | -12,9             | 31.359,3          | -0,7              | 34.836,1 | -1,2              |
| 2008             | 3.178,8 | -1,6              | 63,8                   | -74,1             | 34.989,7          | 11,6              | 38.232,3 | 9,7               |
| 2009             | 2.691,5 | -15,3             | 31,1                   | -51,3             | 27.388,0          | -21,7             | 30.110,6 | -21,2             |
| 2010             | 2.548,0 | -5,3              | 18,8                   | -39,5             | 27.960,6          | 2,1               | 30.527,4 | 1,4               |
| Δ 92/10          |         | <b>-25,4</b>      |                        | <b>-92,7</b>      |                   | <b>2.911,4</b>    |          | <b>563,5</b>      |

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



## d) Marítimo

Cuadro 6.65. Evolución del tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual)

| AÑO / PUERTO | Bilbao      |                  | Pasajes     |                  | TOTAL       |                  |
|--------------|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|
|              | miles de Tn | Δ interanual (%) | miles de Tn | Δ interanual (%) | miles de Tn | Δ interanual (%) |
| 1990         | 30.066,2    | -                | 3.823,5     | -                | 33.889,7    | -                |
| 1991         | 32.674,9    | 8,7              | 3.979,9     | 4,1              | 36.654,8    | 8,2              |
| 1992         | 30.560,2    | -6,5             | 4.141,3     | 4,1              | 34.701,5    | -5,3             |
| 1993         | 30.006,0    | -1,8             | 4.292,5     | 3,7              | 34.298,5    | -1,2             |
| 1994         | 29.482,7    | -1,7             | 3.886,9     | -9,4             | 33.369,6    | -2,7             |
| 1995         | 27.766,1    | -5,8             | 4.146,6     | 6,7              | 31.912,7    | -4,4             |
| 1996         | 22.646,5    | -18,4            | 3.510,1     | -15,3            | 26.156,6    | -18,0            |
| 1997         | 23.078,5    | 1,9              | 3.837,8     | 9,3              | 26.916,3    | 2,9              |
| 1998         | 27.241,5    | 18,0             | 4.007,9     | 4,4              | 31.249,4    | 16,1             |
| 1999         | 27.055,5    | -0,7             | 4.552,7     | 13,6             | 31.608,2    | 1,1              |
| 2000         | 28.637,8    | 5,8              | 4.671,4     | 2,6              | 33.309,2    | 5,4              |
| 2001         | 27.100,7    | -5,4             | 4.720,0     | 1,0              | 31.820,7    | -4,5             |
| 2002         | 26.259,1    | -3,1             | 5.402,7     | 14,5             | 31.661,8    | -0,5             |
| 2003         | 29.010,1    | 10,5             | 5.959,5     | 10,3             | 34.969,6    | 10,4             |
| 2004         | 33.336,3    | 14,9             | 5.736,5     | -3,7             | 39.072,8    | 11,7             |
| 2005         | 34.100,6    | 2,3              | 5.410,0     | -5,7             | 39.510,6    | 1,1              |
| 2006         | 38.590,8    | 13,2             | 5.504,6     | 1,7              | 44.095,4    | 11,6             |
| 2007         | 40.014,3    | 3,7              | 5.074,4     | -7,8             | 45.088,7    | 2,3              |
| 2008         | 39.398,0    | -1,5             | 4.773,7     | -5,9             | 44.171,7    | -2,0             |
| 2009         | 32.179,9    | -18,3            | 3.519,7     | -26,3            | 35.699,6    | -19,2            |
| 2010         | 34.665,4    | 7,7              | 3.898,1     | 10,8             | 38.563,5    | 8,0              |
| Δ 90/10      |             | <b>15,3</b>      |             | <b>2,0</b>       |             | <b>13,8</b>      |

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao, Autoridad Portuaria de Pasajes. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

**Cuadro 6.66. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (miles de Tn y tasa de variación interanual)**

| AÑO /<br>ACTIV. | Descargas      |                       | Cargas         |                       | Tráfico local  |                       | Avituallamiento |                       | TOTAL           |                       |
|-----------------|----------------|-----------------------|----------------|-----------------------|----------------|-----------------------|-----------------|-----------------------|-----------------|-----------------------|
|                 | miles<br>de Tn | Δ inter-<br>anual (%) | miles<br>de Tn | Δ inter-<br>anual (%) | miles<br>de Tn | Δ inter-<br>anual (%) | miles<br>de Tn  | Δ inter-<br>anual (%) | Miles<br>de Tn  | Δ inter-<br>anual (%) |
| 1990            | 17.986,1       | --                    | 7.219,3        | --                    | 4.648,7        | --                    | 211,9           | --                    | 30.066,0        | --                    |
| 1991            | 18.893,2       | 5,0                   | 8.487,2        | 17,6                  | 5.076,3        | 9,2                   | 218,0           | 2,9                   | 32.674,7        | 8,7                   |
| 1992            | 17.973,5       | -4,9                  | 7.543,9        | -11,1                 | 4.841,5        | -4,6                  | 201,2           | -7,7                  | 30.560,1        | -6,5                  |
| 1993            | 17.284,5       | -3,8                  | 7.717,9        | 2,3                   | 4.771,4        | -1,4                  | 232,1           | 15,4                  | 30.005,9        | -1,8                  |
| 1994            | 17.701,2       | 2,4                   | 7.763,8        | 0,6                   | 3.878,1        | -18,7                 | 139,6           | -39,9                 | 29.482,7        | -1,7                  |
| 1995            | 18.094,9       | 2,2                   | 6.912,6        | -11,0                 | 2.610,8        | -32,7                 | 147,8           | 5,9                   | 27.766,1        | -5,8                  |
| 1996            | 14.897,5       | -17,7                 | 6.838,8        | -1,1                  | 770,7          | -70,5                 | 139,5           | -5,6                  | 22.646,5        | -18,4                 |
| 1997            | 15.584,6       | 4,6                   | 6.826,7        | -0,2                  | 539,8          | -30,0                 | 127,4           | -8,7                  | 23.078,5        | 1,9                   |
| 1998            | 18.491,1       | 18,6                  | 7.947,7        | 16,4                  | 669,6          | 24,0                  | 133,1           | 4,5                   | 27.241,5        | 18,0                  |
| 1999            | 18.786,0       | 1,6                   | 7.243,9        | -8,9                  | 893,9          | 33,5                  | 131,7           | -1,1                  | 27.055,5        | -0,7                  |
| 2000            | 19.560,3       | 4,1                   | 7.957,6        | 9,9                   | 990,8          | 10,8                  | 129,1           | -2,0                  | 28.637,8        | 5,8                   |
| 2001            | 18.943,9       | -3,2                  | 7.715,5        | -3,0                  | 306,0          | -69,1                 | 135,1           | 4,6                   | 27.100,5        | -5,4                  |
| 2002            | 18.616,9       | -1,7                  | 7.007,2        | -9,2                  | 505,9          | 65,3                  | 129,1           | -4,4                  | 26.259,1        | -3,1                  |
| 2003            | 20.551,2       | 10,4                  | 7.833,8        | 11,8                  | 502,5          | -0,7                  | 122,7           | -5,0                  | 29.010,1        | 10,5                  |
| 2004            | 23.916,3       | 16,4                  | 8.590,1        | 9,7                   | 690,3          | 37,4                  | 139,6           | 13,8                  | 33.336,3        | 14,9                  |
| 2005            | 24.421,5       | 2,1                   | 8.815,6        | 2,6                   | 726,4          | 5,2                   | 137,0           | -1,9                  | 34.100,5        | 2,3                   |
| 2006            | 27.596,2       | 13,0                  | 9.612,1        | 9,0                   | 1.241,1        | 70,9                  | 141,5           | 3,3                   | 38.590,9        | 13,2                  |
| 2007            | 28.545,2       | 3,4                   | 9.877,3        | 2,8                   | 1.439,6        | 16,0                  | 152,2           | 7,6                   | 40.014,3        | 3,7                   |
| 2008            | 27.758,1       | -2,8                  | 10.222,3       | 3,5                   | 1.265,2        | -12,1                 | 152,3           | 0,1                   | 39.398,0        | -1,5                  |
| 2009            | 22.606,0       | -18,6                 | 8.998,5        | -12,0                 | 446,1          | -64,7                 | 129,4           | -15,0                 | 32.179,9        | -18,3                 |
| 2010            | 23.764,1       | 5,1                   | 9.896,7        | 10,0                  | 866,0          | 94,1                  | 138,6           | 7,1                   | <b>34.665,4</b> | 7,7                   |
| Δ 90/10         | --             | <b>32,1</b>           | --             | <b>37,1</b>           | --             | <b>-81,4</b>          | --              | <b>-34,6</b>          | --              | <b>15,3</b>           |

