



OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE DE EUSKADI  
EUSKADIKO GARRAIOAREN BEHATOKIA

# Panorámica del Transporte en Euskadi

# 2011

2011



EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

INGURUMEN ETA LURRALDE  
POLITIKA SAILA

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE  
Y POLÍTICA TERRITORIAL



# Panorámica del Transporte en Euskadi 2011



**Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia**  
Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Vitoria-Gasteiz, 2013

Un registro bibliográfico de esta obra puede consultarse en el catálogo de la Biblioteca General del Gobierno Vasco:  
<http://www.bibliotekak.euskadi.net/WebOpac>

Edición: 1ª marzo 2013  
Tirada: 100 ejemplares  
© Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco  
Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial  
Internet: [www.euskadi.net](http://www.euskadi.net)  
Edita: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia  
Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco  
Donostia-San Sebastián 1 - 01010 Vitoria-Gasteiz  
Autor:   
Supervisión  
y dirección: Observatorio del Transporte de Euskadi - OTEUS  
Imprime: Servicio de Imprenta y Reprografía del Gobierno Vasco  
Depósito Legal: VI-0333/12

# Presentación

El sector del transporte de mercancías y viajeros ocupa un lugar primordial en la economía vasca. Este pequeño País, paso obligado de personas y cargas, está situado en un privilegiado lugar del arco atlántico, volcado al Cantábrico en sus puertos de Bilbao y Pasaia, abierto a los cielos con sus aeropuertos, preparado para la futura alta velocidad ferroviaria europea y vertebrado en torno a las grandes redes de carreteras AP1 y AP68 en torno a la E5 y sus conexiones con el corredor del Ebro.

Toda esa gran actividad generada por las distintas modalidades del transporte en nuestra comunidad requiere un constante análisis y debate para su correcto desarrollo. El presente informe aporta una imagen global de la situación del transporte en Euskadi, y su evolución en los últimos años.

El sector del transporte representa, dentro de la economía vasca, el 6,4% de los establecimientos, el 4,4% del empleo y el 4,6% en cuanto al Valor Añadido Bruto de la CAPV. En 2011 se registró una tímida reactivación económica, si bien algo menor en el sector de transportes (incremento del VAB del 1,3%) que en el conjunto de la economía vasca (crecimiento del 2,3%). Sin embargo, dicha *mejoría* no tuvo su reflejo en el empleo y el número de establecimientos, con respectivos retrocesos del 6% y 5'3%.

Respecto al transporte de mercancías el descenso de la actividad ha sido casi general en 2011: con reducción del 7'6% en el transporte por carretera, del 5,5% en ferrocarril, y del 8,5% en la actividad portuaria. Por contra, el movimiento aéreo de mercancías se incrementó un 22,4%. Asimismo, observamos que entre 2006 y año 2010 el tráfico de mercancías se ha reducido un 17,1% (dato extraído del informe *Imagen de la demanda de transportes en la CAV, año 2011*).

Por otra parte, y siguiendo la línea de años precedentes, las administraciones vascas han mejorado tanto las infraestructuras como los servicios de transporte. Destacamos el avance en las obras de la nueva red ferroviaria. Y en la red viaria destacamos la mejora continua de cobertura y seguridad del sistema viario vasco, en particular en la reducción y sustitución de vías de calzada única. Y no podemos olvidar la mejora en la red de bidegorris, que en las 3 capitales de la CAPV se incrementó en un 7,5%.

En lo relativo a la demanda de movilidad en la CAPV, constatamos una tendencia creciente en el número de desplazamientos diarios. La tasa de movilidad en 2011 se incrementó un 2,3% respecto al registro de 2007 (Dato del informe *Estudio de Movilidad de la CAPV 2011*). Asimismo, el uso del transporte público colectivo interanual se incrementó un 1'4%. Lo cual mantiene la línea de años anteriores, en concreto entre 2000 y 2011 se incrementó el 12,8% el número de usuarios y usuarias de autobuses públicos y de transporte ferroviario. En cuanto al transporte aéreo, tan solo el aeropuerto de Bilbao presenta cifras positivas en 2011. El transporte marítimo de personas ha registrado un descenso del 7,8% respecto a 2010. En cuanto a las externalidades adversas del transporte, destacamos que se mantiene una positiva mejora del descenso de siniestralidad.

Por último, hemos de agradecer al conjunto de las administraciones y entidades que han contribuido a documentar este informe. Precisamente a ellas dirigimos este trabajo destinado al conocimiento de la evolución del transporte y la movilidad en Euskadi aportando una herramienta que nos permita, de forma conjunta y coordinada, encauzar nuestros esfuerzos a la consecución de un modelo de movilidad y transporte más sostenible en Euskadi.

D.ª ANA ISABEL OREGI BASTARRIKA

CONSEJERA DE MEDIO AMBIENTE Y POLÍTICA TERRITORIAL

<b>0. RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>14</b>
<b>1. MARCO GENERAL.....</b>	<b>23</b>
1.1. EL TRANSPORTE COMO SECTOR DE ACTIVIDAD ECONÓMICA.....	24
1.1.1. El sector de transporte, actividades postales y de correos .....	24
1.1.2. El sector de transporte en Euskadi.....	27
a) Principales magnitudes económicas del sector de transporte.....	27
b) Evolución de los precios .....	33
1.2. NOVEDADES LEGISLATIVAS EN 2011: EUROPEAS, ESTATALES Y DE LA CAPV .....	35
1.2.1. Novedades legislativas europeas .....	35
a) Directivas .....	35
b) Reglamentos.....	35
1.2.2. Novedades legislativas estatales .....	38
1.2.3. Novedades legislativas de la CAPV .....	39
<b>2. OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2011 .....</b>	<b>41</b>
2.1. OFERTA DE TRANSPORTE .....	42
2.1.1. Oferta de transporte e infraestructuras asociadas .....	43
a) Transporte por carretera.....	44
b) Transporte ferroviario .....	49
c) Transporte aéreo .....	61
d) Transporte marítimo .....	62
e) Transporte por cable.....	65
f) Bicicleta .....	65
g) Centros logísticos.....	67
h) Estaciones intermodales.....	71
2.2. DEMANDA DE TRANSPORTE .....	72
2.2.1. Movilidad de personas.....	72
a) Principales magnitudes .....	73
b) Transporte por carretera.....	81
c) Transporte ferroviario .....	86
d) Transporte aéreo .....	91
e) Transporte marítimo .....	94
f) Transporte por cable.....	96
g) Otros medios .....	97
2.2.2. Transporte de mercancías .....	98
a) Transporte global.....	98
b) Transporte por carretera.....	100
c) Transporte ferroviario .....	105
d) Transporte aéreo .....	110
e) Transporte marítimo .....	113
<b>3. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE Y TENDENCIAS MÁS RELEVANTES .....</b>	<b>121</b>
3.1. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE .....	122
3.1.1. Accidentalidad.....	123
3.1.2. Congestión viaria.....	127
3.1.3. Medio ambiente .....	131
a) Ruido .....	131
b) Cambio climático .....	132
c) Consumo energético .....	138
d) Otros efectos ambientales .....	142

3.2.	TENDENCIAS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE .....	144
<b>4.</b>	<b>OBJETIVOS PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE 2002-2012: ACTUACIONES 2011 .....</b>	<b>148</b>
4.1.	PRINCIPALES OBJETIVOS DEL LIBRO BLANCO DE LA UNIÓN EUROPEA .....	149
4.2.	OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTES DE EUSKADI .....	151
4.3.	CAMINO HACIA LA SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE .....	154
4.4.	ACTUACIONES EN 2011 .....	155
<b>5.</b>	<b>INDICADORES CLAVE DEL SECTOR DEL TRANSPORTE EN LA CAPV .....</b>	<b>163</b>
5.1.	INDICADORES ECONÓMICOS .....	164
5.2.	INDICADORES SOCIALES .....	165
5.3.	INDICADORES MEDIOAMBIENTALES .....	166
<b>6.</b>	<b>ANEXO ESTADÍSTICO .....</b>	<b>167</b>
6.1.	ANEXO MARCO GENERAL .....	168
6.1.1.	Número de establecimientos .....	168
6.1.2.	Empleo .....	180
6.1.3.	Valor añadido bruto (precios corrientes) .....	192
6.2.	ANEXO OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE .....	199
6.2.1.	Oferta de transporte .....	199
6.2.2.	Demanda de movilidad de personas .....	208
a)	Servicios públicos de transportes colectivos .....	208
b)	Carretera .....	210
c)	Ferroviario .....	212
d)	Aéreo .....	218
e)	Marítimo .....	219
6.2.3.	Demanda de transporte de mercancías .....	220
a)	Carretera .....	220
b)	Ferroviario .....	221
c)	Aéreo .....	222
d)	Marítimo .....	223
6.3.	ANEXO EFECTOS INDUCIDOS .....	227
6.3.1.	Accidentalidad .....	227
6.3.2.	Consumo energético .....	230
6.3.3.	Medio Ambiente .....	231
	<b>FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>232</b>
	FUENTES .....	233
	BIBLIOGRAFÍA .....	237

INDICE DE CUADROS

0. Resumen Ejecutivo

1. Marco General

2. Oferta y Demanda

3. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

4. Objetivos Plan Director Transporte

5. Indicadores Clave

6. Anexo Estadístico

Cuadro 1.1.	Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores. CAPV. 2010-2011.....	29
Cuadro 1.2.	Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores y Territorio Histórico. CAPV. 2011 .....	31
Cuadro 1.3.	Coste laboral por trabajador y mes. Estado .....	32
Cuadro 1.4.	Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción. 2008-2011 .....	33
Cuadro 1.5.	IPC en la CAPV por grupos. 2011 .....	33
Cuadro 1.6.	Índice de Precios Industriales (IPRI) en la CAPV por rama de actividad. 2011 .....	34
Cuadro 2.1.	Sistema de Transportes en Euskadi.....	42
Cuadro 2.2.	Red de carreteras vasca por tipo. 2011.....	44
Cuadro 2.3.	Densidad de la red de carreteras. CAPV, Estado y UE27. 2009-2011.....	45
Cuadro 2.4.	Características de la oferta de transporte público urbano en las capitales vascas. 2011.....	47
Cuadro 2.5.	Parque de vehículos en la CAPV. 2011 .....	48
Cuadro 2.6.	Índice de motorización en Europa. 2009-2010 <sup>1</sup> .....	49
Cuadro 2.7.	Densidad de líneas ferroviarias en la CAPV, Estado y UE27. 2011 .....	50
Cuadro 2.8.	Datos básicos de la oferta de ADIF. 2011.....	51
Cuadro 2.9.	Datos básicos de la oferta de FEVE. 2009-2011.....	52
Cuadro 2.10.	Datos básicos de la infraestructura de ETS actualmente operada por EuskoTren. Servicios ofertados por EuskoTren. 2009-2011 .....	54
Cuadro 2.11.	Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro de Bilbao. 2019-2011 .....	56
Cuadro 2.12.	Datos básicos de la oferta de EuskoTran. 2011.....	58
Cuadro 2.13.	Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves <sup>1</sup> en los aeropuertos vascos. 1995-2011 .....	62
Cuadro 2.14.	Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV. 1995-2011 .....	63
Cuadro 2.15.	Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2008-2011 .....	63
Cuadro 2.16.	Características de las Infraestructuras de Funiculares en la CAPV.....	65
Cuadro 2.17.	Kilómetros de la red ciclable en las tres capitales de la CAPV (estado de las redes ciclables a diciembre de 2011) .....	66
Cuadro 2.18.	Kilómetros de la red ciclable en los tres territorios históricos. 2011 .....	66
Cuadro 2.19.	Principales magnitudes de las grandes Plataformas Logísticas en la CAPV. 2011.....	67
Cuadro 2.20.	Evolución de la actividad de CTVi. ....	68
Cuadro 2.21.	Evolución de la actividad de Arasur .....	69
Cuadro 2.22.	Evolución de la actividad de Aparkabisa .....	70
Cuadro 2.23.	Evolución de la actividad de ZAISA. ....	71
Cuadro 2.24.	Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario. 2000-2011. ....	76
Cuadro 2.25.	Desplazamientos según modo y sexo. 2007-2011.....	77
Cuadro 2.26.	Movilidad de personas en la CAPV por territorio de residencia. 2003-2011.....	78
Cuadro 2.27.	Evolución de los desplazamientos totales (Origen y/o destino en cada capital).....	80
Cuadro 2.28.	Evolución de los desplazamientos internos (Origen y destino en cada capital) .....	80
Cuadro 2.29.	Transporte público urbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2011. ....	84
Cuadro 2.30.	Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús interurbano. 2000-2011. ....	86
Cuadro 2.31.	Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2011. ....	89
Cuadro 2.32.	Tráfico de personas en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros y viajeras por aeropuerto. 2000-2011. ....	93
Cuadro 2.33.	Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao. 2004-2011. ....	95
Cuadro 2.34.	Transporte de personas por cable. 2005-2011. ....	97
Cuadro 2.35.	Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia. 2002-2011. ....	98

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

0. Resumen Ejecutivo

1. Marco General

2. Oferta y Demanda

3. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

4. Objetivos Plan Director Transporte

5. Indicadores Clave

6. Anexo Estadístico

Cuadro 2.36.	Tráfico en los botes de pasaje. 2003-2011. ....	98
Cuadro 2.37	Distribución de mercancías transportadas en día laborable medio en la CAPV por modos de transporte. 2006-2010. ....	99
Cuadro 2.38	Distribución de mercancías transportadas en día laborable medio en la CAPV por modos de transporte. 2006-2010. ....	99
Cuadro 2.39.	Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución. 2007-2011. ....	101
Cuadro 2.40	Transporte de mercancías por carretera: ámbito intrarregional y desglose territorial. 2010. ....	102
Cuadro 2.41	Transporte de mercancías entre la CAPV y la UE. 2010. ....	104
Cuadro 2.42.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por RENFE. 2009-2011. ....	105
Cuadro 2.43.	Transporte de mercancías por RENFE: CC.AA. de origen o destino. 2011. ....	107
Cuadro 2.44.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por FEVE. Evolución. 2002-2011. ....	108
Cuadro 2.45.	Transporte de mercancías por FEVE: provincias de origen o destino. 2011. ....	109
Cuadro 2.46.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EUSKOTREN. 2002-2011. ....	110
Cuadro 2.47.	Tráfico de mercancías por aeropuerto <sup>1</sup> . 1980-2011. ....	111
Cuadro 2.48.	Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes. Evolución 1980-2011. ....	114
Cuadro 2.49.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por tipo de movimiento. 2007-2011. ....	115
Cuadro 2.50.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por tipo de producto. 2008-2011. ....	116
Cuadro 2.51.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por países. 2011. ....	118
Cuadro 3.1	Accidentes de tráfico con víctimas registrados por la Ertzaintza por Territorio Histórico. 2011. ....	126
Cuadro 3.2.	Horas anuales en funcionamiento según nivel de servicio. 2011. ....	128
Cuadro 3.3.	Evolución de la congestión diaria. ....	128
Cuadro 3.4.	Evolución de las velocidades medias en la red de interés preferente (Km.h) ....	129
Cuadro 3.5.	Evolución de las velocidades medias en la red de básica (Km.h) ....	130
Cuadro 3.6.	Matriculaciones <sup>1</sup> por tramos de CO <sub>2</sub> emitido. ....	136
Cuadro 3.7.	Matriculaciones <sup>1</sup> por tipo de combustible. ....	137
Cuadro 3.8.	Vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera. Estado, 31-12-2011. ....	138
Cuadro 3.9.	Suelo de sistemas generales <sup>1</sup> de la CAPV (Superficie en Ha). ....	143
Cuadro 6.1.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (nº establecimientos y %) ....	168
Cuadro 6.2.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual) ....	169
Cuadro 6.3.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (nº establecimientos y %) ....	170
Cuadro 6.4.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual) ....	171
Cuadro 6.5.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (nº establecimientos y %) ....	172
Cuadro 6.6.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual) ....	173
Cuadro 6.7.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (nº establecimientos y %) ....	174
Cuadro 6.8.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual) ....	175
Cuadro 6.9.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en la CAPV (nº establecimientos y %) ....	176
Cuadro 6.10.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Álava (nº establecimientos y %) ....	177
Cuadro 6.11.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº establecimientos y %) ....	178

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

0. Resumen Ejecutivo

1. Marco General

2. Oferta y Demanda

3. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

4. Objetivos Plan Director Transporte

5. Indicadores Clave

6. Anexo Estadístico

Cuadro 6.12.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº establecimientos y %)	179
Cuadro 6.13.	Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (nº empleos y %)	180
Cuadro 6.14.	Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)	181
Cuadro 6.15.	Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (nº empleos y %)	182
Cuadro 6.16.	Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)	183
Cuadro 6.17.	Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (nº empleos y %)	184
Cuadro 6.18.	Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)	185
Cuadro 6.19.	Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (nº empleos y %)	186
Cuadro 6.20.	Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)	187
Cuadro 6.21.	Empleo del sector de transportes por modo en la CAPV (nº empleos y %)	188
Cuadro 6.22.	Empleo del sector de transportes por modo en Álava (nº empleos y %)	189
Cuadro 6.23.	Empleo del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº empleos y %)	190
Cuadro 6.24.	Empleo del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº empleos y %)	191
Cuadro 6.25.	Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (miles de euros y %)	192
Cuadro 6.26.	Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)	192
Cuadro 6.27.	Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (miles de euros y %)	193
Cuadro 6.28.	Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)	193
Cuadro 6.29.	Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (miles de euros y %)	193
Cuadro 6.30.	Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)	194
Cuadro 6.31.	Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (miles de euros y %)	194
Cuadro 6.32.	Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)	194
Cuadro 6.33.	VAB del sector de transportes por modo en la CAPV (miles de euros y %)	195
Cuadro 6.34.	VAB del sector de transportes por modo en Álava (miles de euros y %)	196
Cuadro 6.35.	VAB del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (miles de euros y %)	197
Cuadro 6.36.	VAB del sector de transportes por modo en Bizkaia (miles de euros y %)	198
Cuadro 6.37.	Longitud y densidad de la red de carreteras en la CAPV (km y m/km <sup>2</sup> )	199
Cuadro 6.38.	Longitud y densidad de la red de carreteras en Álava (km y m/km <sup>2</sup> )	200
Cuadro 6.39.	Longitud y densidad de la red de carreteras en Gipuzkoa (km y m/km <sup>2</sup> )	201
Cuadro 6.40.	Longitud y densidad de la red de carreteras en Bizkaia (km y m/km <sup>2</sup> )	202
Cuadro 6.41.	Evolución del parque de vehículos en la CAPV por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)	203
Cuadro 6.42.	Evolución del parque de vehículos en Álava por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)	204
Cuadro 6.43.	Evolución del parque de vehículos en Gipuzkoa por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)	205
Cuadro 6.44.	Evolución del parque de vehículos en Bizkaia por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)	206
Cuadro 6.45.	Índice de motorización (turismos/1.000 habitantes)	207
Cuadro 6.46.	Tráfico de aeronaves por aeropuerto (nº aeronaves)	207
Cuadro 6.47.	Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas)	208
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)	209
Cuadro 6.49.	Transporte privado: Evolución de la IMD en los principales accesos a las capitales vascas (nº vehículos y %)	210

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

0. Resumen Ejecutivo

1. Marco General

2. Oferta y Demanda

3. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

4. Objetivos Plan Director Transporte

5. Indicadores Clave

6. Anexo Estadístico

Cuadro 6.50.	Transporte público urbano: Evolución del número de viajeros y viajeras en los autobuses urbanos de las tres capitales vascas. ....	211
Cuadro 6.51.	Transporte público interurbano: Evolución del número de viajeros y viajeras en los servicios regulares de autobús interurbano. ....	212
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).....	212
Cuadro 6.53.	Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por mes (nº personas y %).....	213
Cuadro 6.54.	Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por estación (nº personas y %) .....	214
Cuadro 6.55.	Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras de Euskotran (miles de personas y tasa de variación interanual) .....	215
Cuadro 6.56.	Transporte público interurbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (miles de personas).....	216
Cuadro 6.57.	Transporte público interurbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (tasa de variación interanual) .....	217
Cuadro 6.58.	Tráfico aéreo de personas en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (miles de personas) .....	218
Cuadro 6.59.	Tráfico aéreo de personas en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (tasa de variación interanual).....	219
Cuadro 6.60.	Evolución del tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao (nº personas y tasa de variación interanual) .....	219
Cuadro 6.61.	Volumen de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución 1998-2010 (miles de Tn y tasa de variación interanual) .....	220
Cuadro 6.62.	Volumen de mercancías transportadas según Comunidades Autónomas de origen y de destino. 2011 (Miles de Tn).....	221
Cuadro 6.63.	Evolución del volumen de mercancías transportadas con origen la CAPV por FEVE (miles de Tn y tasa de variación interanual).....	221
Cuadro 6.64.	Evolución del tráfico de mercancías en los aeropuertos vascos (Tn y tasa de variación interanual) .....	222
Cuadro 6.65.	Evolución del tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual).....	223
Cuadro 6.66.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (miles de Tn y tasa de variación interanual).....	224
Cuadro 6.67.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (%) .....	225
Cuadro 6.68.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual).....	225
Cuadro 6.69.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (%).....	226
Cuadro 6.70.	Evolución del tráfico de mercancías en el puerto de Bermeo (miles de Tn y tasa de variación interanual).....	226
Cuadro 6.71.	Evolución del balance de accidentes registrados por la Ertzaintza por víctimas: Evolución (2000-2011) .....	227
Cuadro 6.72.	Carretera: Distribución de lesividad por territorio y tipo de vehículo. Datos registrados por la Ertzaintza. ....	228
Cuadro 6.73.	Carretera: Distribución de vehículos accidentados por tipo de accidente. Datos registrados por la Ertzaintza. ....	229
Cuadro 6.74.	Consumo energético del sector de transportes por tipo de energía y modo de transporte. ....	230
Cuadro 6.75.	Ocupación de Superficie. Suelo de sistemas generales <sup>1</sup> de la CAPV (Superficie en Ha).....	231



## INDICE DE GRÁFICOS

0. Resumen Ejecutivo

1. Marco General

2. Oferta y Demanda

3. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

4. Objetivos Plan Director Transporte

5. Indicadores Clave

6. Anexo Estadístico

Gráfico 1.1.	Participación en el VAB de la CAPV (%): Años 2000-2010 corresponde al sector de transporte y comunicaciones (CNAE-1993 Rev.1); Años 2010-2011 corresponde al sector transporte, actividades postales y de correos (CNAE-2009).....	26
Gráfico 1.2.	Distribución del VAB del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV 2011 <sup>1</sup> (%).....	26
Gráfico 1.3.	Distribución del empleo del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV 2011 (%).....	27
Gráfico 1.4.	Participación sector de transporte en el VAB y el empleo en la CAPV, y comparación con otros países de interés. 2009 (%).....	28
Gráfico 1.5.	Distribución del VAB del sector de transporte en la CAPV por subsectores. 2011 <sup>1</sup> (%).....	30
Gráfico 2.1.	Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen <sup>1</sup> . 2011.....	73
Gráfico 2.2.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según tipología del desplazamiento (%). .....	74
Gráfico 2.3.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según motivaciones 2007-2011 (%). .....	75
Gráfico 2.4.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte. 2007-2011 (%).....	76
Gráfico 2.5.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV por territorios según modo de transporte. 2011.....	79
Gráfico 2.6.	Movilidad de personas en automóvil. Penetración del automóvil. 2003-2011 <sup>1</sup> .....	81
Gráfico 2.7.	Movimientos realizados en automóvil en la CAPV: Mapa Resumen. 2011. ....	82
Gráfico 2.8.	Accesos desde el exterior a las capitales vascas en automóvil. 2007-2011. ....	83
Gráfico 2.9.	Transporte público urbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2011.....	85
Gráfico 2.10.	Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao. 1995-2011.....	87
Gráfico 2.11.	Transporte público urbano: Evolución de los viajeros y viajeras en EuskoTran. 2002-2011.....	88
Gráfico 2.12.	Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 1980-2011. ....	90
Gráfico 2.13.	Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos. 1980-2011. ....	91
Gráfico 2.14.	Origen/destino de pasajeros y pasajeras por aeropuerto. 2011. ....	94
Gráfico 2.15.	Tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao. 2002-2011. ....	95
Gráfico 2.16.	Distribución modal del transporte de mercancías. 2010 (%). ....	100
Gráfico 2.17.	Tráfico diario de mercancías en la CAPV. 2010. ....	102
Gráfico 2.18.	Transporte de mercancías interregional entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2011. ....	103
Gráfico 2.19.	Tipología del transporte intrarregional e interregional de mercancías por carretera. 2011 (%). ....	104
Gráfico 2.20.	Transporte de mercancías transportadas por RENFE entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2011 (%). ....	106
Gráfico 2.21.	Tipología de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por RENFE. 2011 (%). ....	107
Gráfico 2.22.	Volumen de mercancías transportadas con origen <sup>1</sup> la CAPV por FEVE. 1990-2011.....	109
Gráfico 2.23.	Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2011. ....	111
Gráfico 2.24.	Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2011. ....	112
Gráfico 2.25.	Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2011 (%). ....	113
Gráfico 2.26.	Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes. Evolución 1980-2011.....	114
Gráfico 2.27.	Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Tipología de mercancías. 2011 (%). ....	117

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

0. Resumen Ejecutivo

1. Marco General

2. Oferta y Demanda

3. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

4. Objetivos Plan Director Transporte

5. Indicadores Clave

6. Anexo Estadístico

Gráfico 2.28.	Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2011. ....	119
Gráfico 2.29.	Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2011. ....	120
Gráfico 3.1.	Resumen costes externos derivados del transporte en la CAPV. 2008 (%) .....	122
Gráfico 3.2.	Resumen costes externos derivados del transporte en la CAPV. Evolución 2004-2008 (Tasa de variación, %).....	123
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 2000-2011 .....	124
Gráfico 3.4.	Número de muertes en accidentes de tráfico por millón de habitantes en UE-27. 2010 .....	125
Gráfico 3.5.	Parque de turismos y motorización. Evolución 1998-2011 .....	127
Gráfico 3.6.	Emisiones sectoriales directas de GEIs en la CAPV. 2010 (%).....	134
Gráfico 3.7.	Evolución sectorial de las emisiones de GEIs por sectores de actividad en la CAPV. 1990-2010 (%) .....	134
Gráfico 3.8.	Emisiones de GEIs del sector de transporte en la CAPV. Evolución. 1990-2010. ....	135
Gráfico 3.9.	Consumo final de energía por sectores. Evolución 2001-2011. ....	139
Gráfico 3.10.	Distribución del consumo energético vasco por sectores de actividad. 2011 (%) .....	139
Gráfico 3.11.	Distribución del consumo energético en el sector del transporte .....	140
Gráfico 3.12.	Consumo energético en el sector del transporte por territorios. 2001-2011. ....	141
Gráfico 3.13.	Evolución de la factura energética del sector de transporte en la CAPV: Evolución 2001-2011. ....	141



0

# Resumen Ejecutivo

## 0. RESUMEN EJECUTIVO

La difícil situación económica registrada en 2011 ha significado que, tanto el número de establecimientos como el empleo asociados al sector vasco de transporte, actividades postales y de correos han retrocedido en términos interanuales (-6% y -5,3%, respectivamente), si bien con menor intensidad que en el ejercicio precedente en lo referido al número de establecimientos, (descensos respectivos del 9,1% y 5,1% en 2010), 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 empleo. No obstante, en términos de valor añadido bruto, el sector vasco de transporte, actividades postales y de correos ha registrado un crecimiento del 1,3% (inferior al correspondiente al conjunto de la economía vasca: 2,3%). Por otra parte, al igual que en años anteriores, el transporte por carretera mantiene su predominio frente a otros modos más sostenibles, tales como el transporte ferroviario o marítimo.

En relación a las inversiones realizadas para la mejora de las infraestructuras de transporte en la CAPV, en 2011 cabe destacar las siguientes actuaciones:

- En lo referente a las *infraestructuras ferroviarias*:
  - La aprobación por parte de la Unión Europea de incluir Euskadi en el Corredor Atlántico de transporte ferroviario supone la consolidación de su participación en las redes de la UE y un respaldo para su desarrollo como el mayor proyecto de infraestructuras de la CAPV. Al respecto, las obras en torno al proyecto siguen avanzando. Así, el trazado de Vitoria/Gasteiz-Bilbao ya dispone de once segmentos en obras y dos completos (Arrazua/Ubarrundia-Legutiano II y Abadiño-Durango). El hito más destacable de dicho trazado ha sido la excavación del túnel de Albertia, el más largo del ramal Vitoria/Gasteiz-Bilbao (4,8 km) entre Legutiano y Eskoriatza. Asimismo, se completan las obras del viaducto del río Mañaria en el tramo Abadiño-Durango y la excavación del túnel de Ganzelai en el tramo Amorebieta/Etxano.

El ramal guipuzcoano, por su parte, cuenta con trece tramos en ejecución (43,1 km de los 76 km totales). Además, tras la adjudicación de los tramos Ezkio, Hernani-Astigarraga y Zizurkil-Andoain y la apertura de licitación de Hernialde-Zizurkil, antes de fin de año, todos los tramos, salvo los accesos a las estaciones de Irún y Donostia-San Sebastián, se encuentran ya adjudicados o en proceso de licitación.

  - Por su parte, ADIF finaliza, en 2011, las labores de movimientos de tierra y nivelación de terrenos que constituyen la primera fase para la futura estación de mercancías de Basauri. En este sentido, también entran en fase de ejecución los viales que darán servicio a la futura estación y a los peatones.

- FEVE, por otra parte, completa las labores de rehabilitación y restauración de los edificios de la Estación de la Concordia, en cuyo puesto de mando se han incorporado equipamientos de supervisión y control de tráfico de última generación. Asimismo, la operadora desarrolla otras acciones relacionados con la conservación y mantenimiento de las vías, así como con actuaciones de mejora de la seguridad.
- En cuanto a ETS, las actuaciones realizadas en 2011 contribuyen al desarrollo de distintos ejes:
- En lo que concierne a la red gestionada por EuskoTren, en el territorio vizcaíno ha habido importantes avances en los proyectos del Túnel de Artxanda (90% del túnel excavado a finales de año) y Proyecto Durango (con avances en el tramo Euba-lurreta, en la nueva estación de Durango y la construcción de los talleres y cocheras de Lebario). Igualmente, las obras de construcción del nuevo puente de Etxebarri progresan favorablemente.

En Gipuzkoa, cobran importancia las actuaciones llevadas a cabo en el eje Ermua-Eibar-Elgoibar: la inauguración de la nueva estación de Ardanza en Eibar, las labores de supresión del paso a nivel de Txarakua, las obras de la nueva estación en Azitain y el fin de las obras del Cruzamiento de Karakate. Además, también culminan las obras del nuevo apartadero de Oikina entre Zumaia y Zarautz. Por otra parte, en la línea Lasarte-Donostia/San Sebastián-Hendaia, se concluye la remodelación de la estación de Irun-Colón.

Por último, en el marco del Metro Donostialdea progresan las labores de desdoblamiento en los tramos Lasarte-Errekalde, Errekalde-Añorga, Loiola-Herrera y Fanderia-Oiartzun, para lo cual tuvieron lugar diferentes cales de túneles (Lasarte-Errekalde y Loiola-Herrera) y la colocación de un viaducto (Errekalde-Añorga). Además, se han inaugurado las nuevas estaciones de Oiartzun y Fanderia, a la vez que progresan las obras para la construcción de los nuevos Talleres y Cocheras de Araso.

- En relación al Metro de Bilbao, en la línea 1 destaca el desarrollo del soterramiento de Maidagan, donde a finales de año se llevaron a cabo las labores de instalación de vía entre Bidezabal y la entrada de Ormazza. En la línea 2, la atención se centra en los dos extremos de la línea. En un extremo, se abren las estaciones de Ariz y Basauri en febrero y noviembre, respectivamente, y en el otro, se completa la excavación en avance del tramo Santurtzi-kabiezes y el revestimiento de la caverna que albergará la estación subterránea de kabiezes. Respecto a la línea 3, se han excavado 5,3 kilómetros del trazado, esto es, el 80% del total previsto.
- Por último, en cuanto al programa Tranviario, en Vitoria-Gasteiz la mayor parte de la obra civil de la ampliación del ramal Abetxuko estaba

ejecutada para finales de año, con los proyectos de energización, comunicaciones y señalización viaria y tranviaria aprobados. Por su parte, en el territorio vizcaíno, ETS finaliza las obras de desvíos de servicios afectados, montaje de vía y construcción de andenes y marquesinas en el tramo de ampliación del tranvía entre Basurto y La Casilla. De este modo, quedan pendientes la energización, señalización y comunicaciones de dicha ampliación.

- En relación con las *infraestructuras viarias*, un año más, las políticas viarias de las Diputaciones Forales se han dirigido a la obtención de una mayor fluidez del tráfico en las carreteras y la mejora de cobertura y seguridad del sistema viario vasco. Dichas políticas contribuyen a la reducción de las vías de calzada única y al aumento de las vías de gran capacidad. Al respecto, las actuaciones más relevantes en 2011 han sido las siguientes:
  - En el territorio vizcaíno, se inaugura la Variante Sur Metropolitana, conocida como la “Supersur”. Además, se han construido enlaces complementarios a la Variante que mejoran la conexión de la Margen Izquierda con la Zona Minera y de los municipios de estas zonas con la Supersur y la A-8. Por otra parte, avanzan las obras de los nuevos accesos a Bilbao por San Mamés, al igual que las nuevas carreteras radiales comprendidas en el Plan de Ejes Radiales (Amorebieta Etxano-Muxika, Mungia-Bermeo, La variante de Bermeo, La variante de Ermua, Gerediaga-Elorrio, Urberuaga-Berriatua).
  - En Gipuzkoa, tras finalizar las obras de la nueva variante de Andoain (más de 2 km) se completa el nuevo corredor alternativo a Donostia que conecta, a través del enlace de Bazkardo, la Autovía del Urumea con la N-1. Igualmente, se abre al tráfico el nuevo vial Martutene-Hospitales perteneciente al proyecto del segundo cinturón de Donostia. Y, por último, el esquema de nuevos viales en el marco de la variante de Pasaia queda completo tras finalizar la construcción de la rotonda de Molinao.
  - En Álava, el Plan Integral de Carreteras del Territorio avanza en su objetivo de mejorar más de 900 kilómetros de vía hasta 2015. En 2011, las actuaciones de mejora se han centrado en las zonas del Valle Kuartango, en la A-124 entre Briñas y Labastida, y Labastida y San Vicente de la Sonsierra, en Elciego en dirección a Villabuena (A-3214) y en la travesía de Laguardia.
- Por lo que se refiere a las *infraestructuras aéreas*:
  - En el aeropuerto alavés se remodela el aparcamiento de la terminal y se desarrollan las labores de reasfaltado de la pista de aterrizaje.
  - El aeropuerto de Bilbao, por su parte, estrena la nueva zona de llegadas tras dos años de obras. La nueva zona, que antes se encontraba abierta al

aire libre, es ahora un espacio cerrado de 3.200 m<sup>2</sup> acondicionado con sistema de climatización.

- Finalmente, Aena abre el concurso para la reparación completa de la pista del aeropuerto de Donostia-San Sebastián.

■ En lo relativo a las *infraestructuras marítimas*:

- La Autoridad Portuaria de Bilbao invierte, principalmente, en la construcción de nuevos muelles para la ampliación en el Abra Exterior, en el mantenimiento de sus instalaciones y en las nuevas infraestructuras que permitan un mayor tráfico en el Puerto. En este sentido, la ejecución del séptimo muelle (el AZ-2 del dique de Zierbena), la reposición de bloques del morro del dique de Punta Lucero y la rehabilitación del Muelle de Hierro de Portugalete son actuaciones que se completan en el transcurso de 2011. Además, se avanza en los trabajos de construcción de la rampa ro-ro nº 7 en el muelle A3. A su vez, la nueva ordenación eléctrica de los muelles Princesa de España y Príncipe de Asturias permiten a los usuarios de las instalaciones del Puerto una libre contratación del proveedor eléctrico.

- En 2011 se abren en el Puerto de Pasajes cinco nuevos pabellones en los muelles de La Herrera, Buenavista y Capuchinos-Molinao que permiten una mayor capacidad de almacenaje del puerto y a la vez sirven como pantallas contra el ruido y el polvo generados por la actividad portuaria. Asimismo, se construyen modernos pantanales con más de 400 nuevos amarres en los muelles de Hospitalillo-Trintxerpe, Donibane y Torreatze. Finalmente, las obras de la nueva lonja pesquera de Pasai San Pedro comienzan a finales de año, motivo por el cual la lonja se traslada temporalmente al edificio Pasaia.

- Por último, las administraciones vascas continúan impulsando la red de infraestructuras ciclables en el conjunto de la CAPV. En este sentido, los bidegorris habilitados en las tres capitales vascas suman, conjuntamente, 179,6 kilómetros en 2011, cifra que supone un incremento interanual del 7,5% (167,1 km en 2010). De igual manera, las tres provincias avanzan progresivamente en el desarrollo de su infraestructura ciclable.

Por otro lado, atendiendo a la **oferta** de servicios de transporte público colectivo, cabe señalar lo siguiente:

- En lo referente al transporte público por carretera, y dentro del ámbito urbano, las compañías Bilbobus, Dbus y Tuvisa han mantenido sus servicios con las mismas características que en 2010, si bien en el caso de Bilbobus su recorrido aumenta por la ampliación de las líneas 72-Larraskitu-Castaños/Gazteleku y G3-Larraskitu-Plaza Biribila. Asimismo, Dbus mejora su servicio en las líneas 21-Mutualidades-Anoeta, 26-Amara-Riberas-Martutene, 38-Trintxerpe-Altza-Molinao y 41-Martutene-Egia-Gros, donde ha

habilitado nuevas paradas y adoptado medidas de accesibilidad. En el ámbito interurbano, Bizkaibus amplía su oferta tanto en número de líneas (5,8%) como en flota de autobuses (4,5%) y longitud recorrida (2,5%). Igualmente, el parque de autobuses de Lurraldebus crece un 2,4% en 2011. En cuanto a los autobuses interurbanos de Álava, se mantienen los 18 servicios interurbanos puestos a disposición de los alaveses en 2010.

- Con respecto al transporte ferroviario, principalmente han mejorado los servicios urbanos. En este sentido, el tranvía de Vitoria-Gasteiz habilita más trenes y por tanto plazas para la ciudadanía alavesa (aumento del 0,4% en ambos casos) y alarga la distancia recorrida (1,2% más que en 2010). Por su parte, la oferta del servicio del tranvía de Bilbao se ha visto levemente reducida (el volumen de trenes en circulación y el número de plazas ofertadas han descendido un 1% en comparación con 2010). Sin embargo, el servicio urbano ferroviario bilbaíno se ha visto reforzado con la apertura de las nuevas estaciones de metro en Basauri (Ariz y central de Basauri), de tal forma que el Metro de Bilbao gana cerca de dos kilómetros y medio en su longitud. Al respecto, en 2011, el Metro incrementa el recorrido realizado (2% más que en 2010) y también la cifra de coches-km y plazas-km puestos al servicio de los residentes (incrementos del 8,7% y 9%, respectivamente).
- En lo que hace referencia al tráfico aéreo, el volumen total de operaciones generadas en los aeropuertos vascos aumenta un 1,1% en relación a 2010. El incremento más destacable ha sido el del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz (5,7%), pero también han ganado en tráfico de aeronaves los aeropuertos de Bilbao y Donostia-San Sebastián (0,2% y 3,6%, respectivamente).
- Finalmente, en lo que se refiere al transporte marítimo, en 2011 la flota mercante asociada a Anavas pierde tres buques. Sin embargo, el volumen y la capacidad de carga de los 66 buques actuales es muy superior a la de los de 2010 (12,2% y 8,4%, respectivamente).

En lo que concierne a la **demanda de movilidad** en la CAPV, se mantiene la tendencia creciente en el número de desplazamientos diarios realizados. Concretamente, la tasa de movilidad per cápita se ha incrementado un 2,3% en el periodo 2007-2011 (3,05 desplazamientos en 2011 frente a 2,98 en 2007). Ahora bien, esta evolución presenta un menor dinamismo comparado con el periodo 2003-2007, en el que se registró un aumento del 8,4% en la tasa de movilidad per cápita, pasando de 2,75 desplazamientos en 2003 a 2,98 en 2007.

En lo que respecta al transporte público colectivo, el número de personas desplazadas en el conjunto de servicios públicos de autobuses y ferrocarril se incrementa respecto a 2010 (+1,4%). Un análisis de la evolución a más largo plazo permite observar un incremento del 12,8% en el número de usuarios y usuarias de transporte colectivo entre 2000 y 2011. Por su parte, el análisis detallado de la distribución modal muestra las siguientes diferencias en la evolución en el último año:

- Atendiendo al transporte por carretera:
  - En el ámbito urbano, tanto Tuvisa como Dbus y Bilbobus han experimentado un aumento en su demanda, si bien con diferencias en cuanto al grado de intensidad (+7,1%, +4,5% y +0,7%, respectivamente). Al respecto, cabe destacar que la cifra presentada por Tuvisa en 2011 se acerca a los niveles de actividad que tenía antes de la puesta en marcha del tranvía en la capital alavesa.
  - En el ámbito interurbano, Lurraldebus y Bizkaibus han visto incrementada su clientela un 4,6% y 2,5%, respectivamente. Autobuses Interurbanos de Álava-AIA, sin embargo, ha visto reducida su demanda en un 3,1%.
  - 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. Esta consideración es aún más relevante en las áreas donde se ha incrementado la oferta modal en los últimos años, tales como el área metropolitana del Gran Bilbao y Vitoria-Gasteiz.
  
- En lo referido al transporte ferroviario:
  - El Metro de Bilbao continúa un año más con su tendencia creciente y vuelve a registrar un máximo histórico en cuanto al número de viajeros y viajeras, alcanzando la cifra de 89,6 millones de personas en 2011. Este incremento se debe a la puesta en marcha de las nuevas estaciones en la línea 2 de Ariz (abierta el 23 de febrero) y Basuri (abierta el 11 de noviembre), que han sumado en su conjunto cerca de dos millones de desplazamientos hasta final de año.
  - En lo que hace referencia a Eusko Tran, en su conjunto, ha registrado un crecimiento del 6,1% en su demanda. Este aumento es atribuible, en gran medida, al dinamismo mostrado por el Tranvía de Vitoria-Gasteiz, que en 2011 ha incrementado el número de personas transportadas un 6,4%, alcanzando la cifra de 7,4 millones de desplazamientos. Por su parte, el Tranvía de Bilbao ha transportado en 2011 cerca de 3 millones de personas, lo que supone un crecimiento del 5,2% con respecto al año precedente.
  - En el ámbito interurbano, tanto RENFE como EuskoTren y FEVE han contabilizado descensos en su pasaje, concretamente del -5,6%, -3,7% y -2,3%, respectivamente.
  
- En cuanto al transporte aéreo, el aeropuerto de Bilbao es el único que presenta cifras positivas en sus niveles de actividad en el año 2011, con una expansión de su demanda del 4,1% con respecto a los registros del año anterior. Por su parte, los aeropuertos de

Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz han experimentado descensos del 13,3% y 33%, respectivamente. Al respecto, cabe destacar que Bilbao supone el 93,6% 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 descenso del 7,8% con respecto a la cifra alcanzada en 2010, consecuencia de la interrupción del servicio de la compañía P&O Ferries en septiembre de 2010. Al respecto, desde el 29 de marzo de 2011, la compañía Brittany Ferries ha comenzado a operar un nuevo servicio de ferry entre Bilbao y Portsmouth, con un buque de menor capacidad de pasaje, si bien permite transportar 100 camiones para el tráfico de mercancías por trayecto. Por su parte, la actividad de cruceros registra récord de personas desplazadas, con un incremento del 72,4% con respecto a 2010, superando por primera vez las cifras de tráfico de la línea regular.

En lo concerniente a la actividad del **transporte de mercancías**, según la última información disponible en el informe *"Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. Año 2011"*, el tráfico de mercancías en un día laborable medio en la CAPV se sitúa en 2010 en 629,3 miles de toneladas, lo que supone una reducción del 17,1% con respecto a los anteriores datos publicados en el estudio *"Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. Año 2006"*. 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 sufrido 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 2011 un 7,6%, reportando al cierre del ejercicio un total de 101,8 millones de toneladas. Esta disminución es generalizada a los tres ámbitos de transporte de mercancías contemplados, esto es, tanto en los datos reportados de transporte intrarregional (-9,4%), interregional (-6,1%) e internacional (-2,3%).
- Las mercancías transportadas en ferrocarril han registrado un total de 4.038,4 miles de toneladas, lo que supone una reducción del 5,5% con respecto al tráfico computado en el ejercicio precedente. Por operadores, RENFE, responsable del 73,1% del total de mercancías transportadas por ferrocarril en la CAPV en 2011, registra una contracción del 6,6%, FEVE (23,5% del total de movimientos) reduce su actividad en un 2,9% y EuskoTren (3,4% del total de carga manejada) reporta un leve descenso del 0,5%.
- El movimiento aéreo de mercancías en la CAPV en 2011 registra un incremento conjunto en el tráfico del 22,4% con respecto a 2010. Dicho crecimiento, si bien es generalizado, corresponde, en su mayor parte, al desempeño del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz (92,9% del total del tráfico aéreo en la CAPV). Concretamente, la terminal alavesa ha experimentado un aumento en su actividad del 24,1%. Por su parte, el aeropuerto de Bilbao (7% del total del tráfico) reporta un crecimiento del 3,4% y el de Donostia-San

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

Sebastián del 70,4%, si bien su participación sobre el total de mercancía manejada es marginal (0,1% del total del tráfico).

- Por último, la actividad portuaria en la CAPV se ha visto resentida como consecuencia de la caída de la actividad industrial, registrando una reducción en conjunto del 8,5%. Por infraestructuras, el Puerto de Bilbao ha reducido su tráfico un 7,7%, mientras que el retroceso en el Puerto de Pasajes ha sido del 16,6%. El Puerto de Bermeo, por su parte, es el que experimenta una menor contracción, con un descenso en su actividad del 2%.

Centrando ya la atención en 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.

En cuanto a la lucha contra la accidentalidad, en línea con el "Plan Estratégico de Seguridad Vial de Euskadi 2010-2014" que establece como objetivo-meta reducir el número de víctimas en carretera, en 2011 han fallecido como consecuencia de accidentes de tráfico en las carreteras vascas cuatro personas menos que en el ejercicio precedente (60 frente a 64).

Atendiendo a la congestión viaria, en línea con el leve incremento registrado en 2011 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).

Por lo que se refiere 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 descenso en 2010 de las emisiones de CO<sub>2</sub> sectoriales (-3,5%), y el menor consumo energético en 2011 del sector (-1,4%), siendo estos dos últimos aspectos altamente dependientes de la débil actividad económica registrada.

Por último, 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 2011 se ha llevado a cabo una nueva Encuesta de Movilidad (la última fue realizada entre 2006 y 2007), y se ha realizado el informe de Imagen de la Demanda de Transporte, que tiene una periodicidad quinquenal.

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 serie de matizaciones sobre el cambio de la clasificación nacional de actividades económicas (CNAE) y su alcance de cara a la realización de este trabajo.

En la edición anterior del informe de panorámica del transporte (Panorámica del Transporte en Euskadi 2010) la información relativa a establecimientos y empleo adoptó la CNAE-2009, mientras que la información referida al valor añadido bruto (VAB) se expresó de acuerdo con la anterior clasificación, CNAE-1993 Rev.1.

En la presente edición del informe de panorámica del transporte (Panorámica del Transporte en Euskadi 2011) la información relativa al VAB ha adoptado la CNAE-2009, siendo las diferencias más notables entre ambas clasificaciones para la actividad del transporte: 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). 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.

Por otra parte, conviene tener en cuenta que en el caso del VAB la información del último ejercicio siempre es provisional, aspecto derivado de su procedencia de las Cuentas Económicas. Por tanto, los datos provisionales referidos a 2010 presentados en la anterior edición del informe de panorámica del transporte (Panorámica del Transporte en Euskadi 2010), calculados según la anterior clasificación CNAE-1993 Rev.1, son ahora sustituidos por datos definitivos calculados según la CNAE-2009, siendo los datos referidos a 2011 provisionales. Así las cosas, el VAB se presenta según la CNAE-2009 para los ejercicios 2010 y 2011 (datos definitivos y provisionales, respectivamente).

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

La importancia de la actividad del transporte en nuestra economía queda corroborada por el elevado número de establecimientos, personas empleadas y valor añadido bruto creado por dicha 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.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

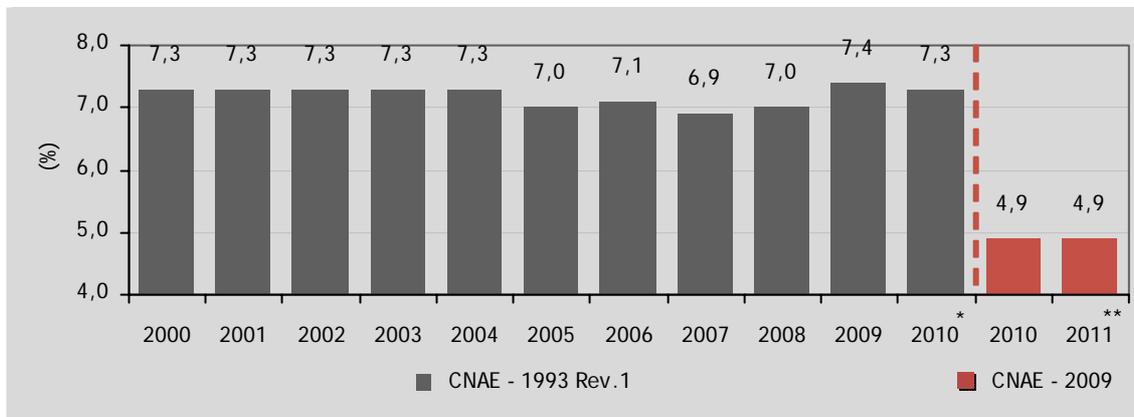
De acuerdo con la información proporcionada por las diferentes fuentes, las principales magnitudes registran las siguientes cifras en 2011:

- En Euskadi *operan* 12.425 establecimientos en el sector vasco de transporte, actividades postales y de correos. Dicha cuantía,
  - Ha descendido un 6% con respecto al año anterior (13.223 establecimientos en 2010), observándose en el conjunto de la economía vasca un descenso del 2,9% (185.454 establecimientos en 2011 frente a 191.057 establecimientos en 2010).
  - Supone el 6,7% del total de los establecimientos de la CAPV (6,9% en el ejercicio anterior).
- Este sector *emplea* a 43.851 personas. Dicho volumen supone,
  - Un descenso del 5,3% con respecto al ejercicio precedente (46.299 personas empleadas en 2010), caída claramente superior a la experimentada por el conjunto de la economía vasca; -1,8% (890.093 personas empleadas en 2011 frente a 906.044 en 2010).
  - Una participación del 4,9% sobre el empleo total de la CAPV (5,1% en el ejercicio previo).
- El sector genera un Valor Añadido Bruto (VAB) de 2.942,2 millones de euros, importe que supone:
  - Un crecimiento del 1,3% respecto al año anterior, al tiempo que el VAB correspondiente al conjunto de la economía vasca se ha incrementado un 2,3%.
  - Un peso porcentual del 4,9% del VAB de la economía, participación idéntica a la alcanzada en el ejercicio precedente (4,9% en 2010).

Desde una perspectiva temporal amplia (periodo 2000-2011), el cambio de CNAE impide realizar un análisis homogéneo de la participación del sector en el VAB de la economía vasca, ya que la dimensión del sector varía en función de la CNAE aplicada (sector transporte y comunicaciones en el caso de la CNAE-1993 Rev.1; sector transporte, actividades postales y de correos en el caso de la CNAE-2009). En cualquier caso, disgregando el análisis en dos tramos temporales diferenciados: periodo 2000-2010 (según CNAE-1993 Rev.1) y periodo 2010-2011 (según CNAE-2009), observamos que la aportación del sector al VAB de la economía vasca apenas varía.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

**Gráfico 1.1.** Participación en el VAB de la CAPV (%): Años 2000-2010 corresponde al sector de transporte y comunicaciones (CNAE-1993 Rev.1); Años 2010-2011 corresponde al sector transporte, actividades postales y de correos (CNAE-2009)



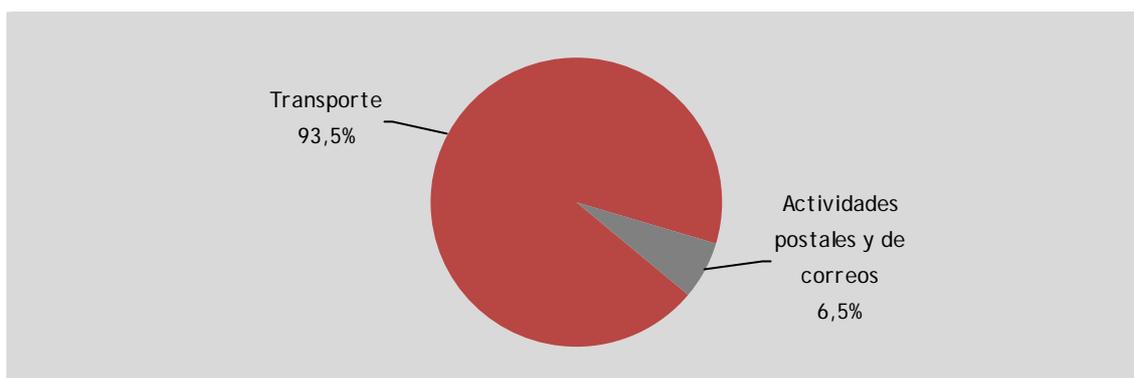
\* El VAB referido a 2010 (CNAE-1993 Rev.1) fue un avance.