Fuente: Puerto de Bilbao. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

**Cuadro 6.67. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (%)**

(% horizontal)

| AÑO / ACTIVIDAD | Descargas | Cargas | Tráfico local | Avituallamiento | TOTAL |
|-----------------|-----------|--------|---------------|-----------------|-------|
| 1990            | 59,8      | 24,0   | 15,5          | 0,7             | 100,0 |
| 1991            | 57,8      | 26,0   | 15,5          | 0,7             | 100,0 |
| 1992            | 58,8      | 24,7   | 15,8          | 0,7             | 100,0 |
| 1993            | 57,6      | 25,7   | 15,9          | 0,8             | 100,0 |
| 1994            | 60,0      | 26,3   | 13,2          | 0,5             | 100,0 |
| 1995            | 65,2      | 24,9   | 9,4           | 0,5             | 100,0 |
| 1996            | 65,8      | 30,2   | 3,4           | 0,6             | 100,0 |
| 1997            | 67,5      | 29,6   | 2,3           | 0,6             | 100,0 |
| 1998            | 67,9      | 29,1   | 2,5           | 0,5             | 100,0 |
| 1999            | 69,4      | 26,8   | 3,3           | 0,5             | 100,0 |
| 2000            | 68,3      | 27,8   | 3,4           | 0,5             | 100,0 |
| 2001            | 69,9      | 28,5   | 1,1           | 0,5             | 100,0 |
| 2002            | 70,9      | 26,7   | 1,9           | 0,5             | 100,0 |
| 2003            | 70,8      | 27,0   | 1,8           | 0,4             | 100,0 |
| 2004            | 71,7      | 25,8   | 2,1           | 0,4             | 100,0 |
| 2005            | 71,6      | 25,9   | 2,1           | 0,4             | 100,0 |
| 2006            | 71,5      | 24,9   | 3,2           | 0,4             | 100,0 |
| 2007            | 71,3      | 24,7   | 3,6           | 0,4             | 100,0 |
| 2008            | 70,5      | 25,9   | 3,2           | 0,4             | 100,0 |
| 2009            | 70,2      | 28,0   | 1,4           | 0,4             | 100,0 |
| 2010            | 68,6      | 28,5   | 2,5           | 0,4             | 100,0 |

Fuente: Puerto de Bilbao. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



Cuadro 6.68. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual)

| AÑO / ACTIV. | Descargas   |                   | Cargas      |                   | Avituallamiento |                   | Pesca       |                   | TOTAL       |                   |
|--------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------|-----------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------|
|              | miles de Tn | Δ inter-anual (%) | miles de Tn | Δ inter-anual (%) | Miles de Tn     | Δ inter-anual (%) | miles de Tn | Δ inter-anual (%) | miles de Tn | Δ inter-anual (%) |
| 1990         | 2.888,1     | --                | 848,5       | --                | 73,0            | --                | 13,9        | --                | 3.823,5     | --                |
| 1991         | 2.865,4     | -0,8              | 1.021,4     | 20,4              | 78,7            | 7,8               | 14,4        | 3,6               | 3.979,9     | 4,1               |
| 1992         | 3.044,4     | 6,2               | 1.001,9     | -1,9              | 81,6            | 3,7               | 13,4        | -6,9              | 4.141,3     | 4,1               |
| 1993         | 3.081,6     | 1,2               | 1.121,3     | 11,9              | 76,2            | -6,6              | 13,4        | 0,0               | 4.292,5     | 3,7               |
| 1994         | 2.726,1     | -11,5             | 1.075,5     | -4,1              | 72,9            | -4,3              | 12,4        | -7,5              | 3.886,9     | -9,4              |
| 1995         | 3.274,0     | 20,1              | 793,3       | -26,2             | 65,8            | -9,7              | 13,5        | 8,9               | 4.146,6     | 6,7               |
| 1996         | 2.627,8     | -19,7             | 804,0       | 1,3               | 62,1            | -5,6              | 16,2        | 20,0              | 3.510,1     | -15,3             |
| 1997         | 2.906,2     | 10,6              | 854,7       | 6,3               | 62,0            | -0,2              | 14,9        | -8,0              | 3.837,8     | 9,3               |
| 1998         | 3.115,1     | 7,2               | 826,4       | -3,3              | 52,4            | -15,5             | 14          | -6,0              | 4.007,9     | 4,4               |
| 1999         | 3.657,7     | 17,4              | 830,0       | 0,4               | 50,9            | -2,9              | 14,1        | 0,7               | 4.552,7     | 13,6              |
| 2000         | 3.812,5     | 4,2               | 792,7       | -4,5              | 51,5            | 1,2               | 14,7        | 4,3               | 4.671,4     | 2,6               |
| 2001         | 3.836,5     | 0,6               | 822,8       | 3,8               | 47,0            | -8,7              | 13,7        | -6,8              | 4.720,0     | 1,0               |
| 2002         | 4.327,7     | 12,8              | 1.018,0     | 23,7              | 45,1            | -4                | 11,9        | -13,1             | 5.402,7     | 14,5              |
| 2003         | 4.566,5     | 5,5               | 1.336,3     | 31,3              | 45,3            | 0,4               | 11,4        | -4,2              | 5.959,5     | 10,3              |
| 2004         | 4.434,8     | -2,9              | 1.244,1     | -6,9              | 46,5            | 2,6               | 11,1        | -2,6              | 5.736,5     | -3,7              |
| 2005         | 4.182,2     | -5,7              | 1.178,3     | -5,3              | 41,0            | -11,8             | 8,5         | -23,4             | 5.410,0     | -5,7              |
| 2006         | 4.324,6     | 3,4               | 1.127,0     | -4,4              | 45,7            | 11,5              | 7,3         | -14,1             | 5.504,6     | 1,7               |
| 2007         | 3.842,2     | -11,2             | 1.181,7     | 4,9               | 43,8            | -4,2              | 6,7         | -8,2              | 5.074,4     | -7,8              |
| 2008         | 3.210,5     | -16,4             | 1.515,1     | 28,2              | 40,4            | -7,8              | 7,7         | 14,9              | 4.773,7     | -5,9              |
| 2009         | 2.163,3     | -32,6             | 1.304,4     | -13,9             | 36,1            | -10,6             | 15,9        | 106,5             | 3.519,7     | -26,3             |
| 2010         | 2.352,9     | 8,8               | 1.486,8     | 14,0              | 39,7            | 10,0              | 18,7        | 17,6              | 3.898,1     | 10,8              |
| Δ 90/10      | --          | <b>-18,5</b>      | --          | <b>75,2</b>       | --              | <b>-45,6</b>      | --          | <b>34,5</b>       | --          | <b>2,0</b>        |

Fuente: Puerto de Pasajes. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 6.69. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (%)

(% horizontal)

| AÑO / ACTIVIDAD | Descargas | Cargas | Avituallamiento | Pesca | TOTAL |
|-----------------|-----------|--------|-----------------|-------|-------|
| 1990            | 75,5      | 22,2   | 1,9             | 0,4   | 100,0 |
| 1991            | 72,0      | 25,7   | 2,0             | 0,4   | 100,0 |
| 1992            | 73,5      | 24,2   | 2,0             | 0,3   | 100,0 |
| 1993            | 71,8      | 26,1   | 1,8             | 0,3   | 100,0 |
| 1994            | 70,1      | 27,7   | 1,9             | 0,3   | 100,0 |
| 1995            | 79,0      | 19,1   | 1,6             | 0,3   | 100,0 |
| 1996            | 74,9      | 22,9   | 1,8             | 0,5   | 100,0 |
| 1997            | 75,7      | 22,3   | 1,6             | 0,4   | 100,0 |
| 1998            | 77,7      | 20,6   | 1,3             | 0,3   | 100,0 |
| 1999            | 80,3      | 18,2   | 1,1             | 0,3   | 100,0 |
| 2000            | 81,6      | 17,0   | 1,1             | 0,3   | 100,0 |
| 2001            | 81,3      | 17,4   | 1,0             | 0,3   | 100,0 |
| 2002            | 80,1      | 18,8   | 0,8             | 0,2   | 100,0 |
| 2003            | 76,6      | 22,4   | 0,8             | 0,2   | 100,0 |
| 2004            | 77,3      | 21,7   | 0,8             | 0,2   | 100,0 |
| 2005            | 77,3      | 21,8   | 0,7             | 0,2   | 100,0 |
| 2006            | 78,6      | 20,5   | 0,8             | 0,1   | 100,0 |
| 2007            | 75,7      | 23,3   | 0,9             | 0,1   | 100,0 |
| 2008            | 67,3      | 31,7   | 0,8             | 0,2   | 100,0 |
| 2009            | 61,5      | 37,1   | 1,0             | 0,5   | 100,0 |
| 2010            | 60,4      | 38,1   | 1,0             | 0,5   | 100,0 |

Fuente: Puerto de Pasajes. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

**Cuadro 6.70. Evolución del tráfico de mercancías en el puerto de Bermeo (miles de Tn y tasa de variación interanual)**

| AÑO     | miles de Tn | Δ interanual (%) |
|---------|-------------|------------------|
| 1990    | 146,0       | --               |
| 1991    | 145,8       | -0,1             |
| 1992    | 123,6       | -15,2            |
| 1993    | 140,9       | 14,0             |
| 1994    | 265,0       | 88,1             |
| 1995    | 344,4       | 30,0             |
| 1996    | 302,2       | -12,3            |
| 1997    | 408,5       | 35,2             |
| 1998    | 442,3       | 8,3              |
| 1999    | 396,8       | -10,3            |
| 2000    | 460,3       | 16,0             |
| 2001    | 423,2       | -8,1             |
| 2002    | 340,8       | -19,5            |
| 2003    | 414,9       | 21,7             |
| 2004    | 405,7       | -2,2             |
| 2005    | 286,9       | -29,3            |
| 2006    | 303,6       | 5,8              |
| 2007    | 317,2       | 4,5              |
| 2008    | 234,3       | -26,1            |
| 2009    | 253,7       | 8,3              |
| 2010    | 254,8       | 0,4              |
| Δ 90/10 |             | <b>74,5</b>      |

Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte. Gobierno Vasco. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



## 6.3. ANEXO EFECTOS INDUCIDOS

6.3.1. Accidentalidad

Cuadro 6.71. Evolución del balance de accidentes registrados por la Ertzaintza por víctimas: Evolución (2000-2010)