\*\* El VAB referido a 2011 (CNAE-2009) es un avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas).

Centrando ya la atención en 2011, la actividad del transporte supone el 93,5% del VAB total generado por el sector de transporte, actividades postales y de correos. Concretamente, ésta genera 2.749,6 millones de euros, frente a los 192,5 millones de euros que acogen las actividades postales y de correos.

**Gráfico 1.2.** Distribución del VAB del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV 2011<sup>1</sup> (%)



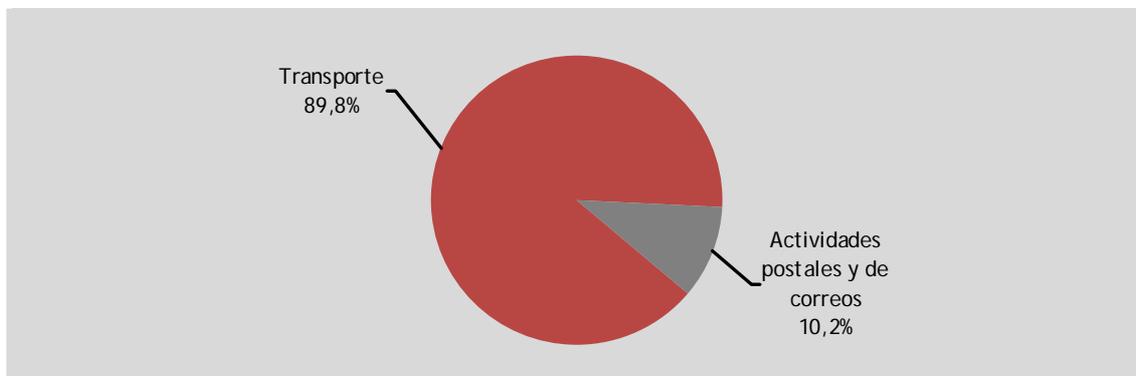
<sup>1</sup> El dato de VAB referido a 2011 es un avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009).

En términos de empleo, el transporte concentra el 89,8% del total sectorial, al tiempo que las actividades postales y de correos suponen el 10,2% restante.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

Gráfico 1.3. Distribución del empleo del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV 2011 (%)



Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial.

### 1.1.2. El sector de transporte en Euskadi

Una vez analizado brevemente el macrosector de transporte, actividades postales y de correos, a continuación centramos el estudio en el sector de transporte, integrado por las divisiones 49 a 52 de la CNAE-2009.

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

Focalizando ya la atención en el sector de transporte, cabe señalar que:

- En 2011 el sector comprende **11.777 establecimientos**.
- En ellos se emplea a un total de **39.389 personas**.
- Genera un **VAB de 2.749,6 millones de euros**.

En términos de establecimientos, el sector de transporte representa el 6,4% del total correspondiente a la economía vasca, participación similar a la correspondiente a 2010 (6,5%).

Por lo que se refiere al empleo, dicho sector supone el 4,4% del total asociado a los establecimientos vascos, cuota levemente inferior a la alcanzada en 2010 (4,6%).

En cuanto al VAB, el sector de transporte concentra el 4,6% del total correspondiente a la economía vasca, idéntica participación a la alcanzada en 2010.

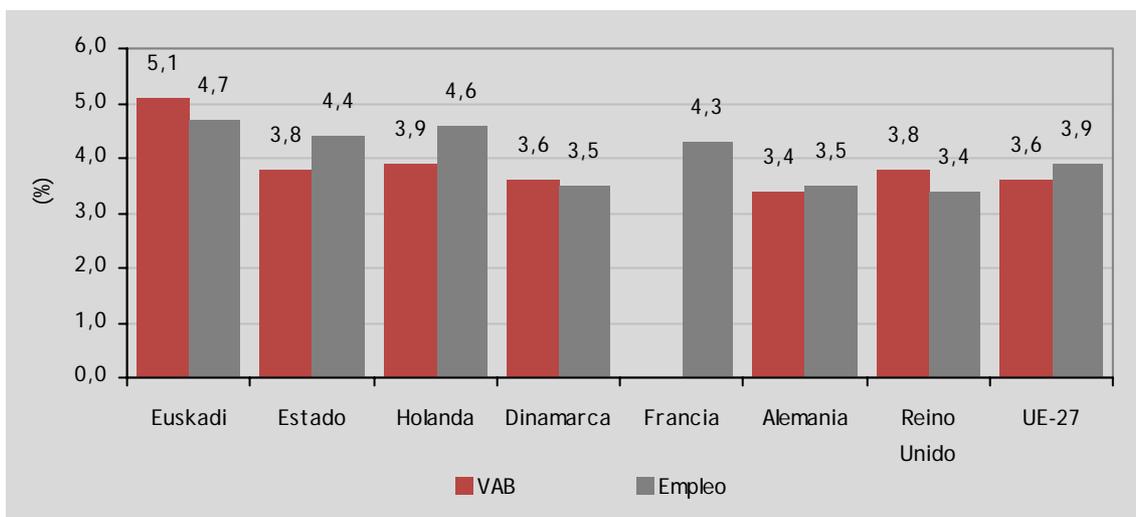
Atendiendo al reparto por género de la población ocupada (de más de 16 años) en el sector de transporte, en 2011 los hombres aglutinan el 83,1% del total<sup>1</sup> y las mujeres el 16,9% restante.

<sup>1</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/>

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

El siguiente gráfico (relativo a 2009 puesto que éste es el último año para el que se dispone de datos agregados europeos), evidencia 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 2009 el Estado presenta 1,3 puntos porcentuales menos que Euskadi, mientras que en el caso de la UE-27 el diferencial aumenta hasta 1,5 puntos porcentuales. Atendiendo al empleo esta diferencia es menor, ya que el Estado y la UE-27 se desmarcan de la CAPV en tres y ocho décimas, respectivamente.

**Gráfico 1.4. Participación sector de transporte en el VAB y el empleo en la CAPV, y comparación con otros países de interés. 2009 (%)**



Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, DIRAE y Cuentas Económicas para el caso de Euskadi; Structural Business Statistics, EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2012, y Economy and Finance Statistics (Eurostat) para el Estado y el resto de países. Elaboración propia.

### i) Por subsector de actividad

Del análisis por subsectores de los establecimientos y empleo asociado a los mismos se desprende que en 2011 el transporte por carretera de mercancías acapara el 67,8% del total de establecimientos (7.909), y el 46,5% del empleo (18.318 personas). Le sigue, a una gran distancia, el transporte terrestre de personas, concentrando el 21,7% de los establecimientos (2.560), y el 20,8% del empleo (8.192 personas). A continuación figuran las actividades anexas al transporte, representando el 10,2% de los establecimientos (1.198), y el 28,4% del empleo (11.200 personas). De este modo, el conjunto de estos tres subsectores supone el 99,1% del total de establecimientos vascos dedicados al transporte y el 95,7% del empleo total asociado a los mismos, siendo marginales las participaciones correspondientes al resto de subsectores.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

**Cuadro 1.1. Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores. CAPV. 2010-2011**

	Establecimientos				Empleo			
	2010		2011		2010		2011	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Transporte terrestre de personas *	2.587	20,7	2.560	21,7	8.145	19,6	8.192	20,8
Transporte por carretera de mercancías	8.468	67,8	7.909	67,2	19.772	47,6	18.318	46,5
Transporte ferroviario interurbano de personas	57	0,5	62	0,5	1.097	2,6	1.106	2,8
Transporte ferroviario de mercancías	5	0,0	6	0,1	75	0,2	72	0,2
Transporte marítimo y por vías navegables de personas	15	0,1	16	0,1	50	0,1	52	0,1
Transporte marítimo y por vías navegables de mercancías	14	0,1	12	0,1	381	0,9	293	0,7
Transporte aéreo de personas	11	0,1	8	0,1	281	0,7	101	0,3
Transporte aéreo de mercancías	5	0,0	6	0,1	178	0,4	55	0,1
Actividades anexas	1.329	10,6	1.198	10,2	11.536	27,8	11.200	28,4
<b>TOTAL</b>	<b>12.491</b>	<b>100,0</b>	<b>11.777</b>	<b>100,0</b>	<b>41.515</b>	<b>100,0</b>	<b>39.389</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: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial.

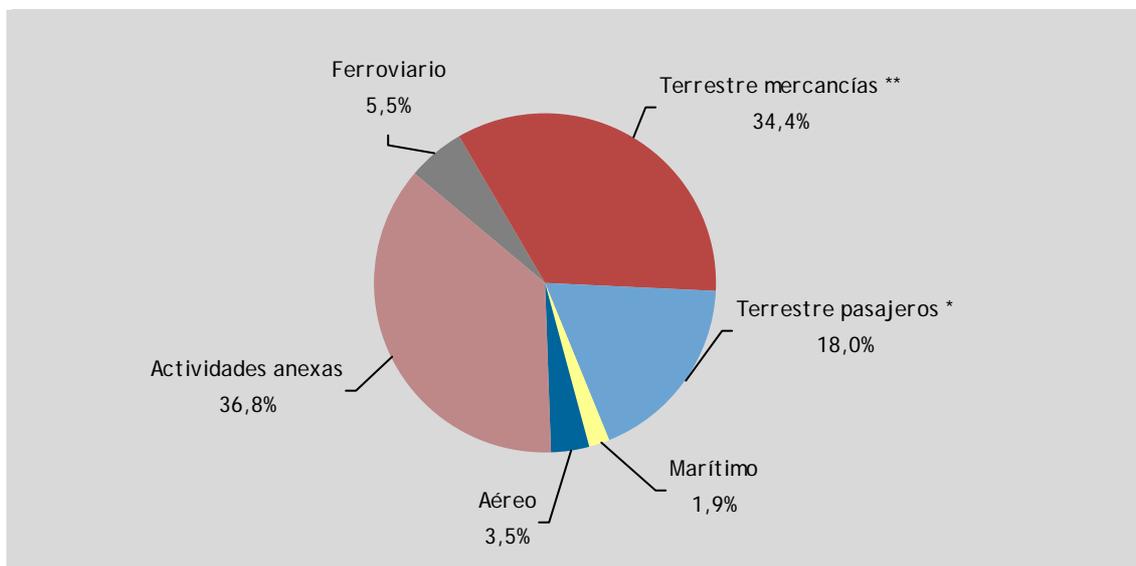
Atendiendo a la distribución del VAB, las actividades anexas al transporte suponen el 36,8% del total, el transporte terrestre de mercancías<sup>2</sup> el 34,4%, el transporte terrestre de pasajeros<sup>3</sup> el 18%, el transporte ferroviario el 5,5%, el aéreo el 3,5%, y el marítimo el 1,9% restante. 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 terrestre de pasajeros, el transporte terrestre de mercancías y el transporte ferroviario, el conjunto de estas actividades supone el 91,6% del VAB del transporte, frente al 8,4% que corresponde a la suma del transporte marítimo y aéreo.

<sup>2</sup> Terrestre mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

<sup>3</sup> Terrestre pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

Gráfico 1.5. Distribución del VAB del sector de transporte en la CAPV por subsectores. 2011<sup>1</sup> (%)



<sup>1</sup> El dato de VAB referido a 2011 es un avance.

\* Terrestre pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

\*\* Terrestre mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009).

ii) Presencia territorial

Cuadro 1.2. Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores y Territorio Histórico. CAPV. 2011

	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
<b>Establecimientos</b>								
Transporte Terrestre de personas *	300	11,7	1.466	57,3	794	31,0	2.560	100,0
Transporte por carretera de mercancías	1.017	12,9	4.075	51,5	2.817	35,6	7.909	100,0
Transporte ferroviario interurbano de personas	2	3,2	41	66,1	19	30,6	62	100,0
Transporte ferroviario de mercancías	-	-	4	66,7	2	33,3	6	100,0
Transporte marítimo y por vías navegables de personas	-	-	7	43,8	9	56,3	16	100,0
Transporte marítimo y por vías navegables de mercancías	-	-	12	100,0	-	-	12	100,0
Transporte aéreo de personas	1	12,5	6	75,0	1	12,5	8	100,0
Transporte aéreo de mercancías	2	33,3	2	33,3	2	33,3	6	100,0
Actividades anexas	166	13,9	625	52,2	407	34,0	1.198	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>1.488</b>	<b>12,6</b>	<b>6.238</b>	<b>53,0</b>	<b>4.051</b>	<b>34,4</b>	<b>11.777</b>	<b>100,0</b>
<b>Empleo</b>								
Transporte Terrestre de personas *	1.150	14,0	4.781	58,4	2.261	27,6	8.192	100,0
Transporte por carretera de mercancías	2.586	14,1	8.782	47,9	6.950	37,9	18.318	100,0
Transporte ferroviario interurbano de personas	(**)	(**)	747	67,5	351	31,7	1.106	100,0
Transporte ferroviario de mercancías	0	0,0	29	40,3	(**)	(**)	72	100,0
Transporte marítimo y por vías navegables de personas	0	0,0	22 y (**)	42,3 y (**)	26 y (**)	50,0 y (**)	52	100,0
Transporte marítimo y por vías navegables de mercancías	0	0,0	293	100,0	0	0,0	293	100,0
Transporte aéreo de personas	(**)	(**)	71	70,3	(**)	(**)	101	100,0
Transporte aéreo de mercancías	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)	55	100,0
Actividades anexas	1.825	16,3	6.237	55,7	3.138	28,0	11.200	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>5.561 y (**)</b>	<b>14,1 y (**)</b>	<b>20.962 y (**)</b>	<b>53,2 y (**)</b>	<b>12.726 y (**)</b>	<b>32,3 y (**)</b>	<b>39.389</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.

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

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial.

La distribución del número de establecimientos y el empleo asociado a los mismos es muy dispar entre los tres territorios históricos. Concretamente, Bizkaia concentra más de la mitad de los establecimientos y del empleo sectorial de la CAPV, sumando 6.238 establecimientos y más de 22.962 personas empleadas. A continuación figura Gipuzkoa, aproximadamente con un tercio de los establecimientos y empleo sectoriales (4.051 y más de 12.726, respectivamente). Finalmente, Álava detenta la menor representatividad en el sector, con participaciones próximas al 13%, tanto en lo referido a establecimientos (1.488) como en lo relativo al empleo (más de 5.561 personas ocupadas).

iii) Coste laboral

La presente edición del informe de Panorámica del Transporte incluye como novedad el siguiente subepígrafe dedicado al análisis comparativo del coste laboral por trabajador y mes

para el conjunto de la economía (excluido el sector primario) y los subsectores que componen la actividad del transporte, estudiando las diferencias existentes entre estas actividades y la economía en su conjunto, en términos de coste laboral.

A nivel metodológico, el análisis se sustenta en la encuesta trimestral de coste laboral (ETCL) del INE, presentando datos medios anuales en euros, calculados a partir de la información trimestral ofrecida por el INE. La comparativa se realiza a nivel estatal ya que sólo en este caso puede obtenerse información referida a divisiones de la CNAE-09, lo que permite obtener información relativa a los subsectores del transporte.

A este respecto, cabe señalar en primer lugar que, exceptuando el transporte terrestre y por tubería, en 2011 el resto de subsectores del transporte presentan un coste laboral por trabajador y mes claramente superior al correspondiente a la economía en su conjunto excluido el sector primario (2.557 euros). Concretamente, en 2011 el transporte aéreo alcanza el mayor coste laboral por trabajador y mes (4.315 euros), seguido por el transporte marítimo y por vías navegables interiores (3.356 euros), y por el almacenamiento y actividades anexas al transporte (3.060 euros). Por su parte, el transporte terrestre y por tubería registra un coste laboral por trabajador y mes ligeramente inferior al correspondiente al conjunto de la economía excluido el sector primario (2.526 euros frente a 2.557 euros).

**Cuadro 1.3. Coste laboral por trabajador y mes. Estado**

	Coste laboral total		Variación interanual (%)
	2010	2011	
Total Economía (excluido sector primario)	2.527	2.557	1,2
Transporte terrestre y por tubería	2.439	2.526	3,5
Transporte marítimo y por vías navegables interiores	3.293	3.356	1,9
Transporte aéreo	4.242	4.315	1,7
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	3.096	3.060	-1,2

Fuente: ETCL, INE.

En términos de evolución, en 2011 el coste laboral por trabajador y mes se ha incrementado tanto en el caso de la economía en su conjunto excluido el sector primario (1,2%) como en el de los subsectores que componen la actividad del transporte, con la única excepción del almacenamiento y actividades anexas al transporte en cuyo caso ha descendido (-1,2%). El transporte terrestre y por tubería presenta el mayor crecimiento interanual (3,5%), seguido por el transporte marítimo y por vías navegables interiores (1,9%) y por el transporte aéreo (1,7%).

*b) Evolución de los precios*

**Cuadro 1.4. Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción. 2008-2011**

	2008	2009	2010	2011	Δ 11/10
Gasóleo automoción	52,69	31,90	43,53	57,96	33,15%
Gasolina	42,13	31,31	41,56	53,15	27,89%
<b>Brent</b>	<b>41,00</b>	<b>27,62</b>	<b>37,75</b>	<b>50,28</b>	<b>33,19%</b>

Unidad: céntimos de euro por litro.

Fuente: Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

En 2011 el precio medio del barril Brent se ha situado en 113,31 dólares, habiéndose encarecido un 42,5% en relación al ejercicio precedente (79,5 dólares en 2010). La trayectoria ha sido especialmente alcista en el primer cuatrimestre, habiendo registrado su máximo anual en abril (123,63 dólares por barril). No obstante, la apreciación del euro frente al dólar a lo largo del primer cuatrimestre ha compensado en parte dicho encarecimiento, si bien a partir de septiembre el euro se ha depreciado de forma continuada hasta el fin del ejercicio. De este modo, la cotización en euros del gasóleo de automoción ha registrado un crecimiento interanual del 33,15%, claramente superior al registrado por la gasolina (27,89%).

En un contexto de débil crecimiento económico (avance del PIB vasco del 0,6% en 2011), el IPC relativo a nuestra comunidad ha moderado su crecimiento. Así, al cierre del ejercicio 2011 (variación diciembre sobre diciembre), el crecimiento de los precios en la CAPV se ha situado en el 2,4% frente al 2,8% registrado en 2010. Atendiendo a los grupos de bienes, exceptuando los alimentos y bebidas no alcohólicas, la vivienda, el ocio y cultura, y el menaje, el resto de grupos han presentado tasas menores que en el ejercicio precedente, siendo la vivienda y los transportes los más inflacionarios (7% y 4,7%, respectivamente).

**Cuadro 1.5. IPC en la CAPV por grupos. 2011**

	2008	2009	2010	2011
	Variación interanual de diciembre			
Alimentos y bebidas no alcohólicas	2,6	-1,3	0,4	2,5
Bebidas alcohólicas y tabaco	4,1	12,1	14,6	3,9
Vestido y calzado	0,6	-0,5	0,6	0,3
Vivienda	6,8	0,6	5,1	7,0
Menaje	3,1	1,0	1,3	1,3
Medicina	0,2	-0,7	-0,4	-2,2
<b>Transportes</b>	<b>-5,3</b>	<b>3,8</b>	<b>8,9</b>	<b>4,7</b>
Comunicaciones	-0,3	-0,3	-0,7	-1,6
Ocio y cultura	0,9	-0,7	0,3	0,6
Enseñanza	5,1	2,2	2,3	1,3
Hoteles, cafés y restaurantes	4,6	1,8	2,1	1,1
Otros	3,8	1,8	2,6	2,4
<b>General</b>	<b>1,9</b>	<b>1,0</b>	<b>2,8</b>	<b>2,4</b>

Fuente: INE.

Asimismo, el Índice de Precios Industriales también refleja la debilitada actividad económica, ya que a finales de 2011 el crecimiento de los mismos ha sido menor que en el ejercicio

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

0. Resumen Ejecutivo

1. Marco General

2. Oferta y Demanda

3. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

4. Objetivos Plan Director Transporte

5. Indicadores Clave

6. Anexo Estadístico

previo (4,9% en 2011 frente a 6,3% en 2010). Por sectores, la industria manufacturera ha moderado el ritmo de crecimiento de sus precios (3,4% en 2011 frente a 6,5% en 2010), la industria extractiva ha retomado el crecimiento positivo en los suyos (0,6% en 2011 frente a -4,3% en 2010), y la energía eléctrica, gas y vapor ha intensificado notablemente el crecimiento de los suyos (22% en 2011 frente a 5,1% en 2010).

**Cuadro 1.6 Índice de Precios Industriales (IPRI) en la CAPV por rama de actividad. 2011**

	Variación interanual de diciembre			
	2008	2009	2010	2011
<b>IPRI General</b>	<b>0,6</b>	<b>-2,8</b>	<b>6,3</b>	<b>4,9</b>
<b>IPRI Industrias extractivas</b>	<b>14,4</b>	<b>0,7</b>	<b>-4,3</b>	<b>0,6</b>
Industrias extractivas	14,4	0,7	-4,3	0,6
<b>IPRI Industria manufacturera</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,6</b>	<b>6,5</b>	<b>3,4</b>
Ind. alimentarias, bebidas, tabaco	4,1	-1,7	5,4	2,2
Textil, confección, cuero y calzado	6,3	-3,7	2,2	0,5
Madera, papel y artes gráficas	0,9	-3,0	2,9	2,2
Coquerías y refino de petróleo	-29,1	23,4	22,8	15,8
Industria química	5,6	-3,6	3,7	6,8
Productos farmacéuticos	1,7	0,9	-0,3	0,9
Caucho y plásticos	2,3	0,6	1,7	1,8
Metalurgia y productos metálicos	1,2	-8,4	9,1	1,3
Prod. informáticos y electrónicos	0,2	0,6	-1,4	4,1
Material y equipo eléctrico	2,8	-1,8	4,5	0,2
Maquinaria y equipo	3,4	-0,2	0,1	2,3
Material de transporte	2,5	1,8	0,7	2,5
Muebles y otras manufacturas	3,7	1,7	0,0	1,3
<b>IPRI Energía eléctrica, gas y vapor</b>	<b>19,0</b>	<b>-14,1</b>	<b>5,1</b>	<b>22,0</b>
Energía eléctrica, gas y vapor	19,0	-14,1	5,1	22,0

Fuente: Eustat (CNAE-2009).

## 1.2. NOVEDADES LEGISLATIVAS EN 2011: EUROPEAS, ESTATALES Y DE LA CAPV

### 1.2.1. Novedades legislativas europeas

#### a) *Directivas*

##### Transporte por carretera

- Directiva 2011/37/UE de la Comisión, de 30 de marzo de 2011 , que modifica el anexo II de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los vehículos al final de su vida útil (DO L 85 de 31.3.2011, p. 3/7 )
- Directiva 2011/76/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre de 2011 , por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 269 de 14.10.2011, p. 1/16).
- Directiva 2011/82/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011 , por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial (DO L 288 de 5.11.2011, p. 1/15).
- Directiva 2011/94/UE de la Comisión, de 28 de noviembre de 2011 , que modifica la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el permiso de conducción (DO L 314 de 29.11.2011, p. 31/34).

##### Transporte ferroviario

- Directiva 2011/18/UE de la Comisión, de 1 de marzo de 2011 , por la que se modifican los anexos II, V y VI de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (DO L 57 de 2.3.2011, p. 21/28).

##### Transporte marítimo y fluvial

- Directiva 2011/15/UE de la Comisión, de 23 de febrero de 2011 , por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (DO L 49 de 24.2.2011, p. 33/36).
- Directiva 2011/75/UE de la Comisión, de 2 de septiembre de 2011 , por la que se modifica la Directiva 96/98/CE del Consejo sobre equipos marinos (DO L 239 de 15.9.2011, p. 1/51).

Fuente: Diario Oficial de la Unión Europea.

#### b) *Reglamentos*

##### Transporte por carretera

- Reglamento (UE) nº 19/2011 de la Comisión, de 11 de enero de 2011, sobre los requisitos de homologación de tipo en lo referente a la placa reglamentaria del fabricante y al número de bastidor de los vehículos de motor y sus remolques, y por el que se aplica el Reglamento (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 8 de 12.1.2011, p. 1/13).
- Reglamento (UE) nº 109/2011 de la Comisión, de 27 de enero de 2011, que aplica el Reglamento (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo con respecto a los requisitos de homologación de tipo para determinadas categorías de vehículos de motor y sus remolques en relación con los sistemas antiproyección (DO L 34 de 9.2.2011, p. 2/28).
- Reglamento (UE) nº 183/2011 de la Comisión, de 22 de febrero de 2011, que modifica los anexos IV y VI de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 53 de 26.2.2011, p. 4/32).
- Reglamento (UE) nº 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004 (DO L 55 de 28.2.2011, p. 1/12).
- Reglamento (UE) nº 228/2011 de la Comisión, de 7 de marzo de 2011, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1222/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los métodos de ensayo de la adherencia en superficie mojada para los neumáticos C1 (DO L 62 de 9.3.2011, p. 1/16).

- Reglamento (UE) nº 407/2011 de la Comisión, de 27 de abril de 2011, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, con respecto a la inclusión de determinados Reglamentos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, sobre la homologación de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 108 de 28.4.2011, p. 13/20).

- Reglamento (UE) nº 458/2011 de la Comisión, de 12 de mayo de 2011, relativo a los requisitos de homologación de tipo para los vehículos de motor y sus remolques en relación con la instalación de los neumáticos y por el que se aplica el Reglamento (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 124 de 13.5.2011, p. 11/20).

- Reglamento (UE) nº 459/2011 de la Comisión, de 12 de mayo de 2011, que modifica el anexo del Reglamento (CE) nº 631/2009, por el que se establecen las normas de desarrollo del anexo I del Reglamento (CE) nº 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública (DO L 124 de 13.5.2011, p. 21/22).

- Reglamento (UE) nº 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2011, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros (DO L 145 de 31.5.2011, p. 1/18).

- Reglamento (UE) nº 566/2011 de la Comisión, de 8 de junio de 2011, por el que se modifican el Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CE) nº 692/2008 en lo que respecta al acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 158 de 16.6.2011, p. 1/24).

- Reglamento (UE) nº 582/2011 de la Comisión, de 25 de mayo de 2011, por el que se aplica y se modifica el Reglamento (CE) nº 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y por el que se modifican los anexos I y II de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 167 de 25.6.2011, p. 1/168).

- Reglamento (UE) nº 678/2011 de la Comisión, de 14 de julio de 2011, que sustituye el anexo II y modifica los anexos IV, IX y XI de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 185 de 15.7.2011, p. 30/56).

- Reglamento de Ejecución (UE) nº 725/2011 de la Comisión, de 25 de julio de 2011, por el que se establece un procedimiento de aprobación y certificación de tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 194 de 26.7.2011, p. 19/24).

- Reglamento (UE) nº 1214/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de noviembre de 2011, relativo al transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros de la zona del euro (DO L 316 de 29.11.2011, p. 1/20).

## Transporte ferroviario

- Reglamento (UE) nº 201/2011 de la Comisión, de 1 de marzo de 2011, sobre el modelo de declaración de conformidad con un tipo autorizado de vehículo ferroviario (DO L 57 de 2.3.2011, p. 8/9).

- Reglamento (UE) nº 445/2011 de la Comisión, de 10 de mayo de 2011, relativo a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 653/2007 (DO L 122 de 11.5.2011, p. 22/46).

- Reglamento (UE) nº 454/2011 de la Comisión, de 5 de mayo de 2011, relativa a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema "aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros" del sistema ferroviario transeuropeo (DO L 123 de 12.5.2011, p. 11/67).

## Transporte marítimo

- Reglamento (UE) nº 1255/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2011, por el que se establece un Programa de apoyo para la consolidación de la política marítima integrada (DO L 321 de 5.12.2011, p. 1/10).

- Reglamento (UE) nº 1286/2011 de la Comisión, de 9 de diciembre de 2011, por el que se adopta, con arreglo al artículo 5, apartado 4, de la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, una metodología común para la investigación de siniestros e incidentes marítimos (DO L 328 de 10.12.2011, p. 36/40).

## Transporte aéreo

- Reglamento (UE) nº 115/2011 de la Comisión, de 2 de febrero de 2011, que modifica el Reglamento (CE) nº 748/2009, sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo el 1 de enero de 2006 o a partir de esta fecha, en la que se especifica el Estado miembro responsable de la gestión de cada operador (DO L 39 de 12.2.2011, p. 1/120).
- Reglamento (UE) nº 176/2011 de la Comisión, de 24 de febrero de 2011, sobre la información previa que debe facilitarse con miras al establecimiento y la modificación de un bloque funcional de espacio aéreo (DO L 51 de 25.2.2011, p. 2/7).
- Reglamento (UE) nº 334/2011 de la Comisión, de 7 de abril de 2011, que modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010 por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (DO L 94 de 8.4.2011, p. 12/13).
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 390/2011 de la Comisión, de 19 de abril de 2011, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (DO L 104 de 20.4.2011, p. 10/34).
- Reglamento (UE) nº 394/2011 de la Comisión, de 20 de abril de 2011, que modifica el Reglamento (CE) nº 748/2009, sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo el 1 de enero de 2006 o a partir de esta fecha, en la que se especifica el Estado miembro responsable de la gestión de cada operador, por lo que se refiere a la ampliación del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE a los países EEE-AELC (DO L 107 de 27.4.2011, p. 1/125).
- Reglamento (UE) nº 677/2011 de la Comisión, de 7 de julio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) y por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 691/2010 (DO L 185 de 15.7.2011, p. 1/29).
- Reglamento (UE) nº 720/2011 de la Comisión, de 22 de julio de 2011, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 272/2009 que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil en lo que se refiere a la introducción gradual del control de líquidos, aerosoles y geles en los aeropuertos de la UE (DO L 193 de 23.7.2011, p. 19/21).
- Reglamento (UE) nº 805/2011 de la Comisión, de 10 de agosto de 2011, por el que se establecen normas detalladas para las licencias y determinados certificados de los controladores de tránsito aéreo en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 206 de 11.8.2011, p. 21/38).
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 859/2011 de la Comisión, de 25 de agosto de 2011, que modifica en lo que atañe a la carga y al correo aéreos el Reglamento (UE) nº 185/2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (DO L 220 de 26.8.2011, p. 9/15).
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 1034/2011 de la Comisión, de 17 de octubre de 2011, relativo a la supervisión de la seguridad en la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea y que modifica el Reglamento (UE) nº 691/2010 (DO L 271 de 18.10.2011, p. 15/22).
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 1035/2011 de la Comisión, de 17 de octubre de 2011, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea y se modifican el Reglamento (CE) nº 482/2008 y el Reglamento (UE) nº 691/2010 (DO L 271 de 18.10.2011, p. 23/41).
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 1087/2011 de la Comisión, de 27 de octubre de 2011, que modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea, en lo relativo a los equipos de detección de explosivos (DO L 281 de 28.10.2011, p. 12/13).
- Reglamento (UE) nº 1141/2011 de la Comisión, de 10 de noviembre de 2011, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 272/2009, que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil, en lo que respecta al uso de escáneres de seguridad en los aeropuertos de la UE (DO L 293 de 11.11.2011, p. 22/23).
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 1147/2011 de la Comisión, de 11 de noviembre de 2011, que modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010, y por el que se desarrollan las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil en lo que respecta al uso de escáneres de seguridad en los aeropuertos de la UE (DO L 294 de 12.11.2011, p. 7/11).
- Reglamento (UE) nº 1149/2011 de la Comisión, de 21 de octubre de 2011, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 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 (DO L 298 de 16.11.2011, p. 1/124).
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 1197/2011 de la Comisión, de 21 de noviembre de 2011, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (DO L 303 de 22.11.2011, p. 14/39).

- Reglamento de Ejecución (UE) nº 1206/2011 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2011, por el que se establecen los requisitos en materia de identificación de aeronaves para la vigilancia del cielo único europeo (DO L 305 de 23.11.2011, p. 23/34).
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 1207/2011 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2011, por el que se establecen los requisitos de rendimiento e interoperabilidad de la vigilancia del cielo único europeo (DO L 305 de 23.11.2011, p. 35/52).
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 1216/2011 de la Comisión, de 24 de noviembre de 2011, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 691/2010 de la Comisión, que adopta un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red (DO L 310 de 25.11.2011, p. 3/5).
- Reglamento (UE) nº 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 311 de 25.11.2011, p. 1/193).
- Reglamento (UE) nº 1332/2011 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2011, por el que se establecen requisitos comunes de utilización del espacio aéreo y procedimientos operativos para los sistemas anticollisión de a bordo (DO L 336 de 20.12.2011, p. 20/22).

Fuente: Diario Oficial de la Unión Europea.

## 1.2.2. Novedades legislativas estatales

### Transporte por carretera

- Real Decreto 1276/2011, de 16 de septiembre, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad (Boletín Oficial del Estado nº 224, de 17 de septiembre de 2011).
- Real Decreto 1387/2011, de 14 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (Boletín Oficial del Estado nº 261, de 29 de octubre de 2011).
- Real Decreto 1635/2011, de 14 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en materia de tiempo de presencia en los transportes por carretera (Boletín Oficial del Estado nº 303, de 17 de diciembre de 2011).
- Orden FOM/2069/2011, de 21 de julio, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera (Boletín Oficial del Estado nº 176, de 23 de julio de 2011).
- Orden FOM/2833/2011, de 30 de septiembre, por la que se modifica el modelo de libro de reclamaciones aprobado por Orden FOM/3398/2002, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera (Boletín Oficial del Estado nº 253, de 20 de octubre de 2011).
- Orden FOM/3203/2011, de 18 de noviembre, por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (Boletín Oficial del Estado nº 283, de 24 de noviembre de 2011).
- Orden FOM/3527/2011, de 21 de noviembre, por la que se modifica la Orden FOM/287/2009, de 9 de febrero, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de prestación de caución a favor de personas no residentes en territorio español que cometan infracciones en España en materia de transporte (Boletín Oficial del Estado nº 312, de 28 de diciembre de 2011).
- Orden FOM/3528/2011, de 15 de diciembre, por la que se establece un nuevo régimen transitorio para la rehabilitación de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera (Boletín Oficial del Estado nº 312, de 28 de diciembre de 2011).

### Transporte aéreo

- Real Decreto-ley 11/2011, de 26 de agosto, por el que se crea la Comisión de Regulación Económica Aeroportuaria, se regula su composición y funciones, y se modifica el régimen jurídico del personal laboral de Aena (Boletín Oficial del Estado nº 208, de 30 de agosto de 2011).

- Real Decreto 28/2011, de 14 de enero, por el que se deroga el 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 13, de 15 de enero de 2011).
- Real Decreto 101/2011, de 28 de enero, por el que se establecen las normas básicas que han de regir los sistemas de acreditación y verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero y los datos toneladas-kilómetro de los operadores aéreos y de las solicitudes de asignación gratuita transitoria de instalaciones fijas en el ámbito de aplicación de la Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (Boletín Oficial del Estado nº 25, de 29 de enero de 2011).
- Real Decreto 1150/2011, de 29 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles (Boletín Oficial del Estado nº 209, de 31 de agosto de 2011).
- Real Decreto 1238/2011, de 8 de septiembre, por el que se regula el servicio de dirección en la plataforma aeroportuaria y las condiciones para su implantación con el fin de garantizar la operación segura de las aeronaves en sus movimientos en las plataformas del aeropuerto (Boletín Oficial del Estado nº 236, de 30 de septiembre de 2011).
- Real Decreto 1678/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula la información sobre los derechos de tráfico aéreo procedentes de los acuerdos con terceros Estados en los que España sea parte y el régimen de su ejercicio (Boletín Oficial del Estado nº 301, de 15 de diciembre de 2011).
- Orden FOM/214/2011, de 27 de enero, por la que se modifica el apartado quinto del anexo I del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, por el que se aprueban las tarifas a aplicar por el uso de la red de ayudas a la navegación aérea (Eurocontrol) y se modifica el tipo de interés por mora en el pago de dichas tarifas (Boletín Oficial del Estado nº 36, de 11 de febrero de 2011).
- Orden FOM/1525/2011, de 7 de junio, por la que se acuerda el inicio del ejercicio efectivo de funciones y obligaciones en materia de gestión aeroportuaria por «Aena Aeropuertos, SA» (Boletín Oficial del Estado nº 136, de 8 de junio de 2011).
- Orden FOM/2086/2011, de 8 de julio, por la que se actualizan las normas técnicas contenidas en el Anexo al Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado (Boletín Oficial del Estado nº 178, de 26 de julio de 2011).
- Orden FOM/2258/2011, de 21 de julio, sobre delegación de competencias en el Ministerio de Fomento (Boletín Oficial del Estado nº 192, de 11 de agosto de 2011).

Fuente: Ministerio de Fomento.

### 1.2.3. Novedades legislativas de la CAPV

#### Transporte por carretera

- Decreto 10/2011, de 25 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 de construcción de los tramos de vía ciclista-peatonal San Prudencio-Oñati y San Prudencio-Epele (Itinerario nº 4: Valle del Deba) (BOPV 4 de febrero de 2011).
- Decreto 19/2011, de 15 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 de construcción del tramo de vía ciclista-peatonal Lasarte-Oria, Urnieta y Andoain (itinerario nº 3: Donostia-San Sebastián-Beasain). Tramo nº 1 (BOPV 23 de febrero de 2011).
- Decreto 20/2011, de 15 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 de trazado del tramo de vía ciclista-peatonal Añorga Txiki-Rekalde (itinerario nº 2: Donostia-San Sebastián-Mutriku) (BOPV 23 de febrero de 2011).
- Decreto 32/2011, de 1 de marzo, 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 construcción de los tramos de vía ciclista-peatonal San Prudencio-Oñati y San Prudencio-Epele (itinerario nº 4: Valle del Deba), fase I (BOPV 15 de marzo de 2011).
- Decreto 75/2011, de 12 de abril, sobre autorización de participación de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi en la ampliación de capital de la sociedad Aparkabisa Bizkaiko Garraio Gunea ABCentro de Transportes de Bizkaia, S.A. (BOPV 27 de abril de 2011)..

- Decreto 87/2011, de 3 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 ensanche y mejora de curvas y adecuación de la plataforma de la carretera GI-3720 de Azpeitia (Nuarbe) a Albiztur (Santutxo) por Beizama entre los PK. 6,540 y 11,750», en los terminos municipales de Albiztur, Beizama y Bidegoian (BOPV 11 de mayo de 2011).

- Decreto 97/2011, de 17 de mayo, 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 reordenación de la travesía de Bernedo y habilitación de parada de autobús en la carretera A-126, margen derecha» (BOPV 26 de mayo de 2011).

- Decreto 126/2011, de 14 de junio, por el que se declara de urgencia la ocupación por el Ayuntamiento de Erandio, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de mejora de seguridad vial en la intersección de la carretera BI-735 con la carretera BI-711 en Lutxana, Erandio (BOPV 27 de junio de 2011).

### Transporte ferroviario

- Decreto 83/2011, de 19 de abril, de cese y nombramiento de miembros del Consejo de Administración de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea (BOPV 5 de mayo de 2011).

### Transporte marítimo

- Decreto 70/2011, de 12 de abril, de cese y designación del Presidente de la Autoridad Portuaria de Pasaia (BOPV 13 de abril de 2011).

- Decreto 137/2011, de 28 de junio, por el que se aprueba el Acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias de 22 de junio de 2011, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración General del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de transporte marítimo (BOPV 30 de junio de 2011).

### Otras novedades legislativas

- Decreto 180/2011, de 26 de julio, por el que se dispone el nombramiento del Presidente del Consejo General y de la Comisión Ejecutiva del Consorcio de Transportes de Bizkaia (BOPV 8 de agosto de 2011).

Fuente: Boletín Oficial del País Vasco. Gobierno Vasco.



# 2

## Oferta y Demanda de Transporte en 2011

## 2. OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE EN LA CAPV

### 2.1. OFERTA DE TRANSPORTE

El conjunto de la CAPV está dotado por un sistema de transportes cuya estructura se basa en una extensa red de infraestructuras viarias, ferroviarias, aéreas, portuarias, sistema de cables y de logística integral organizadas del siguiente modo:

**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	Estado	ETS y EuskoTren
	Red Métrica	C. A. del País Vasco	FEVE
	Metro/Tranvía	Estado	ETS y Metro Bilbao y EuskoTran
<b>Sistema Portuario</b>	Puente colgante	Autoridad Portuaria Bilbao	Privado
	Puertos Interés General	Estado	Autoridad Portuaria
<b>Sistema Aéreo</b>	Puertos Autonómicos	C. A. del País Vasco	C.A. del País Vasco
	Aeropuertos Interés General	Estado	AENA
<b>Sistema de Cable</b>	Ascensores y funiculares	C. A. del País Vasco	Privados Públicos
<b>Sistema de Transporte Intermodal</b>	Centros de Transporte y Logística	Consorcios / Entidades públicas, privadas, mixtas.	Operadores logísticos

Fuente: Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012.

Profundizando el análisis, cabe destacar:

### Descripción del Sistema de Transportes en Euskadi

- Atendiendo al sistema viario, la red viaria vasca abarca 4.212 kilómetros en 2011, de los cuales 620 corresponden a vías de alta capacidad (autopistas, autovías y carreteras de doble calzada), lo que supone el 14,7% del conjunto de la oferta viaria de la CAPV.
- La titularidad de dichas vías es en su práctica totalidad de 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, al igual que a la sociedad pública ARABAT en el tramo alavés de la AP-8.
- 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, sirviendo también 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 atraviesa 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 en un futuro próximo el actual mapa de infraestructuras ferroviarias en la CAPV.
- En cuanto al sistema portuario, los principales puertos comerciales son el Puerto de Bilbao y el Puerto de Pasajes, los dos únicos puertos de interés general y de titularidad estatal. El resto de los puertos autonómicos (15 en total) completan el sistema portuario vasco, que tras su transferencia por la Administración del Estado a la Administración Vasca mediante el Real Decreto 2.380/1982 de 14 de mayo, son competencia del Gobierno Vasco.
- En lo que respecta al sistema aéreo de la CAPV, éste se conforma por las infraestructuras aéreas 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 cuatro funiculares (Funicular de Artxanda, Funicular de Larreineta, Funicular de Igueldo y Funicular de Mamariga) y cinco ascensores (Arangoiti, La Salve, Solokoetxe, Begoña y Ereaga), todos ellos ubicados 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 tiene por objetivo 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 caso.

a) *Transporte por carretera*

En base a los últimos datos publicados en el Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento, la red de carreteras vascas consta de 4.212 kilómetros en 2011. En este sentido, la apuesta de las administraciones vascas dirigida a vertebrar el conjunto del territorio de Euskadi es firme, como lo demuestran las actuaciones llevadas a cabo en Bizkaia, con el avance de sus carreteras radiales, la apertura de la Variante Sur Metropolitana y el desarrollo de los nuevos accesos a Bilbao por San Mamés; en Gipuzkoa, con la inauguración de la Variante de Andoain, que permite la actual interconexión de la AP-1, la Autovía del Urumea y el Segundo Cinturón de Donostia, completando de este modo la reordenación de las comunicaciones viarias en la comarca de Donostialdea; y en Álava, con actuaciones de mejora en su sistema vial contempladas dentro del Plan Integral de Carreteras del Territorio. Con la ejecución de estas obras, las vías de gran capacidad (esto es, el conjunto de autopistas, autovías y carreteras de doble calzada) suponen el 14,7% del conjunto de las carreteras vascas, participación que pone de manifiesto la tendencia creciente del desarrollo de este tipo de vías.

**Cuadro 2.2. Red de carreteras vasca por tipo. 2011.**

	2000	2009	2010	2011
<b>LONGITUD (km)</b>				
Autopistas de peaje	196	256	254	270
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	299	351	344	351
Carreteras de calzada única	3.858	3.602	3.600	3.591
<b>Total</b>	<b>4.353</b>	<b>4.209</b>	<b>4.198</b>	<b>4.212</b>
<b>DENSIDAD (m/km<sup>2</sup>)<sup>1</sup></b>				
Autopistas de peaje	27,1	35,4	35,1	37,3
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	41,4	48,5	47,6	48,4
Carreteras de calzada única	533,6	498,2	497,9	496,8
<b>Total</b>	<b>602,1</b>	<b>582,2</b>	<b>580,6</b>	<b>582,6</b>

<sup>1</sup> Calculada 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.

De hecho, dicha participación continúa siendo muy superior a la registrada en el conjunto del Estado, donde la suma de autopistas, autovías y carreteras de doble calzada representan el 9,8% del sistema viario nacional. En cualquier caso, la importancia relativa de las vías de este tipo en Euskadi es visiblemente inferior a la de la UE-27, ámbito en que la suma de autopistas y carreteras principales o nacionales constituyen el 19% del conjunto de las carreteras (dato referido a 2010, último año disponible).

Por su parte, la densidad del sistema viario vasco, cifrada en 582,6 m/km<sup>2</sup>, es significativamente superior a la del conjunto de carreteras del Estado y de la UE-27 (317,9 m/km<sup>2</sup> y 416,3 m/km<sup>2</sup>, respectivamente).

Cuadro 2.3. Densidad de la red de carreteras. CAPV, Estado y UE27. 2009-2011

Modalidad de carreteras	2009		2010		2011	
	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	256	35,4	254	35,1	270	37,3
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	351	48,5	344	47,6	351	48,4
Carreteras de calzada única	3.602	498,2	3.600	497,9	3.591	496,8
<b>Total</b>	<b>4.209</b>	<b>582,2</b>	<b>4.198</b>	<b>580,6</b>	<b>4.212</b>	<b>582,6</b>
<b>ESTADO</b>						
Autopistas de peaje	3.016	6,0	2.991	5,9	3.045	6,0
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	12.604	24,9	12.974	25,6	13.160	26,0
Carreteras de calzada única	149.843	296,1	149.822	296,1	149.703	295,9
<b>Total</b>	<b>165.463</b>	<b>327,0</b>	<b>165.787</b>	<b>327,7</b>	<b>165.907</b>	<b>327,9</b>
<b>EU 27</b>						
Autopistas	66.683	15,4	68.225	15,8	--	--
Carreteras principales o nacionales	275.176	63,6	274.120	63,4	--	--
Carreteras secundarias o regionales	1.474.187	340,9	1.457.965	337,1	--	--
<b>Total</b>	<b>1.816.046</b>	<b>419,9</b>	<b>1.800.310</b>	<b>416,3</b>	--	--

<sup>1</sup> Calculada 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 2012, International Road Federation.

En esta línea, en los últimos años las políticas viarias vascas han estado orientadas a obtener una mayor fluidez del tráfico y una mejora de la cobertura y seguridad del sistema viario vasco, derivando en una reducción de vías de calzada única y en un aumento de autovías y autopistas de gran capacidad. A este respecto, a continuación se resumen las actuaciones más relevantes en 2011 llevadas a cabo por las Diputaciones Forales en materia de infraestructuras.

#### Infraestructuras viarias - Principales novedades 2011

- En **Bizkaia**, la actuación de mayor relevancia es la inauguración de la Variante Sur Metropolitana, conocida como la "Supersur", trayecto que sirve como alternativa a la A-8 en el área metropolitana de Bilbao. Consta de tres carriles por sentido a lo largo de 17,8 kilómetros, de los cuales la mitad transcurre bajo túnel, y su apertura al tráfico permitirá alejar el transporte de materias peligrosas y reducir el tráfico en las zonas urbanas con la liberación de 20.000 vehículos de la A-8. Asimismo, se han construido enlaces complementarios a la Variante, en concreto, el de la Margen izquierda y de la Zona Minera, mejorando la conexión de los municipios del entorno con la Supersur y la A-8, facilitando a la vez la conexión de la Margen Izquierda con la Zona minera. En este sentido se han llevado a cabo las obras correspondientes a cuatro nuevos enlaces: Ortuella-Portugalete-Trápaga (A-8, BI-3747, BI-3748, BI-3749), Galindo (Eje Ballonti), Kastrexana (BI-636/Corredor Cadagua) y Larraskitu-Buia (A-8, AP-68, BI-613/Miraflores).
- Asimismo, continúan las obras relativas a los nuevos accesos de la A-8 a Bilbao por San Mamés, previstos para finales de 2012. Su objetivo es eliminar los viaductos de Sabino Arana y la actual división del barrio de Basurto.
- Por otra parte, dentro del Plan de Ejes radiales, es de destacar el avance de las nuevas carreteras radiales correspondientes a Amorebieta Etxano-Muxika, Mungia-Bermeo, La variante de Bermeo, La variante de Ermua, Gerediaga-Elorrio, Urberuaga-Berriatua, y Bora-Igorre, esta última pendiente de su adjudicación.

- En **Gipuzkoa**, con la ejecución de las obras de la nueva variante de Andoain de más de dos kilómetros de longitud, queda completo el nuevo corredor alternativo hasta Donostia que enlaza la Autovía del Urumea con la N-1 a través del enlace de Bazkardo. Los trabajos propios del desdoblamiento de la variante de Hernani darán fin a la construcción de un eje que tiene por objeto descargar 30.000 vehículos diarios para agilizar el tráfico en un tramo tan saturado en la N-1 como el de Bazkardo.
- Dentro del proyecto del segundo cinturón de Donostia, se abre al tráfico el nuevo vial Martutene-Hospitales, actuación que permitirá descargar 20.000 vehículos diarios de las calles de Amara.
- La nueva construcción de la rotonda de Molinao permite abrir al tráfico el ramal de acceso viario a Pasai Antxo a su paso por la GI-636-1. El enlace de Molinao mejora el acceso a Pasaia Antxo desde la nueva Variante de Pasaia, al tiempo que permite desviar más de 30.000 vehículos al día en la carretera GI-636 (antigua N-1). Con esta obra se complementa el esquema de nuevos viales dentro del ámbito de actuación de la Variante de Pasaia.
- En **Álava**, se lleva adelante el desarrollo del Plan Integral de Carreteras del Territorio, cuya inversión de 600 millones de euros hasta 2015 se propone mejorar más de 900 kilómetros de carretera. En este sentido, las actuaciones más relevantes han sido:
  - La mejora del trazado del Valle de Kuartango, que incluye la ampliación del túnel de Tetxa de 230 metros de longitud en su curso muy próximo al túnel ferroviario de la línea Bilbao-Castejón.
  - Las obras para la mejora de los accesos y la ampliación de los trazados en la A-124 entre Briñas y Labastida, y Labastida y San Vicente de la Sonsierra.
  - El acondicionamiento del tramo de carretera de Elciego en dirección a Villabuena, A-3214.
  - Mejora de la seguridad vial de la travesía de Laguardia, a su paso por el casco urbano.

Atendiendo a la oferta de transporte público, a continuación se analiza la oferta de los operadores que prestan servicios en el ámbito urbano de las tres capitales vascas, en concreto, la de Tuvisa (Transportes Urbanos de Vitoria, S.A.) en Vitoria-Gasteiz, Bilbobus en Bilbao y Dbus en Donostia-San Sebastián.

El núcleo urbano con el parque de autobuses más amplio al servicio de la ciudadanía es Bilbao, donde Bilbobus oferta 152 autobuses en un total de 43 líneas (incluidas las nocturnas) a lo largo de 577,9 kilómetros de recorrido por el área urbana de la capital vizcaína. La ampliación de dicho recorrido en el último ejercicio se debe a los servicios de refuerzo para asistir a los partidos de baloncesto en el pabellón de Miribilla (Bizkaia Arena), así como al alargamiento de las líneas 72-Larraskitu-Castaños/Gazteleku y G3-Larraskitu-Plaza Biribila.

Por su parte, la capital guipuzcoana mantiene su flota en 120 autobuses, con una antigüedad media de 5,83 años, distribuidas en 36 líneas que recorren 247 kilómetros. La oferta de Dbus incluye el servicio Bus Rapid Transit (BRT), servicio que está constituido por las líneas de alta capacidad y frecuencia de L5 Bentaberri, L28 Amara-Hospitales y L13 Altza. Dichos barrios, considerados como los tres ejes principales de la ciudad, están comunicados con el centro de la ciudad a través de vehículos articulados de 18 metros que operan con una frecuencia de 6-8 minutos. Dentro de las actuaciones de Dbus en 2011, cabe destacar las mejoras que se han realizado en las líneas 21-Mutualidades-Anoeta, 26-Amara-Riberas-Martutene, 38-Trintxerpe-Altza-Molinao y 41-Martutene-Egia-Gros, casos en los que el recorrido ha sido modificado para habilitar nuevas paradas y para mejorar la calidad de servicio y la accesibilidad a los usuarios y usuarias.