|                         | 2000         | 2001         | 2002         | 2003         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         | 2010         | Δ 00/10      |
|-------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| (nº y %)                |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| <b>ALAVA</b>            |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| Accid. con víctimas     | 434          | 534          | 597          | 588          | 512          | 469          | 444          | 457          | 375          | 342          | 290          | -33,2        |
| Heridos graves          | 245          | 237          | 184          | 166          | 126          | 116          | 103          | 100          | 66           | 80           | 56           | -77,1        |
| Heridos leves           | 452          | 653          | 765          | 800          | 637          | 628          | 538          | 608          | 483          | 457          | 396          | -12,4        |
| <b>TOTAL HERIDOS</b>    | <b>697</b>   | <b>890</b>   | <b>949</b>   | <b>966</b>   | <b>763</b>   | <b>744</b>   | <b>641</b>   | <b>708</b>   | <b>549</b>   | <b>537</b>   | <b>452</b>   | <b>-35,2</b> |
| <b>TOTAL FALLECIDOS</b> | <b>38</b>    | <b>52</b>    | <b>35</b>    | <b>38</b>    | <b>24</b>    | <b>29</b>    | <b>23</b>    | <b>22</b>    | <b>22</b>    | <b>11</b>    | <b>10</b>    | <b>-73,7</b> |
| <b>BIZKAIA</b>          |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| Accid. con víctimas     | 1.949        | 2.134        | 2.056        | 2.212        | 2.033        | 1.929        | 1.644        | 1.582        | 1.447        | 1.326        | 1.254        | -35,7        |
| Heridos graves          | 419          | 389          | 373          | 348          | 280          | 227          | 185          | 197          | 177          | 157          | 118          | -71,8        |
| Heridos leves           | 2.646        | 2.862        | 2.799        | 3.073        | 2.863        | 2.693        | 2.235        | 2.150        | 1.972        | 1.809        | 1.696        | -35,9        |
| <b>TOTAL HERIDOS</b>    | <b>3.065</b> | <b>3.251</b> | <b>3.172</b> | <b>3.421</b> | <b>3.143</b> | <b>2.920</b> | <b>2.420</b> | <b>2.347</b> | <b>2.149</b> | <b>1.966</b> | <b>1.814</b> | <b>-40,8</b> |
| <b>TOTAL FALLECIDOS</b> | <b>66</b>    | <b>61</b>    | <b>70</b>    | <b>73</b>    | <b>43</b>    | <b>36</b>    | <b>33</b>    | <b>26</b>    | <b>22</b>    | <b>24</b>    | <b>22</b>    | <b>-66,7</b> |
| <b>GIPUZKOA</b>         |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| Accid. con víctimas     | 736          | 1.686        | 1.565        | 1.647        | 1.478        | 1.339        | 1.325        | 1.345        | 1.217        | 1.049        | 999          | 35,7         |
| Heridos graves          | 358          | 356          | 296          | 296          | 255          | 227          | 212          | 193          | 182          | 168          | 154          | -57,0        |
| Heridos leves           | 872          | 2.103        | 1.929        | 2.062        | 1.834        | 1.675        | 1.611        | 1.614        | 1.480        | 1.269        | 1.177        | 35,0         |
| <b>TOTAL HERIDOS</b>    | <b>1.230</b> | <b>2.459</b> | <b>2.225</b> | <b>2.358</b> | <b>2.089</b> | <b>1.902</b> | <b>1.823</b> | <b>1.807</b> | <b>1.662</b> | <b>1.437</b> | <b>1.331</b> | <b>8,2</b>   |
| <b>TOTAL FALLECIDOS</b> | <b>60</b>    | <b>54</b>    | <b>65</b>    | <b>64</b>    | <b>40</b>    | <b>37</b>    | <b>36</b>    | <b>32</b>    | <b>32</b>    | <b>19</b>    | <b>20</b>    | <b>-66,7</b> |
| <b>CAPV</b>             |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| Accid. con víctimas     | 3.119        | 4.354        | 4.218        | 4.447        | 4.023        | 3.737        | 3.413        | 3.384        | 3.039        | 2.717        | 2.543        | -18,5        |
| Heridos graves          | 1.022        | 982          | 853          | 810          | 661          | 570          | 500          | 490          | 425          | 405          | 328          | -67,9        |
| Heridos leves           | 3.970        | 5.618        | 5.493        | 5.935        | 5.334        | 4.996        | 4.384        | 4.372        | 3.935        | 3.535        | 3.269        | -17,7        |
| <b>TOTAL HERIDOS</b>    | <b>4.992</b> | <b>6.600</b> | <b>6.346</b> | <b>6.745</b> | <b>5.995</b> | <b>5.566</b> | <b>4.884</b> | <b>4.862</b> | <b>4.360</b> | <b>3.940</b> | <b>3.597</b> | <b>-27,9</b> |
| <b>TOTAL FALLECIDOS</b> | <b>164</b>   | <b>167</b>   | <b>170</b>   | <b>175</b>   | <b>107</b>   | <b>102</b>   | <b>92</b>    | <b>80</b>    | <b>76</b>    | <b>54</b>    | <b>52</b>    | <b>-68,3</b> |

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 6.72. Carretera: Distribución de lesividad por territorio y tipo de vehículo. Datos registrados por la Ertzaintza.

(nº personas)