Por último, la oferta de transporte público de la capital alavesa consta de un total de 86 autobuses que recorren 201,6 kilómetros de la ciudad, prestando Tuvisa sus servicios a través de 15 líneas de red. De esta forma, la operadora consolida las líneas puestas al servicio de la ciudadanía, tras la reestructuración de las mismas a finales de octubre de 2009 por la entrada en servicio de las dos líneas del tranvía (los ramales Centro y Lakua abiertos el 23 de diciembre de 2008 y la línea de Abetxuko el 10 de julio de 2009).

**Cuadro 2.4. Características de la oferta de transporte público urbano en las capitales vascas. 2011**

Modalidad de carreteras	2009	2010	2011	Δ % 09/11
<b>BILBAO</b>				
Líneas de Red <sup>1</sup>	43	43	43	0,0
Longitud (Km) <sup>1</sup>	503,2	553,7	577,9	14,8
Parque autobuses	153	152	152	-0,7
<b>DONOSTIA-SAN SEBASTIAN</b>				
Líneas de Red <sup>1</sup>	36	36	36	0,0
Longitud (Km) <sup>1</sup>	237,1	247,0	247,0	4,2
Parque autobuses	121	121	120	-0,8
<b>VITORIA-GASTEIZ</b>				
Líneas de Red <sup>1</sup>	15 <sup>2</sup>	15	15	0,0
Longitud (Km) <sup>1</sup>	191,4	201,6	201,6	5,3
Parque autobuses	90	86	86	-4,4
<b>TOTAL</b>				
Líneas de Red	94	94	94	0,0
Longitud (Km)	931,7	1.002,3	1.026,5	10,2
Parque autobuses	364	359	358	-1,6

<sup>1</sup> Incluidos los servicios regulares diurnos y nocturnos, y en 2011 los servicios de refuerzo para eventos y por alargamientos de líneas.

<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 Dbus.

Desde la perspectiva del transporte privado, y en base a los datos procedentes de la Dirección General de Tráfico, los registros de vehículos en Euskadi en 2011 no han variado significativamente. En concreto, la cifra de vehículos en circulación asciende a 1.309.534, un 0,8% más que en 2010. Por modalidades, se mantiene la hegemonía de turismos y camiones y furgonetas, de forma que en su conjunto suponen el 87,8% del total de vehículos manejados (73% y 14,8%, respectivamente). Sin embargo, sus variaciones interanuales en 2011 fueron menores que en el ejercicio precedente, ya que el parque de turismos se incrementó un 0,6% frente al 0,7% registrado en 2010, al tiempo que los camiones y furgonetas descendieron un 1% (+0,5% en 2010).

Cuadro 2.5. Parque de vehículos en la CAPV. 2011

	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
	nº vehículos	%	nº vehículos	%	nº vehículos	%	nº vehículos	%
Turismos	148.697	73,1	501.251	75,7	305.650	68,9	955.598	73,0
Motocicletas	12.682	6,2	45.103	6,8	48.571	10,9	106.356	8,1
Camiones y Furgonetas	32.352	15,9	91.392	13,8	70.115	15,8	193.859	14,8
Autobuses	539	0,3	1.738	0,3	874	0,2	3.151	0,2
Tractores industriales	1.325	0,7	3.837	0,6	3.141	0,7	8.303	0,6
Otros vehículos	7.733	3,8	19.228	2,9	15.306	3,4	42.267	3,2
<b>Total</b>	<b>203.328</b>	<b>100,0</b>	<b>662.549</b>	<b>100,0</b>	<b>443.657</b>	<b>100,0</b>	<b>1.309.534</b>	<b>100,0</b>

Fuente: DGT.

Extendiendo el análisis al ámbito europeo, el siguiente cuadro muestra el ranking del índice de motorización -ratio de turismos por cada mil habitantes- en el marco de la UE-27. Una vez más, según los últimos datos procedentes de Eurostat (referidos a 2010), Luxemburgo encabeza la lista con 659 turismos por cada mil habitantes, en tanto que los países donde se posee el menor número de coches en términos relativos son los del este de Europa: Rumania, Letonia y Hungría (202, 286 y 299 turismos por cada mil habitantes, respectivamente). En cualquier caso, la tendencia de dicho ratio en muchos países del Este es creciente, como ocurre en Bulgaria, Eslovaquia y Polonia, países en los que el índice de motorización se ha incrementado notablemente en 2010 (4,8% en los dos primeros casos y 4,4%, respectivamente).

En lo relativo a la CAPV, ésta queda por detrás de dieciséis países de la UE-27, alcanzando un ratio de 436 turismos por mil habitantes en 2010, índice que supone un aumento del 0,5% con respecto al ejercicio precedente. Por territorios, la ciudadanía alavesa es la que presenta un mayor grado de posesión de turismos en términos relativos, con un índice de 467, frente a los 432 de los vizcaínos y los 429 de los guipuzcoanos, índices todos ellos inferiores al registro estatal (480 en 2010).

Cuadro 2.6. Índice de motorización en Europa, 2009-2010<sup>1</sup>.

País / Año	Turismos/1.000 habitantes	
	2009	2010
Luxemburgo	660	659
Italia	605	606
Chipre	573	575
Malta	570	573
Finlandia	519	535
Austria	521	528
Lituania	509	521
Eslovenia	517	518
Alemania	510	517
Francia	500	502
Belgica	479	482
España	478	480
Reino Unido	470	470
Grecia	454	461
Suecia	460	460
Países Bajos	460	452
Polonia	432	451
<b>CAPV</b>	<b>434</b>	<b>436</b>
▪ Álava	<b>466</b>	<b>467</b>
▪ Bizkaia	<b>430</b>	<b>432</b>
▪ Gipuzkoa	<b>428</b>	<b>429</b>
República Checa	422	427
Irlanda	432	424
Portugal	419	421
Estonia	407	412
Dinamarca	383	389
Bulgaria	331	347
Eslovaquia	293	307
Hungría	301	299
Letonia	402	286
Rumania	198	202

<sup>1</sup> Los últimos datos de los países de Europa provenientes del informe de Energy and Transport in Figures 2012 son de 2010.

Fuente: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2012, DGT e INE.

Tomando en consideración los últimos datos disponibles para el territorio vasco, éstos muestran en 2011 un ligero aumento en el índice de motorización para el conjunto de la CAPV, que con 437 turismos por mil habitantes presenta un crecimiento interanual del 0,3%. En concreto, ha sido en los territorios de Bizkaia (434) y Gipuzkoa (431) donde se ha producido dicho incremento en el índice (0,4% y 0,5%, respectivamente en 2011), dado que Álava (466) ha disminuido su ratio un 0,3% en el último ejercicio.

### b) Transporte ferroviario

La reciente aprobación de la Unión Europea de incluir Euskadi en los corredores Atlántico y Cantábrico-Mediterráneo de transporte ferroviario supone un importante impulso al proyecto de mayor envergadura en materia de infraestructuras en Euskadi, la "Y vasca". La construcción de la misma permitirá mayor cercanía con el resto de España y la interconexión con la red internacional. Actualmente se encuentra en ejecución más de la mitad del tramo

Vitoria/Gasteiz-Bilbao, competencia de ADIF, y otro tanto en el ramal guipuzcoano, bajo la responsabilidad del Gobierno Vasco, con previsión de que las obras estén finalizadas en un horizonte temporal relativamente cercano (previsión inicial finales de 2016).

Por su parte, la actual estructura ferroviaria en Euskadi está formada por un importante trazado administrado por los siguientes agentes:

- ▶ ADIF-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias: por cuyas vías la operadora RENFE une la CAPV con las principales capitales del Estado.
- ▶ FEVE: el mismo agente operador cubre los servicios de la cornisa cantábrica.
- ▶ ETS-RFV (Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca): el operador Eusko Tren ofrece servicios interurbanos, Metro Bilbao opera en el ámbito metropolitano y Eusko Tran cubre el ámbito urbano de las capitales de Bizkaia y Álava.

Por tanto, con la estructura actual y el macroproyecto que en la actualidad se encuentra en curso Euskadi cuenta con un sistema ferroviario completo. En este sentido, la comparativa con el Estado y la Unión Europea muestra que la densidad del conjunto de vías existentes dentro de la CAPV es muy superior a la del Estado y la UE-27. Concretamente, la cifra de la CAPV (89,3 m/km<sup>2</sup>) prácticamente triplica la del Estado (31,5 m/km<sup>2</sup>) y por poco no dobla la correspondiente a las vías férreas de la UE-27 (49,1 m/km<sup>2</sup>, dato referido a 2010, último año disponible). A esto hay que añadir que la gran mayoría de las vías ferroviarias en Euskadi se encuentran electrificadas (92,6%), mientras que las estatales y europeas presentan un menor grado de electrificación (60,3% y 52,3%, respectivamente).

**Cuadro 2.7. Densidad de líneas ferroviarias en la CAPV, Estado y UE27. 2011**

	Total	No Electrificadas			Electrificadas		
		Total	% del total	Vía única	Total	% del total	Vía única
<b>Longitud (kms)</b>							
CAPV	646	48	7,4	48	598	92,6	248
Estado	15.932	6.317	39,7	6.239	9.615	60,3	4.084
UE 27 <sup>1</sup>	212.345	101.391	47,7	--	110.954	52,3	--
<b>Densidad (m/km<sup>2</sup>)</b>							
CAPV	89,3	6,6	--	6,6	82,6	--	34,3
Estado	31,5	12,5	--	12,3	19,0	--	8,1
UE 27 <sup>1</sup>	49,1	23,4	--	--	25,7	--	--

<sup>1</sup> Los últimos datos disponibles correspondientes a UE27 son del 2010.

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 2012, Eurostat.

Llegados a este punto, a continuación se muestra la caracterización detallada de cada uno de los administradores de infraestructuras ferroviarias vascas, esto es, ADIF, FEVE y ETS-RFV, y de los operadores que ofrecen servicios mediante dichas vías férreas.

i) ADIF-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

ADIF cuenta en Euskadi con 311,4 kilómetros de vías férreas electrificadas en su totalidad, de las cuales más del 75% corresponden a vías de doble carril. La operadora RENFE es la encargada de la explotación de dichas infraestructuras, ofreciendo 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, cubriendo los trayectos de Irún-Donostia/San Sebastián-Madrid, Vitoria/Gasteiz-Madrid y Bilbao-Madrid y también Bilbao-Barcelona e Irún-Donostia/San Sebastián-Barcelona.

Cuadro 2.8. Datos básicos de la oferta de ADIF. 2011

Longitud de líneas en km.	2010	2011
<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 presentan las principales actuaciones que se han llevado a cabo en las infraestructuras de ADIF en el último ejercicio.

**Infraestructura ferroviaria de ADIF- Principales novedades 2011**

- Adif concluye las labores de la primera fase de la futura estación de mercancías de Basauri con la ejecución de los movimientos de tierras y nivelación de los terrenos. Asimismo, ha procedido a la construcción de dos viales, uno de los cuales se utilizará para dar servicio a la futura estación y el otro para reemplazar las vías peatonales afectadas por la actuación. En este sentido, cabe destacar que las obras del sostenimiento de los taludes ejecutados han contado con técnicas de ingeniería biológica. Por su parte, la segunda fase de las obras, pendiente de su fecha de inicio, consistirá en la construcción de la nueva terminal de mercancías que sustituirá a la actual en funcionamiento de Pozokoetxe (también en Basauri).
- Asimismo, Adif procede a la adjudicación de las obras para la instalación de los sistemas de Bloqueo Automático Banalizado (BAB) y Control de Tráfico Centralizado (CTC) en el tramo Donostia/San Sebastián-Irún. Estas obras se ejecutarán por un importe de 9,12 millones de euros, con objeto de que, por un lado, el BAB permita que los trenes circulen en ambos sentidos por cualquiera de las vías del tramo Donostia/San Sebastián-Irún, proporcionando mayor fluidez al tráfico de mercancías y personas en dicho tramo, y por el otro, el CTC permita dirigir y enviar de forma remota desde el Puesto de Mando de Miranda de Ebro (Burgos) todas las señales de sus estaciones. Con estas actuaciones se busca un aumento en la capacidad de la línea y en la regularidad en la circulación de los trenes, al tiempo que se contribuye a la mejora la seguridad de las instalaciones.

ii) FEVE

Por su parte, FEVE (Ferrocarriles de Vía Estrecha) complementa los servicios ofertados por RENFE, dado que la operadora cubre la zona de la cornisa cantábrica, permitiendo de esta forma la movilidad tanto de viajeros y viajeras como de mercancías a través de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Castilla y León.

En lo que concierne al ámbito de la CAPV, las infraestructuras de FEVE se circunscriben al territorio vizcaíno, donde la operadora se hace cargo de la línea de cercanías intraprovincial Bilbao-Balmaseda, así como de las líneas regionales Bilbao-Santander y Bilbao-León. Asimismo, FEVE dispone de un ramal desde Lutxana en conexión con el Puerto de Bilbao. De esta forma, la longitud total de las líneas de FEVE en la CAPV alcanza los 75,71 kilómetros.

En este sentido, el servicio de cercanías de Bilbao-Balmaseda absorbe 16.994 trenes, cifra que constituye más del 80% de la oferta total de trenes de la operadora, en tanto que el restante 18% del total se destina a las líneas regionales (3.653 trenes). Estas cifras se mantienen en línea con los registros del ejercicio precedente, si bien se ha dado un ligero crecimiento en trenes-kilómetro (3,1% en la línea de Bilbao-Balmaseda y 0,4% en el caso de las regionales), así como un recorte en torno al 2% en plazas-kilómetro en ambas modalidades.

**Cuadro 2.9. Datos básicos de la oferta de FEVE. 2009-2011**

	2009	2010	2011
<b>LÍNEAS REGIONALES</b>			
Nº de líneas	2	2	2
Nº de trenes ofertados <sup>1</sup>	3.655	3.652	3.653
Trenes-km ofertados <sup>1</sup>	536.938	534.721	537.036
Plazas-km ofertadas <sup>1</sup>	42.372.996	40.291.749	39.477.451
<b>LÍNEA DE CERCANÍAS</b>			
Nº de líneas	1	1	1
Nº de trenes ofertados	16.997	16.991	16.994
Trenes-km ofertados	560.408	562.326	579.874
Plazas-km ofertadas	79.635.006	79.289.766	77.429.553

<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 2011 son las siguientes:

### Infraestructura y Oferta de FEVE- Principales novedades 2011

- Feve procede a la adjudicación de la construcción de una nueva vía de acceso a la planta de Arcelor Mittal de Etxebarri (477.136 euros y dos meses de periodo de ejecución), lo que permitirá a la tercera nave de la fábrica ampliar sus posibilidades de carga y descarga, con el enlace directo de la misma con la terminal de Ariz operada por Feve. Esta nueva vía consta de 340 metros de longitud y unirá con el punto kilométrico 7,365 del ramal Basurto-Ariz de la línea Bilbao-Balmaseda.
- Asimismo, Feve presenta los nuevos edificios de la Estación de la Concordia una vez completadas las labores de rehabilitación y restauración de las mismas. Las obras realizadas incluyen la remodelación de los espacios interiores de los edificios, donde se ubican el puesto de mando y las oficinas de la estación de la Concordia (Bilbao), de tal forma que el puesto de mando incorpora equipamientos de supervisión y control de tráfico de última generación. Igualmente, el edificio se ha adaptado a las normas de accesibilidad con espacios e itinerarios adaptados a personas con movilidad reducida.
- Por su parte, la licitación de las obras de construcción de un nuevo apeadero en Mimetiz (Zalla) cuenta con una inversión cercana a los 200 mil euros y un plazo de ejecución de cuatro meses. El municipio dispone en la actualidad de una estación en la línea de cercanías Bilbao-Balmaseda, de donde los ciudadanos y ciudadanas se desplazan hasta la Estación de Aranguren para poder hacer transbordo a la línea Ferrol-Bilbao. Dado que dicha línea discurre por el norte de Mimetiz, Feve ha tomado la decisión de proveerles de un apeadero en esa misma línea, para así poder evitar el desplazamiento y transbordo en Aranguren.
- También se llevan a cabo actuaciones que buscan un impulso en la mejora de la seguridad entre las estaciones de Orejo (Cantabria) y Karrantza (Bizkaia), donde se acuerda la instalación de equipos de bloqueo automático en vía única en todas las estaciones del tramo Santander-Bilbao de la línea Ferrol-Bilbao.
- Asimismo, Feve procede a las labores de conservación y mantenimiento de sus vías en aspectos como la nivelación y alineación de las vías, sustitución de traviesas de madera en mal estado y reparación de los desperfectos causados por fallos en el drenaje de la plataforma. En concreto, dentro de Bizkaia comprende la conservación y mantenimiento del trazado de 88,398 kilómetros de vías por importe de más de 120 mil euros.

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

Además de la red ferroviaria administrada por ADIF y FEVE, en Euskadi el sistema ferroviario se complementa con la infraestructura de ETS - Euskal Trenbide Sarea, en cuyo caso el transporte de pasajeros y pasajeras sobre raíles se apoya en las líneas ofertadas por Euskotren, Metro de Bilbao y Euskotran. A este respecto, cabe señalar:

#### ■ Infraestructuras de ETS operadas por Euskotren

Las infraestructuras de ETS operadas por Euskotren constan, en su práctica totalidad, de vías electrificadas (176,6 km), transcurriendo una proporción importante de ellas por tramos de una sola vía (138,6 km). Sin embargo, en los últimos años se está realizando un esfuerzo por el desdoblamiento de las vías, y muestra de ello son los cerca de 12 kilómetros que se han desdoblado a lo largo del último ejercicio, habilitando de este modo un tramo de 42,5 kilómetros de doble sentido en el recorrido operado por Euskotren.

Concretamente, Euskotren canaliza su oferta a través de las siguientes líneas:

- 1) Línea Bilbao-Donostia/San Sebastián y ramal Amorebieta-Bermeo: en su trayecto de cerca de 109 kilómetros (tramo de Bilbao-Donostia/San Sebastián) Euskotren dispone de distintos puntos de conexión con otras líneas de transporte en la estación de Bolueta y Atxuri en la capital vizcaína -nexo con el Metro de Bilbao-; en Galdakao -enlace con el microbús de EuskoTren hacia el Hospital de Usánsolo-; en Zumaia -nexo 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 con dirección a Hendaia-. Por su parte, esta misma línea también 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. Dicha línea conecta con el Metro de Bilbao en la estación de Casco Viejo.

En lo que respecta a los servicios prestados por Euskotren, el ejercicio de 2011 se caracteriza por haber registrado un ligero aunque generalizado descenso en los principales indicadores de oferta de la operadora. Así, tanto el número de trenes como el de plazas a disposición de la ciudadanía se han visto ligeramente reducidos (-0,9% y -0,5%, respectivamente) hasta los 190.880 trenes y 46.881 miles de plazas. Asimismo, Euskotren ha disminuido el número de kilómetros y plazas-kilómetro un 0,8% y 0,7%, respectivamente, hasta situar dicha oferta en 4.496.882 kilómetros y 1.198.391 mil plazas-kilómetro.

**Cuadro 2.10. Datos básicos de la infraestructura de ETS actualmente operada por EuskoTren. Servicios ofertados por EuskoTren. 2009-2011**

	2009	2010	2011
Nº de líneas	3	3	3
Longitud de líneas convencionales (km)	181,1	181,1	181,1
Longitud de líneas convencionales de vía única (km)	150,2	150,2	138,6
Longitud de líneas convencionales de doble vía (km)	30,9	30,9	42,5
Longitud de líneas convencionales electrificadas (km)	176,6	176,6	176,6
Longitud de líneas convencionales sin electrificar (km)	4,5	4,5	4,5
Nº trenes ofertados	191.852	192.530	190.880
Nº plazas ofertadas	46.896.624	47.094.846	46.881.329
Nº km ofertados	4.556.762	4.533.927	4.496.882
Plazas-Km ofertadas	1.211.528.660	1.206.877.569	1.198.391.250

Fuente: Euskal Trenbide Sarea (ETS).

En lo referido al impulso inversor de ETS en la actuación de 2011, las actuaciones más relevantes están resumidas en el siguiente cuadro.

**Infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren - Principales novedades 2011**

- En el ámbito vizcaíno, ETS ha avanzado en los siguientes ejes:
  - Túnel de Artxanda: para finales de 2011 se había excavado el 90% del túnel que abarcará una longitud de 1.875 metros en vía doble. Dicha construcción constituye la primera fase del nuevo acceso al aeropuerto de Loiu, acceso éste que permitirá el desplazamiento de viajeros y viajeras a la terminal vizcaína en menos de 9 minutos desde el Casco Viejo. Al término del ejercicio, la segunda y tercera fase del proyecto, esto es, las referentes a los tramos de La Ola-Sondika y al ramal de Sondika a la terminal de Loiu, se encontraban en fase de redacción del estudio informativo.
  - Puente de Etxebarri: la construcción del nuevo puente de Etxebarri, ubicado sobre el río Nervión (punto kilométrico 4.901) entre las localidades de Etxebarri y Basauri en la línea Bilbao-Donostia/San Sebastián, tuvo un avance importante en 2011. Los trabajos de esta nueva infraestructura se ejecutaron en paralelo al existente, garantizando de esta forma la continuidad del tráfico ferroviario en este tramo. De esta forma, en noviembre se desvió el tráfico sobre el nuevo puente, mientras se realizaban las labores de demolición de la antigua estructura y las cimentaciones del nuevo en su posición definitiva.
  - Proyecto Durango: el proyecto continúa su buena marcha en 2011 con el desarrollo de diversos ejes: los avances en el tramo de Euba-lurreta, las obras de la nueva estación de Durango y las de la construcción de los talleres y cocheras de Lebario. Estas obras se ubican dentro del Proyecto más Durango, proyecto que incluye el desdoblamiento de la línea ferroviaria Bilbao-Donostia/San Sebastián entre Amorebieta y Lebario, la edificación de nuevas estaciones en Euba, Durango y Traña, el soterramiento de la traza a su paso por Durango, la eliminación de 27 pasos a nivel y la construcción de cocheras y talleres de Lebario.
- Por su parte, el Gobierno Vasco destinará 30 millones de euros a la construcción de una nueva estación en Ermua y la mejora de los accesos ferroviarios a esta localidad, al igual que al desdoblamiento del trazado en sentido Bilbao (1 km), que incluirá un mango de maniobras en una zona próxima a la estación.
- Asimismo, ETS adjudicó en septiembre el estudio informativo para analizar la posibilidad de trasladar a la futura estación intermodal de Abando el final de la línea Bilbao-Donostia/San Sebastián, que actualmente se ubica en Atxuri.
- En el territorio guipuzcoano, las actuaciones más relevantes del año han sido las siguientes:
  - En la vertiente del eje Ermua-Eibar-Elgoibar en la línea Bilbao-Donostia/San Sebastián se procedió a las siguientes actuaciones: la inauguración de la nueva estación de Ardanza en Eibar que incluye el desdoblamiento de 180 metros de longitud; las labores de remodelación de la estación de Eibar, así como la adecuación de sus accesos de acuerdo con las normas de accesibilidad y la supresión del paso a nivel existente; los trabajos de la supresión del paso a nivel de Txarakua; las obras de la nueva estación en Azitain que se completarán con la supresión de dos pasos a nivel y el desdoblamiento de 775 metros de trazado; y, por último, la finalización de las obras del Cruzamiento de Karakate, que permite el cruce y adelantamiento de trenes de mercancías y pasajeros.
  - Continuando con las actuaciones de la línea Bilbao-Donostia/San Sebastián, cabe señalar que culminaron las obras del nuevo apartadero de Oikina entre los municipios de Zumaia y Zarautz. Las labores de dicha construcción se complementaron con el desdoblamiento de un tramo de 0,5 km y la eliminación del apeadero existente que se encontraba fuera de uso.
  - Asimismo, ETS trabajó en la redacción del Estudio Informativo del Soterramiento de las vías en Zarautz, donde se analiza soterrar 4.650 metros de vía y el desdoblamiento de la línea a su paso por la localidad, además de la construcción de la nueva estación soterrada y apeadero en San Pelaio.
  - Por su parte, y atendiendo a las actuaciones de mejora en la línea Lasarte-Donostia/San Sebastián-Hendaia, ETS finalizó las obras de remodelación de la estación de Irún-Colón, con la instalación de un ascensor al que se puede acceder desde el Paseo de Colón y con instalaciones que aportan una mayor seguridad a la estación. De la misma forma, en Hendaia se efectuaron las labores de mejora de para la accesibilidad y la seguridad de la estación.

### Infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren - Principales novedades 2011

- Por último, los avances en 2011 en el marco del Metro Donostialdea se han producido tanto en la ejecución como en el estudio de los tramos contemplados en el proyecto. De este modo, los avances en la ejecución corresponden a los tramos de:
  - Lasarte-Errekalde, donde en junio se produjo el cale del túnel. Este tramo contempla el desdoblamiento de 1,7 kilómetros de vías.
  - Errekalde-Añorga, en cuyo tramo se procedió a la colocación del viaducto que atraviesa la GI-21 (antigua N-1) en el mes de enero. Las obras de dicho tramo se completarán a la conclusión del desdoblamiento de 2,1 kilómetros de vías.
  - Loiola-Herrera, cuyo cale del túnel de 2 kilómetros de doble vía se produjo en el mes de junio. Además, el derribo de la estación de Bombeo de Aguas Residuales de Loiola que tuvo lugar a finales de año, facilita el desdoblamiento del trazado, que junto a la construcción de las nuevas estaciones de Intxaurreondo y Herrera, completarán la obra.
  - Fanderia-Oiartzun, donde en marzo tuvo lugar la inauguración de las estaciones de Oiartzun y Fanderia, y también continuaron los trabajos de desdoblamiento de la vía en un tramo de 1,5 kilómetros.
  - Asimismo, hubo avances significativos en la construcción de los nuevos Talleres y Cocheras de Araso ubicados en Irun, donde se ejecutaron las labores de levantamiento de la estructura y de montaje de vía.
- Por su parte, el proyecto del Metro Donostialdea avanza con la redacción de los proyectos constructivos de los tramos de Lugaritz-Centro la Concha y Morlans-Anoeta y de Herrera-Altza y con el estudio informativo del Metro en Lasarte-Oria, Pasaia, Erreterría e Irun y Hondarribia.

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

Con la llegada del Metro desde Etxebarri hasta la localidad de Basauri, zona en la que se han inaugurado las estaciones de Ariz (28 de febrero de 2011) y la central de Basauri (11 de noviembre de 2011), el suburbano amplía su recorrido en cerca de dos kilómetros y medio, con la previsión de que estas nuevas estaciones beneficiarán a alrededor de 43.000 residentes del municipio. Tras estas últimas actuaciones, el Metro de Bilbao abarca 43,28 kilómetros de vías férreas entre las dos líneas operativas hasta la fecha, Línea 1- Plentzia-Basauri y Línea 2-Santurtzi-Basauri, cuyo acceso se canaliza a través de un total de 40 estaciones.

**Cuadro 2.11. Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro de Bilbao. 2019-2011**

	2009	2010	2011
Nº de líneas	2	2	2
Nº de estaciones	36/38 <sup>1</sup>	38	40 <sup>2</sup>
Longitud de la red (km)	38,91/40,64 <sup>1</sup>	40,64	43,28
Nº km ofertados	4.270.626	4.366.662	4.452.356
Coches-km ofertados	17.082.504	17.621.913	19.163.213
Plazas-km ofertadas	2.434.256.820	2.511.976.560	2.738.203.692

<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.

<sup>2</sup> El 28 de febrero de 2011 se abre la estación de Ariz y el 11 de noviembre la estación de Basauri.

Fuente: Metro de Bilbao.

Atendiendo al servicio ofrecido a la ciudadanía, éste ha mejorado en 2011, tal y como demuestran los indicadores analizados a tal efecto. El metro ha incrementado el recorrido

realizado en 2011 en cerca de 85.700 kilómetros (un 2% más que en 2010), de la misma forma que también ha reforzado su servicio con el aumento de más de un millón y medio de coches-km y el incremento de 226,2 millones de plazas-km ofertados, indicadores éstos que muestran un despunte del 8,7% y 9% en relación al ejercicio precedente.

Además, el Metro de Bilbao tiene previstas actuaciones destinadas a reforzar la estructura actual del suburbano, con el aumento del mismo en tres líneas más en los próximos años: Línea 3- Matiko-Etxebarri Norte (en ejecución y prevista para finales de 2013), Línea 4- Matiko-rekalde (en proyecto) y Línea 5- Etxebarri-Hospital (en proyecto). El cuadro siguiente recoge las actuaciones principales contempladas en 2011.

### Infraestructuras ETS operadas por Metro de Bilbao - Principales novedades 2011

- En la Línea 1, y una vez completada la obra civil de la estación de Ibarbengoa, el soterramiento de Maidagan tuvo un avance importante en 2011, de modo que en la parte final del año se desarrollaron las labores de instalación de vía en el tramo soterrado de 717,5 metros entre la estación de Bidezabal y la entrada de Ormazá.
- En lo que respecta a la Línea 2, el desarrollo de los trabajos en los dos extremos de la línea dieron importantes resultados. Lo más destacable fue la apertura de las estaciones de Ariz y Basauri (final de la línea 2), ambas en la localidad de Basauri e inauguradas en febrero y noviembre de 2011, respectivamente. El primero dispone de dos accesos, uno en la calle Valencia y otro en la calle Nagusia, y la estación Basauri con tres, en calle Basozelai, Bidasoa y Gipuzkoa. Las dos estaciones cuentan con ascensores para el acceso de personas con movilidad reducida.
- En el otro extremo de la Línea 2, para finales de año ya estaba completa la excavación en avance del tramo Santurtzi-Kabiezes de 2,4 kilómetros de longitud. Además, se finalizaron los trabajos de revestimiento de la caverna que albergará la estación subterránea de Kabiezes.
- Por su parte, la Línea 3 abarcará la zona norte de Bilbao, donde dará servicio a más de 70.000 vecinos y vecinas con paradas en Etxebarri, Otxarkaoga, Txurdinaga, Zurbaranbarri, Casco Viejo (interconexión con las Líneas 1 y 2), Urizarri y Matiko, y ésta última conectará con el futuro túnel de Artxanda que permitirá el enlace de la Línea 3 con Sondika y el Aeropuerto. En el transcurso de 2011, las labores de excavación en el túnel de línea, estaciones y cañones de acceso se realizaron en cerca de 5,3 kilómetros del trazado (80% del total previsto). Igualmente, se desarrolló el Sistema CBTC (Communications-Based Train Control) de la Línea 3 que contribuye a una mayor seguridad, regularidad y disponibilidad del servicio, lo que supone el primer paso para la automatización de la línea.
- En cuanto a los proyectos en fase de estudio, durante 2011 ETS ha trabajado en el estudio informativo de la Línea 4, donde se contempla la construcción de las estaciones de Rekalde, Irala, Zabálburu, Moyúa (con conexión con las líneas 1 y 2), Plaza de Euskadi y Deusto-Universidad sobre una longitud total de 5 kilómetros. El final de la Línea 4 conectará con la Línea 3 en el barrio de Matiko, por donde también se podrá acceder al futuro túnel de Artxanda.
- Por último, ETS contempla la extensión del Metro de Bilbao con su ampliación a la Línea 5, tramo Sarratu-Galdakao. La redacción del Proyecto Constructivo de dicha línea se adjudicó en abril de 2011 y contempla estaciones en Sarratu (Basauri), Aperribai, bengoetxe y Galdakao centro sobre una longitud de 4,458 kilómetros de longitud.

#### ■ Infraestructuras de ETS operadas por Euskotran.

Junto a las infraestructuras ya mencionadas, en la actualidad ETS dispone de las infraestructuras correspondientes al Tranvía de Vitoria-Gasteiz, en la capital alavesa, y al Tranvía de Bilbao, en la capital vizcaína. En este sentido, el sistema tranviario está sujeto a

nuevos programas y ampliaciones de las líneas existentes con previsiones de ampliar dicha red próximamente.

En relación al Tranvía de Bilbao, la primera fase del proyecto de ETS cubre un tramo de 4.870 metros entre las estaciones de Atxuri y Basurto, comprendiendo un total de 12 estaciones. La segunda fase de esta línea incluye la extensión del ramal de Basurto a la Plaza de la Casilla, donde las obras comenzadas en agosto de 2010 continúan en curso en el ejercicio 2011.

Atendiendo a la oferta del trazado Atxuri-Basurto, la misma se debilita en 2011, tal y como puede comprobarse a través del comportamiento de las magnitudes más relevantes. En este sentido, el volumen de trenes -cada uno de ellos con una capacidad de 125 personas- y el número de plazas puestas a disposición de la ciudadanía durante el ejercicio de 2011 descienden un 1% en ambos casos con respecto a 2010. Esto supone que en 2011 circularon 636 trenes menos y que la capacidad ofertada se redujo en 79.500 plazas. Asimismo, la distancia recorrida por el tranvía durante el ejercicio 2011 disminuyó en cerca de 3.700 kilómetros, al igual que descendieron las plazas-km ofertadas (cayeron en 462.310 plazas-km), saldándose ambas magnitudes en 2011 con una contracción del 1,2% en relación al ejercicio precedente.

Por su parte, el Tranvía de Vitoria-Gasteiz presenta una evolución favorable, muestra de que el proyecto se está consolidando en la capital alavesa desde que comenzara a circular en diciembre de 2008, con el ramal Centro, Lakua, y más adelante con el ramal de Abetxuko (10 de julio de 2009). Dispone en su conjunto de un total de 18 estaciones, con previsiones de que dicha cifra aumente hasta 20 con la ampliación del ramal de Abetxuko prevista para la segunda mitad de 2012. De este modo, las cerca de 14,7 millones de plazas puestas al servicio de la ciudadanía en 2011 en 96.703 trenes - de 152 plazas cada uno-, suponen un avance interanual del 0,4% en ambos casos. Además, la distancia recorrida en 2011 aumenta en 5.191 kilómetros y las plazas-km en 789.062, situándose la oferta tranviaria en 453.060 km y 68.865.127 plazas-km (incremento interanual del 1,2% en ambos casos).

**Cuadro 2.12. Datos básicos de la oferta de EuskoTran. 2011**

	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	66.020	96.703
Nº plazas ofertadas	8.252.500	14.698.856
Nº km ofertados	311.484	453.060
Plazas-km ofertadas	38.935.507	68.865.127

<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.

Atendiendo al desarrollo del programa tranviario, ETS se encuentra en ejecución de las obras ligadas al proyecto de ampliación Basurto-La Casilla del Tranvía de Bilbao, actuaciones

dirigidas a la segunda fase de la obra civil del ramal Abetxuko del Tranvía Vitoria-Gasteiz, y al abordaje de nuevos proyectos ligados con el Tranvía UPV-Leioa-Sestao-Barakaldo. En concreto, 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 2011

- Atendiendo al Tranvía de Vitoria-Gasteiz, cabe destacar que durante 2011 se desarrolló la mayor parte de la obra civil de la ampliación de 750 metros de longitud del ramal Abetxuko, con previsiones de que entrara en servicio en verano de 2012. De este modo, para finales de año ya se habían aprobado los proyectos de energización, comunicaciones y señalización viaria y tranviaria de dicho ramal. El mismo contará con dos nuevas estaciones: la primera a la altura del nº 2 de la calle Cristo y la segunda en la Plaza 1º de Mayo.
- Asimismo, la red tranviaria alavesa continúa su plan de crecimiento con la adjudicación en junio de la redacción del estudio informativo de la ampliación sur del Tranvía de Vitoria-Gasteiz.
- En lo referente al Tranvía de Bilbao, cabe señalar el avance de las obras de ampliación del tranvía entre Basurto y La Casilla, donde en el transcurso del año finalizaron las obras ligadas a los desvíos de servicios afectados, montaje de vía y construcción de andenes y marquesinas. Además, en abril se aprobaron los fondos destinados a los proyectos de energización, señalización viaria y tranviaria y comunicaciones. Este nuevo trazado de 700 metros de longitud dispondrá de dos paradas ubicadas frente al Colegio Público Basurto y junto a la Plaza de la Casilla.

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

La aprobación por parte de la Unión Europea de incluir Euskadi en el corredor Atlántico de transporte ferroviario ha supuesto una consolidación de su participación en las redes de la UE y un respaldo a la Nueva Red Ferroviaria Vasca, popularmente conocida como la "Y" Vasca, el mayor proyecto de infraestructuras de la CAPV, que facilita el establecimiento de un nudo ferroviario en Vitoria-Gasteiz que servirá de conexión con el resto del Estado, y el enlace con el resto de Europa mediante la interconexión de vías férreas en Irún y a través de su aproximación al puerto de Bilbao. De esta forma, su estructura también servirá como enlace entre las tres capitales vascas, tanto para el desplazamiento de mercancías como de personas.

Esta infraestructura que se adapta al ancho de vía estándar 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, 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 (alrededor de 250 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 y AP-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 43.880 desplazamientos<sup>4</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.

En 2011 Adif ya trabaja en cerca del 60% del trayecto del ramal Vitoria/Gasteiz-Bilbao, mientras que ETS lo hace en el 56% del tramo correspondiente al ramal guipuzcoano de la Y vasca. Las actuaciones más relevantes llevadas a cabo por ambas partes a lo largo de 2011 quedan resumidas en el siguiente cuadro.

<sup>4</sup> Dato extraído del Estudio de Movilidad en de la Comunidad Autónoma Vasca 2011.

### Infraestructuras Nueva Red Ferroviaria Vasca - Principales novedades 2011

- Para finales de 2011, el *trazado de Vitoria/Gasteiz- Bilbao* disponía de once segmentos en obras y otros dos ya finalizados en los tramos Arrazua/Ubarrundia-Legutiano II y Abadiño-Durango. De este modo, y tras la adjudicación del tramo Elorrio-Atxondo en octubre de 2011, solo queda por adjudicar el Atxondo-Abadiño para que toda la conexión de *Vitoria/Gasteiz- Bilbao* se encuentre en fase de ejecución, a excepción del nudo Mondragon-Bergara-Elorrio (unión con el ramal guipuzcoano) y de los accesos a las capitales (en fase de estudio).
- En el transcurso de 2011, uno de los hitos más destacables fue el hecho de que Adif completara en julio la excavación del túnel de Albertia, el túnel más largo del ramal *Vitoria/Gasteiz- Bilbao* (4,8 km) entre los municipios de Legutiano y Eskoriatza. Del mismo modo, a lo largo del segundo semestre del año se completaron las obras del viaducto del río Mañaria (572 m) en el tramo Abadiño-Durango (en agosto) y la excavación del túnel de Ganzelai del tramo Amorebieta/Etxano (en septiembre).
- En lo que concierne al *ramal guipuzcoano de la Y vasca*, durante 2011 los trabajos de construcción tuvieron un avance importante, con el inicio de obras en seis nuevos tramos: Bergara-Bergara, Antzuola-Ezkio Este, Antzuola-Ezkio Oeste, Tolosa-Hernalde, Andoian-Urnieta y Urnieta-Hernani. Además se llevaron a cabo dos nuevos cales en el tramo de Tolosa y uno en el de Legorreta. Para finales de año, el ramal guipuzcoano ya contaba con trece tramos en ejecución en una longitud de 43,1 kilómetros de los 76 que consta dicho ramal, en concreto en los tramos de Bergara-Bergara, Bergara-Antzuola, Antzuola-Ezkio Oeste, Antzuola-Ezkio Este, Ezkio-Beasain, Beasain Oeste, Beasain Este, Ordizia-Itsasondo, Legorreta, Tolosa, Tolosa-Hernalde, Andoain-Urnieta y Urnieta-Hernani. Además, en el último mes del año se adjudicaron los tramos Ezkio, Hernani-Astigarraga y Zizurkil-Andoain y se abrió la licitación para el tramo de Hernalde-Zizurkil. De este modo, antes de finalizar el año, todos los tramos, excepto de los accesos a las estaciones de Irún y Donostia-San Sebastián, se encontraban ya adjudicados o en proceso de licitación.
- Y por último, cabe señalar que en la recta final del año ADIF sacó a concurso la redacción del proyecto constructivo de la nueva estación de acceso de la Y vasca en la capital guipuzcoana.

#### c) Transporte aéreo

En 2011 se ha registrado una mejora en cuanto a las operaciones de tráfico se refiere, dando de este modo un giro positivo a la situación que se vivía desde la caída de la actividad como consecuencia de la crisis económica. En este sentido, los aeropuertos vascos situados en las inmediaciones de las tres capitales vascas (el aeropuerto de Bilbao en Loiu, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz cerca de Foronda y el aeropuerto de Donostia-San Sebastián en Hondarribia), han experimentado incrementos generalizados, el más significativo de los cuales corresponde al aeropuerto alavés, ámbito en el que han circulado 309 aeronaves más que en 2010 (incremento del 5,7%). Por su parte, los aeropuertos de Bilbao y Donostia-San Sebastián han incrementado el número de aeronaves transportadas un 0,2% y 3,6%, respectivamente, de tal forma que la cifra conjunta de aeronaves que han circulado por los aeropuertos vascos (59.950) asciende un 1,1% en relación a 2010.

Así las cosas, el aeropuerto con mayor flujo de aeronaves continúa siendo el de Bilbao, cuyas instalaciones aglutinan el 79% del tráfico aéreo de la CAPV, en su mayoría vuelos generados por negocios y turismo. Por su parte, el de Donostia-San Sebastián acapara el 11,4% de los movimientos, principalmente destinados a vuelos regulares. Y por último, el aeródromo de Vitoria-Gasteiz genera el restante 9,6% del tráfico, que aún siendo un porcentaje bajo es muy representativo, dada su importancia como aeródromo carguero. De hecho, Foronda es el cuarto aeródromo en cuanto a tráfico de mercancías a nivel estatal.

Cuadro 2.13. Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves<sup>1</sup> en los aeropuertos vascos. 1995-2011

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
2011	5.749	5,7	6.860	3,6	47.341	0,2	59.950	1,1

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

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA.

Por último, cabe destacar las siguientes novedades en materia de infraestructuras aeroportuarias en la CAPV.

#### Aeropuerto de Bilbao - Novedades 2011

- La terminal vizcaína estrenó en febrero su zona de llegadas, una sala cerrada y climatizada de 3.200 metros cuadrados, que ha requerido una inversión total de 30 millones de euros y un tiempo de ejecución de dos años. Las labores han estado destinadas a cerrar un vestíbulo que antes se encontraba abierto al aire libre. La nueva zona de llegadas está provista de un cerramiento en el techo y las paredes en base de pórticos de acero.

#### Aeropuerto de Donostia-San Sebastián - Novedades 2011

- Aena prevé realizar mejoras en las pistas del aeropuerto de Donostia-San Sebastián por importe de dos millones de euros, para lo cual convoca un concurso en noviembre. Se trata de la reparación completa de la pista, para lo que figuran trabajos de demolición del aglomerado asfáltico y su reposición con hormigón hidráulico en la plataforma de aviación general. Además, también se contempla la señalización completa de la pista, así como el pavimentado de una nueva zona para vehículos.

#### d) Transporte marítimo

Atendiendo a la flota vasca, en 2011 la flota mercante asociada a Anavas (Asociación de Navieros Vascos) consta de 12 empresas (pierde una en relación a 2010) y 66 buques, lo que supone una pérdida de 3 buques en el último ejercicio. Sin embargo, las 66 unidades existentes en 2011 presentan mayor volumen que un año antes, añadiendo un tonelaje combinado de 72.355 tpm (tonelaje de peso muerto) a la flota vasca de 2010 (aumento interanual del 12,2%). En este sentido, la capacidad de dichos buques crece en 30.561 toneladas brutas, lo que supone que el volumen que se puede cargar en ellos aumenta un 8,4% en 2011, tras dos ejercicios consecutivos de pérdidas (-34,9% en 2009 y -6,4% en 2010).

**Cuadro 2.14. Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV. 1995-2011**

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
2011	12	66	396.280	663.302

<sup>1</sup> Toneladas Brutas.

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

Fuente: Anavas.

Tomando en consideración la tipología de la flota, la misma no presenta grandes cambios desde el ejercicio anterior, con lo que más de la mitad continúa siendo de la modalidad de remolcadores y de tráfico interior (53%), a pesar de que ésta ha disminuido en dos buques en 2011. Le siguen los bulk carrier y portacontenedores (18,2%), L.P.G. o gases licuados del petróleo (15,2%), buques tanques (10,6%) y, de manera más residual, los buques frigoríficos (3%).

Conviene destacar que la flota mercante asociada a Anavas -la práctica totalidad de la flota mercante vasca-, con una edad media de 9,7 años, es una flota más joven que el pabellón español (media de 13 años) y la flota mundial (18,5 años).

**Cuadro 2.15. Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2008-2011**

Tipo de buque	Nº buques			
	2008	2009	2010	2011
Remolcador y tráfico interior	40	37	37	35
Químico	0	0	0	0
Buque tanque	8	6	7	7
L.P.G. (Gases Licuados del Petróleo)	14	14	11	10
Bulk Carrier y portacontenedores	15	13	12	12
Frigorífico	3	3	2	2
<b>TOTAL</b>	<b>80</b>	<b>73</b>	<b>69</b>	<b>66</b>

Fuente: Anavas.

Por último, y desde el lado de las principales infraestructuras para el transporte marítimo de mercancías y personas, Euskadi cuenta dos puertos de interés general con titularidad del Estado -Puerto de Bilbao y Puerto de Pasajes- y un puerto comercial y pesquero de

relevancia, competencia del Gobierno Vasco -Puerto de Bermeo-, si bien la red portuaria vasca se complementa con otros puertos autonómicos de la costa vizcaína y guipuzcoana de menor relevancia. A este respecto, 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 2011

- 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.
- Entre las principales obras ejecutadas a lo largo del ejercicio 2011 cabe destacar:
  - La Autoridad Portuaria de Bilbao finalizó en junio la obra civil correspondiente al séptimo muelle, el AZ-2 del dique de Zierbena. Las obras consistieron en la construcción de un muelle de 650 metros de longitud y 21 metros de calado útil, compuesto por 13 cajones de 50,25 metros de eslora y 18,6 metros de manga. De esta forma, la superficie ganada al mar por el nuevo muelle es de 265.000 metros cuadrados.
  - Asimismo, se finalizó la reordenación eléctrica de los muelles Princesa de España y Príncipe de Asturias, destinados a ofrecer a los usuarios de las instalaciones del puerto la posibilidad de contratación del proveedor eléctrico en el mercado libre. Las obras comenzadas en marzo de 2010 concluyeron en mayo de 2011.
  - Otra de las obras finalizadas en 2011 -agosto de 2011- corresponde a la reposición de bloques del morro del dique de Punta Lucero. Los bloques del morro, muy inferiores a los del tronco del dique (de 150 toneladas) sufrían deterioros importantes, por lo que los bloques existentes de 65 y 85 toneladas fueron reemplazados por otros de 100 toneladas.
  - En agosto también se dio fin a las obras de rehabilitación del Muelle de Hierro de Portugalete, debido a que con el tiempo su estructura había ido deteriorándose y produciendo deformaciones en las piezas de hormigón de mayores dimensiones.
- Entre las obras en ejecución, destaca el proyecto de construcción de la rampa ro-ro nº 7, con ubicación en el muelle A3, cuyo fin está previsto para mediados de 2012. Este muelle acogerá el servicio de la línea de ferry operada por Brittany Ferries, línea que permitirá el tráfico mixto de mercancías y personas entre Bilbao y Portsmouth (Inglaterra) dos veces por semana
- Asimismo, cabe destacar que el Puerto de Bilbao pagó en enero 2,8 millones de euros por una parte de los terrenos del polígono El Prado para la potencial instalación, en un futuro, de una terminal logística ferroportuaria en el municipio de Pancorbo. Se trata de alrededor de 60.000 metros cuadrados de los casi 500.000 que componen todo el polígono El Prado.

### Puerto de Pasajes - Situación y Novedades 2011

- A lo largo de 2011 se finalizó el proceso de construcción y puesta en funcionamiento de cinco nuevos pabellones en los muelles de La Herrera, Buenavista y Capuchinos-Molinao, obras que suponen una notable modernización de las actuales infraestructuras, pero también una mejora de la capacidad de almacenaje del puerto. Además, estos pabellones sirven como pantallas contra el ruido y el polvo, minimizando de esta forma las molestias que la actividad portuaria causa a los vecinos más próximos a las instalaciones del puerto.
- Asimismo, en el transcurso de 2011 se realizaron trabajos destinados a la reordenación de la lámina de agua del puerto, construyendo modernos pantanales con más de 400 nuevos amarres en los muelles de Hospitalillo-Trintxerpe, Donibane y Torreatze, lo que supone un cambio importante de la fisonomía del puerto.

- A mediados de diciembre comenzaron las obras de la nueva lonja pesquera de Pasai San Pedro, obra que por un importe próximo a los 15 millones de euros se prevé que finalice a lo largo de 2014. La fase inicial del proyecto consistió en la habilitación del viejo edificio Pasaia como lonja temporal, lo que permitió el derribo del edificio de Pescadería 1 y parte de Pescadería 2 entre los meses de agosto y diciembre. La primera fase del edificio de la nueva lonja se construirá sobre dichos solares.

- Por último, entre las novedades sobre la ampliación exterior del Puerto de Pasajes, destaca la presentación en noviembre de la versión revisada del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

#### Puerto de Bermeo - Situación y Novedades 2011

- La firma en mayo de un acuerdo comercial entre Euskotren y la empresa consignataria Bermeo Offshore -del grupo Erhardt- establece un servicio regular entre las terminales de carga de Arcelor Mittal en Sestao y el Puerto de Bermeo. Dicho acuerdo, con vigencia de cuatro años, incluye un servicio de una media de doce circulaciones al mes, lo que supone una carga de 100.000 toneladas anuales de materiales. El convoy tipo sobre el que se transportarán las mercancías será de dieciséis plataformas y una capacidad mínima de carga de 600 toneladas.

- En junio, el Gobierno Vasco lleva a cabo la licitación de las obras de dragado del fondo de las inmediaciones de la dársena del Artza y la eliminación del saliente rocoso situado en el muelle de Erroxape. Dichas trabajos previstas para finales de 2011 tienen el objetivo de ofrecer una mayor operatividad a las embarcaciones mercantes y pesqueras, siendo los principales beneficiados los buques de más de cinco metros de calado que transportan mercancías al Puerto de Bermeo. Concretamente, los correspondientes al tráfico de productos siderúrgicos, materiales de construcción y manufacturas de plomo, entre otros.

#### e) Transporte por cable

Esta clasificación de transporte para uso exclusivo de personas comprende por un lado los funiculares de Artxanda, Larreineta, Mamariga e Igueldo, y por otro, los ascensores de Arangoiti, La Salve, Solokoetxe, Begoña y Ereaga, todos ellos con ubicación en Bizkaia, a excepción del Funicular de Igueldo radicado 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	F. de Mamariga
Nº pasajeros por vehículo	65	70	70	45
Duración del trayecto	3,2 min	3,18 min	10 min	1,6 min
Velocidad en línea	1,5 m/s	5 m/s	2 m/s	6 m/s
Desnivel	151 m	226,49 m	342 m	44,43 m
Pendiente media	45%	22,9%	35%	12,6%

Fuente: Observatorio del Transporte en Euskadi (OTEUS).

#### f) Bicicleta

El sistema viario de la CAPV cuenta con infraestructuras de redes ciclables cuyo fin es el fomento de un medio de desplazamiento respetuoso con el medioambiente. En este sentido, las diputaciones forales y los agentes municipales inciden en el desarrollo de este tipo de infraestructuras en los tres territorios vascos, coincidiendo con una sensibilidad creciente de la ciudadanía por una sociedad medioambientalmente más sostenible.

Dentro de las tres capitales vascas, el núcleo urbano con mayor concentración de red de vías ciclables en 2011 es Vitoria-Gasteiz, donde los 103 kilómetros habilitados para ciclistas comprenden el 57,3% de la red conjunta de *bidegorris* de las tres capitales. Le sigue en importancia Donostia-San Sebastián que representa el 27,6% del conjunto, lo que supone una infraestructura de 49,6 kilómetros de carriles bici. Dicha red se ha incrementado un 15,1% en el último año con respecto de 2010. Por último, el 15% restante de la red conjunta de las tres capitales corresponde a Bilbao, donde la ciudadanía dispone de 27 kilómetros de vías ciclistas repartidas en el núcleo urbano.

En 2011, los bidegorris habilitados constituyen el 63,8% de la red conjunta planificada en las tres capitales (281,6 kilómetros previstos en total).