|                         | Personas muertas |            |           |           |           |           |           | Heridos graves |            |            |            |            |            |            | Heridos leves |              |              |              |              |              |              |
|-------------------------|------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                         | 2004             | 2005       | 2006      | 2007      | 2008      | 2009      | 2010      | 2004           | 2005       | 2006       | 2007       | 2008       | 2009       | 2010       | 2004          | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         | 2010         |
| <b>ÁLAVA</b>            |                  |            |           |           |           |           |           |                |            |            |            |            |            |            |               |              |              |              |              |              |              |
| Vehículos de dos ruedas | 2                | 2          | 6         | 5         | 1         | 1         | 1         | 13             | 14         | 15         | 21         | 12         | 18         | 15         | 62            | 43           | 42           | 35           | 40           | 35           | 26           |
| Vehículos ligeros       | 19               | 24         | 13        | 15        | 16        | 7         | 8         | 97             | 90         | 74         | 64         | 46         | 55         | 41         | 546           | 546          | 465          | 520          | 419          | 394          | 342          |
| Vehículos pesados       | 2                | 1          | 0         | 2         | 2         | 2         | 0         | 6              | 3          | 7          | 8          | 4          | 4          | 0          | 22            | 27           | 19           | 44           | 17           | 23           | 19           |
| Peatones                | 1                | 2          | 4         | 0         | 3         | 1         | 1         | 8              | 8          | 5          | 3          | 2          | 3          | 0          | 7             | 8            | 11           | 3            | 4            | 2            | 7            |
| Otros vehículos         | 0                | 0          | 0         | 0         | 0         | 0         | 0         | 2              | 1          | 2          | 4          | 2          | 0          | 0          | 0             | 4            | 1            | 6            | 3            | 3            | 2            |
| <b>TOTAL</b>            | <b>24</b>        | <b>29</b>  | <b>23</b> | <b>22</b> | <b>22</b> | <b>11</b> | <b>10</b> | <b>126</b>     | <b>116</b> | <b>103</b> | <b>100</b> | <b>66</b>  | <b>80</b>  | <b>56</b>  | <b>637</b>    | <b>628</b>   | <b>538</b>   | <b>608</b>   | <b>483</b>   | <b>457</b>   | <b>396</b>   |
| <b>BIZKAIA</b>          |                  |            |           |           |           |           |           |                |            |            |            |            |            |            |               |              |              |              |              |              |              |
| Vehículos de dos ruedas | 7                | 6          | 6         | 5         | 6         | 4         | 3         | 61             | 72         | 44         | 61         | 51         | 49         | 28         | 257           | 301          | 275          | 270          | 222          | 249          | 215          |
| Vehículos ligeros       | 24               | 14         | 24        | 13        | 11        | 15        | 15        | 177            | 117        | 110        | 108        | 90         | 88         | 64         | 2.468         | 2.238        | 1.806        | 1.762        | 1.617        | 1.466        | 1.378        |
| Vehículos pesados       | 2                | 1          | 2         | 0         | 2         | 1         | 0         | 9              | 7          | 5          | 7          | 11         | 4          | 2          | 60            | 62           | 64           | 48           | 55           | 29           | 37           |
| Peatones                | 9                | 15         | 1         | 8         | 2         | 4         | 4         | 30             | 33         | 22         | 18         | 24         | 15         | 22         | 69            | 96           | 80           | 65           | 76           | 62           | 61           |
| Otros vehículos         | 1                | 0          | 0         | 0         | 1         | 0         | 0         | 3              | 1          | 4          | 3          | 1          | 1          | 2          | 9             | 7            | 10           | 5            | 2            | 3            | 5            |
| <b>TOTAL</b>            | <b>43</b>        | <b>36</b>  | <b>33</b> | <b>26</b> | <b>22</b> | <b>24</b> | <b>22</b> | <b>280</b>     | <b>230</b> | <b>185</b> | <b>197</b> | <b>177</b> | <b>157</b> | <b>118</b> | <b>2.863</b>  | <b>2.704</b> | <b>2.235</b> | <b>2.150</b> | <b>1.972</b> | <b>1.809</b> | <b>1.696</b> |
| <b>GIPUZKOA</b>         |                  |            |           |           |           |           |           |                |            |            |            |            |            |            |               |              |              |              |              |              |              |
| Vehículos de dos ruedas | 3                | 12         | 4         | 8         | 9         | 6         | 5         | 48             | 62         | 50         | 44         | 63         | 64         | 43         | 230           | 232          | 257          | 317          | 233          | 240          | 249          |
| Vehículos ligeros       | 23               | 17         | 22        | 14        | 14        | 9         | 11        | 163            | 131        | 125        | 105        | 92         | 76         | 78         | 1.477         | 1.352        | 1.211        | 1.184        | 1.129        | 962          | 825          |
| Vehículos pesados       | 1                | 3          | 2         | 2         | 1         | 2         | 1         | 13             | 10         | 14         | 17         | 8          | 10         | 13         | 54            | 57           | 73           | 55           | 62           | 37           | 45           |
| Peatones                | 12               | 4          | 8         | 8         | 7         | 2         | 3         | 31             | 22         | 21         | 26         | 18         | 18         | 20         | 71            | 43           | 66           | 54           | 56           | 28           | 49           |
| Otros vehículos         | 1                | 0          | 0         | 0         | 1         | 0         | 0         | 0              | 0          | 2          | 1          | 1          | 0          | 0          | 2             | 0            | 4            | 4            | 0            | 2            | 9            |
| <b>TOTAL</b>            | <b>40</b>        | <b>36</b>  | <b>36</b> | <b>32</b> | <b>32</b> | <b>19</b> | <b>20</b> | <b>255</b>     | <b>225</b> | <b>212</b> | <b>193</b> | <b>182</b> | <b>168</b> | <b>154</b> | <b>1.834</b>  | <b>1.684</b> | <b>1.611</b> | <b>1.614</b> | <b>1.480</b> | <b>1.269</b> | <b>1.177</b> |
| <b>CAPV</b>             |                  |            |           |           |           |           |           |                |            |            |            |            |            |            |               |              |              |              |              |              |              |
| Vehículos de dos ruedas | 12               | 20         | 16        | 18        | 16        | 11        | 9         | 122            | 148        | 109        | 126        | 126        | 131        | 86         | 549           | 576          | 574          | 622          | 495          | 524          | 490          |
| Vehículos ligeros       | 66               | 55         | 59        | 42        | 41        | 31        | 34        | 437            | 338        | 309        | 277        | 228        | 219        | 183        | 4.491         | 4.136        | 3.482        | 3.466        | 3.165        | 2.822        | 2.545        |
| Vehículos pesados       | 5                | 5          | 4         | 4         | 5         | 5         | 1         | 28             | 20         | 26         | 32         | 23         | 18         | 15         | 136           | 146          | 156          | 147          | 134          | 89           | 101          |
| Peatones                | 22               | 21         | 13        | 16        | 12        | 7         | 8         | 69             | 63         | 48         | 47         | 44         | 36         | 42         | 147           | 147          | 157          | 122          | 136          | 92           | 117          |
| Otros vehículos         | 2                | 0          | 0         | 0         | 2         | 0         | 0         | 5              | 2          | 8          | 8          | 4          | 1          | 2          | 11            | 16           | 15           | 15           | 5            | 8            | 16           |
| <b>TOTAL</b>            | <b>107</b>       | <b>101</b> | <b>92</b> | <b>80</b> | <b>76</b> | <b>54</b> | <b>52</b> | <b>661</b>     | <b>571</b> | <b>500</b> | <b>490</b> | <b>425</b> | <b>405</b> | <b>328</b> | <b>5.334</b>  | <b>5.016</b> | <b>4.384</b> | <b>4.372</b> | <b>3.935</b> | <b>3.535</b> | <b>3.269</b> |

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 6.73. Carretera: Distribución de vehículos accidentados por tipo de accidente. Datos registrados por la Ertzaintza.

(nº vehículos)