**Cuadro 2.17. Kilómetros de la red ciclable en las tres capitales de la CAPV (estado de las redes ciclables a diciembre de 2011)**

	Totales		Habilitados		En construcción	En planeamiento
	Kms	Δ 11/10	Kms	Δ 11/10	Kms	Kms
Vitoria-Gasteiz	143,5	6,3%	<b>103,0</b>	<b>5,1%</b>	3,5	37,0
Bilbao	85,0	2,4%	<b>27,0</b>	<b>3,8%</b>	3,0	55,0
Donostia - San Sebastián	53,1	5,1%	<b>49,6</b>	<b>15,1%</b>	1,5	2,0

Fuente: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, Ayuntamiento de Bilbao y Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

Por su parte, y atendiendo a los datos del ámbito geográfico provincial, el conjunto de la CAPV cuenta en 2011 con una red ciclable de 621,9 kilómetros. La mayor parte de estas vías se concentra en Bizkaia donde se habilitan un total de 236 kilómetros de carriles bici. Dicha cifra supone un incremento del 16,5% con respecto del ejercicio de 2010 (202,5 km). En Gipuzkoa, los bidegorris completan un recorrido de 163,7 kilómetros de longitud, habiendo incrementado dicho recorrido un 3,2% en relación con 2010 (158,6 km habilitados).

**Cuadro 2.18. Kilómetros de la red ciclable en los tres territorios históricos. 2011**

	Red prevista total		Tramos ejecutados		Tramos en construcción	Tramos con proyecto constructivo elaborado
	Kms	Δ 11/10	Kms	Δ 11/10	Kms	Kms
Álava <sup>1</sup>	--	--	<b>222,2</b>	--	--	--
Bizkaia	803,0	23,8%	<b>236,0</b>	<b>16,5%</b>	17,0	69,0
Gipuzkoa <sup>2</sup>	439,1	0,0%	<b>163,7</b>	<b>3,2%</b>	5,1	12,5

<sup>1</sup> Incluye 119,195 kilómetros de itinerarios verdes de la provincia alavesa.

<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 Álava, Diputación Foral de Bizkaia, Diputación Foral de Gipuzkoa.

Por último, la red ciclable de Álava consta en la actualidad de 222,2 kilómetros, de los cuales 103 kilómetros corresponden al uso exclusivo de ciclistas en Vitoria-Gasteiz. En el resto de la provincia y fuera de Gasteiz, existe una red de itinerarios verdes cuyo recorrido está

destinado a los desplazamientos no motorizados (peatonal, ciclista, jinetes, patinadores, otros). Dichos itinerarios constituyen un recorrido de 119,195 kilómetros ubicados en entornos naturales -colada de Opacua (3,3 kms); ruta perimetral del embalse de Ullibarri-Gamboa (44 kms); colada de Berantevilla (3,145 kms); itinerario verde del antiguo ferrocarril Vasco-Navarro (61,15 kms); itinerario verde del Parque Lineal del Nervi3n (7,6 kms)- con fines de promoci3n de los medios de movilidad sostenible y las actividades eco-recreativas en contacto con la naturaleza.

### g) Centros logísticos

En Euskadi hay cuatro centros logísticos dedicados a aportar soluciones integrales en la gesti3n del transporte de mercancías: Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi) y Arasur en Álava, Aparkabisa en Bizkaia y Zaisa en Gipuzkoa. Sus principales características y magnitudes económicas se muestran en el siguiente cuadro.

**Cuadro 2.19. Principales magnitudes de las grandes Plataformas Logísticas en la CAPV. 2011.**

	CTVi	Arasur <sup>1</sup>	Aparkabisa	Zaisa
Superficie contruida (m <sup>2</sup> )	238.929	100.000	312.560	126.608
Superficie total urbanizable (m <sup>2</sup> )	718.141	2.000.000		400.000
Nº de empresas instaladas	66	8	45	142
Empleo	1.204	--	675	1.600
Tráfico de mercancías (tn anuales)	18.230	--	268.764	2.500.000
Tráfico de vehiculos industriales diarios				
- Camiones	929	30	112	--
- Furgonetas	345	--	338	--
Nº de aparcamientos para vehiculos industriales	1	1	4	2
Total superficie de aparcamiento vehiculos industriales (m <sup>2</sup> )	23.821	20.000	192.047	45.400
Total plazas de aparcamientos para vehiculos industriales	182	197	1.217	375
Total Ocupaci3n Media de aparcamiento vehiculos industriales	179 <sup>2</sup>	25%	--	48% <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Los últimos datos disponibles de Arasur corresponden a 2010.

<sup>2</sup> Se refiere al número de aparcamientos.

<sup>3</sup> Indica el porcentaje de número de horas vendidas sobre el total de horas ofertadas en las plazas de rotaci3n que se disponen en los dos parking de Zaisa (las plazas de rotaci3n oscilan entre 90 y 100 plazas, en funci3n del número de abonados existentes en cada momento).

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

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

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

El Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi), ubicado en el Polígono Industrial de Júndiz en las inmediaciones de Vitoria-Gasteiz, es un agente dinamizador cuyo objetivo es impulsar la implantaci3n de empresas con orientaci3n al desarrollo de actividades logísticas. Esta plataforma ocupa una superficie total de 718.141 m<sup>2</sup>, de los cuales 238.929 m<sup>2</sup> corresponde a la superficie ocupada por las naves (superficie construida). En ellas se desarrollan diversas actividades directamente vinculadas con la actividad de transporte y logística, estos es, almacenaje, distribuci3n, gestiones aduaneras y de stocks, fraccionamiento y consolidaci3n de cargas e intercambio modal.

En este sentido, la superficie para el desarrollo de dichas actividades se distribuye de tal modo que el área dirigida a la actividad intermodal ferrocarril-carretera ocupa 122.587 m<sup>2</sup>, las actividades de distribución abarcan 110.336 m<sup>2</sup> y las de almacenaje y transporte 109.312 m<sup>2</sup>. Por su parte, la superficie dirigida a la actividad logística es de 190.441 m<sup>2</sup> y la zona de servicios ocupa 28.214 m<sup>2</sup>. Por último, la superficie asignada para el aparcamiento de vehículos industriales es de 23.821 m<sup>2</sup>.

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

	2009	2010	2011
Empresas instaladas	62	62	66
Empleo	1.128	1.254	1.204
Tráfico de mercancía (tn anuales)		12.024	18.230
Tráfico de vehículos industriales diarios	1.164	1.249	1.274
- Camiones	893	938	929
- Furgonetas	271	311	345
Nº de aparcamientos para vehículos industriales	1	1	1
Total superficie de aparcamiento vehículos industriales (m <sup>2</sup> )	23.821	23.821	23.821
Total plazas de aparcamientos para vehículos industriales	182	182	182
Total Ocupación Media de aparcamiento vehículos industriales	163	167	179

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

Los datos de actividad del centro en 2011 muestran cierta mejoría en los indicadores de tráfico de mercancías, tráfico de vehículos industriales diarios y de la ocupación media en los aparcamientos de vehículos industriales. De este modo, los 28 tráficos ferroviarios desde los puertos de Bilbao, Sagunto y Seixal (Portugal) han generado un transbordo de 18.230 toneladas de mercancías en las parcelas intermodales de CTVi, 6.206 toneladas más que en el ejercicio precedente<sup>5</sup>. En concreto, el material transportado en 2011 está constituido por bobinas de acero y alambón. Asimismo, en 2011 se incrementa el tráfico de vehículos industriales (2%), registrándose 1.274 unidades diarias que transitan las parcelas intermodales de CTVi (929 camiones y 345 furgonetas). Además, el uso del aparcamiento de vehículos industriales ha incrementado un 7,2%, ocupando 179 plazas (ocupación media mensual) de un total de 182 disponibles.

*ii) Arasur*

La plataforma logística multimodal Arasur ubicada en Álava, junto a Miranda de Ebro, abarca una superficie total urbanizable de 2.000.000 m<sup>2</sup> y cuenta con una superficie construida de aproximadamente 100.000 m<sup>2</sup>. Su actividad económica se centra en el desarrollo de las actividades de apoyo a actividades portuarias y aéreas; almacenamiento, regulación y distribución; transbordo intermodal; transporte de flotistas; y al tránsito internacional y actividades correspondientes al centro administrativo y comercial. Además, la plataforma está dotada con un servicio de acceso ferroviario a las naves del centro, lo que permite la intermodalidad ferrocarril-camión.

<sup>5</sup> Dicho tráfico ferroviario comenzó en mayo de 2010.

Cuadro 2.21. Evolución de la actividad de Arasur

	2008	2009	2010
Empresas instaladas	5	10	8
Tráfico de camiones diarios	15	25	30
Nº de aparcamientos para vehículos industriales	--	1	1
Total superficie de aparcamiento vehículos industriales (m <sup>2</sup> )	--	20.000	20.000
Total plazas de aparcamientos para vehículos industriales	--	197	197
Total Ocupación Media de aparcamiento vehículos industriales	--	25%	25%

Fuente: Arasur

Según la última información disponible, las empresas que operan en el parque son DIA, Perfumerías If, DHL, Logento, Guascor Solar y Compass Transworld Logistics (CTL), encargada de la logística internacional de los aerogeneradores de Gamesa, entre otras. A este respecto, el flujo de camiones en las instalaciones del parque era de 30 unidades diarias en el ejercicio 2010 (últimos datos disponibles).

Por su parte, el aparcamiento para vehículos industriales del parque logístico tiene una superficie de 20.000 m<sup>2</sup> y consta de 197 plazas de parking para camiones. En base a los últimos datos disponibles, en 2010 la ocupación media de dicho parking fue del 25%.

### iii) Aparkabisa

El centro logístico APARKABISA. Bizkaiko Garraio Gunea, A.B. - Centro de Transportes de Bizkaia, S.A (denominación que adquiere en enero de 2009) opera por la promoción, preparación y explotación de centrales integradas de mercancías. La ubicación de su infraestructura conectada con el Puerto de Bilbao y próxima al aeropuerto de Bilbao, así como a las principales redes viarias y ferroviarias, permiten el desarrollo de las actividades logísticas y de transporte que desempeña el centro.

En la actualidad, Aparkabisa opera en dos áreas geográficas: Centro de Transportes en Ugarte (entre Barakaldo y el Valle de Trápaga-Trapagaran) donde ocupa una superficie construida de 200.000 m<sup>2</sup>, y las instalaciones de Zierbena (en terrenos del Puerto de Bilbao), sobre una superficie de 112.560 m<sup>2</sup>. Dichas instalaciones dan cabida a cuatro aparcamientos: dos en Trapagaran y otros dos en Zierbena (uno de ellos específico para mercancías peligrosas). En su conjunto, los cuatro aparcamientos cuentan con un total de 1.217 plazas.

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

	2009	2010	2011
Empresas instaladas	49	45	45
Empleo	695	679	675
Tráfico de mercancías (toneladas anuales)	327.028	270.387	268.764
Tráfico de vehículos industriales diarios	460	453	450
- Camiones	115	113	112
- Furgonetas	345	340	338
Nº de aparcamientos para vehículos industriales	5	5	4
Total superficie de aparcamiento vehículos industriales (m <sup>2</sup> )	192.047	192.047	192.047
Total plazas de aparcamientos para vehículos industriales	1.323	1.323	1.217
Total Ocupación Media de aparcamiento vehículos industriales	94,4%	90,93%	95%

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

Tal como muestran los datos procedentes de Aparkabisa, la actividad del centro continúa disminuyendo en 2011, si bien lo hace a un ritmo menor que en el ejercicio precedente. En este sentido, el volumen de mercancías traficadas en 2011 retrocede un 0,6%, pasando el tráfico de las mismas de 270.387 toneladas en 2010 a 268.764 toneladas en 2011. Del mismo modo, el tráfico diario de vehículos industriales desciende un 0,7% en 2011, lo que supone una contracción del tráfico de 3 vehículos diarios en el centro. Sin embargo, la ocupación media de los aparcamientos industriales ha subido hasta el 95% en 2011, lo que se traduce en un aumento del 4,5% con respecto de 2010 (90,9% en 2010). En este contexto, el número de empresas ubicadas en el centro se ha mantenido en 2011 (45 empresas en total) y en el número de personas empleadas se registra una contracción de 4 trabajadores.

#### iv) Zaisa

El centro logístico guipuzcoano Zaisa (Centro de Transportes de Irún) está 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. Sobre una extensión de 400.000 m<sup>2</sup>, el centro cuenta con una superficie construida de 126.608 m<sup>2</sup> donde desarrolla actividades de transporte y logística que por su ubicación tienen una marcada vocación internacional. La plataforma cuenta con 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. Las empresas que operan en el centro 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 concreto, a lo largo de 2011 el número de empresas que operan en el centro se contrae un 4,7%, pasando de 149 en activo en 2010 a 142 empresas a cierre de 2011. Asimismo, las mercancías traficadas en el centro han caído un 3,8% en el último año, lo que supone que el volumen manipulado dentro del centro ha bajado de 2.600.000 toneladas anuales en 2010 a 2.500.000 toneladas un año después.

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

	2009	2010	2011
Empresas instaladas	143	149	142
Empleo	1.600	1.600	1.600
Tráfico de mercancías (tn anuales)	2.450.000	2.600.000	2.500.000
Nº de aparcamientos para vehículos industriales	2	2	2
Total superficie de aparcamiento vehículos industriales (m <sup>2</sup> )	45.400	45.400	45.400
Total plazas de aparcamientos para vehículos industriales	375	375	375
Total Ocupación Media de aparcamiento camiones <sup>1</sup>	50,3%	51,5%	48,0%

<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 área de aparcamiento del centro ha ido evolucionando a lo largo de sucesivas fases de ampliación (3 fases). De este modo, en la actualidad Zaisa cuenta con dos aparcamientos para vehículos industriales acondicionados con 375 plazas en una superficie total de 45.400 m<sup>2</sup>. La ocupación media de dichos aparcamientos en 2011 es del 48%, habiendo bajado la misma un 6,8% con respecto del año precedente.

#### *h) Estaciones intermodales*

Con relación a las futuras terminales intermodales, este apartado analiza los avances habidos durante el ejercicio 2011 en diversos proyectos estratégicos. En este sentido, el Gobierno Vasco, en su apuesta por el desarrollo del transporte de mercancías por ferrocarril, ha firmado un protocolo de colaboración con el Ministerio de Fomento para el desarrollo de las terminales logísticas intermodales de Jundiz en Álava y Lezo en Gipuzkoa, incluidas ambas ellas en la Red Básica de Mercancías del Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías del Ministerio de Fomento. La estación intermodal ferroviaria de Lezo-Gaintxurizketa de 15 hectáreas se comunicará con el puerto exterior de Pasaia, así como con las líneas férreas de Renfe, Euskotren y el futuro Tren de Alta Velocidad. Por su parte, la plataforma ferroviaria de Jundiz de 48 hectáreas prestará servicio al aeropuerto de Vitoria, se comunicará con el Puerto de Bilbao y convergerá con las líneas de Renfe y el futuro Tren de Alta Velocidad. A este respecto, en septiembre de 2011, el Gobierno Vasco encomendó a ETS la realización de los estudios sobre el mercado logístico y el encaje territorial y urbanístico de dichas plataformas. Una vez finalizados, éstos serán puestos a disposición del Ministerio de Fomento para el desarrollo armonizado del proyecto del Plan Estratégico del conjunto del Estado.

Por último, el Gobierno Vasco se encuentra en fase de estudio del proyecto que prevé llevar la línea de Euskotren hasta el centro de Bilbao. En la actualidad analizan la construcción de un túnel de 3 kilómetros que enlazará la estación de Atxuri con la intermodal de Abando. Dicha conexión permitirá a los usuarios y usuarias procedentes del Duranguesado, Urdaibai y San Sebastián el acceso directo al centro de Bilbao, sin tener que hacer transbordo con el metro en Bolueta o con el tranvía en Atxuri. Además, también permite un mayor cambio modal en la futura estación intermodal de Abando, a través de enlaces con Renfe, Feve, Metro y, en el futuro, con el Tren de Alta Velocidad.

## 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*<sup>6</sup>. Los resultados de dicha encuesta se publican en los mismos medios que el presente informe (en OTEUS de la WEB del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial).

Igualmente, se ha realizado un nuevo informe "Imagen de la Demanda de Transportes en la CAPV. Año 2011"<sup>7</sup>, el cual actualiza el contenido del informe de 2006, con datos de 2010 y 2011. Dicho informe se publica en los mismos medios que el presente informe de Panorámica (en OTEUS de la WEB del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial)."

### 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 Vasca 2011", al margen de la información obtenida de los diferentes operadores que ofrecen sus servicios en la CAPV. Dicho trabajo da continuidad a los anteriores "Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2003"<sup>8</sup> y "Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2007"<sup>9</sup>, y está previsto que se actualice a futuro cada cinco años. De esta forma, las 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 queda ampliamente recogida en dichos estudios, 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.

<sup>6</sup> El Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca 2011 se encuentra disponible en la Web: [http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/em2011/es\\_def/em2011.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/em2011/es_def/em2011.html)

<sup>7</sup> El informe de "Imagen de la Demanda de Transportes en la CAPV. Año 2011" se encuentra disponible en la Web: [http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/id2011/es\\_def/id2011.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/id2011/es_def/id2011.html)

<sup>8</sup> Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2003: [http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/4793/es\\_4108/es\\_15779.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/4793/es_4108/es_15779.html)

<sup>9</sup> Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2007: [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)

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

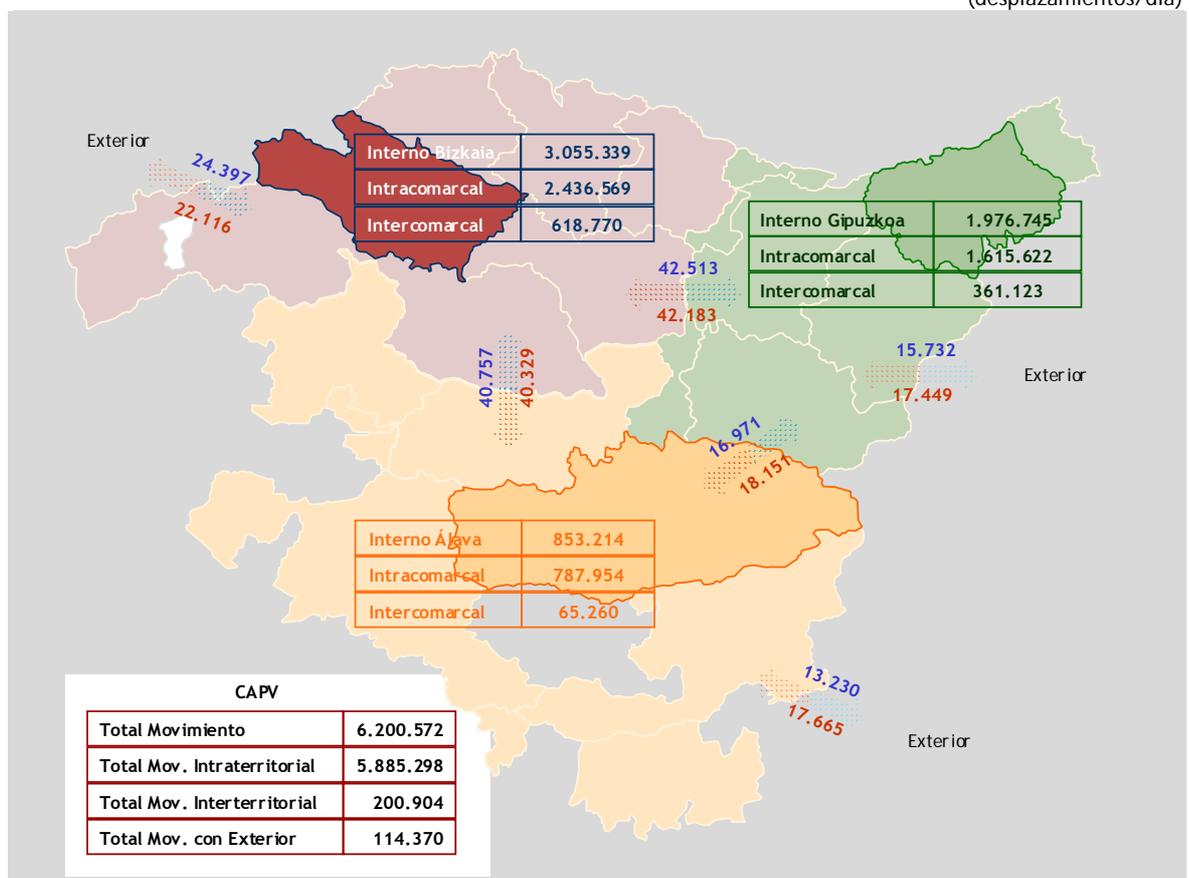
### a) Principales magnitudes

#### i) CAPV

En este sentido, según los datos del "Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca 2011", actualmente se computan en la CAPV 6.200.572 desplazamientos diarios. Esta cifra supone una media de 3,05 desplazamientos por habitante en un día laborable medio.

Gráfico 2.1. Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen<sup>1</sup>. 2011

(desplazamientos/día)



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

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011.

Atendiendo al ámbito de la movilidad, el 98,2% de los desplazamientos diarios realizados tienen origen y destino en la propia CAPV. Concretamente, tal y como se observa en el gráfico adjunto, el 94,9% de los movimientos son intraterritoriales (5.885.298 desplazamientos se realizan dentro del mismo territorio), el 3,2% interterritoriales (200.904 desplazamientos tienen origen y destino en diferentes territorios) y el 1,9% restante con el exterior (114.370 desplazamientos).

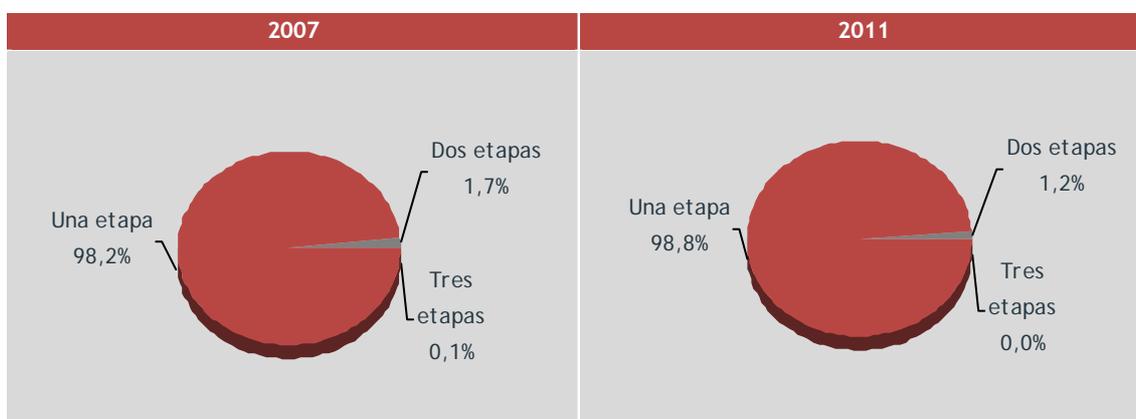
En 2007, el número de desplazamientos diarios ascendía a 6.087.600, lo que se traducía en 2,98 desplazamientos por persona al día como media en la CAPV. El 95% de este total lo componían los desplazamientos intraterritoriales, el 3% los interterritoriales y el 2% los externos.

Por lo tanto, y comparativamente con los resultados del informe precedente, la tasa de movilidad per cápita en 2011 se ha incrementado en un 2,3% con respecto al nivel registrado en 2007 (3,05 desplazamientos en 2011 frente a 2,98 en 2007). De esta forma, se mantiene la tendencia al alza en cuanto a las cifras de movilidad per cápita, si bien la evolución presenta un menor dinamismo comparado con el periodo 2003-2007, en el que se registró un aumento del 8,4% en la tasa de movilidad per cápita, pasando de 2,75 desplazamientos en 2003 a los 2,98 de 2007.

Por su parte, el incremento del total de desplazamientos ha sido del 1,9% con respecto a las cifras presentadas en el estudio de 2007. Asimismo, se mantiene la proporción en cuanto al tipo de movimiento realizado, destacando que 9,5 de cada 10 desplazamientos tienen origen y destino dentro de un mismo territorio.

En lo referente a la intermodalidad, en el conjunto de la CAPV el 98,8% de los desplazamientos se realizan en una sola etapa, siendo el peso relativo de los desplazamientos en dos etapas del 1,2% restante. Estas cifras, aún más bajas que en 2007, confirman la escasa incorporación de los desplazamientos intermodales en los hábitos de movilidad de los residentes de la CAPV, a pesar de los esfuerzos realizados desde el lado de la oferta entre las diferentes administraciones y los operadores, mediante la implementación de medidas tales como la construcción de aparcamientos disuasorios, la creación de puntos de interconexión entre servicios de los diferentes operadores y la creación y puesta en marcha de los billetes de pago únicos.

**Gráfico 2.2. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según tipología del desplazamiento (%).**

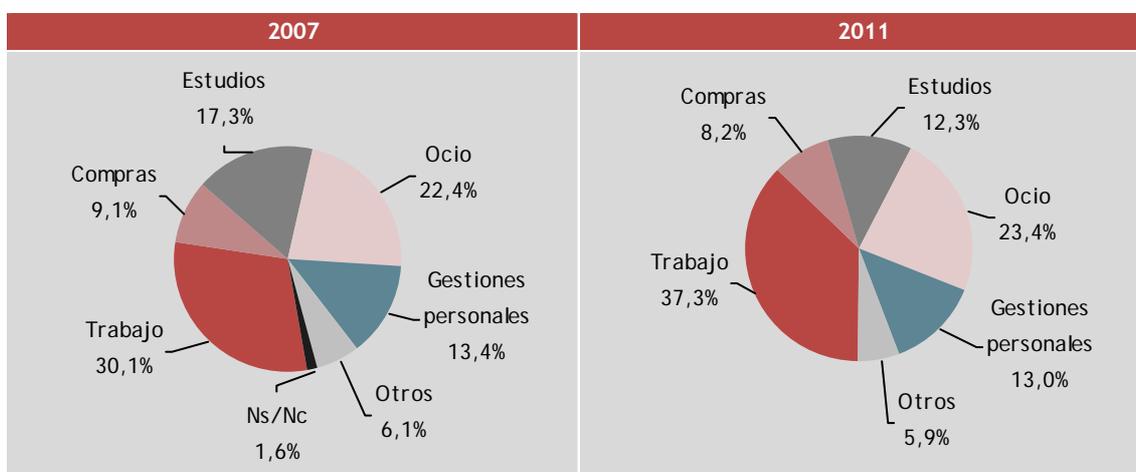


Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

Por su parte, con respecto a la motivación de los desplazamientos, la movilidad obligada, es decir, los desplazamientos realizados por razones laborales o por estudios, supone la mitad (49,6%) de los movimientos diarios realizados por la población vasca. Al respecto, comparando los resultados recabados con los de 2007, se observa un incremento de la proporción de los desplazamientos por motivo laboral (37,3% en 2011 frente a 30,1% en 2007) y un descenso de los realizados por razones académicas (12,3% en 2011 frente a 17,3% en 2007). Asimismo, cabe mencionar que los traslados relacionados con ocio, además de los laborales, son los únicos que han incrementado su participación en el periodo analizado.

**Gráfico 2.3. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según motivaciones 2007-2011 (%).**

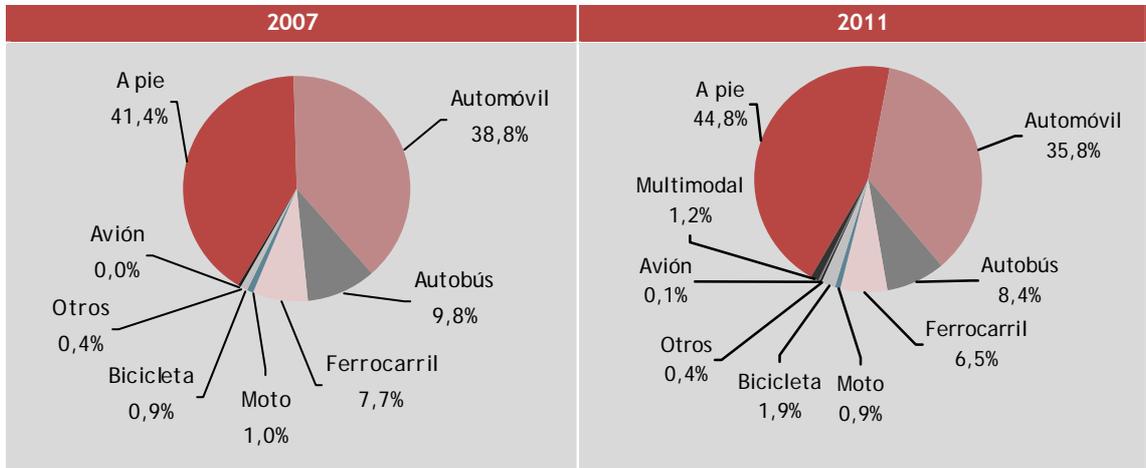


Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011.

En lo que atañe a la distribución modal, destaca el ligero descenso de la penetración del vehículo privado (coche y moto), en un contexto en el que los traslados a pie incrementan su participación como principal modo de desplazamiento. Concretamente, en 2011, el modo peatonal concentra el 44,8% de los movimientos, seguido del automóvil (35,8%).

Por su parte, los modos de transporte colectivo (autobús, ferrocarril y avión) acaparan en conjunto el 16,1% de los desplazamientos (1,4 puntos porcentuales menos que en 2007), mientras que la bicicleta incrementa su peso hasta el 1,9%.

Gráfico 2.4. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte. 2007-2011 (%)



Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011.

Profundizando en el análisis de la evolución de la movilidad de transporte colectivo por carretera y ferroviario, y atendiendo a los datos aportados directamente por los operadores, se observa que en 2011 se ha aumentado el número de personas que han utilizado sus servicios, en su conjunto, en un 1,4% con respecto al año precedente, alcanzando la cifra de 254,1 millones de usuarios y usuarias. Al respecto, destaca el crecimiento en más de dos millones de los desplazamientos realizados en autobús urbano, así como los incrementos del tren urbano y autobús interurbano, con 1,7 millones y 1,5 millones de viajes más, respectivamente. Por el contrario, el tren interurbano ha perdido 1,9 millones de usuarios y usuarias en el último año.

Cuadro 2.24. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario. 2000-2011.

(miles de personas)

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
2011	67.677	48.670	100.041	37.702	254.090	1,4	12,8

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 de 2011, queda patente la mayor presencia del vehículo privado en los desplazamientos realizados por los hombres, siendo el medio protagonista en el 46,4% del total de movimientos, mientras que entre las mujeres representa el 27,8%. Asimismo, el análisis del periodo 2007-2011 permite observar una tendencia hacia un patrón de movilidad más sostenible entre las mujeres, con una menor utilización de modos motorizados privados, que reducen su participación en 4 puntos porcentuales, a la vez que los desplazamientos no motorizados se incrementan en una proporción de 6,1 puntos. Sin embargo, en ambos sexos se observa un descenso en la utilización del transporte colectivo, tanto ferrocarril como autobús.

**Cuadro 2.25. Desplazamientos según modo y sexo. 2007-2011.**

Modo	Mujer		Hombre		Total	
	2007 (%)	2011 (%)	2007 (%)	2011 (%)	2007 (%)	2011 (%)
No motorizado	47,0	53,1	37,3	39,8	42,2	46,7
Ferrocarril	8,7	7,6	6,7	5,3	7,7	6,5
Autobús	11,6	9,8	7,8	6,9	9,8	8,4
Vehículo privado	31,8	27,8	45,7	46,4	38,6	36,7
Otros	0,9	1,6	2,5	1,6	1,7	1,7

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011.

*ii) Desglose territorial*

Atendiendo a los Territorios Históricos, la caracterización de la movilidad de la población presenta rasgos similares en cada uno de ellos, si bien existen algunas peculiaridades, dada su distinta orografía, dispersión de la población, necesidad de movilidad, oferta de transporte colectivo disponible, etc., que hacen que se conveniente un análisis más desagregado.

Al respecto, se observa que el 51,7% de los desplazamientos de la CAPV son realizados por los residentes del Territorio Histórico de Bizkaia, el 33,3% por los de Gipuzkoa y el restante 15% por los alaveses.

Cuadro 2.26. Movilidad de personas en la CAPV por territorio de residencia. 2003-2011.

	Desplazamientos		Población >5 años	Desplazamiento por habitante >5 años
	Nº	%		
<b>2003</b>				
Álava	750.736	13,7	272.716	2,76
Bizkaia	2.758.254	50,5	1.072.694	2,57
Gipuzkoa	1.955.169	35,8	639.548	3,06
<b>CAPV</b>	<b>5.464.159</b>	<b>100</b>	<b>1.984.958</b>	<b>2,75</b>
<b>2007</b>				
Álava	921.635	15,1	291.263	3,20
Bizkaia	3.224.633	53	1.091.548	2,94
Gipuzkoa	1.941.332	31,9	660.627	2,95
<b>CAPV</b>	<b>6.087.600</b>	<b>100</b>	<b>2.043.438</b>	<b>2,98</b>
<b>2011</b>				
Álava	932.387	15,0	295.554	3,15
Bizkaia	3.206.263	51,7	1.080.375	2,97
Gipuzkoa	2.061.921	33,3	657.190	3,14
<b>CAPV</b>	<b>6.200.572</b>	<b>100,0</b>	<b>2.033.118</b>	<b>3,05</b>

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2003, Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007, Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011, INE.

Circunscribiendo el análisis a la evolución en el periodo 2007-2011, se observa que los residentes en Gipuzkoa han sido los principales responsables del aumento de la movilidad global en estos últimos cuatro años, registrando un crecimiento del 6,2%, seguido de los alaveses, con un incremento del 1,2%. Por su parte, Bizkaia ha sido el único territorio en registrar un descenso en el número de desplazamientos (-0,6%), lo que ha contribuido a paliar ligeramente la subida global.

Ahora bien, al realizar el análisis de la evolución del número de desplazamientos por habitante, se constata que la movilidad diaria per cápita se ha incrementado en mayor medida en Gipuzkoa, pasando en el periodo 2007-2011 de 2,95 a 3,14 desplazamientos al día realizados por la población mayor a cinco años. En Bizkaia, el aumento ha sido de menor intensidad, concretamente de 2,94 a 2,97 desplazamientos diarios per cápita. Por su parte, en Álava se observa una reducción de la movilidad diaria por habitante, ubicándose en 2011 en 3,15 desplazamientos, frente a los 3,20 registrados en el estudio de 2007.

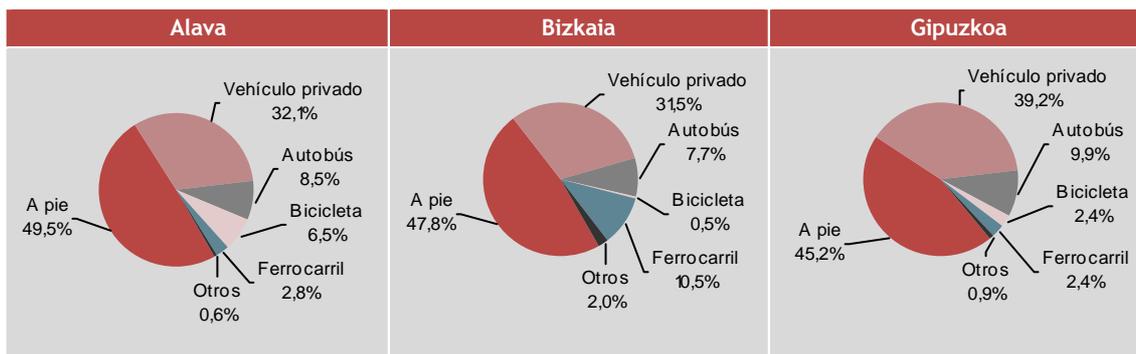
Atendiendo al ámbito geográfico de los desplazamientos, los movimientos intraterritoriales (origen y destino el mismo territorio) son los más abundantes, con una mayor relevancia en Gipuzkoa y Bizkaia, 95,6% y 94,6%, respectivamente, y algo menos en Álava (87,5%). En cuanto a los desplazamientos interterritoriales, destacan los intercambios entre Bizkaia y Alava (5,7% del total de desplazamientos), seguido de los movimientos entre Bizkaia y Gipuzkoa (3,4% del total) y Álava-Gipuzkoa (2,7%).

Circunscribiendo el análisis a la distribución modal en la movilidad interna de cada territorio, y de forma comparativa, destaca en Gipuzkoa una mayor proporción en la utilización del vehículo privado (39,2% del total de movimientos) y del transporte colectivo por carretera (9,9%). Por su parte, Bizkaia, como es lógico habida cuenta del éxito del Metro de Bilbao,

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

presenta la proporción más alta de movilidad en ferrocarril, alcanzando el 10,5% del total de desplazamientos realizados. Por último, en Álava merece especial atención la alta penetración entre sus habitantes de la bicicleta como medio de transporte, con el 6,5% del total de los movimientos realizados en el territorio.

**Gráfico 2.5. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV por territorios según modo de transporte. 2011.**



Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011.

Por lo que respecta a la evolución de la distribución modal desagregada por capitales, cabe señalar que, en el periodo 2006-2011, los desplazamientos totales realizados en vehículo privado originados y/o destinados en/hacia las tres capitales de la CAPV han descendido. Igualmente, los realizados en transporte colectivo han disminuido en el mismo periodo, sobre todo por el debilitamiento en el uso del transporte público por ferrocarril con destino y/o origen Bilbao y Donostia-San Sebastián. Ambas evoluciones negativas han sido compensadas, en términos generales, por el incremento de los desplazamientos no motorizados, tanto los realizados a pie como en bicicleta.

**Cuadro 2.27. Evolución de los desplazamientos totales (Origen y/o destino en cada capital)**

	Bilbao				Donostia-San Sebastián				Vitoria-Gasteiz			
	1996 <sup>1</sup>	2002 <sup>1</sup>	2006 <sup>2</sup>	2011 <sup>3</sup>	1996 <sup>1</sup>	2002 <sup>1</sup>	2006 <sup>2</sup>	2011 <sup>3</sup>	1996 <sup>1</sup>	2002 <sup>1</sup>	2006 <sup>2</sup>	2011 <sup>3</sup>
Automóvil (Vehículo Privado)	25%	24%	28,3%	27,0%	33%	35%	40,9%	39,1%	29%	31%	39,2%	35,5%
Transporte Colectivo	23%	24%	36,05%	29,7%	19%	18%	27,0%	22,1%	8%	8%	9,24%	12,3%
-Carretera												
-Bus discrecional	--	--	1,15%	1,78%	--	--	5,1%	2,5%	--	--	3,0%	3,2%
-Tpte.Público	--	--	11,2%	8,5%	--	--	15,1%	15,2%	--	--	6,0%	6,2%
-Ferrocarril												
-Tpte.Público	--	--	23,7%	19,4%	--	--	6,8%	4,4%	--	--	0,24% (*)	2,9%
A pie	48%	49%	33,8%	39,1%	42%	41%	26,0%	31,8%	56%	55%	48,0%	43,9%
Multi-etapa <sup>4</sup>	--	--	--	2,8%	--	--	--	1,07%	--	--	--	0,69%
Otros	4%	3%	1,86%	1,39%	6%	6%	6,16%	5,9%	7%	6%	3,7%	7,6%
- Bicicleta	--	--	0,26% (*)	0,38%	--	--	1,76%	2,5%	--	--	2,6%	6,8%
- Otros	--	--	1,6%	1,01%	--	--	4,4%	3,4%	--	--	1,1%	0,86%

<sup>1</sup> Fuente: "Estudio de la movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2003"

<sup>2</sup> Fuente: Encuesta de Movilidad realizada para el "Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2007"

<sup>3</sup> Fuente: Encuesta de Movilidad realizada para el "Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2011"

<sup>4</sup> El modo multi-etapa contempla desplazamientos con cambio de modo (por ejemplo, autobús-tren) o sin cambio de modo (por ejemplo, autobús-autobús). En encuestas previas al año 2011 se computa el desplazamiento al primer modo en el que se realiza el desplazamiento en varias etapas con o sin cambio de modo.

(\*) Datos con elevados errores de muestreo.

Por su parte, y con respecto de la evolución de desplazamientos internos de cada una de las tres capitales en el periodo 2006-2011, el uso del automóvil desciende notablemente en Vitoria-Gasteiz, debido al uso creciente del tranvía desde su incorporación y al importante aumento registrado en los desplazamientos en bici. Por el contrario, el uso del vehículo privado crece ligeramente entre los residentes de Bilbao y Donostia-San Sebastián en detrimento de los servicios de autobuses urbanos. Sin embargo, el aumento más significativo se produce en los desplazamientos a pie, tanto en la capital vizcaina como en la guipuzcoana y también en bici, si bien éstos últimos tienen un peso menor.

**Cuadro 2.28. Evolución de los desplazamientos internos (Origen y destino en cada capital)**

	Bilbao				Donostia-San Sebastián				Vitoria-Gasteiz			
	1996 <sup>1</sup>	2002 <sup>1</sup>	2006 <sup>2</sup>	2011 <sup>3</sup>	1996 <sup>1</sup>	2002 <sup>1</sup>	2006 <sup>2</sup>	2011 <sup>3</sup>	1996 <sup>1</sup>	2002 <sup>1</sup>	2006 <sup>2</sup>	2011 <sup>3</sup>
Automóvil (Vehículo Privado)	13%	13%	10,5%	10,9%	27%	28%	23,8%	22,1%	27%	28%	29,5%	24,8%
Transporte Colectivo	23%	24%	29,1%	24,5%	19%	18%	25,52%	20,5%	8%	7%	7,5%	12,3%
-Carretera												
-Bus discrecional	--	--	0,60% (*)	1,66%	--	--	4,9%	2,1%	--	--	1,6%	2,0%
-Tpte.Público	--	--	12,7%	9,0%	--	--	19,3%	17,3%	--	--	5,9%	6,8%
-Ferrocarril												
-Tpte.Público	--	--	15,8%	13,9%	--	--	1,32% (*)	1,19%	--	--	--	3,5%
A pie	62%	61%	58,9%	61,8%	47%	48%	42,6%	48,7%	60%	59%	58,9%	53,4%
Multi-etapa <sup>4</sup>	--	--	--	1,21%	--	--	--	0,55%	--	--	--	0,26%
Otros	2%	2%	1,41%	1,57%	7%	6%	8,2%	8,1%	5%	6%	4,1%	9,3%
- Bicicleta	--	--	0,28% (*)	0,51%	--	--	2,7%	3,9%	--	--	3,2%	8,2%
- Otros	--	--	1,13%	1,06%	--	--	5,5%	4,3%	--	--	0,9%	1,03%

<sup>1</sup> Fuente: "Estudio de la movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2003"

<sup>2</sup> Fuente: Encuesta de Movilidad realizada para el "Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2007"

<sup>3</sup> Fuente: Encuesta de Movilidad realizada para el "Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2011"

<sup>4</sup> El modo multi-etapa contempla desplazamientos con cambio de modo (por ejemplo, autobús-tren) o sin cambio de modo (por ejemplo, autobús-autobús). En encuestas previas al año 2011 se computa el desplazamiento al primer modo en el que se realiza el desplazamiento en varias etapas con o sin cambio de modo.

(\*) Datos con elevados errores de muestreo.

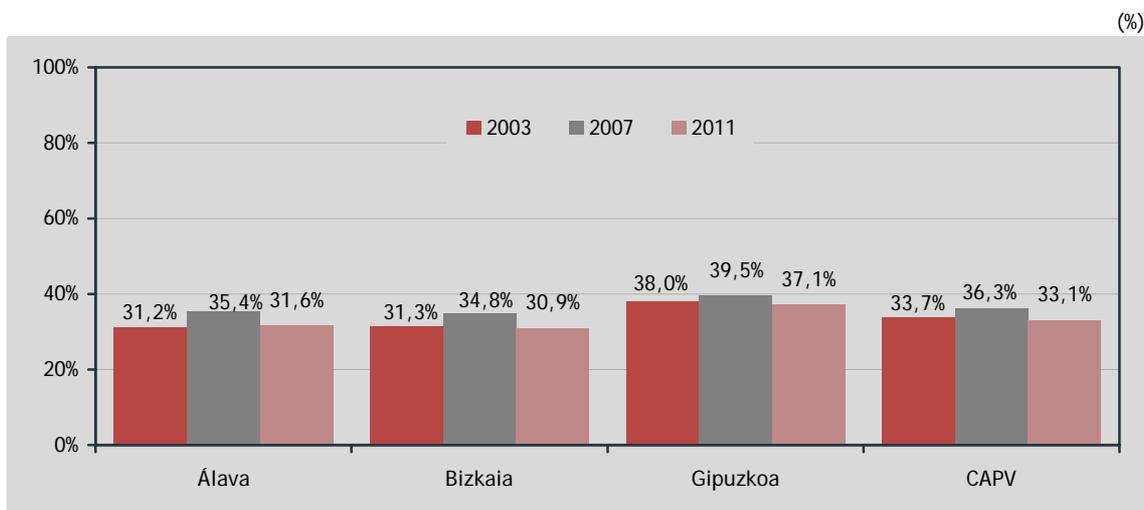
**b) Transporte por carretera**

**i) Movilidad en vehículo privado**

La creciente utilización del automóvil queda constatada con la tendencia al alza del índice de motorización experimentado en la última década, habiendo pasado de 401,4 a 437,4 turismos por cada mil habitantes en el período 2001-2011. Sin embargo, en los últimos años se observan síntomas de estancamiento en los niveles de motorización de la población, habiéndose incrementado en el último quinquenio (2007-2011) en apenas 4 unidades por cada millar de habitantes.

En cuanto a la evolución en la utilización del vehículo privado, en 2011 el grado de penetración del automóvil se mantiene en niveles similares a los registrados en 2003. Al respecto, y centrado el análisis por territorios en el periodo 2007-2011, se observa que Bizkaia y Álava son las provincias en la que en mayor medida se ha reducido el uso del vehículo privado (-3,9 y -3,8 puntos porcentuales, respectivamente). Gipuzkoa, por su parte, es el territorio con mayor tasa de uso del automóvil (37,1% en 2011), si bien también presenta una positiva evolución, con una reducción en el periodo analizado de 2,4 puntos porcentuales.

**Gráfico 2.6 Movilidad de personas en automóvil. Penetración del automóvil. 2003-2011<sup>1</sup>**



<sup>1</sup> El total hace referencia al sumatorio de los desplazamientos intraprovinciales

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2003, Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011.

En lo referente al tránsito de **vehículos por carretera en el ámbito interurbano**, el automóvil es el modo utilizado en el 70% de los desplazamientos, registrando 949.348 movimientos interurbanos diarios realizados en automóvil<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Incluye coche conductor, coche pasajero y taxi

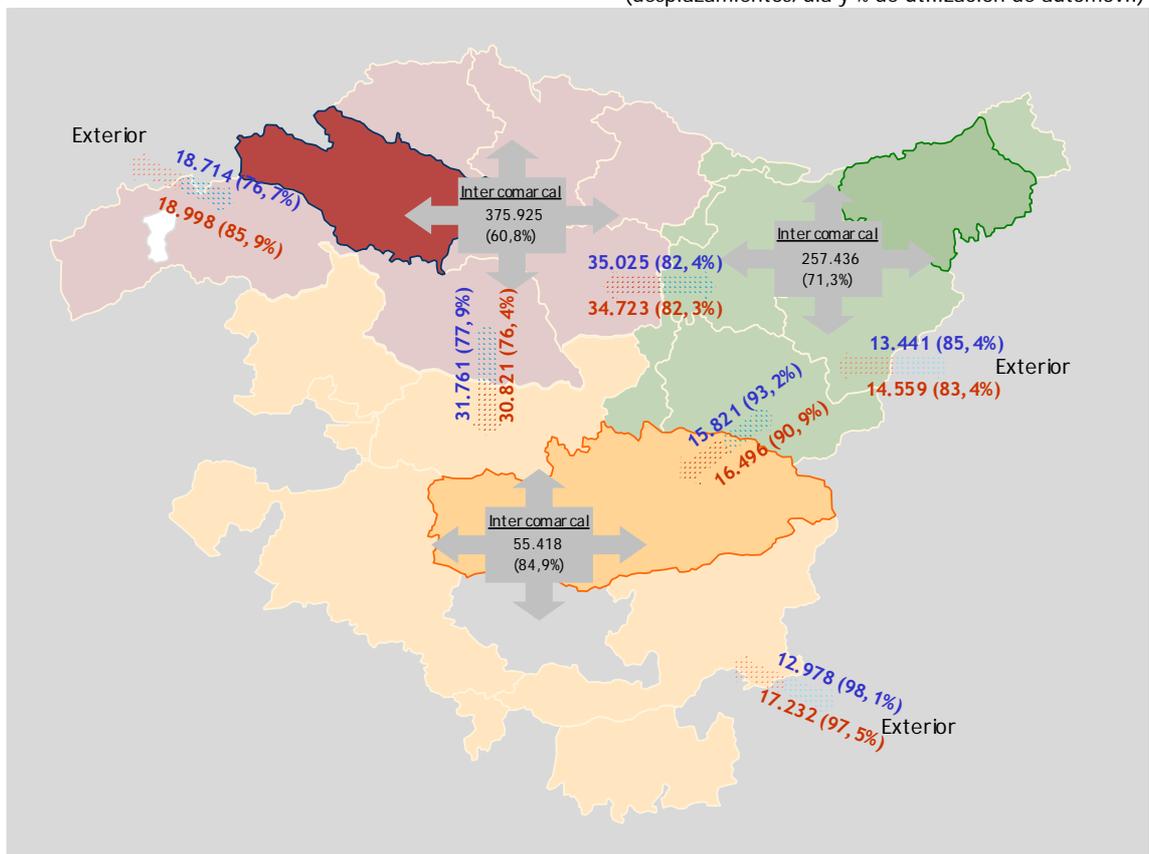
## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

Profundizando en el análisis, y con respecto a los movimientos interurbanos en el ámbito intraprovincial, se observa que la mayor recurrencia al coche se produce dentro del territorio alavés (84,9%), frente a una utilización sensiblemente menor en Gipuzkoa, y muy por debajo en Bizkaia (60,8%).

Estos índices se acentúan cuando los desplazamientos se producen entre las diferentes provincias, y más aún cuando los movimientos se dan con el exterior de la CAPV. De esta forma, en lo referente al tráfico interprovincial, las conexiones entre Bizkaia y Álava son las que presentan una menor proporción en la utilización del automóvil (alrededor del 77,2% de los casos), seguido de los intercambios entre Bizkaia y Gipuzkoa (82,4%). Por su parte, el 92% de los traslados entre Álava y Gipuzkoa se realizan en coche.

**Gráfico 2.7. Movimientos realizados en automóvil en la CAPV: Mapa Resumen. 2011.**

(desplazamientos/día y % de utilización de automóvil)



\* Se consideran movimientos interurbanos los realizados entre diferentes comarcas, bien sean de la misma provincia o del exterior

\*\* No se incluyen los desplazamientos interurbanos que se dan dentro de una misma comarca

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011.

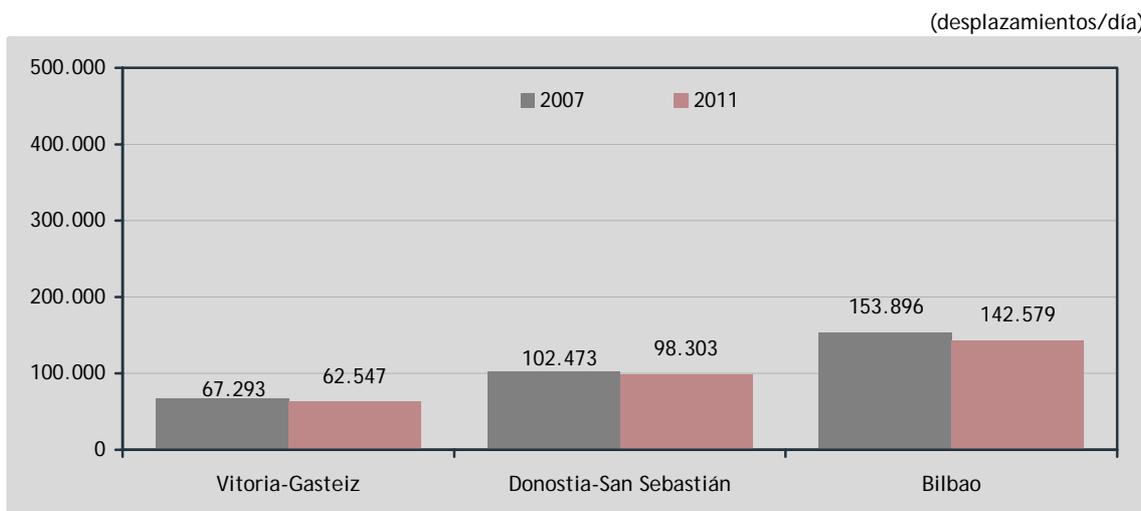
Por último, en los movimientos con el exterior, el peso de la penetración del automóvil es del 81,1% en Bizkaia, del 84,4% en Gipuzkoa y del 97,8% en Álava.

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 2011*”, en Vitoria-Gasteiz el 67,4% de los desplazamientos internos se realiza en automóvil<sup>11</sup>, en Donostia-San Sebastián la proporción se reduce hasta el 55,8%, mientras que Bilbao es la que presenta una estructura de movilidad con menor participación de modos motorizados individuales (del 31,8%).

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, representando el 40,6% del total de los desplazamientos que realizan los residentes de la CAPV, siendo el vehículo privado el modo más utilizado en dichos accesos.