|                         | Con víctimas |              |              |              |              |       |       | Sin víctimas  |               |               |               |               |        |       | Total vehículo |               |               |               |               |        |        |
|-------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------|-------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------|-------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------|--------|
|                         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009  | 2010  | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009   | 2010  | 2004           | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009   | 2010   |
| <b>ÁLAVA</b>            |              |              |              |              |              |       |       |               |               |               |               |               |        |       |                |               |               |               |               |        |        |
| Vehículos de dos ruedas | 75           | 55           | 62           | 61           | 54           | 49    | 44    | 19            | 20            | 16            | 11            | 18            | 25     | 28    | 94             | 75            | 78            | 72            | 72            | 74     | 72     |
| Vehículos ligeros       | 638          | 608          | 559          | 574          | 476          | 448   | 413   | 1.275         | 1.300         | 1.359         | 1.547         | 1.541         | 1.321  | 1.306 | 1.913          | 1.908         | 1.918         | 2.121         | 2.017         | 1.769  | 1.719  |
| Vehículos pesados       | 149          | 152          | 128          | 144          | 112          | 86    | 87    | 310           | 292           | 433           | 531           | 439           | 364    | 307   | 459            | 444           | 561           | 675           | 551           | 450    | 394    |
| Otros vehículos         | 19           | 13           | 19           | 23           | 18           | 22    | 17    | 295           | 291           | 268           | 305           | 310           | 310    | 369   | 314            | 304           | 287           | 328           | 328           | 332    | 386    |
| <b>Total</b>            | <b>881</b>   | <b>828</b>   | <b>768</b>   | <b>802</b>   | <b>660</b>   | 605   | 561   | <b>1.899</b>  | <b>1.903</b>  | <b>2.076</b>  | <b>2.394</b>  | <b>2.308</b>  | 2.020  | 2.010 | <b>2.780</b>   | <b>2.731</b>  | <b>2.844</b>  | <b>3.196</b>  | <b>2.968</b>  | 2.625  | 2.571  |
| <b>BIZKAIA</b>          |              |              |              |              |              |       |       |               |               |               |               |               |        |       |                |               |               |               |               |        |        |
| Vehículos de dos ruedas | 304          | 372          | 297          | 321          | 262          | 307   | 253   | 107           | 119           | 107           | 138           | 105           | 75     | 83    | 411            | 491           | 404           | 459           | 367           | 382    | 336    |
| Vehículos ligeros       | 3.217        | 2.948        | 2.496        | 2.363        | 2.188        | 2.248 | 2.147 | 5.325         | 4.646         | 4.028         | 3.876         | 3.271         | 2.159  | 2.017 | 8.542          | 7.594         | 6.524         | 6.239         | 5.459         | 4.407  | 4.164  |
| Vehículos pesados       | 403          | 348          | 329          | 334          | 292          | 235   | 210   | 898           | 810           | 796           | 769           | 592           | 383    | 337   | 1.301          | 1.158         | 1.125         | 1.103         | 884           | 618    | 547    |
| Otros vehículos         | 22           | 26           | 30           | 28           | 17           | 17    | 20    | 142           | 183           | 162           | 182           | 129           | 126    | 158   | 164            | 209           | 192           | 210           | 146           | 143    | 178    |
| <b>Total</b>            | <b>3.946</b> | <b>3.694</b> | <b>3.152</b> | <b>3.046</b> | <b>2.759</b> | 2.807 | 2.630 | 6.472         | <b>5.758</b>  | <b>5.093</b>  | <b>4.965</b>  | <b>4.097</b>  | 2.743  | 2.595 | <b>10.418</b>  | <b>9.452</b>  | <b>8.245</b>  | <b>8.011</b>  | <b>6.856</b>  | 5.550  | 5.225  |
| <b>GIPUZKOA</b>         |              |              |              |              |              |       |       |               |               |               |               |               |        |       |                |               |               |               |               |        |        |
| Vehículos de dos ruedas | 276          | 294          | 319          | 363          | 308          | 335   | 303   | 128           | 154           | 137           | 130           | 134           | 109    | 105   | 404            | 448           | 456           | 493           | 442           | 444    | 408    |
| Vehículos ligeros       | 2.178        | 1.896        | 1.813        | 1.823        | 1.629        | 1.577 | 1.479 | 6.314         | 6.264         | 5.694         | 5.604         | 5.338         | 4.043  | 3.519 | 8.492          | 8.160         | 7.507         | 7.427         | 6.967         | 5.620  | 4.998  |
| Vehículos pesados       | 379          | 369          | 403          | 342          | 334          | 269   | 217   | 1.820         | 1.775         | 1.699         | 1.844         | 1.476         | 1.090  | 958   | 2.199          | 2.144         | 2.102         | 2.186         | 1.810         | 1.359  | 1.175  |
| Otros vehículos         | 13           | 22           | 18           | 11           | 14           | 11    | 16    | 113           | 103           | 77            | 81            | 87            | 96     | 87    | 126            | 125           | 95            | 92            | 101           | 107    | 103    |
| <b>Total</b>            | <b>2.846</b> | <b>2.581</b> | <b>2.553</b> | <b>2.539</b> | <b>2.285</b> | 2.192 | 2.015 | <b>8.375</b>  | <b>8.296</b>  | <b>7.607</b>  | <b>7.659</b>  | <b>7.035</b>  | 5.338  | 4.669 | <b>11.221</b>  | <b>10.877</b> | <b>10.160</b> | <b>10.198</b> | <b>9.320</b>  | 7.530  | 6.684  |
| <b>CAPV</b>             |              |              |              |              |              |       |       |               |               |               |               |               |        |       |                |               |               |               |               |        |        |
| Vehículos de dos ruedas | 655          | 721          | 678          | 745          | 624          | 691   | 600   | 254           | 293           | 260           | 279           | 257           | 209    | 216   | 909            | 1.014         | 938           | 1.024         | 881           | 900    | 816    |
| Vehículos ligeros       | 6.033        | 5.452        | 4.868        | 4.760        | 4.293        | 4.273 | 4.039 | 12.914        | 12.210        | 11.081        | 11.027        | 10.150        | 7.523  | 6.842 | 18.947         | 17.662        | 15.949        | 15.787        | 14.443        | 11.796 | 10.881 |
| Vehículos pesados       | 931          | 869          | 860          | 820          | 738          | 590   | 514   | 3.028         | 2.877         | 2.928         | 3.144         | 2.507         | 1.837  | 1.602 | 3.959          | 3.746         | 3.788         | 3.964         | 3.245         | 2.427  | 2.116  |
| Otros vehículos         | 54           | 61           | 67           | 62           | 49           | 50    | 53    | 550           | 577           | 507           | 568           | 526           | 532    | 614   | 604            | 638           | 574           | 630           | 575           | 582    | 667    |
| <b>Total</b>            | <b>7.673</b> | <b>7.103</b> | <b>6.473</b> | <b>6.387</b> | <b>5.704</b> | 5.604 | 5.206 | <b>16.746</b> | <b>15.957</b> | <b>14.776</b> | <b>15.018</b> | <b>13.440</b> | 10.101 | 9.274 | <b>24.419</b>  | <b>23.060</b> | <b>21.249</b> | <b>21.405</b> | <b>19.144</b> | 15.705 | 14.480 |

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

6.3.2. Consumo energético

Cuadro 6.74. Consumo energético del sector de transportes por tipo de energía y modo de transporte.

Ktep (miles de toneladas equivalentes de petróleo)

|                             | 2000         | 2001         | 2002         | 2003         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         | 2010         |
|-----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>PETRÓLEO Y DERIVADOS</b> |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| Ferrocarril                 | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            |
| Carretera                   | 1.452        | 1.448        | 1.487        | 1.558        | 1.618        | 1.687        | 1.757        | 1.875        | 1.757        | 1.629        | 1.562        |
| Aire                        | 56           | 56           | 56           | 65           | 61           | 78           | 75           | 82           | 78           | 68           | 76           |
| Navegación                  | 9            | 25           | 30           | 17           | 12           | 12           | 10           | 10           | 10           | 10           | 8            |
| <b>TOTAL TRANSPORTE</b>     | <b>1.517</b> | <b>1.529</b> | <b>1.573</b> | <b>1.639</b> | <b>1.691</b> | <b>1.777</b> | <b>1.842</b> | <b>1.967</b> | <b>1.845</b> | <b>1.707</b> | <b>1.646</b> |
| <b>ENERGÍAS RENOVABLES</b>  |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| Ferrocarril                 | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            |
| Carretera                   | 0            | 0            | 0            | 0            | 4            | 5            | 6            | 24           | 44           | 61           | 102          |
| Aire                        | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            |
| Navegación                  | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            |
| <b>TOTAL TRANSPORTE</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>4</b>     | <b>5</b>     | <b>6</b>     | <b>24</b>    | <b>44</b>    | <b>61</b>    | <b>102</b>   |
| <b>ELECTRICIDAD</b>         |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| Ferrocarril                 | 17           | 18           | 17           | 17           | 15           | 18           | 18           | 17           | 17           | 16           | 16           |
| Carretera                   | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            |
| Aire                        | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            |
| Navegación                  | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            |
| <b>TOTAL TRANSPORTE</b>     | <b>17</b>    | <b>18</b>    | <b>17</b>    | <b>17</b>    | <b>15</b>    | <b>18</b>    | <b>18</b>    | <b>17</b>    | <b>17</b>    | <b>16</b>    | <b>16</b>    |
| <b>TOTAL</b>                |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| Ferrocarril                 | 17           | 18           | 17           | 17           | 15           | 18           | 18           | 17           | 17           | 16           | 16           |
| Carretera                   | 1.452        | 1.448        | 1.487        | 1.558        | 1.623        | 1.692        | 1.763        | 1.899        | 1.801        | 1.690        | 1.663        |
| Aire                        | 56           | 56           | 56           | 65           | 61           | 78           | 75           | 82           | 78           | 68           | 76           |
| Navegación                  | 9            | 25           | 30           | 17           | 12           | 12           | 10           | 10           | 10           | 10           | 8            |
| <b>TOTAL TRANSPORTE</b>     | <b>1.534</b> | <b>1.547</b> | <b>1.590</b> | <b>1.657</b> | <b>1.711</b> | <b>1.800</b> | <b>1.866</b> | <b>2.008</b> | <b>1.906</b> | <b>1.784</b> | <b>1.763</b> |

Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2010. EVE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



# 7

## Bibliografía y Fuentes



## 7.1. FUENTES

- ▶ Administrador de Infraestructuras Ferroviarias-ADIF.  
<http://www.adif.es/>
- ▶ Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA.  
<http://www.aena.es>
- ▶ Agencia Europea del Medio Ambiente.  
<http://www.eea.europa.eu/es>
- ▶ *Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico*. Dirección de Tráfico. Departamento de Interior. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco (Informe publicado en “Estadísticas”, dentro de “Observatorio de Seguridad Vial y Movilidad”) en <http://www.trafikoa.net/public/wps/portal/trafico>.  
<http://www.trafikoa.net/public/wps/wcm/connect/ea1c1b0047e57945bb1ffbb9d4b7e49/Trafiko-2010-cast.pdf?MOD=AJPERES>
- ▶ Aparkabisa.  
<http://www.aparkabisa.com/plataforma.html>
- ▶ Arasur.  
<http://www.arasur.es/home.php>
- ▶ Asociación de Navieros Vascos-Anavas.  
<http://www.anavas.es/memoria.html>
- ▶ Autoridad Portuaria de Bilbao.  
<http://www.bilbaoport.es/>
- ▶ Autoridad Portuaria de Pasajes.  
<http://www.puertopasajes.net/>
- ▶ Ayuntamiento de Bilbao.  
<http://www.bilbao.net>
- ▶ Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.  
<http://www.donostia.org>
- ▶ Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.  
<http://www.vitoria-gasteiz.org>
- ▶ Bilbobus.  
<http://www.bilbao.net/bilbobus/>
- ▶ Bizkaibus.  
[http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem\\_Codigo=195&idioma=ca](http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=195&idioma=ca)
- ▶ Boletín Oficial del Estado.  
<http://www.boe.es/>
- ▶ Boletín Oficial del País Vasco.  
[http://www.euskadi.net/cgi-bin\\_k54/bopv\\_00?c](http://www.euskadi.net/cgi-bin_k54/bopv_00?c)



- ▶ Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi)  
<http://www.ctvitoria.com>
- ▶ Dbus.  
<http://www.dbus.es/>
- ▶ Consorcio de Transportes de Bizkaia (Cotrabi)  
[http://www.cotrabi.com/ctb/ctb\\_principal\\_es.htm](http://www.cotrabi.com/ctb/ctb_principal_es.htm)
- ▶ Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco.  
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/>
- ▶ Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco  
<http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-home/es/>
- ▶ Diario Oficial de la Unión Europea.  
<http://eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?ihmlang=es>
- ▶ Diputación Foral de Álava.  
<http://www.alava.net>
- ▶ Diputación Foral de Bizkaia.  
<http://www.bizkaia.net>
- ▶ Diputación Foral de Gipuzkoa.  
<http://www.gipuzkoa.net>
- ▶ Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.  
<http://www.trafikoa.net/>
- ▶ Dirección de Transportes del Gobierno Vasco.  
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-429/es/>
- ▶ Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.  
[http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/AVIACION\\_CIVIL/](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/)
- ▶ Dirección General de Tráfico (DGT)  
<http://www.dgt.es/portal/es/publicaciones/publicaciones/>
- ▶ Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera. Ministerio de Fomento.  
[http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/ESTADISTICAS\\_Y\\_PUBLICACIONES/INFORMACION\\_ESTADISTICA/Transporte/EPTMC/EPTMC\\_Publicacion/](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ESTADISTICAS_Y_PUBLICACIONES/INFORMACION_ESTADISTICA/Transporte/EPTMC/EPTMC_Publicacion/)
- ▶ Ente Vasco de Energía (EVE). Datos Energéticos 2010.  
<http://www.eve.es>
- ▶ Eurostat. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>
  - Economy and Finance Statistics. Eurostat.  
[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/national\\_accounts/data/database](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/national_accounts/data/database)
  - Structural Business Statistics. Eurostat.  
[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/european\\_business/data/database](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/european_business/data/database)



- ▶ Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca-ETS.  
<http://www.ets-rfv.euskadi.net/v86-ets/es>
- ▶ EuskoTran.  
<http://www.euskotren.es/es/coporativo/euskotran>
- ▶ EuskoTren.  
[www.euskotren.es](http://www.euskotren.es)
- ▶ Eustat. [www.eustat.es](http://www.eustat.es)
  - Cuentas Económicas. Eustat.  
[http://www.eustat.es/estadisticas/idioma\\_c/opt\\_0/id\\_13/ti\\_Cuentas\\_Economicas\\_y\\_Sector\\_Publico/subarbol.html](http://www.eustat.es/estadisticas/idioma_c/opt_0/id_13/ti_Cuentas_Economicas_y_Sector_Publico/subarbol.html)
  - Directorio de Actividades Económicas. Eustat.  
[http://www.eustat.es/estadisticas/idioma\\_c/tema\\_368/opt\\_0/ti\\_Empresas\\_y\\_establecimientos/temas.html](http://www.eustat.es/estadisticas/idioma_c/tema_368/opt_0/ti_Empresas_y_establecimientos/temas.html)
  - Encuesta de Medio Ambiente a Familias 2008. Eustat.  
[http://www.eustat.es/estadisticas/tema\\_217/opt\\_1/ti\\_Encuesta\\_de\\_Medio\\_Ambiente\\_-\\_Familias/temas.html](http://www.eustat.es/estadisticas/tema_217/opt_1/ti_Encuesta_de_Medio_Ambiente_-_Familias/temas.html)
  - Encuesta de Población en Relación con la Actividad. Eustat.  
[http://www.eustat.es/bancopx/spanish/Sociedad/Mercado%20de%20trabajo/Población%20en%20relación%20con%20la%20actividad%20\(PRA\)/Población%20en%20relación%20con%20la%20actividad%20\(PRA\).html#axzz1ggy3XFGB](http://www.eustat.es/bancopx/spanish/Sociedad/Mercado%20de%20trabajo/Población%20en%20relación%20con%20la%20actividad%20(PRA)/Población%20en%20relación%20con%20la%20actividad%20(PRA).html#axzz1ggy3XFGB)
- ▶ Ferrocarriles de Vía Estrecha-FEVE.  
<http://www.feve.es/>
- ▶ Informe del Transporte Público en Bizkaia. Consorcio de Transportes de Bizkaia.  
[http://www.cotrabi.com/coordinacion\\_transporte\\_publico/coordinacion\\_transporte\\_publico\\_principal\\_es.htm](http://www.cotrabi.com/coordinacion_transporte_publico/coordinacion_transporte_publico_principal_es.htm)
- ▶ Instituto de Estudios de Automoción.  
<http://www.ideauto.es/odv2/ieasite/inicio.asp>
- ▶ Instituto Nacional de Estadística-INE.  
<http://www.ine.es/>
- ▶ International Road Federation.  
<http://www.irfnet.org/>
- ▶ Interurbanos de Álava (IDA).  
[http://www.alava.net/cs/Satellite?c=Page&cid=1193045677745&language=es\\_ES&pagename=DiputacionAlava%2FPPage%2FDPA\\_SinContenido](http://www.alava.net/cs/Satellite?c=Page&cid=1193045677745&language=es_ES&pagename=DiputacionAlava%2FPPage%2FDPA_SinContenido)
- ▶ Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea. Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo.  
[http://europa.eu/legislation\\_summaries/environment/tackling\\_climate\\_change/l24007\\_es.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24007_es.htm)



- ▶ Metro de Bilbao.  
<http://www.metrobilbao.net/>
- ▶ Ministerio de Fomento.  
<http://www.fomento.es/>
- ▶ Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.  
<http://www.mityc.es/>
- ▶ Observatorio del Transporte en Euskadi-OTEUS.  
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es>
- ▶ Plan de Aforo de la Diputación Foral de Álava 2010.  
[www.alava.net](http://www.alava.net)
- ▶ Plan de Aforo de la Diputación Foral de Bizkaia 2010.  
[www.bizkaia.net](http://www.bizkaia.net)
- ▶ Plan de Aforo de la Diputación Foral de Gipuzkoa 2008.  
[www.gipuzkoa.net](http://www.gipuzkoa.net)
- ▶ Plan Director Ciclable 2003-2016. Diputación Foral de Bizkaia.  
[http://bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem\\_Codigo=633&Idioma=CA](http://bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=633&Idioma=CA)
- ▶ PTS de Vías Ciclistas de la CAPV.
- ▶ Renfe.  
<http://www.renfe.es/empresa/index.html>
- ▶ Sistema de Información del Transporte-SIT (OTEUS).  
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es/>
- ▶ Transporte Urbanos de Vitoria-Tuvisa.  
Anuario Estadístico de Movilidad y Desplazamientos.  
[http://www.vitoriagasteiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=es&aplicacion=wb021&tabla=contenido&uid=75d35ab4\\_118eeb0d730\\_7fe5](http://www.vitoriagasteiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=es&aplicacion=wb021&tabla=contenido&uid=75d35ab4_118eeb0d730_7fe5)
- ▶ Zaisa.  
<http://www.zaisa.com/portada/portada.php>

## 7.2. BIBLIOGRAFÍA

- ▶ *Costes Externos del Transporte en el País Vasco, 2004*. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte. Eusko Jaurlaritz-Gobierno Vasco. Año 2006.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/costes\\_externos\\_transporte/es\\_16281/costes\\_externos.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/costes_externos_transporte/es_16281/costes_externos.html)
- ▶ *Costes Externos del Transporte en la CAPV: Actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes*. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte. Eusko Jaurlaritz-Gobierno Vasco. (Editado el año 2010)  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/costesexternos2008/es\\_def/costesexternos\\_2008.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/costesexternos2008/es_def/costesexternos_2008.html)



- ▶ *Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020*. Gobierno Vasco. Año 2002.  
[http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-5832/es/contenidos/plan\\_programa\\_proyecto/eavds\\_pma/es\\_9688/pma\\_2002\\_2006.html](http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-5832/es/contenidos/plan_programa_proyecto/eavds_pma/es_9688/pma_2002_2006.html)
- ▶ *Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007*. Departamento de Transportes y Obras Públicas. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/estudio\\_movilidad\\_2007/es\\_def/estudio\\_movilidad\\_2007.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/estudio_movilidad_2007/es_def/estudio_movilidad_2007.html)
- ▶ *Estudio General de la Sociología del Transporte de Viajeros, 2005*. Departamento de Transportes y Obras Públicas – Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco. Año 2006.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/resultados\\_sociologia\\_mov\\_2005/es\\_13016/resultados\\_estudio\\_mov\\_2005.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/resultados_sociologia_mov_2005/es_13016/resultados_estudio_mov_2005.html)
- ▶ *EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2011*. European Commission. Directorate-General for Energy and Transport. Año 2010.  
<http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2011/pocketbook2011.pdf>
- ▶ *Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia 2010*. Departamento de Obras Públicas. Diputación Foral de Bizkaia. Año 2011.  
[http://www.bizkaia.net/Home2/Archivos/DPTO6/Temas/Pdf/Aforos2010/AforosBizkaia\\_2010.pdf](http://www.bizkaia.net/Home2/Archivos/DPTO6/Temas/Pdf/Aforos2010/AforosBizkaia_2010.pdf)
- ▶ *Imagen de la Demanda de Transportes en la CAPV, Actualización 2006*. Departamento de Transportes del Gobierno Vasco.  
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3444x/es/?searchGUID=r01kAC0C54D9F9BCAC7825D83E1F0683C70F8F104ABD&newContext=contextNew>
- ▶ *Indicadores Ambientales 2007*. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco. Año 2008.  
[http://www.euskadi.net/r33-2734/es/contenidos/libro/informe\\_indicadores/es\\_10186/adjuntos/2007.pdf](http://www.euskadi.net/r33-2734/es/contenidos/libro/informe_indicadores/es_10186/adjuntos/2007.pdf)
- ▶ *Información de aforos en las carreteras de Gipuzkoa 2008*. Departamento de Infraestructuras Viarias. Diputación Foral de Gipuzkoa. Año 2009.  
<http://w390w.gipuzkoa.net/WAS/CORP/DWIBideAzpiegiturakWEB/inicio.do?inicio=1&js=S>
- ▶ *Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero en la CAPV 1990-2008*. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Gobierno Vasco. Año 2009.  
[http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-11293/es/contenidos/informacion/klima\\_aldaketa/es\\_9997/emisiones.html](http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-11293/es/contenidos/informacion/klima_aldaketa/es_9997/emisiones.html)
- ▶ *Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012: La Política Común de Transportes en Euskadi*. Departamento de Transportes y Obras Públicas. Eusko Jaurlaritza – Gobierno Vasco. Año 2002.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/2905/es\\_4076/adjuntos/plan\\_transporte\\_c.pdf](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/2905/es_4076/adjuntos/plan_transporte_c.pdf)



- ▶ *Plan Estratégico de Seguridad Vial del País Vasco 2007-2010*. Departamento de Interior. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco.  
<http://www.interior.ejgv.euskadi.net/r42-442x/es/?resultsSource=fullText&catalogStruct=r01e00000fe4e6676dda470b8deed65c9bfe02f4c&catalogLabel=r01e00000fe4e66771ba470b88bf55ea1f734f3c6&fullText=plan+estrat%E9gico+seguridad+vial>
- ▶ *Plan Estratégico para el Sector del Transporte de Mercancías por Carretera-PETRA*. Dirección General de Transportes por Carretera. Ministerio de Fomento. Año 2001.  
[http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/TRANSPORTE\\_POR\\_CARRETERA/Documentos/PETRA/](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_POR_CARRETERA/Documentos/PETRA/)
- ▶ *Transporte 2050*. Comisión Europea. 2011.  
<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/197&format=PDF&aged=1&language=ES&guiLanguage=en>