Al respecto, tomando como base los datos publicados en los últimos estudios de movilidad, Bilbao es la capital que presenta un mayor número de accesos en vehículo privado desde el exterior, con un total de 142.579 desplazamientos diarios, seguido de Donostia-San Sebastián (98.303 desplazamientos/día) y Vitoria-Gasteiz (62.547 desplazamientos/día).

**Gráfico 2.8 Accesos desde el exterior a las capitales vascas en automóvil. 2007-2011.**



Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011.

*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 que no es posible extraer conclusiones concernientes a la evolución del número de usuarios y usuarias de los autobuses públicos sin una contextualización del análisis, de forma que incluya el conjunto de operadores de transporte público colectivo que prestan servicio en cada área geográfica analizada.

<sup>11</sup> Incluye coche conductor, coche pasajero, moto y taxi.

**Cuadro 2.29. Transporte público urbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2011.**

(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
2011	11.881	7,1	29.217	0,7	26.579	4,5	67.677	3,3

Fuente: Tuvisa, Bilbobus y Dbus. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Una vez realizada esta aclaración, y circunscribiendo el análisis al **ámbito** específicamente **urbano**, las tres compañías de autobuses que operan en las capitales vascas, es decir, Transportes Urbanos de Vitoria-Tuvisa, DBus y Bilbobus, han prestado servicio conjuntamente a 67,7 millones de personas en 2011, cifra que supone un aumento del 3,3% con respecto a los datos registrados en 2010. Este crecimiento es generalizado en los tres operadores, si bien el difieren en cuanto al grado de intensidad.

En lo que respecta a Donostia-San Sebastián, DBus ha desplazado en 2011 un total de 29,2 millones de personas, lo que representa un ligero incremento del 0,7% con respecto al año anterior, y permite a la compañía mantener su tendencia ascendente de los últimos años. Al respecto, cabe señalar que DBus tiene una participación del 43,2% en el total de viajes en autobuses urbanos realizados en el conjunto de las tres capitales.

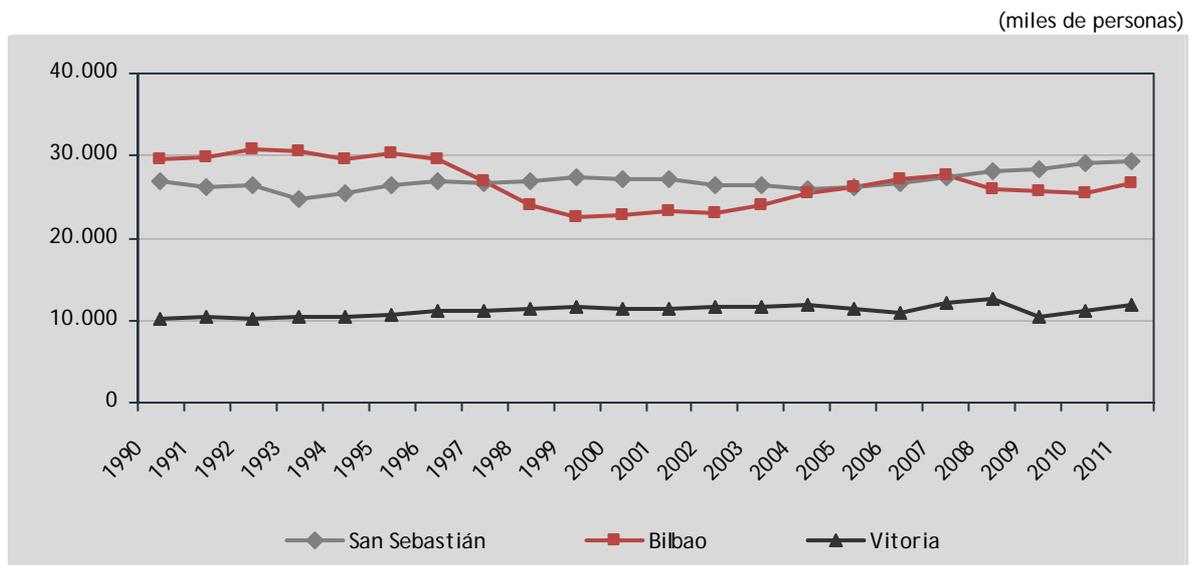
Bilbobus, por su parte, ha reportado un total de 26,6 millones de desplazamientos, lo que representa un incremento en su actividad del 4,5% con respecto a 2010, invirtiendo la tendencia decreciente experimentada en los últimos años en los niveles de actividad de la compañía. En términos absolutos, esta subida supone un aumento de cerca 1,2 millones de personas transportadas.

Tuvisa, por último, es la que presenta un mayor dinamismo en 2011, con un registro de crecimiento interanual idéntico al del año anterior (7,1%), por lo que la compañía recupera en el último bienio buena parte del acusado descenso de actividad sufrido en 2009, año condicionado en la movilidad urbana de la capital alavesa por la puesta en marcha del tranvía. De esta forma, en 2011 Tuvisa ha desplazado a 11,9 millones de viajeros y viajeras, cerca de 800 miles de personas más que en 2010.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

El análisis de un periodo de evolución más amplio, permite observar que el número de personas transportadas por las tres compañías se ubica en niveles similares a los de 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 autobús urbano ha aumentado (15,4% y 8,2%, respectivamente), en Bilbao se ha experimentado una contracción del 9,9% 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 2.9. Transporte público urbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2011.**



Fuente: Tuvisa, Bilbobus y Dbus

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.

Bizkaibus ha registrado en 2011 un total de 28,4 millones de desplazamientos, los que supone un incremento del 2,5% con respecto a la cifra computada en 2010, invirtiendo, de esta forma, la tendencia descendente en el número de clientes presente a lo largo de toda la década. Este crecimiento es especialmente significativo para el territorio de Bizkaia, habida cuenta del incremento gradual en la oferta integral de servicios de transporte público en el área metropolitana del Gran Bilbao.

**Cuadro 2.30. Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús interurbano. 2000-2011.**

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	30.875,7	-5,9	349,3	-6,6
2008	17.199,1	6,7	30.195,5	-2,2	348,2	-0,3
2009	18.140,6	5,5	28.807,8	-4,6	421,0	20,9
2010	18.907,5	4,2	27.716,3	-3,8	516,4	22,7
2011	19.772,4	4,6	28.397,6	2,5	500,1	-3,1

<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, continúan en 2011 con su tendencia creciente, alcanzando la cifra de 19,8 millones de viajeros y viajeras, lo que supone un incremento del 4,6% con respecto a los datos de 2010. Esta positiva evolución ha permitido a Lurraldebus aumentar en un 28,5% la afluencia de gente en sus autobuses interurbanos en el periodo 2005-2011.

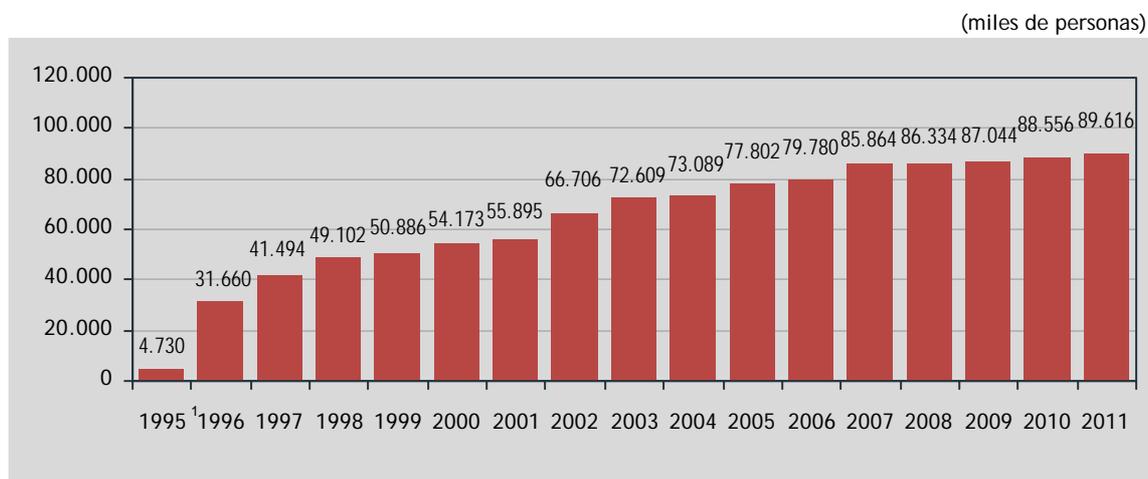
Por último, Autobuses Interurbanos de Álava - AIA ha reportado 500,1 miles de desplazamientos en 2011, lo que representa un retroceso en su actividad del 3,1% con respecto a los registros del año anterior, poniendo fin a dos años, 2009 y 2010, de significativos crecimientos por encima del 20% en cada ejercicio. Al respecto, cabe matizar que el motivo por el que la cifra de personas que utilizan el autobús interurbano en Álava es tan baja, más aún comparada con la de los otros dos territorios, se debe a un diferente modelo de ocupación territorial, constatándose una marcada concentración de la población en la capital, lo que conlleva una menor demanda de traslados entre diferentes municipios.

### c) Transporte ferroviario

El Metro de Bilbao continúa un año más con su tendencia creciente y vuelve a registrar un máximo histórico en cuanto al número de viajeros y viajeras, alcanzando la cifra de 89,6 millones de personas en 2011, un millón de desplazamientos más que los computados el año anterior. Este incremento (1,2%) se debe, principalmente, a la apertura el 23 de febrero de la nueva estación de Ariz en la línea 2, que ha sumado 1,8 millones de desplazamientos hasta final de año. Asimismo, la estación de Basauri (línea 2), inaugurada el 11 de noviembre, ha computado hasta el cierre del ejercicio un tráfico de 173,6 miles de personas.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

**Gráfico 2.10 Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao. 1995-2011.**



<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 líneas, el tronco común de las líneas 1 y 2, es decir, el trazado comprendido entre las estaciones de Bilbao de Etxebarri y San Inazio, acapara el 38,5% del tráfico total, seguido de la línea 2, desde Basauri hasta Santurtzi, con un 32%, y la línea 1, desde Etxebarri hasta Plentzia, con un 26,3%. Los transbordos entre estaciones de la margen izquierda y derecha de la ría, por su parte, suponen el 3,2% restante de los viajes.

En lo que respecta a la distribución de personas por estaciones, como es habitual los primeros lugares del ranking están ocupados por las estaciones ubicadas en el centro de Bilbao. De esta forma, Moyua, Casco Viejo, Indautxu y Abando, son, en este orden, las paradas más concurridas, todas ellas con un tráfico superior a los seis millones de traslados anuales. Estas cuatro estaciones, en conjunto, acaparan el 28,4% del total del tráfico del Metro de Bilbao. Por su parte, en la margen izquierda, Gurutzeta y Barakaldo, con un tráfico cada una de ellas de 3,7 millones, son las estaciones más utilizadas; en la margen derecha, la más concurrida es Areeta, con un computo total de 3,5 millones de desplazamientos.

Por su parte, y dejando al margen las recién estrenadas estaciones de Ariz y Basauri que no permiten un análisis anual de la evolución de su demanda, la estación de Santurtzi es la que ha presentado un mayor dinamismo, registrando un incremento en su concurrencia del 14%. Por el contrario, el descenso más acusado se produce en la estación de Etxebarri (-34,8%), motivado por la apertura de las mencionadas estaciones de Ariz y Basauri y, por lo tanto, por la pérdida de condición de fin de línea de Etxebarri.

Por último, respecto a la utilización de los títulos existentes, Creditrans se mantiene como el billete más utilizado, aglutinando el 52,8% de los viajes, seguido del Bono Mensual con el 15,9%. Por su parte, la expedición del billete ocasional continúa con su tendencia

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

0. Resumen Ejecutivo

1. Marco General

2. Oferta y Demanda

3. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

4. Objetivos Plan Director Transporte

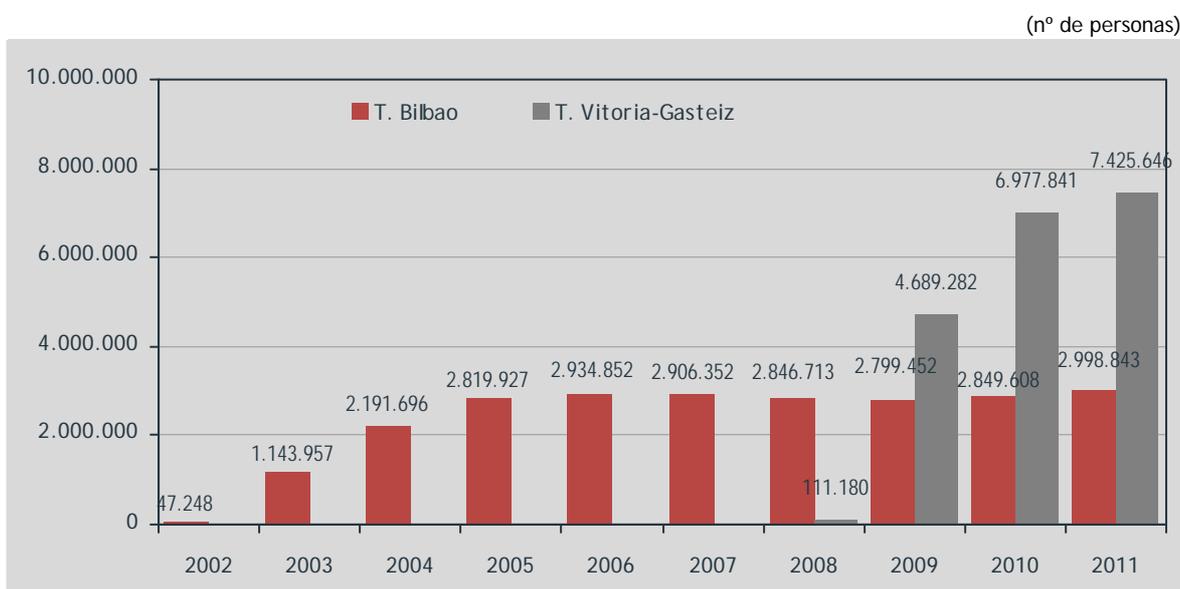
5. Indicadores Clave

6. Anexo Estadístico

descendente, habiendo sido utilizado en el 2% del total de los viajes en 2011. Esta participación de los diferentes títulos denota el alto grado de penetración del Metro de Bilbao entre sus usuarios y usuarias.

Por último, destacar que en el último trimestre del año se han llevado a cabo, a modo piloto, ensayos de la tarjeta inteligente Barik entre una muestra de usuarios del Metro de Bilbao. El nuevo billete único será recargable y funciona mediante un sistema de proximidad, sin que sea necesaria su introducción en las canceladotas del sistema público de transporte.

**Gráfico 2.11. Transporte público urbano: Evolución de los viajeros y viajeras en EuskoTran. 2002-2011.**



<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 al desempeño del sistema tranviario en 2011, Eusko Tran, en su conjunto, ha registrado un crecimiento del 6,1% en su demanda, alcanzando la cifra de 10,4 millones de usuarios y usuarias.

Este aumento, en gran medida, es atribuible al dinamismo mostrado por el Tranvía de Vitoria-Gasteiz, que en 2011 ha incrementado el número de personas transportadas en 447,8 miles con respecto al ejercicio anterior, lo que representa un crecimiento interanual del 6,4%. De esta forma, el número de desplazamientos en el transcurso del año ha alcanzado la cifra de 7,4 millones.

Por su parte, el Tranvía de Bilbao ha transportado en el 2011 cerca de 3 millones de personas, lo que supone un crecimiento del 5,2% con respecto al año precedente. Esta cifra marca el récord histórico de actividad del Tranvía de Bilbao desde su puesta en marcha en diciembre de 2002.

Con respecto al Tranvía de Bilbao, cabe mencionar que en el último trimestre de 2011 han comenzado las primeras pruebas técnicas de carácter interno de la Tarjeta Barik en las máquinas de la parada de Sabino Arana.

El resto de operadores ferroviarios que prestan servicios de transporte interurbano de viajeros y viajeras en la CAPV son RENFE, EuskoTren y FEVE. En 2011, la demanda conjunta de estas tres compañías se ha situado en 37,7 millones de desplazamientos, un 4,7% menor que el número de personas que utilizaron sus servicios el año anterior, continuando, de esta forma, con la tendencia descendente observada a lo largo de la última década. Esta disminución de actividad es extensible a los tres operadores.

RENFE ha experimentado en 2011 un descenso del 5,6% en su número de clientes, lo que supone una pérdida efectiva de 1,2 millones de personas. Al respecto, cabe señalar que RENFE realiza el 53,9% del total de traslados interurbanos realizados por ferrocarril en la CAPV, excluido el Metro de Bilbao, si bien este peso relativo se reduce año a año.

Profundizando el análisis por territorios, se observa que 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 reducción en conjunto del 7,5% con respecto al ejercicio anterior, registrando un total de 13,2 millones de desplazamientos, lo que supone una pérdida de cerca 1,1 millones de viajes realizados. Al respecto, cabe matizar que este descenso en el número de usuarios y usuarias se produce en su mayor parte en la línea C-1, consecuencia de un trasvase a favor del Metro de Bilbao como modo de transporte público empleado, una vez ampliado su radio de influencia a la totalidad de municipios de la Margen Izquierda.

**Cuadro 2.31. Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2011.**

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
2011	20.318	-5,6	16.070	-3,7	1.314	-2,3	37.702	-4,7

<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.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

0. Resumen Ejecutivo

1. Marco General

2. Oferta y Demanda

3. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

4. Objetivos Plan Director Transporte

5. Indicadores Clave

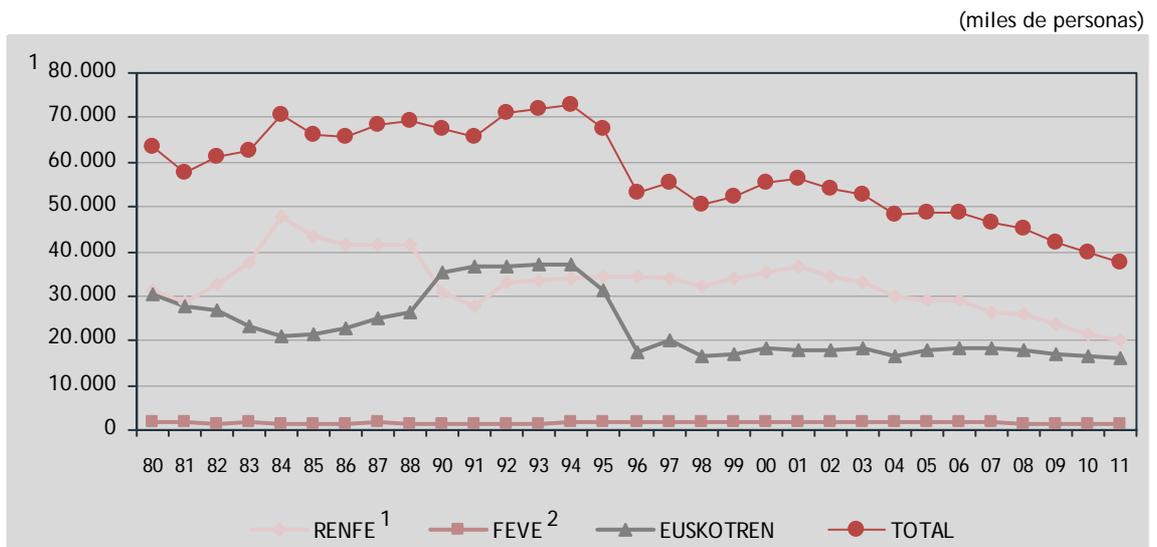
6. Anexo Estadístico

Por su parte, la línea guipuzcoana C1 Irún-Brinkola ha registrado una contracción del 2%, con un total de 7,1 millones de personas transportadas, lo que supone el 35,2% del total de movimientos de la compañía en la CAPV.

Con respecto a EuskoTren, el pasaje en 2011 se ha reducido en un 3,7%, habiendo prestado servicio a un total de 16,1 millones de personas. Este descenso se traduce en una pérdida efectiva de 621 miles de desplazamientos. EuskoTren es responsable del 42,6% del transporte ferroviario interurbano en la CAPV, sin contar, obviamente el Metro de Bilbao.

La línea de cercanías de FEVE, que cubre el trayecto de Bilbao-Balmaseda, ha registrado al cierre del ejercicio 2011 un total acumulado de 1.314 miles de desplazamientos, lo que supone una reducción en su demanda de servicios del 2,3%. Concretamente, FEVE ha perdido 31 miles de pasajeros y pasajeras con respecto a 2010. La participación que mantiene FEVE en el transporte ferroviario interurbano de la CAPV (excluido el Metro de Bilbao) es del 3,5% del total de movimientos.

**Gráfico 2.12. Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 1980-2011.**



<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. Al respecto, se observa que, desde 1.980, el número de desplazamientos anuales realizados por los citados operadores se ha reducido en 25,6 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

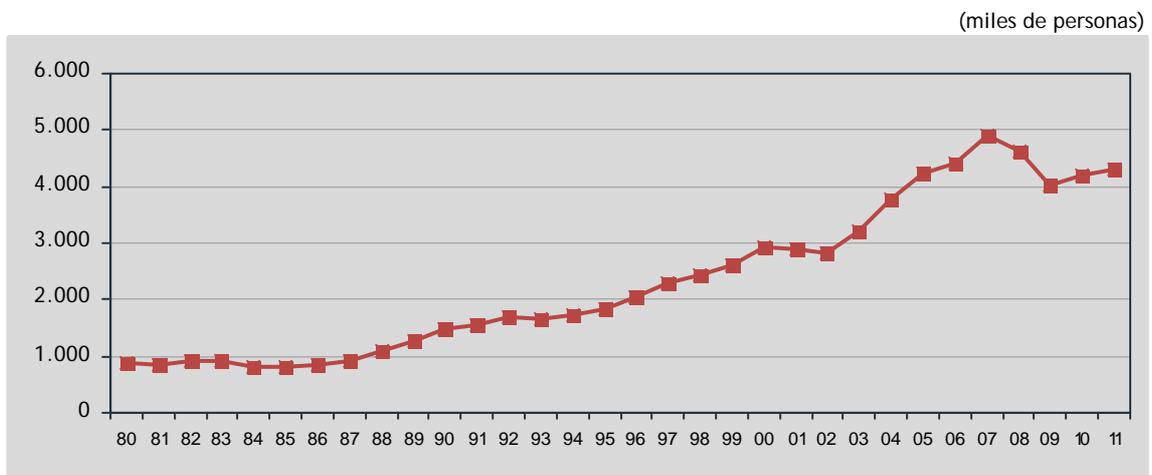
consecuencia de la puesta a disposición del usuario de una mayor oferta de otros modos de transporte público colectivo, tales como el citado Metro de Bilbao, el cuál ha absorbido gran parte de los viajeros y viajeras del servicio de cercanías de RENFE en el área metropolitana de la capital vizcaína.

*d) Transporte aéreo*

A pesar de la actual coyuntura económica, en el año 2011, y en términos globales, parece que se consolida la senda del crecimiento en lo que se refiere al número de desplazamientos realizados desde o hacia las infraestructuras aeroportuarias de la CAPV. Así, los aeropuertos vascos han prestado servicio a un total de 4,3 millones de personas, lo que supone un crecimiento del 2,6% con respecto a los desplazamientos registrados en 2010. Ahora bien, estos datos, si bien positivos, todavía se encuentran alejados de los casi 5 millones de viajeros y viajeras registrados en el año 2007, año que marcó el récord histórico de actividad del aeropuerto en lo referente al tráfico de personas.

Por su parte, el sistema aeroportuario estatal en su conjunto ha experimentado en 2011 una expansión en sus tráficos del 6,1%.

**Gráfico 2.13. Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos. 1980-2011.**



Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA.

Circunscribiendo el análisis a cada una de las infraestructuras, el aeropuerto de Bilbao ha experimentado una expansión de la demanda del 4,1% con respecto a los registros del año anterior, superando los 4 millones de desplazamientos. Al respecto, cabe destacar que la favorable evolución del tráfico aéreo en la CAPV se debe a la terminal de Loiu, que aglutina el 93,6% del total de viajeros y viajeras en los aeropuertos vascos.

Atendiendo al origen y destino del tráfico en el aeropuerto de Bilbao, se observa que son los desplazamientos internacionales los responsables del crecimiento de actividad en el último

ejercicio. De esta forma, el tráfico internacional ha experimentado un incremento interanual del 22,8%, totalizando 1.251,7 miles de desplazamientos, lo que representa el 31% del total del tráfico con origen y/o destino el aeropuerto de Bilbao. Entre las frecuencias internacionales más dinámicas en 2011, destacan los aeropuertos italianos de Roma y Milán, que han visto incrementado su tráfico en un 338,7% y 416,1%, respectivamente, lo que ha supuesto que el movimiento con Italia se haya multiplicado en más de 4 veces en un solo ejercicio. Asimismo, destacan los incrementos experimentados en las frecuencias con Amsterdam (40,3%), París (36,6%) y Bruselas (33,2%).

Entre las frecuencias más concurridas, cabe destacar a Londres, que, incluyendo todos sus aeropuertos que presentan actividad con la terminal de Loiu, representa el 18,5% del tráfico internacional (5,7% del tráfico total), seguido de los aeropuertos alemanes de Frankfurt y Munich, que suponen el 16,9% y el 14,5%, respectivamente de los movimientos internacionales, y el 5,2% y 4,5%, respectivamente del total de los tráficos.

Por el contrario, el tráfico estatal se ha reducido en 2,5% con respecto al ejercicio anterior. Al respecto, se observa que el descenso del movimiento de pasaje es generalizado con la mayor parte de los principales aeropuertos estatales, destacando por sus pronunciados decrementos el intercambio con algunas de las terminales de las Islas Canarias, tráfico este más sensible a los ciclos económicos. Así, los desplazamientos con Fuerteventura se han reducido en un 30,5% y con Tenerife, incluyendo sus dos aeropuertos, en un 6,2%. Por el contrario, el aeropuerto con el que se observa una evolución más positiva es el de Málaga, registrando un crecimiento de la ruta del 4,4% en el último año.

Por su parte, los intercambios con Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat se han visto reducidos en un 3,7% y 1%, respectivamente. A pesar de este descenso, ambos aeropuertos constituyen los principales focos de origen y destino del aeropuerto de Bilbao, aglutinando respectivamente el 20% y el 14,6% del tráfico total (el 29% y 21,1%, respectivamente del tráfico nacional).

En lo que respecta a los principales operadores, Vueling es la compañía aérea que más pasajeros y pasajeras ha desplazado con origen y/o destino la terminal vizcaína en 2011, con un total de 933,3 miles de desplazamientos, lo que supone un incremento del 8,6% con respecto a los registros del año precedente. Le siguen en importancia Spanair e Iberia, con 603 miles y 539,9 miles de personas trasladadas, respectivamente, si bien estas ambas compañías han experimentado descensos de actividad en el 2011, concretamente del -4,6% y -4,5%, respectivamente. Entre estas tres compañías han acaparado en el último ejercicio el 51,3% del tráfico total del aeropuerto de Loiu.

Cuadro 2.32. Tráfico de personas en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros y viajeras por aeropuerto. 2000-2011.

Años	BILBAO		DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN		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
2011	4.044,1	4,1	248,0	-13,3	28,0	-33,0	4.320,1	2,6

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA.

El aeropuerto de Donostia-San Sebastián, por su parte, ha registrado en 2011 un tráfico de 248 miles de personas, lo que supone un descenso en la actividad del 13,3% con respecto a los datos de 2010. Como se puede observar, la terminal guipuzcoana se ha visto notablemente afectada en este periodo de crisis económica, con descensos continuados en los últimos cuatro años que le han llevado a un nivel de actividad muy por debajo del máximo histórico registrado en el año 2007, cuando el aeropuerto alcanzó la cifra de 466,5 miles de desplazamientos.

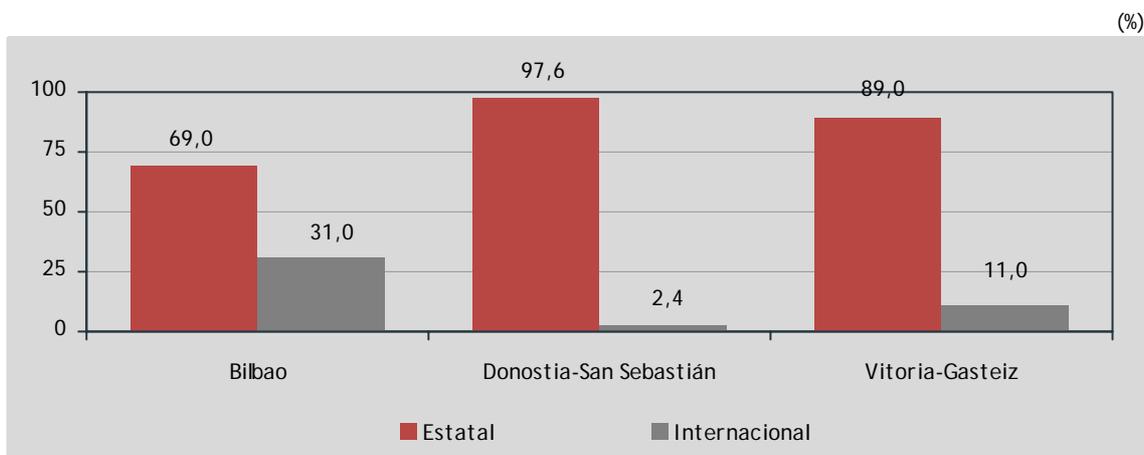
El descenso experimentado en 2011 se observa tanto en los tráficos con Madrid como con Barcelona, las dos principales conexiones del aeropuerto, si bien hay diferencias en el grado de intensidad de estos descensos. De esta forma, el movimiento con el aeropuerto de Madrid-Barajas se ha reducido en un 17,4%, mientras que el pasaje en los intercambios con Barcelona se han contraído en un 3,9%. Cabe destacar que estos dos aeropuertos concentran en 2011 el 93,8% de la actividad de la terminal guipuzcoana, 74% Madrid-Barajas y 19,8% Barcelona.

Por operadores, Iberia ha experimentado en 2011 un descenso en el número de personas trasladadas del 83,4%, debido al cese de actividad de la conexión con Madrid entre el mes de abril y finales de octubre. Por su parte, su compañía filial, Air Nostrum, ha incrementado su volumen de pasaje en un 12,4%, debido a que el vuelo cesado por Iberia fue sustituido por dos nuevas frecuencias de Air Nostrum. Asimismo cabe destacar los estrenos previstos para inicios de 2012 de las compañías Helitt y Vueling, ambas con conexiones con Barcelona y Madrid.

Por último, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz mantiene la acusada tendencia descendente de los últimos dos años y registra en 2011 un descenso en su tráfico de pasaje del 33%, computando un movimiento total de 28 miles de personas. De esta forma, la Terminal alavesa ha visto reducido su movimiento de personas a una sexta parte en el periodo 2007-2011.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

Gráfico 2.14. Origen/destino de pasajeros y pasajeras por aeropuerto. 2011.



Fuente: AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. .

Circunscribiendo el análisis a 2011, cabe señalar la supresión desde el mes de marzo del vuelo de Air Nostrum con Madrid, por lo que el aeropuerto ha perdido el único enlace regular que mantenía operativo en 2011. Consecuencia de ello, el tráfico con Barajas se ha reducido en un 58,8% con respecto a 2010.

Por su parte, entre los vuelos charter, cabe mencionar las operaciones mantenidas con el aeropuerto de Almería entre febrero y mayo, lo que ha convertido a la terminal andaluza en el aeropuerto con más intercambios para Foronda en el transcurso del 2011, con el 28,8% del total del tráfico. Asimismo, también destaca el incremento del 53,5% de las conexiones con Alicante, que en 2011 supone el 15,6% de los traslados efectuados. Por el contrario, cabe destacar, además del de Madrid, los descensos experimentados en las conexiones con Sevilla, Valencia y Tenerife Sur, que se han visto reducidas en un 88,6%, 82,6% y 66,9%, respectivamente, así como la supresión de los charter con Ibiza y con Lanzarote.

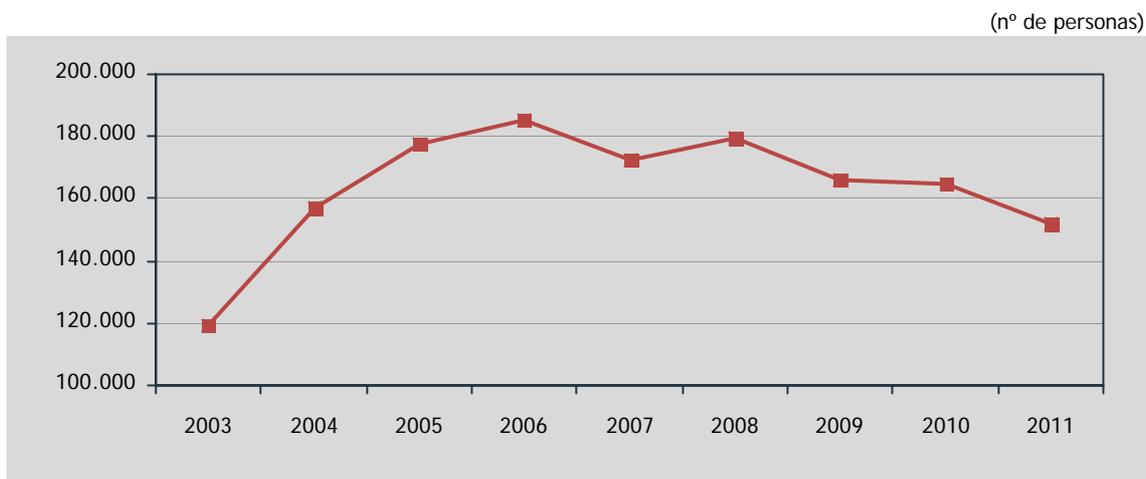
Por compañías aéreas, Air Nostrum ha disminuido el número de sus pasajeros y pasajeras en un 71,3%, Air Europa en un 8% e Iberworld en un 6,4%. A pesar de estas reducciones, Air Europa e Iberworld, por este orden, constituyen los dos principales operadores del aeropuerto, desbancando a Air Nostrum que cae hasta la tercera posición en el ranking. Por su parte, cabe señalar el crecimiento experimentado por Spanair, que ha doblado el número de personas transportadas con respecto al ejercicio anterior, alcanzando una participación relativa del 5,8% del total de la actividad de la terminal en 2011.

### e) Transporte marítimo

Entre los puertos considerados de interés general, el Puerto de Bilbao es la única infraestructura portuaria 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.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

Gráfico 2.15. Tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao. 2002-2011.



Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. (Línea regular y Cruceros)

Según la Autoridad Portuaria de Bilbao, en 2011 el Puerto de Bilbao ha registrado un movimiento de 152,2 miles de personas, lo que supone un descenso del 7,8% con respecto a la cifra registrada en el año anterior. Al respecto, cabe señalar que el servicio regular de la línea entre Bilbao y el puerto británico de Portsmouth que ofrecía la compañía P&O Ferries desde abril de 1993 con el barco "Pride of Bilbao" quedó interrumpido con carácter definitivo en septiembre de 2010. Desde el 29 de marzo de 2011, la compañía Brittany Ferries ha comenzado a operar un nuevo servicio de ferry dos veces por semana entre Bilbao y Portsmouth, con escala en el puerto francés de Roscoff en los tráficos de bajada hacia Bilbao. El descenso en el número de personas desplazadas tiene su base en el concepto del buque empleado. De esta forma, el "Pride Of Bilbao" tenía capacidad para 2.500 personas y unas bodegas con una capacidad para unos 580 vehículos. Por su parte, el barco de la compañía francesa, el "Cap Finistere", presenta una capacidad cercana a 900 turistas y una zona de garaje que permite transportar 500 vehículos y 100 camiones para el tráfico de mercancías por proyecto.

Cuadro 2.33. Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao. 2004-2011.

(Nº de personas)

Puerto	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	% Δ anual 11/10
Línea regular	164.416	168.743	149.654	142.446	137.109	121.630	74.788	-38,5
Embarcados	51.048	55.841	46.746	43.337	45.370	41.714	38.204	-8,4
Desembarcados	113.368	112.902	102.908	99.109	91.739	79.916	36.584	-54,2
Cruceros	13.379	16.645	22.972	37.126	28.995	43.394	77.413	78,4
Inicio línea	19	155	118	382	59	2.808	6.984	148,7
Fin de línea	58	193	62	388	339	4.342	7.953	83,2
En tránsito	13.302	16.297	22.792	36.356	28.597	36.244	62.476	72,4
<b>TOTAL</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>152.201</b>	<b>-7,8</b>

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao.

En lo que hace referencia a la actividad de cruceros, el Puerto de Bilbao ha vuelto a marcar un nuevo récord histórico en 2011, alcanzando una cifra total de 77.413 cruceristas, lo que supone un notable incremento del 78,4% con respecto a las cifras del año anterior. El número de cruceros que han atracado en el puerto ha sido de 53, frente a los 33 de 2010. En términos cuantitativos, a este significativo aumento han contribuido el número de pasajeros y pasajeras que han utilizado Bilbao como puerto de tránsito en sus cruceros, con un incremento interanual de 26 miles de personas (72,4%). Asimismo, destaca la evolución de los tráficos que han iniciado o finalizado su ruta en Bilbao, registrando crecimientos del 148,7% y 83,2%, respectivamente. Concretamente, son cuatro las navieras que han ofrecido Bilbao como puerto base: MSC Cruceros, con diez escalas; Iberocruceros, Pullmantur, con dos escalas cada una; Cunard, con una escala.

Este creciente aumento del tráfico ha motivado la decisión de la Autoridad Portuaria de Bilbao de iniciar en 2012 la construcción de una nueva terminal de cruceros, con una tercera línea de atraque.

### *f) Transporte por cable*

Con respecto a la movilidad de personas en el sistema de transporte por cable operativo en la CAPV, es decir, funiculares y ascensores públicos, en 2011 se ha registrado un crecimiento del 17,6% en el número de usuarios y usuarias, computando un total de cerca 3,2 millones de desplazamientos. Cabe mencionar que estas cifras no incluyen los datos 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 2.34. Transporte de personas por cable. 2005-2011.

(Miles de personas)

Modo	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	% Δ 11/10
Funicular Artxanda	453	483	489	512	517	524	565	7,9
Funicular Larreineta	204	198	182	182	178	175	161	-8,0
Funicular Igueldo	305	339	310	304	376	373	401	7,4
Funicular Mamariga <sup>1</sup>						263	740	181,4
<b>TOTAL FUNICULARES</b>	<b>962</b>	<b>1.020</b>	<b>981</b>	<b>998</b>	<b>1.071</b>	<b>1.335</b>	<b>1.867</b>	<b>39,9</b>
Ascensor Arangoiti <sup>2</sup>	484	313	278	--	--	--	--	--
Ascensor La Salve <sup>3</sup>	206	212	194	212	--	--	--	--
Ascensor Solokoetxe	919	888	814	785	731	675	651	-3,6
Ascensor Begoña	597	594	554	492	416	418	403	-3,6
Ascensor Ereaga	108	252	251	276	284	269	250	-7,1
<b>TOTAL ASCENSORES<sup>4</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>1.304</b>	<b>-4,3</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>2.697</b>	<b>3.171</b>	<b>17,6</b>

<sup>1</sup> El funicular de Mamariga se inauguró en septiembre de 2010, por lo que el dato de dicho año corresponde a los traslados efectuados entre septiembre y diciembre.

<sup>2</sup> Los datos correspondientes al año 2008-2011 del Ascensor de Arangoiti no se encuentran disponibles. Este ascensor se encuentra parado desde diciembre de 2010.

<sup>3</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>4</sup> No incluye los datos correspondientes al Ascensor de Arangoiti ni al Ascensor de La Salve al no estar éstos disponibles.

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia, Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, EuskoTren y Funicular Artxanda.

Al respecto, se observa que este incremento es debido a la actividad del funicular de Mamariga en el municipio de Santurtzi, puesto en marcha en septiembre de 2010, por lo que en 2011 cierra su primer ejercicio completo de funcionamiento. Asimismo, cabe destacar el positivo desempeño de los funiculares de Artxanda en Bilbao e Igueldo en Donostia-San Sebastián, que han registrado crecimientos del 7,9% y 7,4%, respectivamente. Por el contrario, las infraestructuras que presentan un mayor descenso en el número de viajeros y viajeras son el funicular Larreineta (-8%) y el ascensor de Ereaga (-7,1%), ambos en Bizkaia.

#### g) Otros medios

El Puente Colgante de Bizkaia ha asistido a una disminución continuada de su pasaje a lo largo de la última década, consecuencia de la progresiva ampliación de los servicios del Metro de Bilbao hacia los municipios de la margen izquierda. De esta forma, en 2011, el Puente Colgante de Bizkaia ha sido utilizado por 3,7 millones de personas para cruzar la Ría de Bilbao, lo que supone una disminución de actividad del 4,1% con respecto a 2010. En términos absolutos, este descenso supone una pérdida efectiva de 159 miles de usuarios y usuarias.

**Cuadro 2.35. Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia. 2002-2011.**

(Miles de personas)

Puente Colgante	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	% Δ anual 11/10
TOTAL	5.830	5.751	5.670	5.243	4.972	4.567	4.463	3.970	3.908	3.749	-4,1

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia. .

Por su parte, los botes que cruzan la ría entre Portugalete y Las Arenas mantienen la tendencia ascendente en el número de pasajeros y pasajeras iniciada en 2009. Concretamente, en 2011, 620 miles de personas han utilizado este servicio, lo que supone un crecimiento del 7% con respecto al ejercicio precedente, es decir, 40 mil desplazamientos más en términos absolutos.

**Cuadro 2.36. Tráfico en los botes de pasaje. 2003-2011.**

(Miles de personas)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	% Δ anual 11/10
Portugalete-Las Arenas	635,0	680,0	609,0	610,0	582,0	550,7	554,8	579,4	619,9	7,0
Erandio-Barakaldo							74,8	76,8	86,3	12,4
<b>TOTAL</b>	<b>635,0</b>	<b>680,0</b>	<b>609,0</b>	<b>610,0</b>	<b>582,0</b>	<b>550,7</b>	<b>629,5</b>	<b>656,1</b>	<b>706,2</b>	<b>7,6</b>

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia. .

Algo similar ocurre con el número de viajeros y viajeras de los botes que cruzan la ría entre Erandio y Barakaldo, que en el periodo 2009-2011, únicos años para los que se dispone de información, han visto aumentada su clientela en un 15,4%, un 12,4% si el análisis se ciñe al último ejercicio.

### 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. Para ello, los últimos datos disponibles, 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 CAPV. Año 2011". Este último estudio utiliza como fuentes de información básicas, además de la citada EPTM, encuestas a vehículos pesados para determinar el tráfico fronterizo y la composición del mismo. Al respecto, cabe señalar que los datos ofrecidos para el tráfico de mercancías por "Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. Año 2011" son concernientes al ejercicio 2010.

#### a) Transporte global

Según la última información disponible, el tráfico de mercancías en un día laborable medio en la CAPV se sitúa en 2010 en 629,3 miles de toneladas, lo que supondría una reducción del 17,1% con respecto a los anteriores 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 consecuencia de la crisis económica internacional que, desde agosto de 2007, viene afectando a las economías europeas.

**Cuadro 2.37 Distribución de mercancías transportadas en día laborable medio en la CAPV por modos de transporte. 2006-2010.**

(Ton.)

Tipo de tráfico	2006				2010			
	Interno	Externo	En Tránsito	Total	Interno	Externo	En Tránsito	Total
Carretera	275.075	200.178	118.401	<b>593.654</b>	197.593	196.892	91.069	<b>485.554</b>
Ferrocarril	2.077	14.842	5.151	<b>22.070</b>	1.428	10.155	3.158	<b>14.741</b>
Aéreo	-	130	-	<b>130</b>	-	105	-	<b>105</b>
Marítimo	-	143.214	-	<b>143.214</b>	-	127.451	1.457	<b>128.908</b>
<b>TOTAL</b>	<b>277.152</b>	<b>358.364</b>	<b>123.552</b>	<b>759.068</b>	<b>199.021</b>	<b>334.603</b>	<b>95.684</b>	<b>629.308</b>

Fuente: Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2006, Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2011.

El análisis comparativo permite señalar que todos los modos han acusado descensos en su actividad en el periodo 2006-2010. Concretamente, las toneladas transportadas por ferrocarril se han visto reducidas en un 33,2%, el tráfico por carretera en un 18,2%, el aéreo en un 19,2% y el marítimo en un 10%.

Por su parte, se observa el incremento de la participación de los intercambios con el exterior de la CAPV, que suponen en 2010 el 53,2% del total del tráfico de mercancías, peso que perdido por el flujo interno (31,6% en 2010) y, en menor medida, las mercancías en tránsito (15,2% en 2010). Asimismo, comparando el reparto modal de la distribución de mercancías con la del año 2006, destaca el aumento del peso porcentual del tráfico marítimo, siendo el 20,5% en 2010 frente al 18,9% en 2006, así como el leve descenso de la participación del flujo de mercancías por carretera (77,2% en 2010 frente a 78,2% en 2006).

**Cuadro 2.38 Distribución de mercancías transportadas en día laborable medio en la CAPV por modos de transporte. 2006-2010.**

(%)

Tipo de tráfico	2006				2010			
	Interno	Externo	En Tránsito	Total	Interno	Externo	En Tránsito	Total
Carretera	36,2	26,4	15,6	<b>78,2</b>	31,4	31,3	14,5	<b>77,2</b>
Ferrocarril	0,3	2,0	0,7	<b>2,9</b>	0,2	1,6	0,5	<b>2,3</b>
Aéreo	-	0,0	-	<b>0,0</b>	-	0,0	-	<b>0,0</b>
Marítimo	-	18,9	-	<b>18,9</b>	-	20,3	0,2	<b>20,5</b>
<b>TOTAL</b>	<b>36,5</b>	<b>47,2</b>	<b>16,3</b>	<b>100,0</b>	<b>31,6</b>	<b>53,2</b>	<b>15,2</b>	<b>100,0</b>

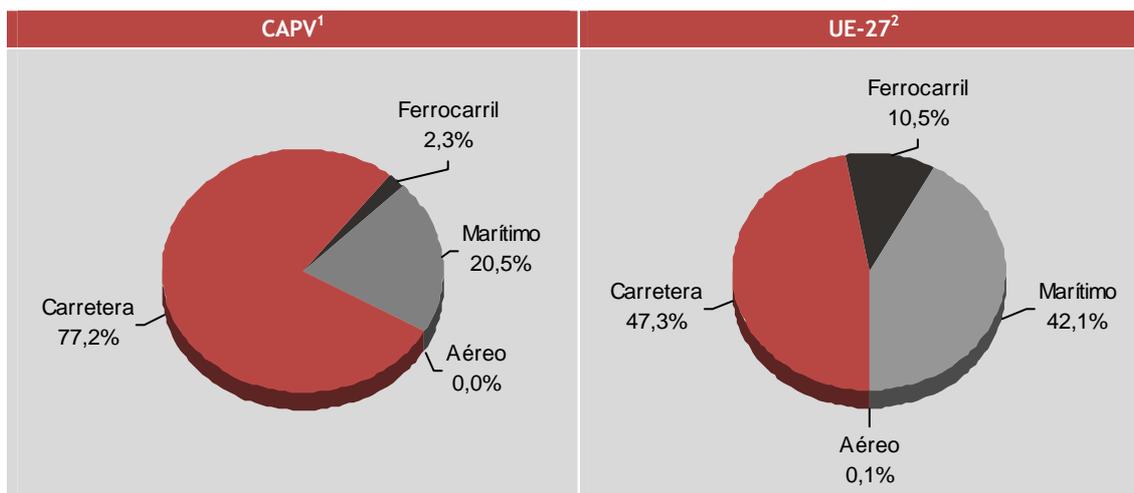
Fuente: Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2006, Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2011.

Al respecto, cabe destacar que el transporte de mercancías en la UE-27 presenta una distribución modal muy diferente a la observada en la CAPV. En este sentido, se constata que en la CAPV el peso del transporte de mercancías por carretera es todavía muy superior al de

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

la media de la UE-27 (77,2% del total frente al 47,3%). Por su parte, el peso de los modos de transporte más sostenibles, es decir, el ferroviario y marítimo, suponen en la CAPV el 2,3% y 20,5%, respectivamente, mientras que su penetración en la UE-27 es muy superior (10,5% y 42,1%, respectivamente).

**Gráfico 2.16. Distribución modal del transporte de mercancías. 2010 (%).**



<sup>1</sup> Transporte en tránsito por carretera estimado en base a datos del estudio "Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2011".

<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 Medio Ambiente y Política Territorial, EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2011.

Por ello, las administraciones públicas vascas trabajan de forma decidida en la implementación de medidas tendentes al trasvase de mercancías transportadas por carreteras a modos más sostenibles, como son el marítimo y el ferrocarril. Estos esfuerzos, a medio y largo plazo, comienzan a mostrar signos de avance, constatables en la reducción del peso del transporte de carretera sobre el total de mercancías transportadas en 3,6 puntos porcentuales desde el año 2003<sup>12</sup>, así como el incremento de la participación del transporte marítimo en 4,3 puntos en el mismo periodo.

### *b) Transporte por carretera*

El tráfico de mercancías por carretera en la CAPV mantiene la tendencia decreciente consecuencia del debilitamiento de la demanda acontecido desde el inicio de la crisis económica. De esta forma, atendiendo a los datos ofrecidos por la EPTM, en 2011 se han transportado por carretera un total 101,8 millones de toneladas, lo que supone un descenso del 7,6% con respecto al volumen de mercancías reportado en el ejercicio anterior.

<sup>12</sup> Ver Imagen final de la demanda de transportes en la comunidad autónoma del País Vasco. Actualización a 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)

Esta disminución es generalizada en los tres ámbitos de transporte de mercancías contemplados, esto es, tanto en los datos reportados de transporte intrarregional, interregional e internacional, si bien varía el grado de intensidad de la reducción. De esta forma, el transporte intrarregional, es decir, el que tiene su origen y destino en la CAPV, es el que registra el mayor descenso (-9,4%), computando en 2009 un total de 51,9 millones de toneladas. Por su parte, el transporte interregional (origen o destino CAPV) ha disminuido en un 6,1%, con un movimiento total de 45,1 millones de toneladas. El tráfico internacional, por último, es el que experimenta una menor contracción, concretamente del 2,3%.

**Cuadro 2.39. Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución. 2007-2011.**

Tipo de desplazamiento	2007		2008		2009		2010		2011	
	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %
<b>Transporte intrarregional<sup>1</sup></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>	<b>51.928</b>	<b>-9,4</b>
Intra-municipal	18.321	-23,3	17.641	-3,7	18.356	4,1	13.934	-24,1	11.427	-18,0
Inter-municipal	61.845	5,5	59.182	-4,3	48.769	-17,6	43.368	-11,1	40.501	-6,6
<b>Transporte interregional<sup>2</sup></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>	<b>45.103</b>	<b>-6,1</b>
Recibido de otras CC.AA.	28.343	16,9	24.410	-13,9	23.878	-2,2	25.391	6,3	22.039	-13,2
Expedido a otras CC.AA.	27.495	8,4	26.063	-5,2	23.829	-8,6	22.642	-5	23.064	1,9
<b>Transporte internacional</b>	<b>6.042</b>	<b>26,2</b>	<b>5.828</b>	<b>-3,5</b>	<b>4.253</b>	<b>-27</b>	<b>4.908</b>	<b>15,4</b>	<b>4.796</b>	<b>-2,3</b>
Recibido	3.494	26,9	3.208	-8,2	2.016	-37,2	2.769	37,4	2.494	-9,9
Expedido	2.548	25,2	2.620	2,8	2.237	-14,6	2.139	-4,4	2.301	7,6
<b>Total CAPV</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>	<b>101.826</b>	<b>-7,6</b>

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

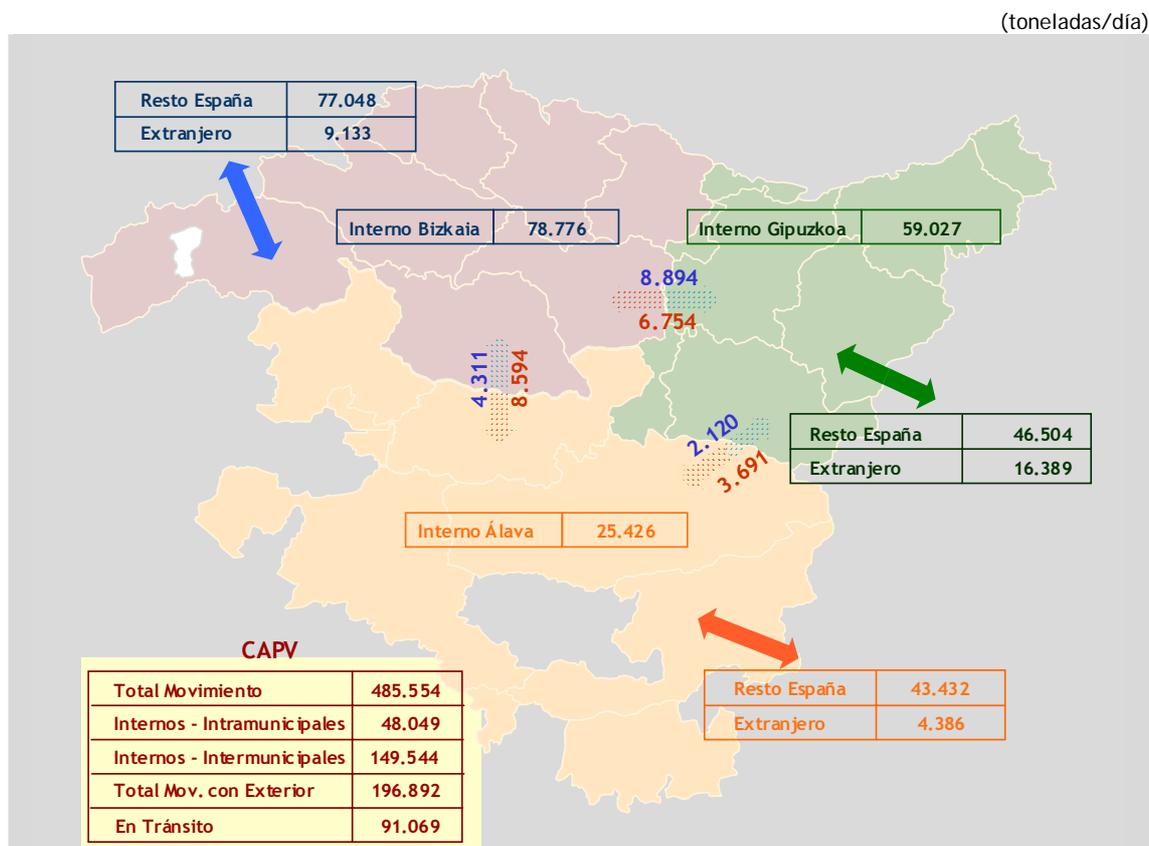
<sup>2</sup> Entre la CAPV y otras Comunidades Autónomas.

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

El estudio *“Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. Año 2011”* cuantifica, para el año 2010, un movimiento diario de 485.554 toneladas de mercancías transportadas en vehículos pesados por las carreteras vascas. Teniendo en cuenta los datos reportados en el mismo estudio en su anterior versión del 2006, esta cifra supone un decremento del 18,2% en el transcurso del periodo 2006-2010. Este flujo de mercancías se distribuye de forma equitativa entre el tráfico interno (origen y destino CAPV) y externo (origen o destino CAPV), con una participación del 40,7% y 40,6%, respectivamente. Por su parte, las mercancías en tránsito suponen el restante 18,8%.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

Gráfico 2.17. Tráfico diario de mercancías en la CAPV. 2010.



Fuente: Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. Año 2011. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco.

Profundizando en el análisis de las cifras presentadas en este estudio, el movimiento intrarregional diario de mercancías es de 197.593 toneladas, de las cuáles 48.049 se producen en el interior del mismo municipio y 149.544 tienen carácter intermunicipal. El análisis por provincias, por su parte, muestra que el 48,7% del tráfico interior en la CAPV tiene como origen Bizkaia, el 35,2% Gipuzkoa y el 16,1% Álava. Asimismo, se observa que el mayor movimiento interprovincial se produce entre Bizkaia y Gipuzkoa, con el 7,9% del tráfico interno total, seguido de los intercambios entre Álava y Bizkaia, con el 6,5%, mientras que el tráfico entre Álava y Gipuzkoa supone el 3%.

Cuadro 2.40 Transporte de mercancías por carretera: ámbito intrarregional y desglose territorial. 2010.

Origen / Destino	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa	TOTAL	(%)
Álava	12,9	2,2	1,1	16,1	
Bizkaia	4,3	39,9	4,5	48,7	
Gipuzkoa	1,9	3,4	29,9	35,2	
<b>TOTAL</b>	<b>19,1</b>	<b>45,5</b>	<b>35,4</b>	<b>100,0</b>	

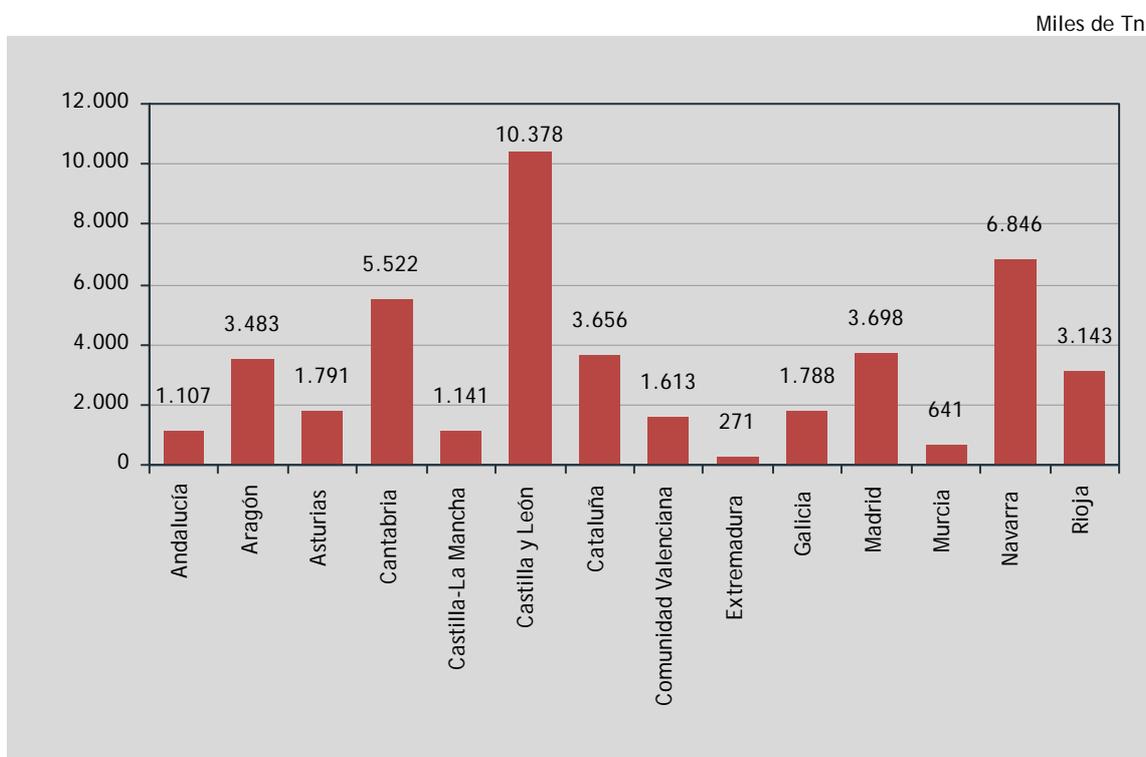
Fuente: Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. Año 2011. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

En lo concerniente al tráfico intraprovincial, el 39,9% de las mercancías se transportan internamente en Bizkaia, el 29,9% en Gipuzkoa y el 12,9% en Álava.

En el ámbito interregional, el mayor flujo de intercambios de mercancías se produce con Castilla y León, que acapara el 23,1% del total de movimientos con el resto de Comunidades Autónomas, registrando en 2011 la cifra de 10,4 millones de toneladas. Le siguen en importancia Navarra con 6,8 millones de toneladas (15,2% del total de intercambios interregionales), Cantabria con 5,5 millones (12,2%) y Madrid y Cataluña, con una participación del 8,2% cada una de ellas.

**Gráfico 2.18. Transporte de mercancías interregional entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2011.**

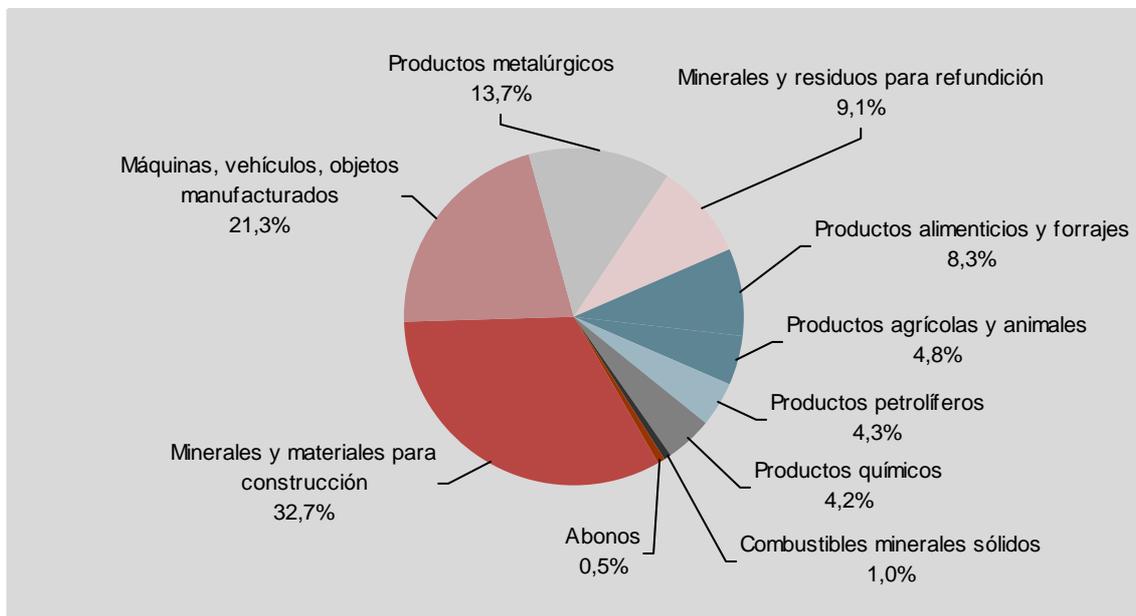


Fuente: Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera. Ministerio de Fomento. .

Atendiendo a la evolución con respecto al ejercicio anterior, cabe mencionar que tan sólo se han producido incrementos de flujo de mercancías con cuatro CC.AA., concretamente, Murcia (+23%), Castilla y León (+15,5%), Madrid (+11,2%) y Cantabria (+1,6%). Al respecto, es especialmente destacable el aumento del tráfico en términos absolutos con Castilla y León, cerca de 1,4 millones de toneladas más que en 2010, recuperando el nivel de movimientos de mercancías de 2009. Por el contrario, los intercambios con CC.AA. que han experimentado mayores contracciones son Galicia (-37,8%) y Cataluña (-22,9%).

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

Gráfico 2.19. Tipología del transporte intrarregional e interregional de mercancías por carretera. 2011 (%).



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

En lo que respecta a la tipología de mercancías del transporte interregional e intrarregional por carretera en la CAPV, cabe destacar que el 32,7% de los bienes transportados son minerales y materiales para la construcción, seguido de máquinas, vehículos y objetos manufacturados, con el 21,3% y productos metalúrgicos (13,7%).

Cuadro 2.41 Transporte de mercancías entre la CAPV y la UE. 2010.

	CAPV - UE (ambos sentidos)				(%)
	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa	TOTAL	
Francia	8,9	18,6	33,4	61,0	
Resto UE	5,7	11,9	21,4	39,0	
<b>TOTAL</b>	<b>14,7</b>	<b>30,5</b>	<b>54,8</b>	<b>100,0</b>	

Fuente: Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. Año 2011. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco.

Por último, un análisis desglosado del tráfico internacional de mercancías por carretera permite concluir que Gipuzkoa, como es lógico dada su situación geográfica, es la provincia con un mayor intercambio con el extranjero, aglutinando el 54,8% del total de toneladas despachadas o recibidas de otros países. Asimismo, es especialmente relevante el flujo de mercancías de la CAPV con Francia, que concentra el 61% de los intercambios internacionales. Entre el resto de países europeos, 39% restante, destacan Alemania, Reino Unido e Italia.

Comparando estos datos con las cifras del anterior "Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. Año 2006" se observa que el volumen del tráfico internacional de mercancías se ha

reducido en un 14,1%, debido al descenso de los intercambios con Francia (-25,2%), mientras que con el resto de los países de la Unión Europea se han incrementado en un 11,8%.

*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 2011, los tres operadores en conjunto han desplazado 4.038,4 miles de toneladas de mercancía, lo que supone una reducción del 5,5% con respecto al tráfico computado en el ejercicio anterior.

Atendiendo a las cifras de cada operador, RENFE es responsable de casi las tres cuartas partes (73,1%) del total de mercancías transportadas por ferrocarril con origen y/o destino la CAPV en 2011, reportando cerca de 3 millones de toneladas. Este volumen de carga transportado supone una contracción del 6,6% con respecto a los niveles de actividad registrados en 2010.

**Cuadro 2.42. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por RENFE. 2009-2011.**

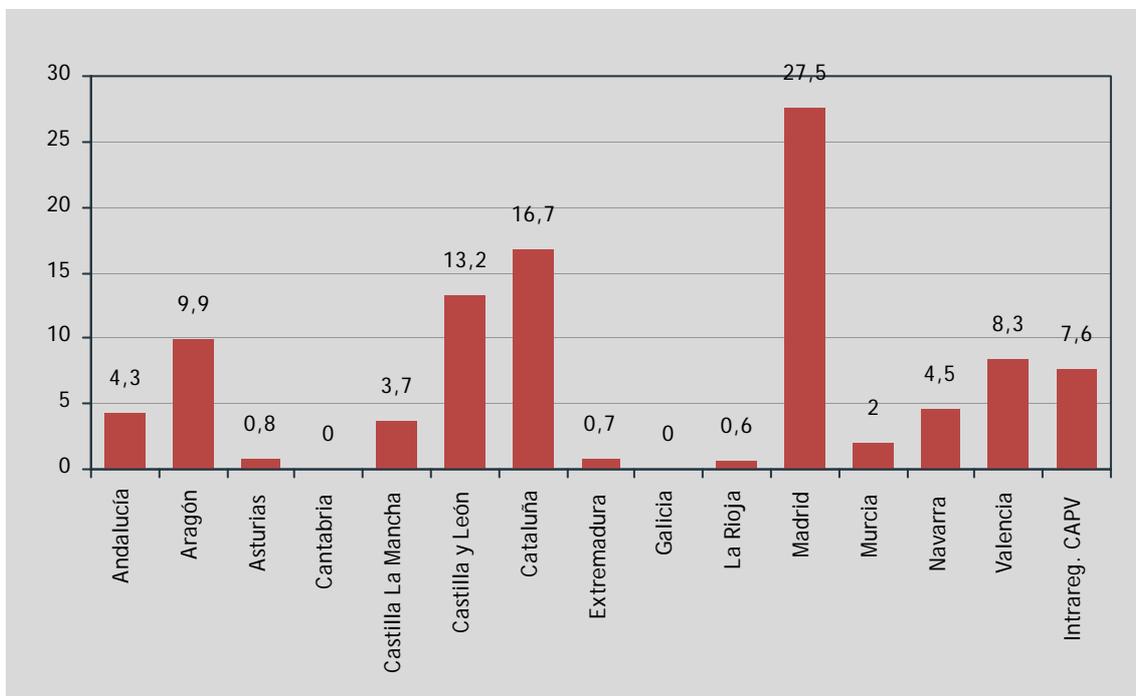
	2009		2010		2011		Δ % 10-11
	Toneladas	Ton/día	Toneladas	Ton/día	Toneladas	Ton/día	
Álava	139.420	382,0	210.966	578,0	145.499	398,6	-31,0
Gipuzkoa	1.266.165	3.468,9	1.282.958	3.515,0	1.242.136	3.403,1	-3,2
Bizkaia	1.361.871	3.731,2	1.664.686	4.560,8	1.563.115	4.282,5	-6,1
<b>TOTAL</b>	<b>2.767.456</b>	<b>7.582,1</b>	<b>3.158.610</b>	<b>8.653,7</b>	<b>2.950.750</b>	<b>8.084,2</b>	<b>-6,6</b>

Fuente: RENFE

En cuanto a la distribución por territorios, entre Bizkaia y Gipuzkoa se concentran el 95,1% del total de mercancías transportadas por RENFE en la CAPV, 53% y 42,1%, respectivamente, mientras que por Álava transcurre el 4,9% restante. La evolución en los tres territorios ha sido negativa con respecto a los registros del año anterior, si bien el grado de intensidad de los decrementos es bien distinto. De esta forma, Gipuzkoa es la provincia que ha experimentado un menor descenso del tráfico (-3,2%), seguido de Bizkaia (-6,1%). Álava por su parte ha visto reducido el movimiento de mercancías de RENFE en un 31%. Por líneas, la conexión de Santurtzi-Puerto de Bilbao es la que presenta una mayor actividad, con un peso del 40% del total del tráfico, seguido de la línea Hendaya-Irún (33,4%).

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

Gráfico 2.20. Transporte de mercancías transportadas por RENFE entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2011 (%).



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 27,5% del total del tráfico interregional, si bien se observa una tendencia de reducción de su peso relativo, habiéndose reducido en cinco puntos porcentuales en los últimos dos años. Le siguen en importancia Cataluña (16,7%), Castilla y León (13,2%), Aragón (9,9%) y Valencia (8,3%). Por tanto, las tres cuartas partes del tráfico tiene como origen y/o destino alguna de estas cinco Comunidades Autónomas. Por su parte, el tráfico intrarregional (con origen y destino la CAPV) supone el 7,6% del total de toneladas transportadas por RENFE.

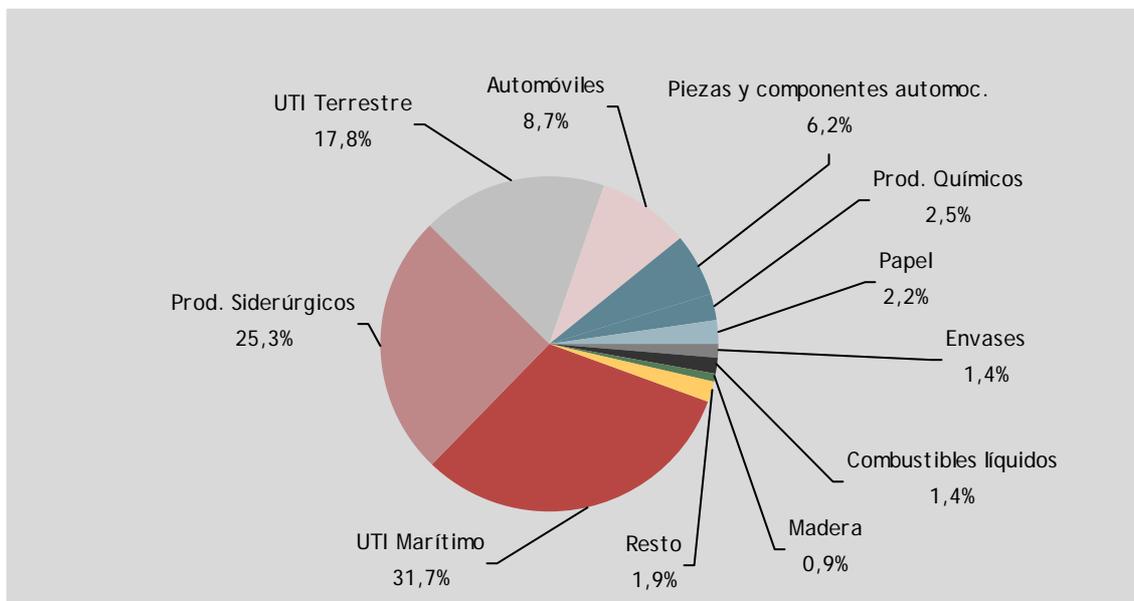
Cuadro 2.43. Transporte de mercancías por RENFE: CC.AA. de origen o destino. 2011.

Destino / Origen	Origen País Vasco (Ton.)	Destino País Vasco (Ton.)	Total (Ton.)
<b>CAPV (Intrarregional)</b>			<b>224.107,2</b>
<b>Total Interregional</b>	<b>1.538.227,6</b>	<b>1.188.414,8</b>	<b>2.726.642,4</b>
Andalucía	47.095,9	79.745,4	126.841,4
Aragón	79.368,3	214.002,1	293.370,3
Asturias		24.907,0	24.907,0
Castilla La Mancha	108.159,5	120,0	108.279,5
Casilla y León	328.259,4	61.768,1	390.027,4
Cataluña	263.949,6	229.493,0	493.442,6
Extremadura	20.264,2	1.172,8	21.437,0
Galicia	748,8	79,6	828,4
La Rioja	900,0	17.434,7	18.334,7
Madrid	497.939,4	314.258,5	812.197,9
Murcia	33.113,3	26.455,2	59.568,6
Navarra	76.619,2	57.111,2	133.730,3
Valencia	81.810,1	161.867,2	243.677,3
<b>TOTAL</b>			<b>2.950.749,6</b>

Fuente: RENFE.

Referente a la tipología de mercancías transportadas en el último ejercicio, las Unidades de Transporte Intermodal (UTI<sup>13</sup>) marítimas, incluyendo tanto las cargadas como las vacías, constituyen el 31,7% del total de toneladas movidas por RENFE en la CAPV, seguido de los productos siderúrgicos (25,3%), las UTIs terrestres (17,8%) y, a cierta distancia, los vehículos (8,7%) y las piezas y componentes de automoción (6,2%).

Gráfico 2.21. Tipología de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por RENFE. 2011 (%).



Fuente: RENFE.

<sup>13</sup> La Unidad de Transporte Intermodal (UTI) es el contenedor, caja móvil o semiremolque adecuado para el transporte intermodal.

Por su parte, la actividad de FEVE, después del año 2010 en el que parecía que se atisbaban síntomas de recuperación, ha vuelto a sufrir los efectos adversos de la crisis económica, experimentando una contracción de su volumen de mercancías transportadas del 2,9%, reportando en 2011 un movimiento total de 948,7 miles de toneladas con origen o destino en el Territorio Histórico de Bizkaia.

**Cuadro 2.44. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por FEVE. Evolución. 2002-2011.**

Año	Toneladas <sup>1</sup>	Ton. / día	Crec. Interanual (%)
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
2011	948.738	2.599,3	-2,9

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

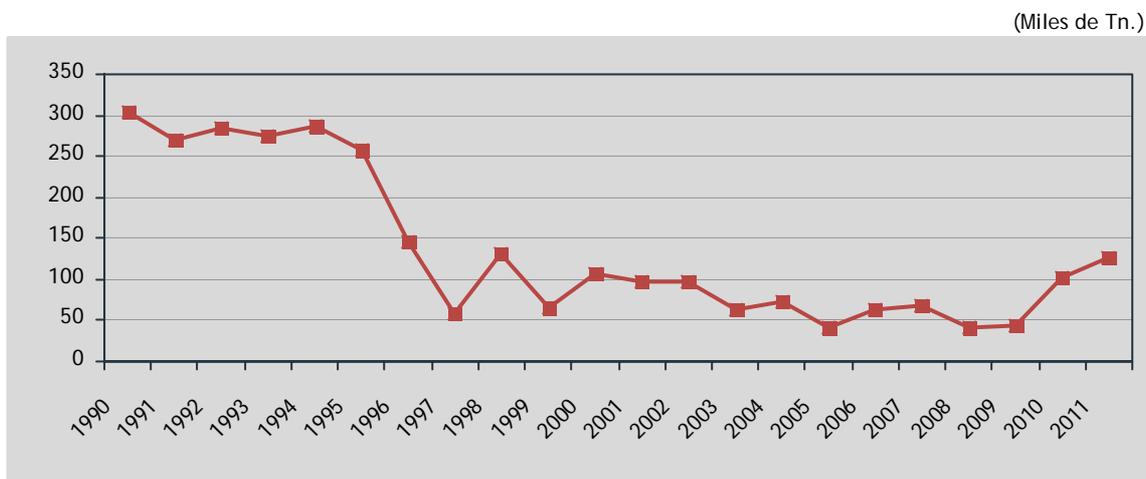
Fuente: FEVE.

Las descargas de mercancías en Bizkaia procedentes de otras CC.AA. constituyen la principal actividad de FEVE, totalizando 822,5 miles de toneladas, lo que representa el 86,7% del total del tráfico de mercancías de la compañía en la CAPV. Por su parte, las toneladas cargadas en el Territorio Histórico con destino fuera de Bizkaia suponen el 11,4% de los movimientos (108,2 miles de toneladas), mientras que el tráfico intraprovincial, esto es, el que tiene su origen y destino en Bizkaia, ha alcanzado la cifra de 17.950 toneladas, el 1,9% del total de desplazamientos.

Atendiendo a la evolución con respecto al ejercicio anterior, se observan comportamientos dispares. De esta forma, mientras que las descargas en territorio vizcaíno procedentes de otras CC.AA. se han visto reducidas en un 5,9%, las cargas en Bizkaia con destino otras áreas geográficas han aumentado en un 11% y el transporte intraprovincial en un 246,7%. Al respecto, cabe mencionar que el tráfico intraprovincial se ha multiplicado por casi 18 veces en el bienio 2009-2011.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

Gráfico 2.22. Volumen de mercancías transportadas con origen<sup>1</sup> la CAPV por FEVE. 1990-2011.



<sup>1</sup> Incluye Tráfico intraprovincial (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, un año más, continúa constituyendo el principal flujo de intercambio de mercancías, con una participación del 53% sobre el total de movimientos de FEVE, de los cuáles el 42,7% son desplazamientos con destino Bizkaia y el 10,3% restante son toneladas transportadas desde Bizkaia con destino el Principado. A este tráfico, le sigue en importancia las mercancías procedentes de Burgos, que suponen el 29,8% del total, mientras que Lugo y Cantabria, aglutinan el 9,7% y el 4,6%, respectivamente.

Cuadro 2.45. Transporte de mercancías por FEVE: provincias de origen o destino. 2011.

(Tn.)

Origen/Destino	Origen Bizkaia	Destino Bizkaia	Total
<b>Bizkaia (Intraprovincial)</b>			<b>17.950</b>
<b>Total Interprovincial</b>	<b>108.246</b>	<b>822.542</b>	<b>930.788</b>
A Coruña	9.898	90	9.988
Lugo	--	91.603	91.603
Asturias	98.348	404.843	503.191
Cantabria	--	43.492	43.492
Burgos	--	282.514	282.514
<b>TOTAL</b>			<b>948.738</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 2.46. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EUSKOTREN. 2002-2011.**

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
2011	138,9	380,6	-0,5

Fuente: EuskoTren.

Por último, en lo concerniente a la actividad de EuskoTren, en 2011 se han mantenido los niveles de actividad reportados en el ejercicio anterior, totalizando 138,9 miles de mercancía transportada, lo que supone un 0,5% menos que la cantidad registrada en 2010. Por tanto, parece que se ha estancado la recuperación acontecida en 2010, después de sufrir una acusada pérdida de tráfico en el año 2009.

Al respecto, cabe señalar que el tráfico de mercancías 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 entre ACB en Sestao con destino el Puerto de Bermeo para su exportación y con origen Irún y destino Lutxana (Barakaldo). Atendiendo a la tipología, los productos transportados son, en su mayor parte, siderúrgicos.

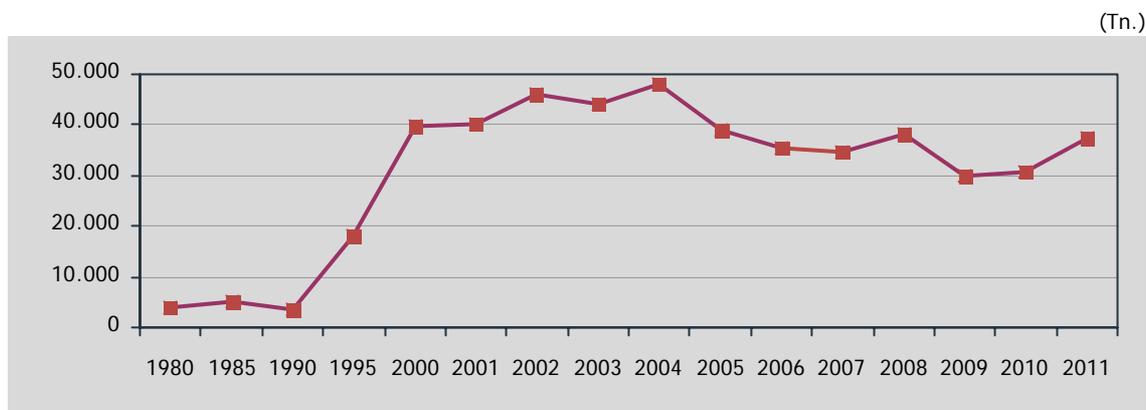
Entre las principales novedades de Euskotren en 2011 destaca el acuerdo firmado con el grupo Erhardt para el transporte de mercancías, principalmente bobinas de acero, desde la planta de Arcelor Mittal en Sestao y el Puerto de Bermeo. La estimación inicial de tráfico sería de 12 circulaciones mensuales que transportarían cerca de 100 miles de toneladas al año.

#### *d) Transporte aéreo*

El tráfico aéreo de mercancías en la CAPV confirma en 2011 los síntomas de recuperación ya detectados en el ejercicio anterior. De esta forma, el movimiento de mercancías de los aeropuertos vascos ha registrado un incremento conjunto del 22,4% con respecto a 2010, reportando un total de 37,4 miles de toneladas manejadas. Este crecimiento se encuentra muy por encima del registrado por el sistema de las infraestructuras aeroportuarias del Estado, que han computado un aumento global del 3% con respecto a las toneladas desplazadas en 2010.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

Gráfico 2.23. Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2011.



Fuente: AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Este incremento corresponde, en su mayor parte, al desempeño del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, que concentra el 92,9% del total del tráfico aéreo en la CAPV. Así, en el año 2011 la terminal alavesa ha registrado un movimiento de 34,7 miles de toneladas, lo que supone un crecimiento del 24,1% con respecto al ejercicio precedente. Este nivel de actividad permite al aeropuerto de Vitoria-Gasteiz mantener la cuarta posición en el ranking estatal en lo que a transporte de mercancías se refiere, por detrás de los aeropuertos de Madrid-Barajas (394,2 miles de toneladas), Barcelona (96,6 miles de toneladas) y Zaragoza (48,6 miles de toneladas). Además, cabe destacar que el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz es el que ha experimentado un mayor crecimiento interanual entre los 25 aeropuertos del sistema estatal que más volumen de mercancías manejan.

Cuadro 2.47. Tráfico de mercancías por aeropuerto<sup>1</sup>. 1980-2011.

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	236,6	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
2011	2.633,5	3,4	32,0	70,4	34.692,3	24,1	37.357,8	22,4

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

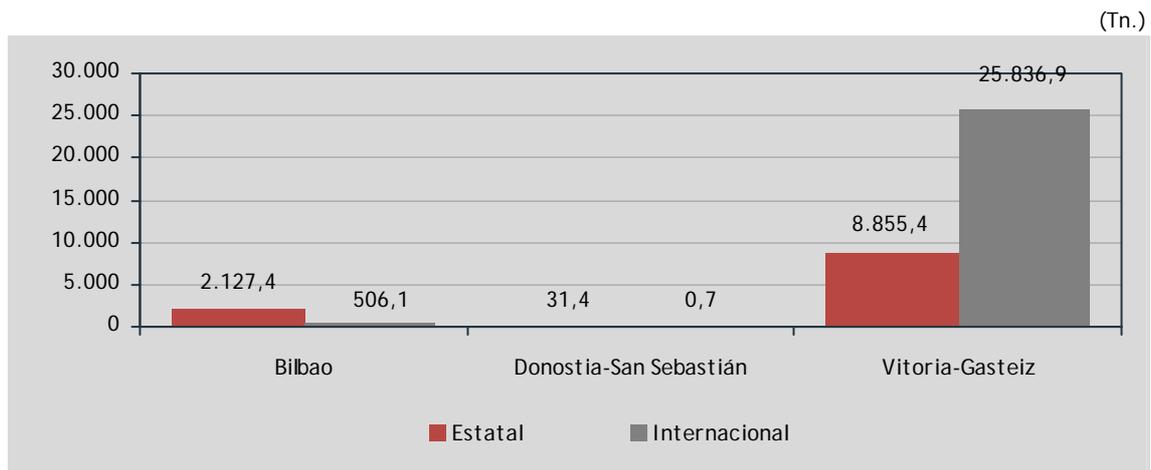
Fuente: AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

La principal causa de este incremento del tráfico se debe al favorable desempeño de la actividad de la empresa de paquetería DHL, a través de su operadora European Air Transport, que ha movilizado 32,5 miles de toneladas en 2011 con origen y/o destino Vitoria-Gasteiz, lo que supone un aumento del 28,9% con respecto al nivel de actividad registrado en 2010. Esta cifra representa el 93,7% del total de mercancía manejada en el aeropuerto. A este operador le siguen en importancia, aunque a gran distancia, TNT Airways S.A., con el 3,3% del movimiento. De esta forma, entre estas dos compañías suponen el 97% del total del tráfico de mercancías del Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz.

Los aeropuertos de Bilbao y Donostia-San Sebastián, por su parte, han experimentado en 2011 crecimientos de diferente intensidad, si bien los niveles de actividad en ambas infraestructuras se mantienen bajos respecto a los registros históricos en lo que al transporte de mercancías hace referencia. Concretamente, el aeropuerto de Bilbao ha totalizado un movimiento de 2.633,5 toneladas en 2011, lo que significa un incrementado de tráfico del 3,4% con respecto a 2010 e invierte la tendencia decreciente de los últimos años. En lo que respecta al aeropuerto de Donostia-San Sebastián, el tráfico reportado es de 32 toneladas, lo que supone un incrementado del 70,4%.

En este sentido, es patente la hegemonía del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz en lo que al tráfico aéreo de mercancías en la CAPV se refiere. Como se ha mencionado, la Terminal alavesa ha sido responsable en 2011 del 92,9% del total de la carga manejada en la CAPV, mientras que Bilbao ha movilizado el 7%, y Donostia-San Sebastián apenas supone el 0,1% restante.

Gráfico 2.24. Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2011.



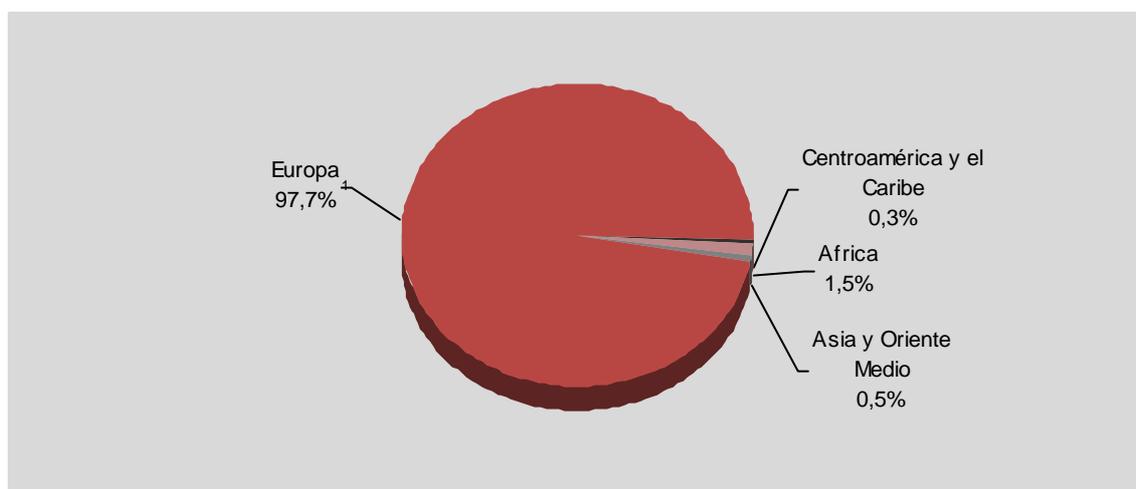
Fuente: AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

El análisis del origen y destino de la mercancía permite observar el marcado carácter internacional de la terminal de Vitoria-Gasteiz, ya que las tres cuartas partes de las toneladas manejadas (74,5%) tienen procedencia o destino en aeropuertos extranjeros. Por su parte, los aeropuertos de Bilbao y Donostia-San Sebastián presentan una mayor participación de los

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

intercambios estatales en sus tráficos, con una participación del 80,1% y 98,1%, respectivamente. En conjunto, el tráfico aéreo internacional de mercancías en la CAPV aglutina el 70,5% de las toneladas transportadas.

**Gráfico 2.25. Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2011 (%).**



<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.

Por último, con respecto a las principales zonas geográficas de intercambio, se observa una alta concentración del tráfico con países europeos, siendo origen o destino del 97,7% del tráfico internacional de carga de los aeropuertos vascos. Por su parte, el continente africano supone el 1,5%, los países de Asia y Oriente Medio el 0,5% y Centroamérica y el Caribe el 0,3% restante. Por países, Alemania se mantiene como el principal socio comercial, aglutinando el 31,1% del total, seguido de España con el 29,4%, Portugal (15,9%), Bélgica (12,7%) y el Reino Unido (7,3%). Por tanto, estos cinco países representan el 96,3% del total de intercambios aéreos de mercancías en la CAPV.

### e) Transporte marítimo

Tras asistir en 2010 a lo que se perfilaba como el inicio de la recuperación de los tráficos perdidos en los ejercicios 2008 y 2009, la actividad portuaria se ha resentido en el transcurso de 2011 consecuencia de la caída de la actividad industrial. De esta forma, los dos puertos considerados de interés general, Bilbao y Pasajes, han experimentado en conjunto una contracción del 8,6% en sus movimientos de mercancía, registrando en 2011 un total de 35,3 millones de toneladas, cifra similar al nivel de actividad de 2009.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

0. Resumen Ejecutivo

1. Marco General

2. Oferta y Demanda

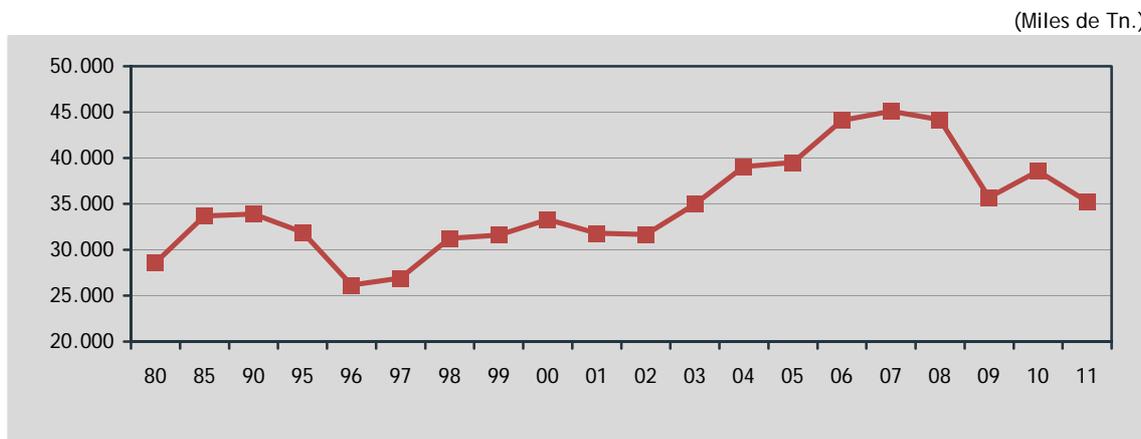
3. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

4. Objetivos Plan Director Transporte

5. Indicadores Clave

6. Anexo Estadístico

**Gráfico 2.26. Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes. Evolución 1980-2011.**



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

En lo que respecta al Puerto de Bilbao, en el año 2011 se ha registrado un movimiento total de 32 millones de toneladas, lo que supone un descenso del 7,7% con respecto al tráfico registrado en el ejercicio anterior. A pesar de este decremento, el Puerto de Bilbao mantiene su posición como la cuarta infraestructura portuaria del Estado en lo referido al tráfico total de mercancías, tan solo por detrás de Algeciras (82.8 millones de toneladas), Valencia (65.8 millones de toneladas) y Barcelona 43.9 millones de toneladas), si bien el puerto de Tarragona, con 31.9 millones de toneladas, se sitúa en los mismos niveles de actividad que el Puerto de Bilbao. Asimismo, cabe mencionar que el sistema de Puertos del Estado ha experimentado un crecimiento en su conjunto del 5,5% con respecto al volumen de mercancías manejadas en 2010.

**Cuadro 2.48. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes. Evolución 1980-2011.**

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
2001	27.100,5	-5,4	4.720,0	1,0	31.820,5	-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	34.100,5	2,3	5.410,0	-5,7	39.510,5	1,1
2006	38.590,9	13,2	5.504,6	1,7	44.095,5	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
2011	32.001,4	-7,7	3.252,1	-16,6	35.253,5	-8,6

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

Este retroceso en la actividad portuaria se debe al descenso experimentado en las descargas, registrando en 2011 un 10,3% menos de toneladas desembarcadas que en el año anterior. Al respecto, cabe destacar que las dos terceras partes del movimiento del puerto lo componen las descargas (66,6% en 2011).

Por su parte, las cargas, que representan el 32,6% de movimientos, se han incrementado en un 5,4% en el último ejercicio, recuperando así el descenso experimentado en dos últimos años, y situándose ligeramente por encima de las cifras registradas en 2008.

Con respecto al tráfico local, merece señalar el desplome acontecido en 2011, con un decremento del 83,3%, si bien su incidencia en la actividad portuaria es mucho menor. Por último, el avituallamiento se ha reducido en un 5,9% con respecto a 2010.

**Cuadro 2.49. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por tipo de movimiento. 2007-2011.**

(Miles de Tn.)

Concepto	Bilbao					Pasajes				
	2007	2008	2009	2010	2011	2007	2008	2009	2010	2011
Descargas	28.545,2	27.758,1	22.606,0	23.764,1	21.299,8	3.842,2	3.210,5	2.163,3	2.352,9	1.927,2
Cargas	9.877,3	10.222,3	8.998,5	9.896,7	10.427,0	1.181,7	1.515,1	1.304,4	1.486,8	1.268,6
Tráfico Local	1.439,6	1.265,2	446,1	866,0	144,2	--	--	--	--	--
Avituallamiento	152,2	152,3	129,4	138,6	130,4	43,8	40,4	36,1	39,7	33,0
Pesca	--	--	--	--	--	6,7	7,7	15,9	18,7	23,3
<b>Total</b>	<b>40.014,3</b>	<b>39.398,0</b>	<b>32.179,9</b>	<b>34.665,4</b>	<b>32.001,4</b>	<b>5.074,4</b>	<b>4.773,7</b>	<b>3.519,7</b>	<b>3.898,1</b>	<b>3.252,1</b>

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

Atendiendo a las diferentes tipologías de producto, en 2011 se observa una disímil evolución. De esta forma, la mercancía que presenta un mayor valor añadido, es decir, la mercancía general, ha experimentado un crecimiento del 4,4%, debido al favorable desempeño de la mercancía movida en contenedor, que ha registrado un incremento del 6,7%.

Por el contrario, tanto los graneles sólidos como los líquidos han visto contraída su actividad en cifras cercanas a un 10%. Concretamente, el movimiento de graneles sólidos se ha reducido en 450 miles de toneladas (-10,1%), debido al descenso de descargas de chatarra ocasionadas por el cierre temporal de ACB Arcelor. Por su parte, el tráfico de graneles líquidos ha decrecido en un 9,6%. Al respecto, cabe mencionar que el mayor descenso se ha producido en el movimiento de gas natural, con una contracción del 25,8%, mientras que los productos petrolíferos se han reducido en un 7,3%, debido a la bajada de la producción de la refinería de Petronor.

Los productos petrolíferos continúan siendo las principales mercancías en el Puerto de Bilbao. El tráfico del crudo de petróleo se mantiene en los niveles del año anterior (-1,1%) y supone el 21,9% del total de movimiento del puerto, seguido del fuel-oil, que representa el 13,4% de la actividad (crecimiento interanual del 1,6%).

Por su parte, entre las mercancías que han experimentado un mayor descenso se encuentra el gas-oil (-42,2%), las chatarras (-38,2%) y el mencionado gas natural (-25,8%).

**Cuadro 2.50. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por tipo de producto. 2008-2011.**

(Miles de Tn.)

Concepto	Bilbao				Pasajes			
	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011
<b>Graneles líquidos</b>	<b>23.057,3</b>	<b>20.497,4</b>	<b>19.763,3</b>	<b>17.860,9</b>	--	--	--	--
Productos petrolíferos	18.459,4	16.543,5	15.650,5	14.508,6	--	--	--	--
Gas natural	3.710,4	3.168,8	3.315,6	2.459,6	--	--	--	--
Otros graneles líquidos	887,5	785,1	797,2	892,7	--	--	--	--
<b>Graneles sólidos</b>	<b>5.266,5</b>	<b>3.828,0</b>	<b>4.451,9</b>	<b>4.000,3</b>	<b>2.351,4</b>	<b>1.649,7</b>	<b>1.656,0</b>	<b>1.246,6</b>
<b>Mercancía general</b>	<b>9.656,7</b>	<b>7.279,1</b>	<b>9.445,6</b>	<b>9.865,6</b>	<b>2.374,2</b>	<b>1.818,1</b>	<b>2.183,7</b>	<b>1.949,2</b>
En contenedores	6.138,9	4.756,7	5.695,6	6.079,5	--	--	--	--
Otra mercancía general	3.517,7	2.522,4	3.750,0	3.786,1	--	--	--	--
<b>Resto</b>	<b>1.417,5</b>	<b>575,5</b>	<b>1.004,6</b>	<b>274,6</b>	<b>48,1</b>	<b>51,9</b>	<b>58,4</b>	<b>56,3</b>
<b>Total</b>	<b>39.398,0</b>	<b>32.179,9</b>	<b>34.665,4</b>	<b>32.001,4</b>	<b>4.773,7</b>	<b>3.519,7</b>	<b>3.898,1</b>	<b>3.252,1</b>

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

Atendiendo a los mercados de origen/destino, el tráfico con la Europa Atlántica, a pesar de haberse visto reducido en un 10% en 2011, acapara el 45% de la actividad del Puerto, lo que hace del Puerto de Bilbao la principal conexión con el norte de Europa en lo que al tráfico marítimo hace referencia.

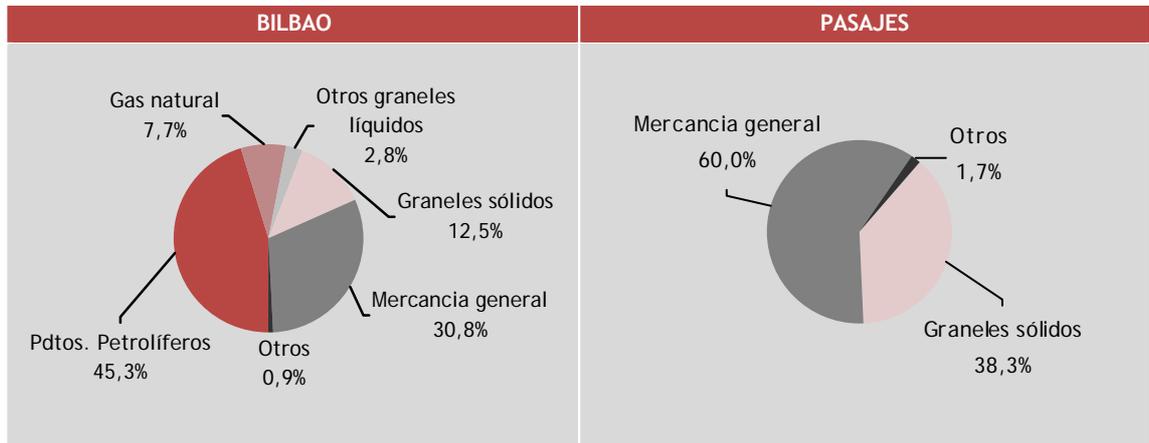
Al respecto, Rusia mantiene su posición como principal mercado para el Puerto de Bilbao, suponiendo el 17,2% del total del tráfico, gracias, principalmente, al intercambio de graneles líquidos. En el segmento de corta distancia, como el año anterior, le siguen en importancia el Reino Unido, con el 8,3% del total, España (6,1%), Holanda (4,9%) y Bélgica (4,4%).

En este sentido, entre las principales novedades en los servicios de "Short Sea Shipping", destaca que la compañía naviera MacAndrews ha puesto en marcha un servicio semanal a Polonia y ha añadido un nuevo buque de mayor capacidad con Dublín y Liverpool; Finnlines ha incluido Brujas en los tráficos de bajada del servicio semanal ro-ro desde San Petesburgo; Hanjin Shipping ha iniciado un servicio semanal de contenedores entre Bilbao y Algéiras para el enlace con los servicios transoceánicos del puerto andaluz; Transfennica Iberia ha introducido un buque de mayor capacidad en el servicio con-ro que opera dos veces a la semana con el puerto de Brujas; Brittany Ferries desde el mes de marzo ha incluido en la explotación de la línea de Ferry Bilbao-Portsmouth, además del tráfico de personas, el embarque de camiones y remolques-trailers, con dos servicios semanales en cada sentido.

Entre los intercambios transoceánicos, Asia Pacífico continúa siendo el principal mercado en importancia del Puerto (16,2% del total), seguido de América del Norte (11,1%). Por países, los principales flujos de larga distancia se han producido con Estados Unidos e Irán, que, con un volumen de tráfico prácticamente idéntico, suponen cada uno de ellos el 7,8% de la actividad portuaria. Asimismo, cabe destacar que el principal incremento por áreas

geográficas se da en el mercado de América del Norte, gracias al incremento en 370 miles de toneladas en los intercambios con Estados Unidos.

**Gráfico 2.27. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Tipología de mercancías. 2011 (%).**



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

Por su parte, el descenso de la actividad industrial ha tenido una importante incidencia en el Puerto de Pasajes, que en 2011 ha visto reducida su actividad en un 16,6% con respecto al ejercicio anterior, habiendo cerrado el año con un volumen de tráfico cercano a los 3,3 millones de toneladas, cifra que representa los peores resultados desde hace décadas en el puerto. Esta bajada se justifica, en gran medida, por la parada de actividad de uno de los más importantes clientes del puerto, concretamente las fábricas de Azpetitia y Laso del Grupo Gallardo.

Este retroceso en la actividad portuaria de Pasajes se observa de forma generalizada en los diferentes tipos de movimientos efectuados. De esta forma, las descargas, que suponen el 59,3% de la actividad portuaria total en 2011, se han reducido en un 18,1%, totalizando 1.927,2 miles de toneladas, la mitad que en 2007, último año de actividad anterior a la crisis. Las cargas, que representan el 39% de los movimientos, han caído un 14,7%, registrando 1.286,6 miles de toneladas embarcadas. Por su parte, el avituallamiento y la pesca, con una incidencia mucho menor en la actividad portuaria, han experimentado una dispar evolución. Así, mientras el avituallamiento se ha reducido en un 16,9%, la pesca ha registrado un incremento del 24,6%, evidencia de que la lonja pesquera de Pasajes supone un punto clave de comercialización de pescado en el Territorio de Gipuzkoa.

En cuanto a la composición del tráfico, la práctica totalidad de la actividad del puerto se centra en la mercancía convencional y graneles sólidos, representando en 2011, en conjunto, el 98,3% del total (38,3% y 59,9%, respectivamente). Los movimientos de ambas tipologías de productos han experimentado reducciones en el último ejercicio, si bien con diferente grado de intensidad. De esta forma, mientras el tráfico de la mercancía general ha descendido en un 10,7%, la contracción en los graneles sólidos ha alcanzado el 24,7%.

Profundizando en el análisis, cabe destacar que el movimiento de productos siderúrgicos, con un total de 1.351,2 miles de toneladas, mantiene su hegemonía en la actividad del puerto, con el 41,5% del volumen total de mercancías manipuladas en 2011, si bien ha experimentado un descenso del 18,2% con respecto a las cifra reportada el año anterior. Le siguen en orden de importancia las chatarras que, con un total de 377,8 miles de toneladas, han visto reducida su actividad en un 50,4% en el último ejercicio, debido al descenso de la importación de la misma consecuencia de la crisis del sector de la construcción. Las chatarras, en 2011, han supuesto el 11,6% de la actividad del puerto.

Por el contrario, entre las mercancías que han experimentado una evolución más favorable destacan el papel y la pasta de madera que, con un crecimiento del 19,8%, alcanza las 191,2 miles de toneladas, y los automóviles, que incrementan su tráfico en un 7%, registrando un total de 254,9 miles de unidades. Esta cifra posiciona a Pasajes como el primer puerto Cantábrico en lo que al tráfico de vehículos se refiere, y a través del mismo se exportan los coches Opel provenientes de la fábrica de Zaragoza, los Volkswagen de Pamplona, los Mercedes de Vitoria-Gasteiz y los Iveco de Valladolid, además de también importar vehículos de las marcas Opel, Volvo, Mercedes, Saab y Rover para su distribución a diferentes destinos en la península ibérica.

Un análisis más detallado de la actividad de los fabricantes en el puerto permite conocer que Opel - GM ha movilizado 176,2 miles de vehículos, lo que representa el 69,1% del total del tráfico de automóviles en el puerto. Esta cifra supone un descenso del 1,3% con respecto a los registros de la marca en 2010. Le sigue en importancia Mercedes que, con 62,8 miles de unidades, acapara cerca de la cuarta parte (24,6%) del movimiento de vehículos del puerto, e incrementa en más de 12.000 unidades los vehículos manejados en la dársena guipuzcoana. Al respecto, cabe destacar que entre las dos marcas totalizan el 93,8% de los automóviles transportados con origen o destino el Puerto de Pasajes.

**Cuadro 2.51. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por países. 2011.**

(Miles de Tn.)

Puerto de Bilbao					Puerto de Pasajes				
País	Descargas	Cargas	Total	%	País	Descargas	Cargas	Total	%
Rusia	5.355,2	86,5	5.441,7	17,2	Reino Unido	174,0	499,5	673,5	21,1
Reino Unido	1.205,1	1.437,5	2.642,6	8,3	Países Bajos	253,2	52,9	306,0	9,6
Estados Unidos	1.224,1	1.254,7	2.478,8	7,8	Bélgica	162,4	136,5	298,9	9,4
Irán	2.356,8	114,3	2.471,1	7,8	España	195,6	24,5	220,1	6,9
España	390,8	1.550,8	1.941,5	6,1	Alemania	147,3	70,0	217,3	6,8
Países Bajos	786,4	754,9	1.541,3	4,9	Argelia	16,8	164,9	181,7	5,7
Bélgica	746,7	653,5	1.400,1	4,4	Suecia	164,3	3,2	167,5	5,2
Brasil	775,9	397,0	1.172,9	3,7	Finlandia	152,1	4,0	156,0	4,9
Trinidad y Tobago	1.084,6	2,9	1.087,5	3,4	Rusia	137,6	0,0	137,6	4,3
México	672,6	216,6	889,3	2,8	Turquia	0,3	134,2	134,5	4,2
<b>Total</b>	<b>21.299,8</b>	<b>10.427,0</b>	<b>31.726,8</b>		<b>Total</b>	<b>1.927,2</b>	<b>1.268,6</b>	<b>3.195,8</b>	

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

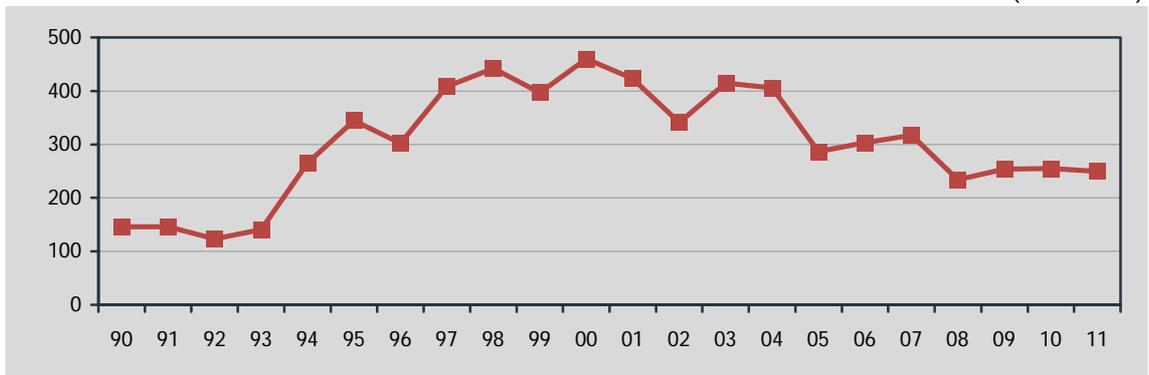
Con respecto a los principales mercados, el Reino Unido, un año más, mantiene su posición como principal socio comercial del Puerto de Pasajes, debido, en su mayor parte, a la mercancía embarcada con destino las Islas Británicas, que suponen el 74,2% de este tráfico bilateral y el 39,4% del total de la mercancía cargada en el puerto. Los productos siderúrgicos y los automóviles constituyen el 68,9% de los despachos al Reino Unido. Le siguen en importancia como principales destinos Argelia, con el 13% del total de cargas, Bélgica (10,8%) y Turquía (10,6%).

Con respecto a los países de origen, Holanda se erige como el principal mercado de procedencia del puerto, aglutinando el 13,1% del total de descargas, en su mayor parte bobinas, chapas de acero y chatarras. Le sigue en importancia el tráfico proveniente de otros puertos del Estado, que supone el 10,1%, y se compone principalmente de carbón. El Reino Unido (9%), Suecia (8,5%) y Bélgica (8,4%) constituyen son los siguientes mercados de origen en base a volumen de toneladas descargadas.

Por último, entre las novedades sobre la ampliación exterior del Puerto de Pasajes destaca la presentación en noviembre de la versión revisada del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Gráfico 2.28. Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2011.

(Miles de Tn.)



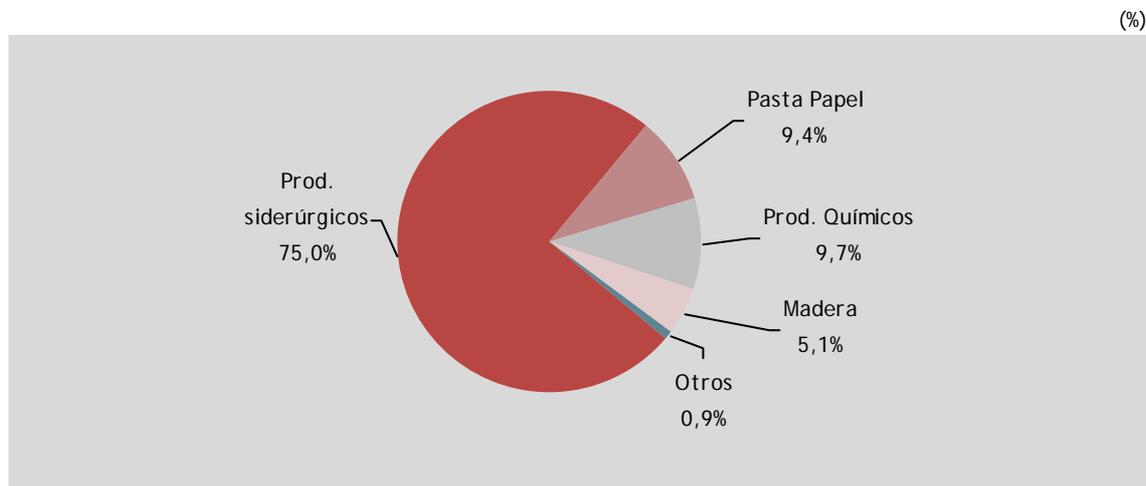
Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Gobierno Vasco.

Bermeo, por su parte, es el puerto comercial de la CAPV que ha experimentado una menor disminución de su actividad en el año 2011. Concretamente, el Puerto de Bermeo ha registrado un tráfico de mercancías e 249,7 miles de toneladas, lo que supone un decremento del 2% con respecto a 2010. Si bien el descenso experimentado no es acusado, cabe señalar que, esta cifra, junto con el tráfico de 2008, suponen los mínimos registros de actividad del puerto en los últimos quince años.

Atendiendo al tipo de movimiento, la evolución ha sido dispar. De esta forma, mientras las descargas han experimentado un notable incremento (48,8%) con respecto a los niveles del año anterior, totalizando 146,8 miles de toneladas desembarcadas, la actividad de embarque se ha reducido en un 35,3% en 2011, registrando un volumen de 101 miles de toneladas despachadas.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

Gráfico 2.29. Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2011.



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

Atendiendo a la tipología de mercancías, los productos siderúrgicos, tales como chapa de metal y bobinas, mantienen su hegemonía como el principal tráfico en el Puerto de Bermeo, con una participación del 74,8% del total de toneladas manejadas, 84,9% si se circunscribe al análisis a las descargas y 61,2% con respecto a los embarques. Asimismo, cabe destacar la carga de productos químicos, más concretamente sulfato sódico, sosa caústica y potasa, que supone el 9,7% del total del movimiento del puerto, el 24,1% del total de mercancía cargada. Por último, el grupo de mercancías constituido por pasta de papel, madera aserrada y tablonés supone el 8,9% del total de toneladas movidas, 15,1% si se atiende sólo a la actividad de desembarque.



# 3

Efectos inducidos  
de la Actividad del  
Transporte y  
Tendencias más  
Relevantes

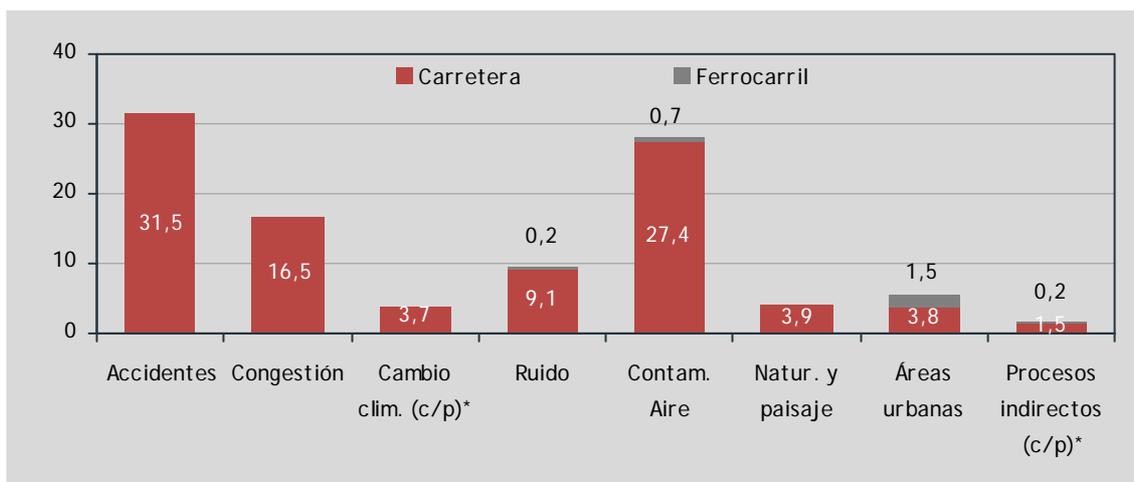
### 3. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE Y TENDENCIAS MÁS RELEVANTES

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

Las implicaciones de la actividad del transporte sobre la salud de las personas y el medio ambiente hacen 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 sentido, cabe recordar un año más que según el informe “Costes Externos del Transporte en la CAPV: Actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes”<sup>14</sup>, el valor económico de las externalidades totales generadas por el transporte en la CAPV en 2008 se cifra en 1.700 millones de euros<sup>15</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”.

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).

<sup>14</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>

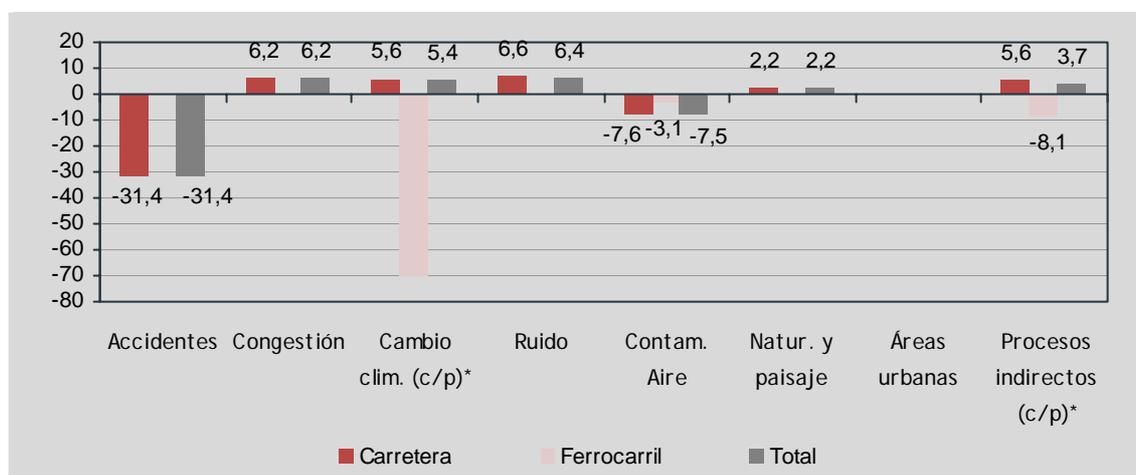
<sup>15</sup> La valoración monetaria de las externalidades se realiza en euros de 2004 de cara a conseguir una adecuada comparación entre los escenarios temporales de los estudios referidos a 2004 y 2008.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

Atendiendo a 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 pone de manifiesto 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

Los accidentes destacan especialmente entre los efectos derivados de la actividad del transporte, dadas sus implicaciones perniciosas y sociales. En este sentido, cabe señalar que en 2010 fallecieron un total de 31.030 personas en las carreteras de la UE-27, al tiempo que los accidentes ferroviarios causaron 62 víctimas mortales.

Una vez alcanzado y superado con creces el objetivo del anterior Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV (referido al periodo 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, el "Plan Estratégico de Seguridad Vial de Euskadi 2010-2014" establece como objetivo-meta reducir el número de víctimas en carretera, considerándolo una obligación

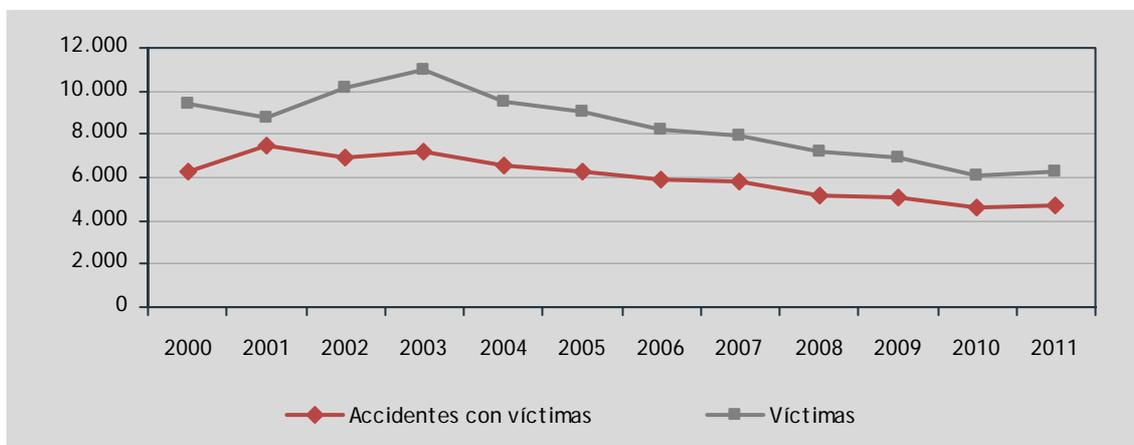
ética mientras haya alguna víctima como consecuencia del tráfico en nuestras carreteras y ciudades. Una sola víctima ya es demasiado, en consonancia con lo que otros países denominan “visión cero”

**Accidentes**

- En 2011, 60<sup>16</sup> personas han fallecido como consecuencia de accidentes de tráfico en las carreteras vascas, lo que supone cuatro personas menos que en ejercicio precedente.
- 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).

De acuerdo con la información ofrecida por la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, en 2011 se han registrado 4.716 accidentes de tráfico con víctimas en la CAPV<sup>16</sup>, con un total de 6.311 personas afectadas, volúmenes que suponen repuntes interanuales del 2,4% y 2,9%, respectivamente. Del total de víctimas, el 92% han resultado con heridas leves (5.804 personas), el 7,1% con heridas graves (447 personas) y el 0,9% restante han fallecido en el propio accidente o antes de las 24 horas siguientes (60 personas). Por tanto, se mantiene la tendencia a la baja de las personas afectadas en los casos de los heridos graves y fallecidos (-13,4% y -6,3%, respectivamente), si bien se trunca la misma en el caso de los heridos leves (repunte del 4,6%)

**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 2000-2011**



<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 y 2011 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao y Zarautz.

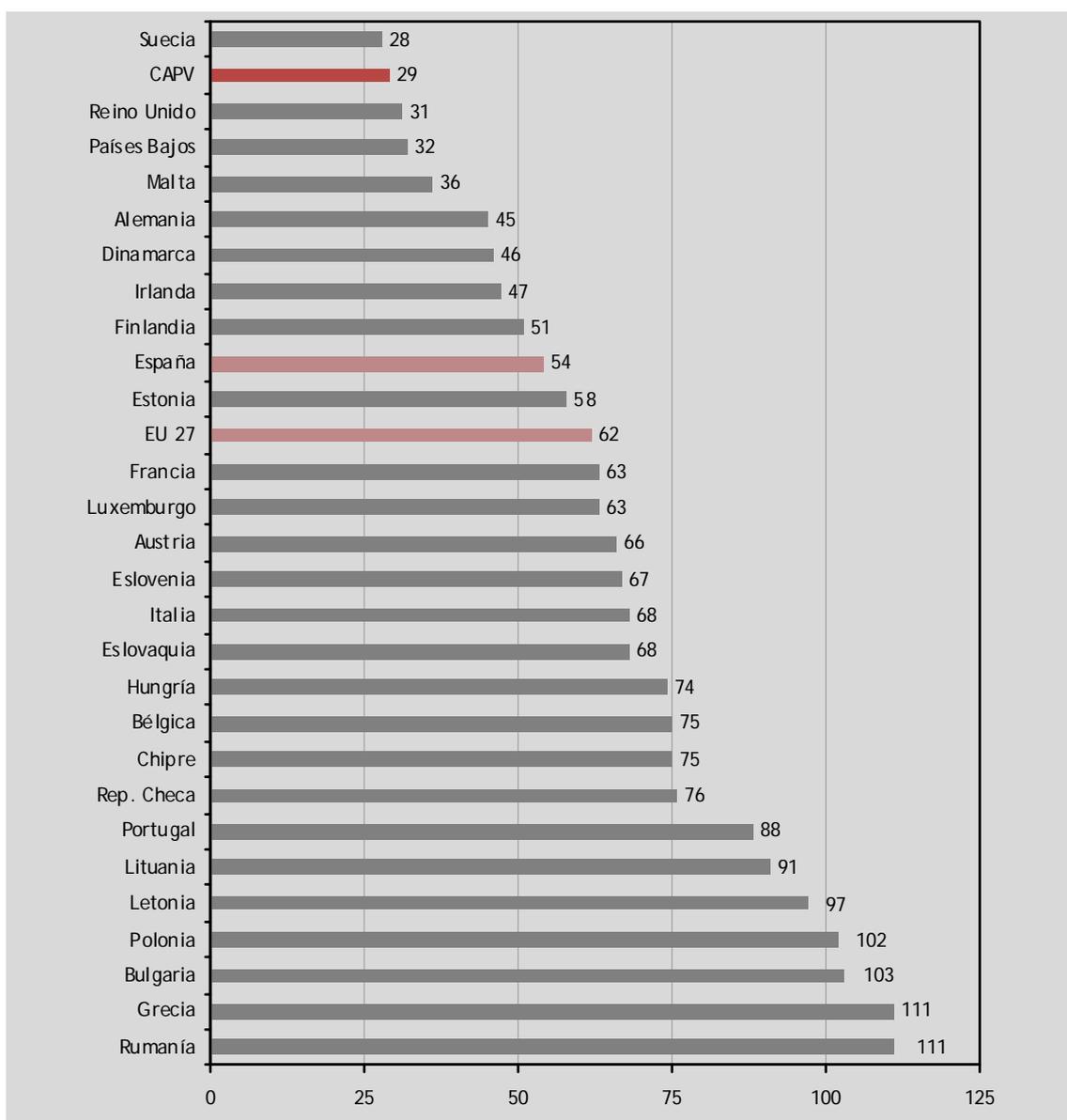
Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.

<sup>16</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, Vea saín y Basauri; 2008 capitales vascas, Irún, Santurtzi y Sestao; 2009 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao, Lezo y Zarautz; 2010 y 2011 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao y Zarautz). Para más información consultar Anuarios Estadísticos de Accidentes del Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

Así las cosas, en 2010 (último año disponible para la UE) la CAPV detenta la segunda posición entre los países europeos en cuanto a seguridad vial, presentando la segunda menor cifra en lo relativo al número de muertes en carretera por millón de habitantes (29 decesos), únicamente por encima de Suecia (28) y claramente por debajo de la media de la UE-27 (62) y de la correspondiente al conjunto del Estado (54).

**Gráfico 3.4. Número de muertes en accidentes de tráfico por millón de habitantes en UE-27. 2010**



Fuente: EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2012; Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco; Eustat, INE.

Del análisis territorial<sup>17</sup> se desprende que Álava concentra el 12,5% del total de accidentes con víctimas y el 12,9% de las víctimas de la CAPV en 2011. Atendiendo a la lesividad, en territorio alavés se han producido el 21,2% de las personas fallecidas en accidente de tráfico y el 16,9% de las heridas graves.

Por su parte, Bizkaia acapara el 47,7% de los accidentes con víctimas en la CAPV, aglutinando el 49,5% de las víctimas totales. Con todo, el número de personas fallecidas supone el 40,4% del total de la comunidad y el número de heridos graves el 39,3%, 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. 2011**

Territorio	Accidentes con víctima		Víctimas							
			Total		Muertos		Heridos Graves		Heridos Leves	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Álava	314	12,5	461	12,9	11	21,2	50	16,9	400	12,4
Bizkaia	1.197	47,7	1.771	49,5	21	40,4	116	39,3	1.634	50,6
Gipuzkoa	1.000	39,8	1.345	37,6	20	38,5	129	43,7	1.196	37,0
<b>Total CAPV</b>	<b>2.511</b>	<b>100,0</b>	<b>3.577</b>	<b>100,0</b>	<b>52</b>	<b>100,0</b>	<b>295</b>	<b>100,0</b>	<b>3.230</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.

Por último, Gipuzkoa detenta el 39,8% de los accidentes con víctimas ocurridos en 2011 y el 37,6% de las víctimas. Por lo que se refiere al grado de lesividad, dicho contabiliza el 38,5% del total de personas fallecidas y el 43,7% de los heridos graves.

Las carreteras que presentan mayor cantidad de accidentes mortales son: en Álava la N-1 y la N-124, en Bizkaia la N-240, la N-634, la A-8, la BI-3732 y la BI-635 (tres personas muertas fuera de red), y en Gipuzkoa la N-634, la GI-627 y la AP-8 (cuatro personas fallecidas fuera de red).

Llegados a este punto, conviene recordar que 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.

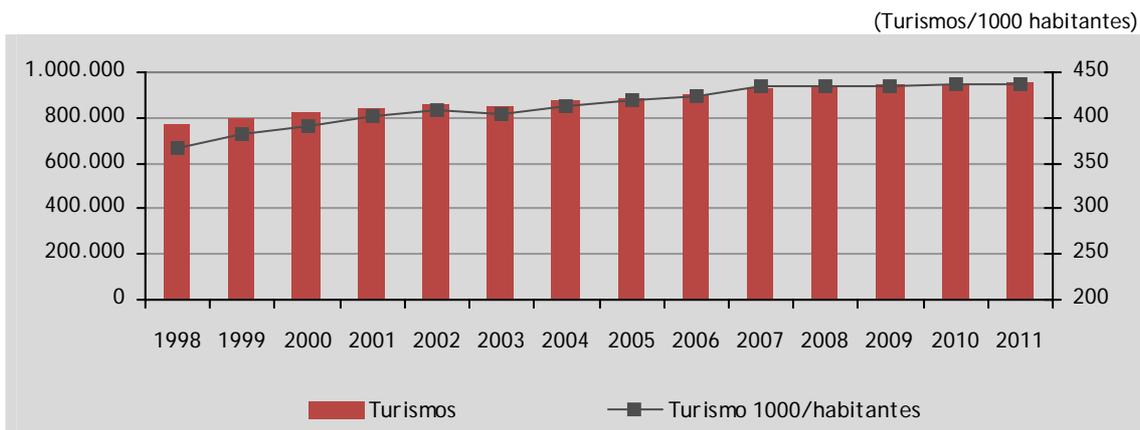
<sup>17</sup> Incluye accidentes con víctimas registrados por la Ertzaintza.

### 3.1.2. Congestión viaria

Como ya se apuntó en anteriores ediciones del informe de panorámica del transporte, de acuerdo con 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 creciente demanda de movilidad en vehículo privado se presenta como un condicionante de la congestión viaria, debiendo tenerse en cuenta que el nivel de motorización viene mostrando una senda creciente en los últimos años (ligeramente truncada en 2003 y 2009). Así, en 2011 se han contabilizado 437 vehículos por cada 1.000 habitantes (436 en 2010). 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 1998-2011



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

Del mismo modo, cabe recordar un año más que la *“Encuesta de Medio Ambiente - Familias”*, publicada por el Eustat en 2009<sup>18</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.

De forma análoga 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.

<sup>18</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)

Atendiendo en primer lugar a 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 control de la red viaria de alta capacidad<sup>19</sup>. En este sentido, cabe 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 observa que en 2011 el 1,38% de las mismas ha correspondido a un nivel de servicio catalogado como E, y el 0,21% a un nivel de servicio F. Por tanto, puede concluirse que el 1,59% de las horas totales anuales en funcionamiento se ha caracterizado por la congestión.

**Cuadro 3.2. Horas anuales en funcionamiento según nivel de servicio. 2011**

Estación	Niveles de servicio							Total horas
	Carretera	A	B	C	D	E	F	
21a1 E. Kaxtresana-E. Cruces (BI-S)	A-8	4.073	1.886	2.618	182		1	8.760
21a2 E. Kaxtresana-E. Cruces (S-BI)	A-8	3.821	1.427	3.003	508		1	8.760
45a1 Pte. Rontegi (BI-Getxo)	N-637	4.853	1.065	1.737	978	125	3	8.761
45a2 Pte. Rontegi (Getxo-BI)	N-637	3.862	1.363	2.133	1.189	191	22	8.760
81a1 E. Erandio-E. Universidad (BI-Getxo)	BI-637	3.961	2.160	2.053	582	3	1	8.760
81a2 E. Erandio-E. Universidad (Getxo-BI)	BI-637	3.390	940	1.385	2.398	585	64	8.762
99a1 E. Enekuri-TT. Artxanda	N-637	4.693	2.179	1.356	490	32	10	8.760
99a2 TT. Artxanda-E. Enekuri	N-637	5.244	1.813	1.411	287	4	1	8.760
179a1 E. Sestao-E. Portugalete (BI-S)	A-8	3.645	1.102	2.046	1.520	355	92	8.760
179a2 E. Portugalete-E. Sestao(S-BI)	A-8	3.484	1.625	2.831	1.144	36	1	8.761
183A La Arena-L.P. Santander	A-8	3.849	3.213	1.618	77		3	8.760
<b>Total horas</b>		<b>44.875</b>	<b>18.413</b>	<b>22.191</b>	<b>9.355</b>	<b>1.331</b>	<b>199</b>	<b>96.364</b>
<b>Distribución por nivel de servicio de las horas totales (%)</b>		<b>46,57</b>	<b>19,11</b>	<b>23,03</b>	<b>9,71</b>	<b>1,38</b>	<b>0,21</b>	<b>100,00</b>
<b>Suma de niveles E y F. Participación s/las horas totales (%)</b>		--	--	--	--	<b>1,59</b>	--	--

Fuente: Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia.

En términos de evolución, la progresión de esta magnitud ha sido dispar a lo largo de los últimos años, si bien cabe destacar que el nivel de congestión ha sido menor en 2011 que en el ejercicio previo (1,59% frente a 1,85%, respectivamente), y claramente inferior al registrado a principios de la década (3,36% en 2003).

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Suma de niveles E y F. Participación sobre las horas totales (%)	0,57	1,53	1,46	1,73	0,69	1,85	1,59

Fuente: Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia.

<sup>19</sup> Para un mayor desarrollo metodológico, consultar:

<http://www.bizkaia.net/Home2/Archivos/DPTO6/Temas/Pdf/Aforos2011/AforosBizkaia2011.pdf?idioma=CA>

Pasando a considerar la información referida a Gipuzkoa, el análisis se sustenta 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. Dicho método supone que el coche de medida (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>20</sup>.

Por lo que se refiere a la red de interés preferente guipuzcoana, en 2011 se observa un descenso de la velocidad media en relación al ejercicio precedente (síntoma de mayor congestión) en la AP-1, la N-121-A y ciertos tramos de la AP-8 y la N-634. Por el contrario, la velocidad media ha sido mayor (síntoma de menor congestión) en la A-15, la N-1 y ciertos tramos de la AP-8 y la N-634.

**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)	
				2010	2011
A-15	139,8	156,6	16,8	79	95
	159,9	164,4	5,5	--	96
	164,4	167,2	2,9	--	72
	167,2	169,3	2,1	--	94
AP-1	114,3	133,0	18,8	115	112
	133,0	146,2	13,2	110	110
AP-8	0,0	7,4	7,4	93	107
	7,4	15,5	8,1	94	102
	15,5	25,5	10,0	94	112
	25,5	38,2	12,7	105	102
	38,2	54,6	16,4	102	104
	54,6	69,7	15,1	101	99
N-121-A	69,7	74,9	5,2	96	72
	68,5	75,1	6,6	73	72
N-1	405,3	416,0	10,7	67	72
	416,0	436,8	20,8	95	96
	436,8	447,7	10,9	93	101
	447,7	457,2	9,5	75	--
	464,5	481,5	17,0	58	--
N-634	447,7	454,4	6,8	--	82
	0,0	4,0	4,0	57	60
	4,0	19,1	15,1	51	48
	19,1	29,9	10,8	56	48
	29,9	44,3	14,4	54	51
	44,3	57,8	13,5	61	59
	57,8	66,0	8,2	53	54

Fuente: Diputación Foral de Gipuzkoa.

En lo relativo 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-632, ciertos tramos de la GI-627, la mayoría de los tramos de la GI-631, y un único tramo de la GI-20. Por el contrario,

<sup>20</sup> Para un mayor desarrollo metodológico, consultar: [www.gipuzkoa.net/noticias/archivos/aforos2008.pdf](http://www.gipuzkoa.net/noticias/archivos/aforos2008.pdf)

la velocidad media ha aumentado en la GI-638, la GI-638, la GI-11, la GI-636 y ciertos tramos de la GI-20.

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

Carretera	Pki	Pkf	Longitud (Km)	Velocidad media (Km/h)	
				2010	2011
GI-131	0,0	3,8	3,8	45	--
	3,8	12,5	8,7	67	--
GI-627	18,0	27,2	9,2	49	49
	27,2	36,0	8,8	64	71
	36,0	44,5	8,5	62	57
	44,5	56,3	11,8	74	71
GI-631	0,0	3,8	3,8	66	63
	3,8	13,6	9,8	63	58
	13,6	19,1	5,5	45	42
	19,1	34,5	15,5	51	57
GI-632	0,0	5,2	5,2	93	--
	5,2	11,2	6,0	93	--
	11,2	22,1	10,9	48	45
	22,1	24,6	2,5	63	63
	29,8	35,2	5,4	71	71
	0,0	11,2	11,2	--	97
GI-638	0,0	4,7	4,7	41	43
	4,7	7,9	3,2	53	56
GI-11*	0,0	2,3	2,3	74	77
GI-20	0,0	5,5	5,5	101	103
	5,5	7,2	1,7	81	88
	7,2	11,0	3,8	85	85
	11,0	15,7	4,7	99	97
GI-636	0,0	17,2	17,2	61	62
GI-21	0,0	2,3	2,3	--	50
GI-40	0,0	1,9	1,9	--	48
	1,8	3,8	1,9	--	69
GI-41	0,0	3,0	3,0	--	84

\* Antigua N-1-A.

Fuente: Diputación Foral de Gipuzkoa.

En cualquier caso, conviene tener en cuenta que tanto en el caso de Bizkaia como en el de Gipuzkoa (al igual que en el resto del Estado), la congestión viaria en 2011 ha podido verse parcialmente afectada por la medida transitoria de rebaja de la velocidad máxima de 120 Km/h a 110 Km/h adoptada durante los meses de marzo, abril, mayo y junio de 2011.

Como colofón al presente apartado, cabe recordar que de acuerdo con la estrategia global de la Comisión Europea "Transporte 2050"<sup>21</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).

<sup>21</sup> MEMO Transporte 2050: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-11-197\\_es.pdf](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-197_es.pdf)

### 3.1.3. Medio ambiente

#### a) *Ruido*

La actividad del transporte implica cierta contaminación acústica que repercute 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 perjudiciales que causa esta contaminación acústica cabe destacar especialmente las interferencias en el sueño, la comunicación oral, la actividad diaria, así como sus efectos psicológicos y fisiológicos adversos.

Atendiendo nuevamente al 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, cifra superior a la estimada 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). 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 otro lado, conviene recordar nuevamente que según la *“Encuesta de Medio Ambiente - Familias”*<sup>22</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).

<sup>22</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)

### 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

Dado su carácter global, el cambio climático supone el principal problema 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. Así las cosas, la lucha contra el mismo precisa una respuesta multilateral basada 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 2011 en Durban (Sudáfrica) de la decimoséptima conferencia de las partes de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático, la séptima sesión de la conferencia de las partes que son partes del Protocolo de Kioto, y el trigésimo quinto periodo de sesiones de los órganos subsidiarios.

Tras intensas negociaciones, las partes de la Convención han alcanzado un acuerdo que refuerza el marco multilateral de lucha contra el cambio climático gracias a tres elementos centrales de un paquete de decisiones que han supuesto el gran éxito de la Cumbre:

- Un proceso para determinar un marco legal, aplicable a todos los países, a partir de 2015 que facilite la acción climática.
- La puesta en marcha del Fondo Verde para el Clima.
- La continuación del Protocolo de Kioto a través de un segundo periodo de compromiso.

Además, estos tres grandes avances políticos se han complementado con un conjunto de más de 30 decisiones que culminan el progreso del año pasado en la cumbre de Cancún, a través de la implementación y desarrollo de muchos de los elementos acordados entonces.

En el ámbito europeo, en 2011 el Parlamento Europeo ha aprobado los nuevos límites de emisiones de CO<sub>2</sub> para los vehículos comerciales ligeros de nueva fabricación, estableciendo una serie de objetivos por fases: máximo de 175 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro para 2014, descendiendo progresivamente hasta los 147 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro en 2020. (Los fabricantes que produzcan menos de 22.000 vehículos industriales ligeros al año podrán solicitar que se les exima de cumplir estos objetivos).

### Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

- En 2010 las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector transporte disminuyen un 3,5% en términos interanuales, siendo responsable del 23,7% 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.

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

- Estrategia de Desarrollo Sostenible de Euskadi 2020. Incluye como una de sus nueve metas “minimizar la dependencia energética frente a las energías de origen fósil y mitigar las emisiones de los gases de efecto invernadero y los efectos del cambio climático”, estableciendo el objetivo de reducción de las emisiones de GEI en un 20% en 2020 respecto a 2005.
- III Programa Marco Ambiental (2011-2014). Tiene como meta específica “mitigar las emisiones de Gases de Efecto Invernadero y minimizar los efectos del cambio climático en la CAPV”.
- 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 3E2020. Referencia principal en planificación energética.

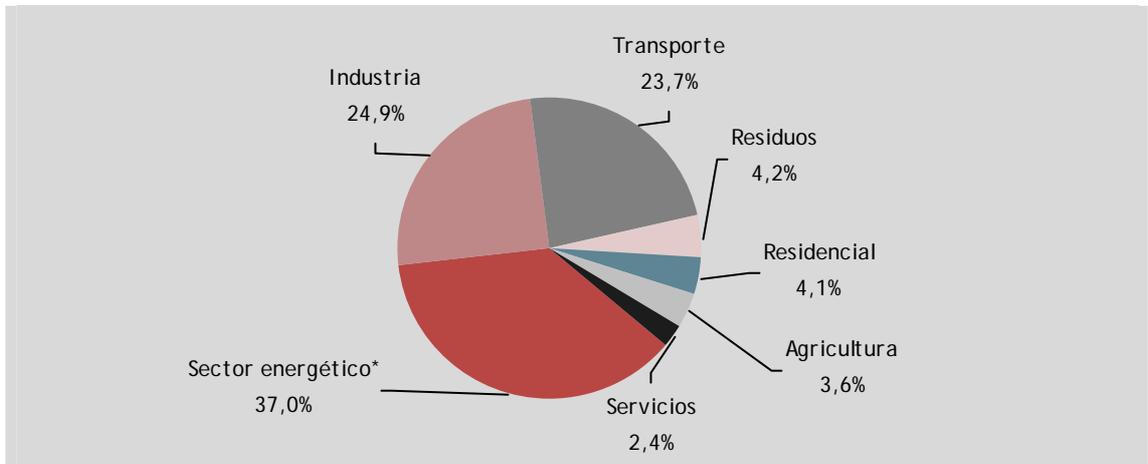
Tomando en consideración cifras referidas a la CAPV, y teniendo en cuenta que a la fecha de realización del presente informe no se dispone todavía de información relativa a 2011, cabe señalar que en 2010 las emisiones totales de gases de efecto invernadero<sup>23</sup> se cifran en 21,5 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente, volumen que supone un descenso interanual del 3,3%. Dicho descenso está condicionado de forma significativa por la debilitada actividad económica registrada en 2010, si bien el retroceso de las emisiones frente al tímido avance del PIB (-3,3% frente a 0,3%) 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.

En este contexto, el índice de referencia para el Protocolo de Kioto se sitúa en +2% respecto del año base<sup>24</sup>, frente al objetivo +14% del Plan Vasco de Lucha contra el Cambio Climático en el periodo 2008 -2012.

<sup>23</sup> Incluyen las asociadas a la electricidad importada.

<sup>24</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 3.6. Emisiones sectoriales directas de GEIs en la CAPV. 2010 (%)

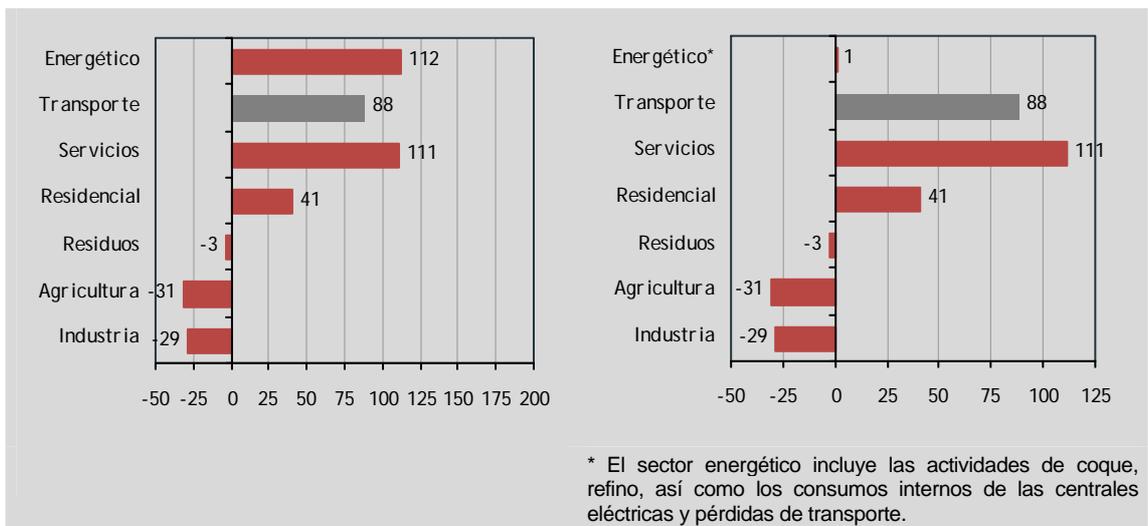


\* El sector energético incluye las actividades de coque, refino, así como los consumos internos de las centrales eléctricas y pérdidas de transporte.

Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2010. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca.

El análisis de los principales sectores emisores muestra que el sector energético (incluye las actividades de coque, refino, así como los consumos internos de las centrales eléctricas y pérdidas de transporte) persiste como el principal agente emisor de gases de efecto invernadero (37% del total), seguido de la industria con un 24,9% del total de las emisiones y del transporte con un 23,7% del total. Concretamente, en 2010 el sector de transporte emite 5,1 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente, lo que supone un descenso interanual del 3,5% (tercer año consecutivo de disminución).

Gráfico 3.7. Evolución sectorial de las emisiones de GEIs por sectores de actividad en la CAPV. 1990-2010 (%)



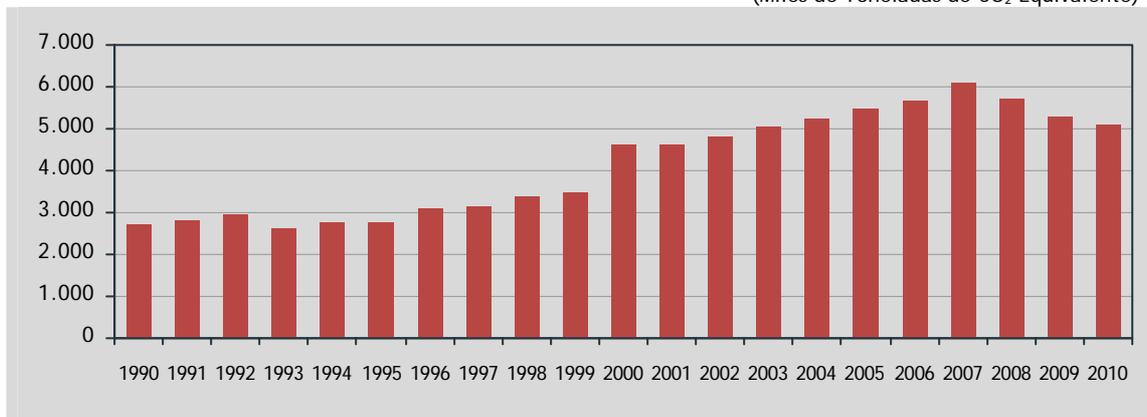
\* El sector energético incluye las actividades de coque, refino, así como los consumos internos de las centrales eléctricas y pérdidas de transporte.

Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2010. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca.

En relación al año base, las emisiones procedentes del transporte han aumentado un 88%. 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 tercer mayor incremento en cuanto a emisiones, tras los sectores energético y servicios (aumentos del 112% y 111%, respectivamente). Por el contrario, si en el sector energético incluimos las emisiones derivadas de la electricidad importada, el sector de transporte registra el segundo mayor crecimiento en lo referido a emisiones (88%), ya que en este caso el incremento de las emisiones del sector energético es claramente menor (1%), 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. 1990-2010.**

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



Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2010. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca.

Entre las medidas ejecutadas 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 estudio 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 notable caída de las mismas (descensos interanuales en 2011 del 38,3% en Álava, 24,4% en Bizkaia, 17,9% en Gipuzkoa y 17,7% en el conjunto del Estado), son precisamente los vehículos más contaminantes (de 200 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro recorrido en adelante) los que reducen con mayor intensidad sus matriculaciones.

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

	Emisiones CO <sub>2</sub>	2008	2009	2010	2011	Variación interanual	
						2010	2011
Álava	<=120	1.544	2.303	2.448	1.385	6,3	-43,4
	>120<160	6.041	5.106	5.424	3.251	6,2	-40,1
	>=160<200	1.844	1.167	960	850	-17,7	-11,5
	>=200	456	262	259	112	-1,1	-56,8
	Resto	16	12	10	17	-16,7	70,0
	<b>Total</b>		<b>9.901</b>	<b>8.850</b>	<b>9.101</b>	<b>5.615</b>	<b>2,8</b>
Bizkaia	<=120	2.853	6.169	5.181	4.212	-16,0	-18,7
	>120<160	11.271	11.773	11.053	8.023	-6,1	-27,4
	>=160<200	5.350	3.658	2.827	2.297	-22,7	-18,7
	>=200	1.386	934	659	386	-29,4	-41,4
	Resto	40	15	40	25	166,7	-37,5
	<b>Total</b>		<b>20.900</b>	<b>22.549</b>	<b>19.760</b>	<b>14.943</b>	<b>-12,4</b>
Gipuzkoa	<=120	1.691	3.207	2.886	2.480	-10,0	-14,1
	>120<160	6.797	6.761	6.090	4.989	-9,9	-18,1
	>=160<200	3.238	2.107	1.601	1.304	-24,0	-18,6
	>=200	760	514	393	263	-23,5	-33,1
	Resto	41	23	52	16	126,1	-69,2
	<b>Total</b>		<b>12.527</b>	<b>12.612</b>	<b>11.022</b>	<b>9.052</b>	<b>-12,6</b>
CAPV	<=120	6.088	11.679	10.515	8.077	-10,0	-23,2
	>120<160	24.109	23.640	22.567	16.263	-4,5	-27,9
	>=160<200	10.432	6.932	5.388	4.451	-22,3	-17,4
	>=200	2.602	1.710	1.311	761	-23,3	-42,0
	Resto	97	50	102	58	104,0	-43,1
	<b>Total</b>		<b>43.328</b>	<b>44.011</b>	<b>39.883</b>	<b>29.610</b>	<b>-9,4</b>
Estado	<=120	226.591	279.974	320.120	297.285	14,3	-7,1
	>120<160	639.080	493.786	516.384	404.848	4,6	-21,6
	>=160<200	229.082	138.246	112.536	86.030	-18,6	-23,6
	>=200	64.355	39.840	31.433	18.944	-21,1	-39,7
	Resto	2.068	926	1.542	944	66,5	-38,8
	<b>Total</b>		<b>1.161.176</b>	<b>952.772</b>	<b>982.015</b>	<b>808.051</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 otra parte, el análisis de las matriculaciones por tipo de combustible muestra que en un contexto caracterizado por la dieselización (en torno al 70% de las matriculaciones de vehículos corresponden a este tipo de combustible tanto en los tres Territorios Históricos como en el conjunto del Estado), en términos generales, los híbridos y los eléctricos ganan importancia relativa contribuyendo así a generar menores emisiones de CO<sub>2</sub>, si bien su implantación resulta todavía marginal. Concretamente, las matriculaciones de vehículos eléctricos aumentan en Álava y Bizkaia, descendiendo las matriculaciones de vehículos híbridos en menor medida que las matriculaciones totales en estos dos ámbitos, de tal forma que también ganan importancia relativa. En el caso del Estado, crecen las matriculaciones tanto de vehículos eléctricos como híbridos.

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

	Combustible	2008	2009	2010	2011	Variación interanual	
						2010	2011
Álava	Gasolina	2.587	2.345	2.381	1.468	1,5	-38,3
	Diesel	7.285	6.461	6.637	4.068	2,7	-38,7
	Eléctricos	0	0	2	12	--	500,0
	Híbridos	29	44	81	67	84,1	-17,3
	<b>Total</b>	<b>9.901</b>	<b>8.850</b>	<b>9.101</b>	<b>5.615</b>	<b>2,8</b>	<b>-38,3</b>
Bizkaia	Gasolina	6.893	6.557	5.272	4.299	-19,6	-18,5
	Diesel	13.892	15.848	14.248	10.428	-10,1	-26,8
	Eléctricos	0	0	3	5	--	66,7
	Híbridos	115	144	237	211	64,6	-11,0
	<b>Total</b>	<b>20.900</b>	<b>22.549</b>	<b>19.760</b>	<b>14.943</b>	<b>-12,4</b>	<b>-24,4</b>
Gipuzkoa	Gasolina	3.870	3.783	2.804	2.407	-25,9	-14,2
	Diesel	8.632	8.766	8.099	6.579	-7,6	-18,8
	Eléctricos	0	0	5	1	--	-80,0
	Híbridos	25	63	114	65	81,0	-43,0
	<b>Total</b>	<b>12.527</b>	<b>12.612</b>	<b>11.022</b>	<b>9.052</b>	<b>-12,6</b>	<b>-17,9</b>
CAPV	Gasolina	13.350	12.685	10.457	8.174	-17,6	-21,8
	Diesel	29.809	31.075	28.984	21.075	-6,7	-27,3
	Eléctricos	0	0	10	18	--	80,0
	Híbridos	169	251	432	343	72,1	-20,6
	<b>Total</b>	<b>43.328</b>	<b>44.011</b>	<b>39.883</b>	<b>29.610</b>	<b>-9,4</b>	<b>-25,8</b>
Estado	Gasolina	352.787	279.352	279.574	229.095	0,1	-18,1
	Diesel	804.500	668.022	693.906	568.247	3,9	-18,1
	Eléctricos	0	1	69	367	6.800,0	431,9
	Híbridos	3.889	5.397	8.466	10.342	56,9	22,2
	<b>Total</b>	<b>1.161.176</b>	<b>952.772</b>	<b>982.015</b>	<b>808.051</b>	<b>3,1</b>	<b>-17,7</b>

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

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

En cualquier caso, 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 del transporte público y hacia la utilización de modos más amigables con el entorno, tales como el ferrocarril y el marítimo.

De hecho, tal y como se ha señalado anteriormente, la mayor parte de las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector transporte provienen del transporte por carretera (en torno al 96% del total sectorial), correspondiendo una parte significativa de las mismas al transporte de mercancías por carretera (alrededor del 40% de las correspondientes al transporte por carretera). En este sentido, conviene tener en cuenta que, en términos generales, las emisiones de los vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera dependen en gran medida de la antigüedad de los mismos (en principio, a mayor antigüedad, mayores emisiones). Por tanto, se considera oportuno realizar un pequeño análisis sobre la antigüedad de los vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera.

La aproximación a esta materia se realiza a través del estudio del parque de vehículos estatal distribuido por tipo y año de matriculación a una determinada fecha, ante la dificultad de analizar la antigüedad del total de vehículos dedicados al transporte de mercancías que circulan por nuestras carreteras, que lógicamente, incluye los vehículos extranjeros que

circulan dentro de nuestras fronteras y sobre los que existe gran dificultad para obtener información. Así las cosas, el análisis se circunscribe al estudio a nivel estatal del año de matriculación de los vehículos representativos del transporte de mercancías por carretera (camiones, furgonetas, remolques y semiremolques) a una determinada fecha.

**Cuadro 3.8. Vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera. Estado, 31-12-2011**

Año de matriculación	Valores absolutos			Distribución porcentual		
	Camiones y furgonetas	Remolques y semiremolques	TOTAL	Camiones y furgonetas	Remolques y semiremolques	TOTAL
Antes de 1991	775.343	61.932	837.275	15,3	14,9	15,3
1991-1995	514.186	43.047	557.233	10,2	10,4	10,2
1996-2000	1.000.411	77.490	1.077.901	19,8	18,6	19,7
2001-2005	1.435.797	115.689	1.551.486	28,4	27,8	28,3
2006-2010	1.205.087	104.359	1.309.446	23,8	25,1	23,9
2011	129.967	13.051	143.018	2,6	3,1	2,6
<b>TOTAL</b>	<b>5.060.791</b>	<b>415.568</b>	<b>5.476.359</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fuente: Anuario estadístico general DGT.

Así, cabe señalar que a nivel estatal a finales del ejercicio 2011 prácticamente la mitad de los vehículos representativos del transporte de mercancías por carretera presentan una antigüedad superior a los 10 años (concretamente el 45,2% del total), alcanzando un nivel de emisiones claramente superior al correspondiente a vehículos más actuales. Por tanto, podemos concluir que a nivel estatal el envejecido parque de vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera supone uno de los factores que contribuye negativamente al elevado nivel de emisiones de este subsector.

### c) Consumo energético

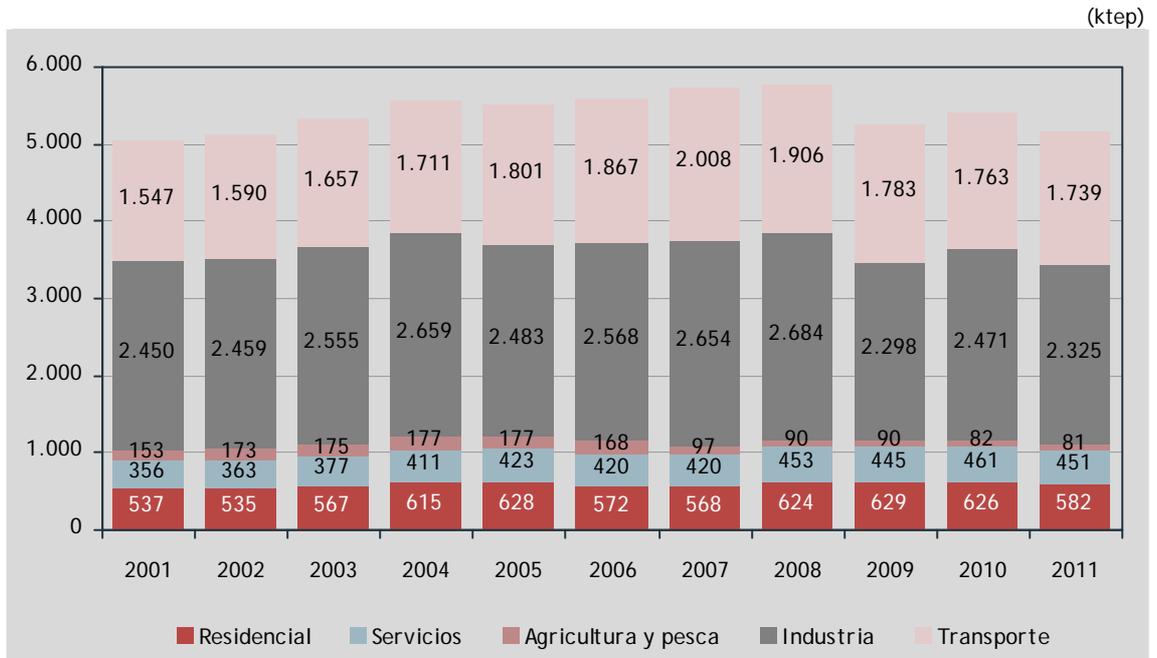
Previamente al desarrollo del presente subepígrafe, se hace necesario señalar que el cálculo del consumo energético se ha visto afectado por un cambio metodológico relativo a la contabilidad del calor producido en las instalaciones de cogeneración y el consumo de combustible dedicado a tal fin. Concretamente, de acuerdo con la metodología Eurostat, se ha contabilizado como consumo de combustible en entradas de transformación la parte de la energía dedicada en instalaciones de cogeneración a la producción de electricidad, mientras la parte del combustible dedicado a la producción de calor se ha contabilizado directamente en el sector consumidor final en el que se aprovecha. Además de este traspaso de consumos de la transformación energética al consumo final, se ha eliminado la contabilización del calor como energías derivadas como salida de la transformación y energía de consumo en los sectores finales. Con todo, el análisis interanual del consumo energético resulta homogéneo, ya que las cifras referidas a 2010 han sido recalculadas según la nueva metodología.

Realizada esta matización, cabe señalar que en 2011 la CAPV ha consumido un total de 5.178 miles de toneladas equivalentes de petróleo (ktep) de energía final, volumen que supone un crecimiento acumulado del 2,7% 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

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

ha sido claramente mayor (12,4%), como consecuencia del aumento de la demanda de movilidad por carretera.

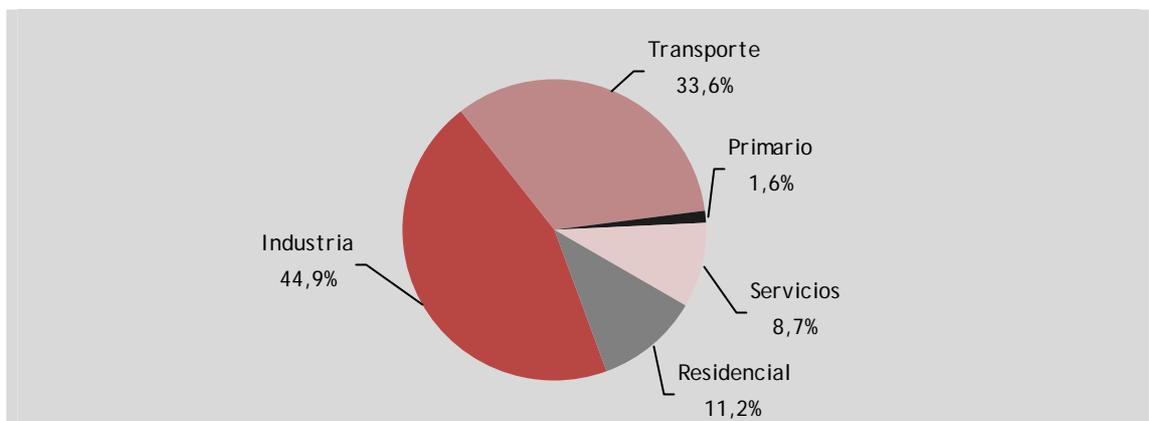
**Gráfico 3.9. Consumo final de energía por sectores. Evolución 2001-2011.**



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2011. EVE

Concretamente, el consumo final de energía por parte del sector de transporte en 2011 se ha situado en 1.739 ktep, habiendo descendido un 1,4% interanual como consecuencia, fundamentalmente, de la débil actividad económica registrada (tímido avance del PIB del 0,6% en 2011). Dicho consumo supone el 33,6% del total del consumo final energético vasco, participación superada únicamente por el sector industrial (44,9%).

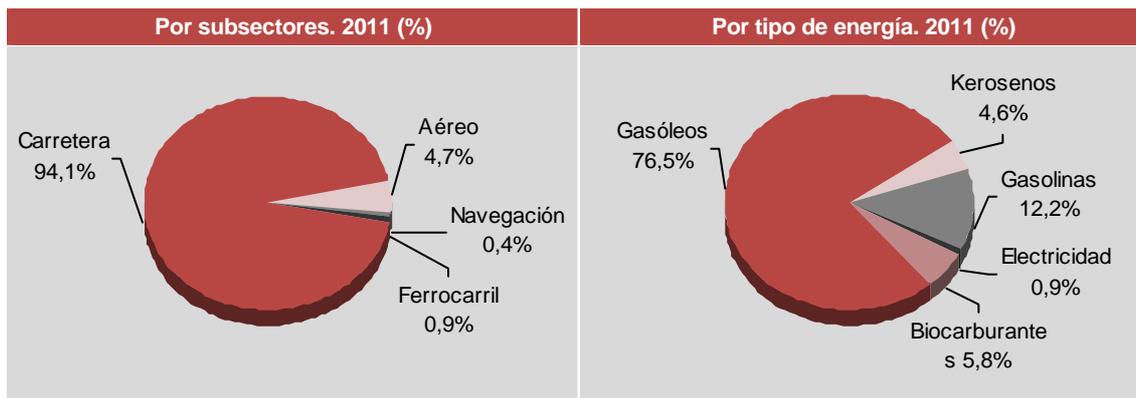
**Gráfico 3.10. Distribución del consumo energético vasco por sectores de actividad. 2011 (%)**



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2011. EVE

Una mayor profundidad de análisis muestra que el transporte por carretera (público y privado) es el principal consumidor energético del sector, situándose su participación en el 94,1% del total (91,3% en 1990). Con un peso claramente inferior, a continuación figura el transporte aéreo, con el 4,7% del consumo energético total del sector, al tiempo que el transporte ferroviario y marítimo apenas suponen el 1,3% restante de forma conjunta.

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



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2011. EVE

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

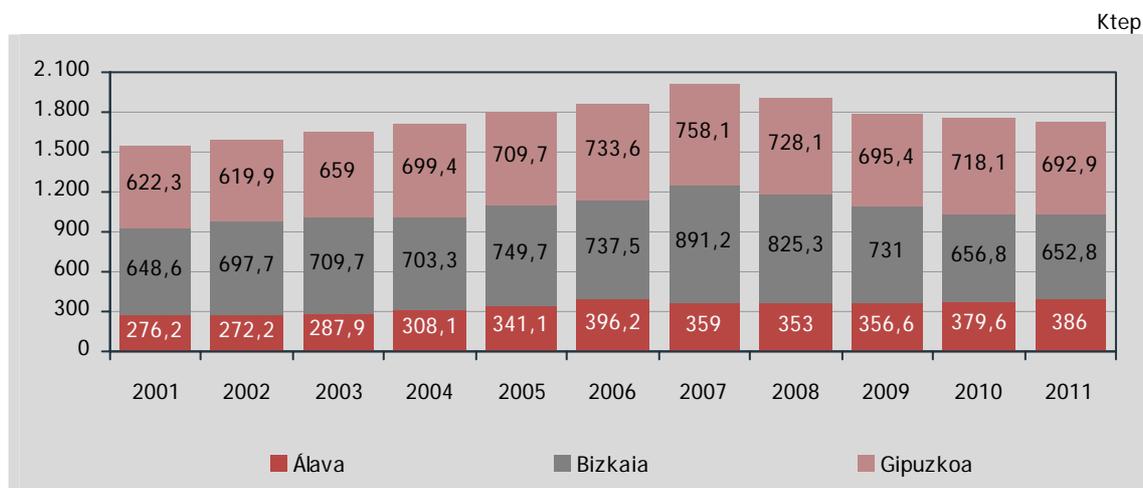
**Indicadores de consumo de energía**

- El sector del transporte concentra el 33,6% del total del consumo energético en la CAPV.
- En la última década, el consumo final de energía del sector transporte ha aumentado un 12,4%, tasa mas de cuatro veces superior a la correspondiente al consumo energético total vasco (2,7%).
- El transporte representa el 44,6% del coste total de la factura energética vasca, esto es 2.545 millones de euros.

Pasando a considerar los territorios, Gipuzkoa ha incrementado desde el año 2001 en un 11,3% su consumo energético sectorial, acaparando el 40% del total en 2011. Bizkaia, por su parte, supone el 37,8% del consumo sectorial, con un crecimiento del 0,6% entre 2001 y 2011. Por último, Álava ha acrecentado su consumo un 39,8% desde 2001, aglutinando el 22,2% del consumo total sectorial en 2011.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

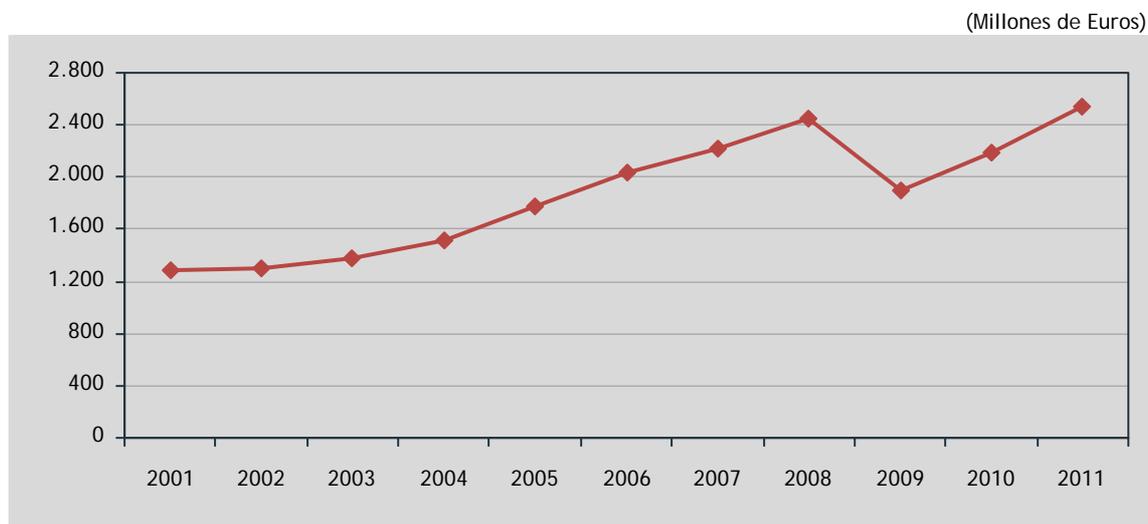
Gráfico 3.12. Consumo energético en el sector del transporte por territorios. 2001-2011.



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2011. EVE

Por otro lado, apuntar que la factura energética del transporte en 2011 ha ascendido a 2.545 millones de euros, importe que supone un aumento interanual del 16,1%. Así las cosas, el sector de transporte es responsable del 44,6% del coste de la factura energética vasca total.

Gráfico 3.13. Evolución de la factura energética del sector de transporte en la CAPV: Evolución 2001-2011.



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2011. EVE

El uso de biocarburantes en el sector de transporte se ha cifrado en 101,1 miles de toneladas equivalentes de petróleo en 2011, volumen que supone un leve descenso interanual del 0,4%, evolución discordante con la dirección apuntada en la línea de actuación de la Estrategia Energética de Euskadi 2020 que trata de disminuir la dependencia energética del petróleo en el sector transporte.

Ante este panorama, cabe destacar que la totalidad de la flota de autobuses de Transportes Urbanos de Vitoria-Gasteiz circula utilizando biocombustibles: 86 vehículos funcionando con biodiesel mezclado en torno al 10%-12%. Asimismo, la totalidad de la flota de autobuses de Bilbobus (152) también circula utilizando biocombustibles: 36 vehículos circulando con biodiesel al 7%, 53 al 10%, y los 63 restantes al 20%. Por su parte, la flota de DBus está compuesta por un autobús híbrido y 119 autobuses que circulan con biodiesel al 30%.

Entre las medidas puestas en marcha por las administraciones públicas de cara a potenciar el uso eficiente de la energía en el contexto del transporte, cabe recordar la elaboración de los "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

Teniendo en cuenta que ciertos impactos adversos inducidos por la actividad del transporte apenas presentan cambios significativos en el corto plazo, a continuación se presenta 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 cifran 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 copan 8.436 ha en 2011, correspondiendo la mayoría de ellas al sistema viario (6.986 ha). Dicha superficie representa el 35,4% 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 y Política Territorial del Gobierno Vasco. Udalplan.

Cuadro 3.9. Suelo de sistemas generales<sup>1</sup> de la CAPV (Superficie en Ha).

	CAPV	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa
<b>2010</b>				
Total	24.732	6.253	9.457	9.022
Equipamientos	5.438	2.162	1.913	1.364
Espacios libres	8.815	1.044	2.616	5.156
<b>Infraestructuras de transporte y comunicaciones</b>	<b>9.355</b>	<b>2.784</b>	<b>4.323</b>	<b>2.248</b>
- <b>Viarío</b> (Carreteras excluida la servidumbre)	<b>7.023</b>	<b>2.230</b>	<b>2.959</b>	<b>1.833</b>
- <b>Ferrocarril</b> (Vías férreas teniendo en cuenta las estaciones)	<b>581</b>	<b>162</b>	<b>203</b>	<b>216</b>
- <b>Aeropuertos<sup>2</sup></b>	<b>916</b>	<b>392</b>	<b>487</b>	<b>38</b>
- <b>Puertos<sup>2</sup></b>	<b>835</b>	<b>0</b>	<b>674</b>	<b>160</b>
Infraestructuras básicas	1.123	263	605	255
<b>2011</b>				
Total	23.836	6.145	8.760	8.931
Equipamientos	5.298	2.165	1.909	1.223
Espacios libres	8.951	1.043	2.632	5.276
<b>Infraestructuras de transporte y comunicaciones</b>	<b>8.436</b>	<b>2.678</b>	<b>3.614</b>	<b>2.141</b>
- <b>Viarío</b> (Carreteras excluida la servidumbre)	<b>6.986</b>	<b>2.233</b>	<b>2.977</b>	<b>1.775</b>
- <b>Ferrocarril</b> (Vías férreas teniendo en cuenta las estaciones)	<b>594</b>	<b>162</b>	<b>203</b>	<b>228</b>
- <b>Aeropuertos<sup>2</sup></b>	<b>603</b>	<b>283</b>	<b>282</b>	<b>38</b>
- <b>Puertos<sup>2</sup></b>	<b>253</b>	<b>0</b>	<b>152</b>	<b>100</b>
Infraestructuras básicas	1.153	259	604	290

<sup>1</sup> Clasificación correspondiente a la calificación del suelo. (Serie 2007-2011 en Anexo Estadístico).

<sup>2</sup> A partir de 2011, las zonas de uso logístico de puertos y aeropuertos se han recogido como suelo de Actividades Económicas.

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 ascienden a 66,2 millones de euros, volumen superior al estimado en 2004 (64,8 millones de euros), repartiéndose dicho incremento prácticamente a parte 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 DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE

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>25</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>25</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, abaratadas 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.

Centrando la atención en la evolución de ciertas variables, podemos identificar las siguientes tendencias referidas a la CAPV en materia de movilidad y otros aspectos relacionados con la sostenibilidad del transporte:

## Movilidad

- Aumento de la movilidad en la CAPV, aunque ralentizándose: los desplazamientos totales diarios de personas se han incrementado un 13,5% en el periodo 2003-2011, si bien en los últimos años esta tendencia se ha moderado claramente; leve incremento del 1,9% entre 2007 y 2011, siendo absorbido dicho leve incremento en su mayor parte por los modos de transporte más sostenibles (peatonal, bicicleta...).
- Mayor utilización del automóvil, aunque en los últimos años ha caído: los desplazamientos diarios en vehículo privado han pasado de suponer el 34,6% del total en 2003 al 35,7% en 2011. No obstante, si consideramos un horizonte temporal más reducido (periodo 2003-2007), éste porcentaje pasa a reducirse (35,7% en 2011 frente a 38,6% en 2007).
- A grandes rasgos, se viene registrando un incremento continuado del parque móvil, si bien en los cuatro últimos ejercicios dicho incremento ha sido sensiblemente inferior al observado en la década previa al impacto de la crisis.
- Mejora de las infraestructuras viarias. En el transcurso del periodo 2000-2011 las vías de alta capacidad se han incrementado un 29,4%. En 2011 dichas vías representan el 14,7% del total de la red viaria, frente al 11,4% que representaban en el año 2000.
- Continuado incremento de la demanda de los servicios de transporte colectivo en el ámbito urbano, con un aumento del 45,2% en el periodo 2000-2011. (En el último ejercicio el crecimiento ha sido del 2,3%).

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

0. Resumen Ejecutivo

1. Marco General

2. Oferta y Demanda

3. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

4. Objetivos Plan Director Transporte

5. Indicadores Clave

6. Anexo Estadístico

- Continuado aumento de MetroBilbao en desplazamientos metropolitanos: 65,4% en el periodo 2000-2011 (1,2% entre 2010 y 2011).
- Incremento del tráfico aéreo de personas con origen o destino en la CAPV, con un aumento del 47,2% en el periodo 2000-2011. (En el último ejercicio el crecimiento ha sido del 2,6%, básicamente, debido al incremento del tráfico internacional).
- Aumento de la participación del tráfico marítimo en el movimiento total de mercancías en la CAPV, habiendo incrementado su peso relativo del 16,2% al 20,5% en el periodo 2003-2010.

### Sostenibilidad: otros aspectos relacionados con la sostenibilidad del transporte

- Atendiendo a una perspectiva temporal amplia (periodo 2001-2011), incremento del consumo energético del sector, si bien en los cuatro últimos ejercicios este ha descendido en términos interanuales como consecuencia de la debilitada 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 truncada en 2011 al haberse reducido su uso un 0,4% interanual.



# 4

**Objetivos Plan  
Director del  
Transporte  
Sostenible 2002-  
2012:  
Actuaciones 2011**

#### 4. OBJETIVOS PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE 2002-2012: ACTUACIONES 2011

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 (PDTS)”*<sup>26</sup>, que establece la Política Común de Transportes de la Comunidad Autónoma de Euskadi. Este Plan, elaborado para un horizonte temporal de 10 años, tomó como referencia la Política Común a seguir a escala comunitaria en la materia, plasmada en el *“Libro Blanco - La Política Europea de Transportes de cara al 2010”*<sup>27</sup>.

El presente apartado ofrece, en primer lugar, una síntesis de los objetivos marcados por la Unión Europea en el recién publicado *“Libro Blanco - Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”*<sup>28</sup>, y a continuación, se resumen los principales objetivos y estrategias recogidas en el Plan en vigor en la CAPV, es decir, en el *“Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012 (PDTS)”*.

Por último, se detallan las actuaciones llevadas a cabo por el Gobierno Vasco en el transcurso del ejercicio 2011 para avanzar en la consecución de cada uno de los cinco objetivos del PDTS.

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

El *“Libro Blanco - Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”*, publicado en marzo de 2011, constituye el nuevo documento estratégico que expone la visión de la Comisión Europea para el futuro del sistema de transporte de la Unión Europea y define una agenda política para la próxima década.

En este sentido, el Libro establece diez objetivos diseñados para orientar las acciones políticas y medir los avances hacia un sistema europeo de transporte competitivo y sostenible:

<sup>26</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>27</sup> Para mayor información, consultar:

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

<sup>28</sup> Para mayor información, consultar: [Libro blanco del transporte - Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte](#)

## Desarrollar y utilizar nuevos combustibles y sistemas de propulsión sostenibles

- Reducir a la mitad el uso de automóviles de «propulsión convencional» en el transporte urbano para 2030; eliminarlos progresivamente en las ciudades para 2050; lograr que la logística urbana de los principales centros urbanos en 2030 esté fundamentalmente libre de emisiones de CO<sub>2</sub>.
- Llegar a una cuota del 40 % de combustibles sostenibles hipocarbónicos en el sector aéreo para 2050; reducir, también para 2050, las emisiones de CO<sub>2</sub> de la UE procedentes del fuelóleo para calderas del sector marítimo en un 40 % (y si es posible, en un 50%).

## Optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, incluso incrementando el uso de modos más eficientes desde el punto de vista energético

- Intentar transferir a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial, de aquí a 2030, el 30 % del transporte de mercancías por carretera, y para 2050, más del 50 %, apoyándose en corredores eficientes y ecológicos de tránsito de mercancías. Para cumplir este objetivo también será preciso desarrollar la infraestructura adecuada.
- Para 2050, completar una red europea de ferrocarriles de alta velocidad. Triplicar la longitud de la red existente de ferrocarriles de alta velocidad para 2030 y mantener una densa red ferroviaria en todos los Estados miembros. En 2050, la mayor parte del transporte de pasajeros de media distancia debería realizarse por ferrocarril.
- Disponer para 2030 de una «red básica» de RTE-T que cubra toda la UE, multimodal y plenamente operativa, con una red de alta calidad y capacidad para 2050 y el conjunto de servicios de información correspondiente.
- De aquí a 2050, conectar todos los aeropuertos de la red básica a la red ferroviaria, preferiblemente de alta velocidad; garantizar que todos los puertos de mar principales estén suficientemente conectados con el sistema ferroviario de transporte de mercancías y, cuando sea posible, con el sistema de navegación interior.

## Aumentar la eficiencia del transporte y del uso de la infraestructura con sistemas de información y con incentivos basados en el mercado

- Implantar la infraestructura de gestión del tráfico aéreo modernizada (SESAR<sup>29</sup>) en Europa para 2020 y finalizar la construcción de la Zona Europea Común de Aviación. Implantar sistemas equivalentes de gestión del transporte para el transporte terrestre, marítimo y fluvial (ERTMS<sup>30</sup>, ITS<sup>31</sup>, SSN y LRIT<sup>32</sup>, RIS<sup>33</sup>). Implantar el sistema global de navegación por satélite europeo (Galileo).
- Para 2020, establecer el marco para un sistema europeo de información, gestión y pago de los transportes multimodales.
- De aquí a 2050, aproximarse al objetivo de «cero muertes» en el transporte por carretera. En línea con este objetivo, la UE se ha fijado la meta de reducir a la mitad las víctimas de la carretera para 2020. Asegurarse que la UE es líder mundial en seguridad y protección en el transporte en todos los modos de transporte.
- Avanzar hacia la aplicación plena de los principios del «usuario pagador» y de «quien contamina paga» y del compromiso del sector privado para eliminar distorsiones, incluidas subvenciones perjudiciales, generar ingresos y asegurar la financiación para futuras inversiones en transportes

<sup>29</sup> De conformidad con el Plan Director ATM europeo:  
[http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm)

<sup>30</sup> Conforme al plan de implantación europeo para ERTMS: véase la Decisión C(2009) 561 de la Comisión.

<sup>31</sup> Conforme al plan de ejecución EasyWay 2: véase la Decisión C(2010) 9675 de la Comisión.

<sup>32</sup> Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (DO L 208 de 5.8.2002), modificada por la Directiva 2009/17/CE (DO L 131 de 28.5.2009).

<sup>33</sup> Véase la Directiva 2005/44/CE.

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

### 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.

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

El Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial 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.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

- 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 2011

En cuanto a la **planificación y desarrollo del transporte**, se ha iniciado la elaboración de un conjunto de planes que marcarán las actuaciones de movilidad y logística en Euskadi durante la próxima década. Los más destacados son el Plan de Movilidad Sostenible y el Plan Estratégico Ferroviario 20+20.

La **Autoridad del Transporte de Euskadi (ATE)** ha continuado con su actividad ordinaria, habiéndose celebrado un pleno, concretamente, el 14 de noviembre. En este pleno se solicitó a los asistentes la coordinación entre instituciones sobre unificación de criterios en transportes especiales, para lo cual se pensó en crear una comisión que tratase este tema y preparase un borrador. Asimismo, se trató sobre la definición de colectivos para una futura integración tarifaria en transporte público de viajeros en la CAPV.

Por su parte, durante 2011 se ha trabajado en el desarrollo y utilización de las ITS (Intelligent Transportation Systems) en el sector del transporte de viajeros con la creación de la plataforma Moveuskadi.com que permite planificar rutas de las distintas ofertas de transporte público.

Con respecto a la actividad de las secciones, cabe destacar:

- En la sección de Transporte de Mercancías, se está elaborando el Plan de acción para el transporte de mercancías por carretera.
- En la sección de Transporte de Viajeros, se han realizado labores de coordinación en el sector del taxi y se ha recogido información sobre su situación.
- En la Sección de Alta Inspección de la ATE, se ha tratado sobre casuísticas en las inspecciones y sobre las restricciones de tráfico de transporte de mercancías y se han consensuado actuaciones. Además se está creando una base de datos en la que se recogen los datos sobre las inspecciones en la CAV que facilitarán el envío de los datos a distintas administraciones. Finalmente se ha acordado el Plan de Inspecciones para el año 2012.
- Finalmente, respecto a la Sección de Normativa, se trabaja en la elaboración de los anteproyectos de la ley de movilidad sostenible, del cable y de la Ley ferroviaria, así como en el desarrollo reglamentario de la Ley 4/2004 sobre el transporte de viajeros por carretera, incorporando en todas ellas la nueva normativa europea reguladora de los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera y ferrocarril, la normativa de contratación y la normativa estatal derivada de la incorporación al derecho interno de la Directiva de Servicios.

En base a la función de emisión de informes por parte de la ATE, durante 2011 se ha emitido el informe favorable sobre el otorgamiento de autorizaciones de transporte regular de uso especial remitido por la Diputación Foral de Gipuzkoa.

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 este año 2011 se ha llevado a cabo una nueva Encuesta de Movilidad (la última fue realizada entre 2006 y 2007), y se ha realizado el informe de Imagen de la Demanda de Transporte, que tiene una periodicidad quinquenal.

Por otra parte, se continuó con la elaboración del "Plan Director de Movilidad Sostenible. Estrategia común en materia de movilidad y transporte. Euskadi 2020, habiendo sido elaborado e informado dentro del 2011 el documento de Líneas Básicas Estratégicas y Económicas, así como el primer borrador del Plan tras una ronda de reuniones con las instituciones, el sector y la sociedad.

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, disponiendo ya de un borrador del documento de aprobación inicial.
- Se ha trabajado en el Plan de Actuación del Transporte de mercancías por carretera.
- Se ha iniciado la elaboración del Plan de Transporte de Viajeros 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 CAPV.

En materia de **ordenación**, en 2011:

- Se continúa con con la tramitación de los anteproyectos de la Ley de Movilidad Sostenible, la Ley del sector ferroviario y la Ley del transporte por cable
- Se ha avanzado en la elaboración del reglamento de la Ley de Transporte de Viajeros por Carretera.
- 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 27 de julio de 2011.
  - Concentración de empresas - Orden de 27 de julio de 2011.

- Fomento del asociacionismo - Orden de 27 de julio de 2011.
- Implantación de nuevas tecnologías - Orden de 27 de julio de 2011.
- Implantación de sistemas de calidad y medioambiente - Orden de 27 de julio de 2011.
- Fomento de transporte combinado de mercancías - Orden de 27 de julio de 2011.
- También se han dictado Órdenes en materia de **regulación tarifaria**:
  - Tarifas de transporte público urbano e interurbano de viajeros regular de uso general (Orden de 9 de marzo de 2011).
  - Tarifas de transporte público interurbano en vehículos de turismo (Órdenes de 21 de diciembre de 2010).

A continuación se muestran las principales actuaciones realizadas en 2011, 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, 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.
- 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: Política Europea y Estatal de Transporte: Tendencias, Programas de Ayudas y Promoción, Tendencias y Orientaciones. Actuaciones y Herramientas Transfronterizas de Transporte: Arco Atlántico y Relaciones Transfronterizas Euskadi-Francia.
  - BECA TB-2: Movilidad Sostenible: Modelos de Movilidad Comparados, Tendencias, Estrategias para la Sostenibilidad en su vertiente Medioambiental y Económica, Financiación del Transporte Público.
- Se han organizado varias jornadas técnicas, charlas y conferencias en materia de transporte, centradas 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 y ponentes.
  - Se ha llevado a cabo una nueva edición de las Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián.
  - Se ha llevado a cabo la publicación del póster de Segregación de Mercancías Peligrosas, y se han editado los números 8 y 9 correspondientes a la Revista Jurídica del Transporte Marítimo, Terrestre y Multimodal.
  - Dentro de la actividad formativa del Master se han realizado viajes formativos a Londres y a las Instituciones Marítimas representativas (Organización Marítima Internacional, Lloyd's), y el viaje Barcelona-Roma sobre aplicación práctica del Short Sea Shipping.
  - 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

- Durante el 2011 se ha procedido al seguimiento del 2º Plan General de Carreteras cuya revisión fue aprobada por Decreto del Gobierno Vasco 307/2010, de 23 de noviembre de 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.

### 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 2011 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": obras de la nueva estación de Durango, desdoblamiento Traña-Lebario, desdoblamiento Euba-lurreta y los nuevos talleres y cocheras de Lebario.
- En el territorio de Gipuzkoa se ha seguido ejecutando una serie de actuaciones en la red propia, entre los que destacan:
  - Los desdoblamientos de los tramos Añorga-Errekalde, Loiola-Herrera, Lasarte-Errekalde y Txarako-Azitain, así como la construcción de los talleres y cocheras de Araso en Irún. Por su parte, desde marzo de 2011 están en servicio las estaciones de Fanderia y Oiartzun, una vez concluidas las obras de dicho desdoblamiento.
  - Ha entrado en funcionamiento la renovada estación de Irún-Colón y se han finalizado las obras de construcción del nuevo apartadero de Oikina en Zumaia y del cruzamiento de Karakate.
  - Se ha puesto en servicio la Variante de Aia-Orio, estando previsto el fin definitivo de las obras durante el 2012.
  - En el mes de febrero ha entrado en funcionamiento la nueva estación de Ardantza en Eibar.
- En cuanto al Metro de Donostialdea, se están redactando los proyectos constructivos de cuatro tramos, 3 de ellos de la llamada "Pasante Ferroviaria de Donostia-San Sebastián y el tramo Herrera-Altza.

##### Programa Tranviario

- Se han continuado las obras de la ampliación del **Tranvía de Bilbao** entre Basurto y La Casilla.
- En el **Tranvía Leioa-Barakaldo** han continuado las obras de construcción de los talleres y cocheras, primera fase correspondiente a este Tranvía.
- Se encuentra en desarrollo el estudio informativo del tramo Barakaldo y el proyecto constructivo del tramo Leioa-Urbinaga.
- En lo que se refiere al **Tranvía de Vitoria-Gasteiz** han comenzado las obras de ampliación con la segunda fase del ramal Abetxuko.
- Se ha adjudicado la redacción del Estudio Informativo de la Ampliación Sur del Tranvía de Vitoria-Gasteiz, primera fase.

##### 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 este sentido, en 2011 se ha continuado avanzando en la construcción de la plataforma de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco en el territorio de Gipuzkoa, concretamente los siguientes tramos: Ordizia-Itsasondo, Beasain Este, Beasain Oeste, Legorreta, Tolosa, Bergara-Antzuola, Antzuola-Ezkio/Itsaso (oeste), Ezkio/Itsaso-Beasain, Tolosa-Hernalde, Andoain-Urnieta y Urnieta-Hernani.
- Asimismo, se han iniciado los trabajos de construcción de los tramos Bergara-Bergara y Antzuola-Ezkio/Itsaso (este)
- Por su parte, se han licitado los correspondientes a los tramos Ezkio/Itsaso-Ezkio/Itsaso, Zizurkil-Andoain, Hernani-Astigarraga y Hernalde-Zizurkil.
- 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 2011 continúan las obras para la supresión del paso a nivel en Txarakoa (Eibar), y se ha autorizado el cierre de otros 8 pasos a nivel de la red ferroviaria de la CAPV.

## Ferrocarril Metropolitano de Bilbao

- En lo que se refiere a la **línea 2** del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, el 28 de febrero de 2011 se ha abierto el tramo Etxebarri-Ariz y el 11 de noviembre del mismo año ha entrado en servicio el tramo Ariz-Basauri incluyendo dos nuevas estaciones: Ariz y Basauri.

- Asimismo se ha continuado con los trabajos de las obras del tramo Santurtzi-Kabiezues.

- Respecto 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, finalizando 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 2011 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, Estudio que durante 2011 continúa en ejecución.

- En lo que se refiere a la **línea 5** durante el año 2011 ha concluido el Estudio de Demanda de la citada línea hasta el hospital de Galdakao.

- A su vez, se ha comenzado la redacción del Proyecto Constructivo del tramo Sarratu-Galdakao.

- 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.

- Por último, el ente público de derecho privado Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, creado por Ley 6/2004 de 21 de mayo, viene realizando la gestión de los proyectos referentes a la construcción y equipamiento, así como la dirección, inspección y control técnico de las obras e instalaciones relativas al Ferrocarril Metropolitano de Bilbao.

## Transporte por Cable

- A lo largo del año 2011 se han inspeccionado las cuatro instalaciones de transporte por cable existentes en la C.A.P.V., es decir, los funiculares de Igeldo (Donostia-San Sebastián), La Reineta (Trapagarán), Artxanda (Bilbao) y Mamariga (Santurtzi).

## Transporte en Bicicleta

- Durante el 2011 se ha seguido 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 consensado 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.

- El 5 de mayo de 2011 se suscribió el Protocolo de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno Vasco, para el desarrollo de las terminales logísticas intermodales incluidas en la Red Básica de mercancías del Plan Estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías, entre las que se encuentran para la Comunidad Autónoma del País Vasco las terminales de Jundiz y Lezo.

- Asimismo, se ha seguido potenciando el 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:

- En 2011 se ha llevado a cabo la remodelación de los muelles en el Área de Intervención nº 1 del puerto de Ondarroa, lo que ha supuesto la creación de más de 400 metros lineales de nueva línea de atraque, configurando el perímetro de lo que será la superficie donde se alojará la nueva lonja del puerto de Ondarroa, conforme a lo establecido por el Plan Especial de ordenación.

- Por otra parte, han continuado las actuaciones en Mutriku relacionadas con el nuevo dique de abrigo, habiendo puesto en servicio la nueva playa y piscina de mareas en la zona de Burumendi, además de culminar los trabajos de reparación y refuerzo de la central de energía undimotriz.

- Referente a la limpieza de superficies terrestres y lámina de agua de los puertos de la Comunidad Autónoma de Euskadi, en el ejercicio 2011 se ha procedido a las prórrogas de los contratos de limpieza de varios puertos formalizadas en los ejercicios 2008 y 2009, entre ellos el de Bermeo, teniendo 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, tramitándose en 2011 la primera prórroga del mismo.

- En lo relativo al Servicio de Vigilancia de los puertos en Bizkaia, dada la finalización en el ejercicio 2011 del contrato existente para los puertos de Bermeo, Ondarroa y Lekeitio, se ha procedido a la tramitación de un nuevo expediente de contratación para los mismos, ampliando la prestación en el puerto de Ondarroa.

- En el caso del Servicio de Vigilancia en Gipuzkoa, durante el ejercicio 2011 se ha mantenido el contrato existente para la prestación del mismo, formalizado en 2010 por un periodo de 24 meses.

## Objetivo 4 - Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa

### Potenciación del Eje Atlántico como eje de comunicaciones

- El Gobierno Vasco ha liderado las acciones de promoción entre distintas regiones del Arco Atlántico, lo que le ha permitido conseguir que el eje Atlántico sea incorporado entre las redes de transporte transeuropeo prioritario.

- Se ha logrado incluir el proyecto CFA-EFFIPLAT liderado y formulado por el Gobierno Vasco entre los proyectos del espacio atlántico subvencionables con fondos FEDER y que tiene como objeto coordinar los esfuerzos de promoción del corredor atlántico.

- 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.

- Además, durante el 2011, el Grupo de Transportes de la Comisión del Arco Atlántico (CAA) ha trabajado sobre los siguientes temas:

- Seguimiento de iniciativas de transporte marítimo y autopistas del mar.
- 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.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011



### 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	2009	2010	2011	Grado avance	
	(CNAE-1993 Rev.1)	(CNAE-1993 Rev.1)	(CNAE-2009)	(CNAE-2009)	11-03	11-10
<b>Productividad del transporte (VAB/Empleo)</b>	55,3 miles de euros por persona ocupada	64,6 miles de euros por persona ocupada	65,2 miles de euros por persona ocupada	69,8 miles de euros por persona ocupada	26,1%	7,0%

En 2011 la productividad del transporte se cifra en 69,8 miles de euros por persona ocupada, al tiempo que la correspondiente al conjunto de la economía se sitúa en 67,9 miles de euros por persona ocupada.

En términos de evolución, la productividad del transporte se ha incrementado un 26,1% respecto a 2003, habiendo aumentado un 7% en relación al ejercicio precedente, avances que en el caso de la economía en su conjunto se cifran en el 22,6% y 4,1%, respectivamente.

Indicador 2	2003	2009	2010	2011	Grado avance	
	(CNAE-1993 Rev.1)	(CNAE-1993 Rev.1)	(CNAE-2009)	(CNAE-2009)	11-03	11-10
<b>Crecimiento comparado del transporte y del conjunto de la economía de la CAPV (VAB)</b>	Transporte: 2.148.203 miles de euros Economía: 44.646.354 miles de euros	Transporte: 2.978.407 miles de euros Economía: 58.529.576 miles de euros	Transporte: 2.708.338 miles de euros Economía: 59.050.704 miles de euros	Transporte: 2.749.640 miles de euros Economía: 60.412.363 miles de euros	Transporte: 28,0% Economía: 35,3%	Transporte: 1,5% Economía: 2,3%

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 2003-2011), el crecimiento del VAB del transporte ha sido inferior al correspondiente al conjunto de la economía: 28% frente a 35,3%.

Asimismo, desde una perspectiva más limitada (evolución 2010-2011), el VAB del transporte ha crecido en menor medida que el correspondiente a la economía en su conjunto: 1,5% frente a 2,3%.

Indicador 3	2000	2008	2009	2010	2011	Grado avance <sup>1</sup>	
						11-00	11-10
<b>Proporción vías alta capacidad</b>	11,4%	14,0%	14,4%	14,2%	14,7%	3,3%	0,5%

Con el objetivo 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 2000-2011 la proporción de vías de alta capacidad sobre el conjunto de la red viaria ha aumentado en 3,3 puntos porcentuales (su longitud ha pasado de 495 km a 620 Km), atribuyéndose en el 2011 un porcentaje del 14,7% del conjunto de las carreteras vascas.

<sup>1</sup> Diferencia en puntos porcentuales.

## 5.2. INDICADORES SOCIALES

Indicador 4	2000	2008	2009	2010	2011	Grado avance	
						11-00	11-10
<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	254.090 miles de viajeros y viajeras	+12,8%	+1,4%

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 12,8% en el periodo 2000-2011. Estos datos reflejan la positiva evolución del uso del transporte público por parte de la población vasca en el periodo analizado.

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 254,1 millones de personas, lo que supone un incremento del 1,4% con respecto a las cifras registradas en 2010.

Indicador 5	2003	2006	2010	Grado avance <sup>1</sup>	
				06-03	10-06
<b>Transporte mercancías ferrocarril y marítimo</b>	19,2%	21,8%	22,8%	+1%	+3,6%

Atendiendo a los últimos datos disponibles de los estudios "Imagen Final de la Demanda en la CAPV 2003, 2006 y 2011", 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 3,6 puntos porcentuales en el periodo 2003-2010.

A pesar de esta patente mejoría, se observa un elevado peso del transporte de mercancías por carretera (77,2% del total en 2010), muy por encima del observado en el conjunto de la UE-27, donde los modos más sostenibles, ferrocarril y marítimo, aglutinan en conjunto el 52,6% de la mercancía transportada.

<sup>1</sup> Diferencia en puntos porcentuales.

Indicador 6	2001	2008	2009	2010	2011	Grado avance	
						11-01	11-10
<b>Personas Fallecidas en las carreteras<sup>1</sup></b>	186	84	66	64	60	-67,7%	-6,3%

Una vez alcanzado y superado con creces el objetivo del anterior Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV (referido al periodo 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 (el descenso real fue del 65,6%), el "Plan Estratégico de Seguridad Vial de Euskadi 2010-2014" establece como objetivo-meta reducir el número de víctimas en carretera, considerándolo una obligación ética mientras haya alguna víctima como consecuencia del tráfico en nuestras carreteras y ciudades.

Entre 2001 y 2011 el número de fallecidos y fallecidas en las carreteras vascas ha disminuido un 67,7%.

En términos interanuales, en 2011 las personas fallecidas en las carreteras vascas han descendido un 6,3%.

<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, Veasain y Basauri; 2008 capitales vascas, Irún, Santurtzi y Sestao; 2009 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao, Lezo y Zarautz; 2010 y 2011 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao y Zarautz).

5.3. INDICADORES MEDIOAMBIENTALES

Indicador 7	1990	2007	2008	2009	2010	Grado avance	
						10-90	10-09
<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	5.706 miles de Tn CO <sub>2</sub> equivalente	5.281 miles de Tn CO <sub>2</sub> equivalente	5.096 miles de Tn CO <sub>2</sub> equivalente	87,6%	-3,5%

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 2010 las emisiones de GEIs del transporte han aumentado un 87,6%, 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 2009 y 2010 las emisiones de GEIs del transporte han descendido un 3,5%, si bien dicho recorte parece responder a la débil actividad económica registrada en 2010 (tímido avance del PIB del 0,3% en dicho ejercicio).

Indicador 8	2001	2008	2009	2010	2011	Grado avance	
						11-01	11-10
<b>Consumo energético del transporte</b>	1.547 ktep	1.906 ktep	1.783 ktep	1.763 ktep	1.739 ktep	12,4%	-1,4%

De acuerdo con los objetivos estratégicos del Programa Marco Ambiental PMA 2011-2014, se debe fomentar el uso eficiente de los recursos y el consumo responsable.

El consumo energético del transporte se ha incrementado un 12,4% en la última década, evolución que choca con el citado objetivo estratégico, si bien entre 2010 y 2011 el consumo energético del transporte ha descendido un 1,4% como consecuencia, fundamentalmente, de la débil actividad económica (crecimiento del PIB del 0,6% en 2011).

Indicador 9	2006	2008	2009	2010	2011	Grado avance	
						11-06	11-10
<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	101,1 miles de toneladas equivalentes de petróleo	1.455,4 %	-0,4%

Entre las líneas de actuación de la Estrategia Energética de Euskadi 2020 figura disminuir la dependencia energética del petróleo en el sector transporte.

El consumo de biocarburantes por parte del transporte ha crecido un 1.455,4% entre 2006 y 2011, si bien en 2011 ha descendido un 0,4% interanual, evolución discordante con la dirección apuntada en la citada línea de actuación.



# 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
2011	11.777	94,8	6,4	12.425	6,7	185.454

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial 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
2011	-5,7	-6,0	-2,9

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial 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
2011	1.488	94,7	6,0	1.571	6,3	24.884

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial 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
2011	-5,4	-5,6	-1,6

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

**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
2011	4.051	95,7	6,4	4.234	6,6	63.768

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial 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
2011	-3,7	-3,9	-4,4

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial 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
2011	6.238	94,2	6,4	6.620	6,8	96.802

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial 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
2011	-7,0	-7,5	-2,3

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

**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
2011	2.560	7.909	62	6	16	12	8	6	1.198	11.777
<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
2011	21,74	67,16	0,53	0,05	0,14	0,10	0,07	0,05	10,17	100,00

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

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

Cuadro 6.10. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Álava (nº establecimientos y %)

AÑO / MODO	Carretera	Ferrovioario	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
2011	300	1.017	2	0	0	0	1	2	166	1.488
<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
2011	20,16	68,35	0,13	0,00	0,00	0,00	0,07	0,13	11,16	100,00

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

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

**Cuadro 6.11. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº establecimientos y %)**

AÑO / MODO	Carretera	Ferrovioario	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
2011	794	2.817	19	2	9	0	1	2	407	4.051
<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
2011	19,60	69,54	0,47	0,05	0,22	0,00	0,02	0,05	10,05	100,00

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

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

Cuadro 6.12. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº establecimientos y %)

AÑO / MODO	Carretera	Ferrovioario	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
2011	1.466	4.075	41	4	7	12	6	2	625	6.238
<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
2011	23,50	65,33	0,66	0,06	0,11	0,19	0,10	0,03	10,02	100,00

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

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial y Eustat (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
996	--	--	--	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
2011	39.389	89,8	4,4	43.851	4,9	890.093

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial 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 interanual)

(%)

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
2011	-5,1	-5,3	-1,8

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial 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
2011	5.561 y (*)	89,8 y (*)	3,8 y (*)	6.195	4,3	144.926

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

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial 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
2011	-5,5	-4,7	-1,4

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial 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
2011	12.726 y (*)	90,7 y (*)	4,4 y (*)	14.033	4,8	292.430

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

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial 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 interanual)

(%)

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
2011	-4,1	-4,3	-2,2

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial 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
2011	20.962 y (*)	88,7 y (*)	4,6 y (*)	23.623	5,2	452.737

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

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial 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 interanual)

(%)

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
2011	-5,1	-5,0	-1,6

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial 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	Ferrovioario	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
2011	8.192	18.318	1.106	72	52	293	101	55	11.200	39.389
<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
2011	20,80	46,51	2,81	0,18	0,13	0,74	0,26	0,14	28,43	100,00

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

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial y Eustat (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	Ferroviario	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 (**)
2011	1.150	2.586	(**)	0	0	0	(**)	(**)	1.825	5.561 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
2011	20,68	46,50	(**)	0,00	0,00	0,00	(**)	(**)	32,82	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: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial y Eustat (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	Ferroviario	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. Marit. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marit. 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 (**)
2011	2.261	6.950	351	(**)	26 y (**)	0	(**)	(**)	3.138	12.726 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
2011	17,77	54,61	2,76	(**)	0,20 y (**)	0,00	(**)	(**)	24,66	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: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial y Eustat (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 (**)
2011	4.781	8.782	747	29	22 y (**)	293	71	(**)	6.237	20.962 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
2011	22,81	41,89	3,56	0,14	0,10 y (**)	1,40	0,34	(**)	29,75	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: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial y Eustat (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).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	miles de euros	% (A) / (B)	% (A) / (C)	miles de euros	% (B) / (C)	miles de euros
2010	2.708.338	93,2	4,6	2.905.278	4,9	59.050.704
2011 <sup>(a)</sup>	2.749.640	93,5	4,6	2.942.175	4,9	60.412.363

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). 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).

AÑO / SECTOR	Transportes	Transportes, actividades postales y de correo	Total Economía
2010	--	--	--
2011 <sup>(a)</sup>	1,5	1,3	2,3

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). 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).

2010	356.530	3,8	9.401.602
2011 <sup>(a)</sup>	363.067	3,8	9.665.285

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). 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

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

2010	--	--
2011 <sup>(a)</sup>	1,8	2,8

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). 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

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

2010	763.756	4,0	19.255.687
2011 <sup>(a)</sup>	767.395	3,9	19.716.066

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

**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).

2010	--	--
2011 <sup>(a)</sup>	0,5	2,4

(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). 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

(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

2010	1.588.052	5,2	30.393.415
2011 <sup>(a)</sup>	1.619.178	5,2	31.031.012

(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). 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

(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

2010	--	--
2011 <sup>(a)</sup>	2,0	2,1

(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). 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).

AÑO / MODO	Transp. terrestre <sup>1</sup>		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Pasajeros	Mercancías					
<b>MILES DE EUROS</b>							
2010	487.850	943.203	150.553	92.931	56.303	977.498	2.708.338
2011 <sup>(a)</sup>	495.714	944.641	150.504	95.257	51.293	1.012.231	2.749.640
<b>%</b>							
2010	18,01	34,83	5,56	3,43	2,08	36,09	100,00
2011 <sup>(a)</sup>	18,03	34,36	5,47	3,46	1,87	36,81	100,00

<sup>1</sup> Incluye:

-Pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

-Mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). 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.

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / MODO	Transp. terrestre <sup>1</sup>		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Pasajeros	Mercancías					
<b>MILES DE EUROS</b>							
2010	64.827	144.726	5.429	2.168	0	139.380	356.530
2011 <sup>(a)</sup>	66.625	144.925	5.960	1.951	0	143.606	363.067
<b>%</b>							
2010	18,18	40,59	1,52	0,61	0,00	39,09	100,00
2011 <sup>(a)</sup>	18,35	39,92	1,64	0,54	0,00	39,55	100,00

<sup>1</sup> Incluye:

-Pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

-Mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). 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).

AÑO / MODO	Transp. terrestre <sup>1</sup>		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Pasajeros	Mercancías					
<b>MILES DE EUROS</b>							
2010	120.500	336.769	52.650	6.043	7.673	240.121	763.756
2011 <sup>(a)</sup>	121.525	337.093	52.440	5.197	6.407	244.733	767.395
<b>%</b>							
2010	15,78	44,09	6,89	0,79	1,00	31,44	100,00
2011 <sup>(a)</sup>	15,84	43,93	6,83	0,68	0,83	31,89	100,00

<sup>1</sup> Incluye:

-Pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

-Mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). 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).

AÑO / MODO	Transp. terrestre <sup>1</sup>		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Pasajeros	Mercancías					
<b>MILES DE EUROS</b>							
2010	302.523	461.708	92.474	84.720	48.630	597.997	1.588.052
2011 <sup>(a)</sup>	307.564	462.623	92.104	88.109	44.886	623.892	1.619.178
<b>%</b>							
2010	19,05	29,07	5,82	5,33	3,06	37,66	100,00
2011 <sup>(a)</sup>	19,00	28,57	5,69	5,44	2,77	38,53	100,00

<sup>1</sup> Incluye:

-Pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

-Mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). 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
2011	270	350	3.592	4.212
<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
2011	37,3	48,4	496,8	582,6

<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
2011	75	104	1.284	1.463
<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
2011	24,7	34,3	423,4	482,5

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 6.39. 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
2011	95	120	1.194	1.409
<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
2011	48,0	60,6	602,9	711,5

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
2011	100	126	1.114	1.340
<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
2011	45,1	56,8	502,4	604,3

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).

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

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 interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)
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	893.371	0,5	72.600	13,4	180.091	3,0	2.800	-0,3	8.620	-1,6	33.821	9,2	1.191.303	1,8
2007	928.759	4,0	82.564	13,7	191.684	6,4	2.908	3,9	9.138	6,0	37.466	10,8	1.252.519	5,1
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
2011	955.598	0,6	106.356	4,8	193.859	-1,0	3.151	3,1	8.303	-1,7	42.267	2,2	1.309.534	0,7

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

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

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 interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)
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	135.044	1,6	8.323	14,2	30.288	3,7	509	8,8	1.378	-2,0	5.496	12,2	181.038	2,7
2007	141.555	4,8	9.566	14,9	32.267	6,5	495	-2,8	1.466	6,4	6.152	11,9	191.501	5,8
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
2011	148.697	0,3	12.682	5,3	32.352	-1,8	539	3,3	1.325	-1,9	7.733	3,3	203.328	0,4

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

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

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 interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)
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	287.873	0,2	33.892	13,0	65.870	3,3	778	0,9	3.409	-2,5	12.570	7,9	404.392	1,9
2007	298.750	3,8	38.378	13,2	70.070	6,4	811	4,2	3.629	6,5	13.743	9,3	425.381	5,2
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
2011	305.650	0,8	48.571	4,6	70.115	-1,8	874	2,5	3.141	-1,7	15.306	3,0	443.657	0,8

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

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

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 interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)
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	470.454	0,3	30.385	13,6	83.933	2,5	1.513	-3,6	3.833	-0,7	15.755	9,3	605.873	1,4
2007	488.454	3,8	34.620	13,9	89.347	6,5	1.602	5,9	4.043	5,5	17.571	11,5	635.637	4,9
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
2011	501.251	0,6	45.103	5,0	91.392	-0,2	1.738	3,5	3.837	-1,5	19.228	1,1	662.549	0,8

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

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

0. Resumen Ejecutivo

1. Marco General

2. Oferta y Demanda

3. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

4. Objetivos Plan Director Transporte

5. Indicadores Clave

6. Anexo Estadístico

**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	447,3	416,1	412,7	418,7
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
2011	465,8	430,7	433,7	437,4

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
2011	47.341	6.860	5.749	59.950

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

### 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
2011	26.579	29.217	11.881	28.398	19.772	500	89.616	10.424	20.318	16.070	1.314

<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).

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

**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
2011	67.677	48.670	100.040	37.701	254.088	1,4	12,8

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	2011	Δ 11/10
<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	9.199	-7,0
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.	n.d.	--
Puente Zadorra	27.739	29.799	34.756	33.734	34.283	24.419	34.113	33.438	33.902	33.121	33.255	0,4
Krispijana	28.092	27.689	30.370	31.871	34.381	34.269	37.510	36.861	37.020	37.233	36.506	-2,0
Gometxa	20.358	N.D.	15.239	16.954	17.991	18.506	19.323	18.816	17.162	17.001	16.607	-2,3
<b>TOTAL</b>	110.332	91.773	115.495	117.148	120.382	111.777	125.735	123.085	--	--	--	--
<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.	n.d.	--
Loiola	18.524	17.574	15.405	17.503	17.248	15.723	14.717	15.167	n.d.	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.	n.d.	--
Subida hospitales	15.696	17.494	17.177	18.083	19.639	19.421	18.648	17.733	n.d.	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.	n.d.	--
<b>TOTAL</b>	163.237	157.440	156.575	156.272	148.905	152.346	138.125	128.710	n.d.	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	14.765	-4,8
Deusto-Enekuri	29.123	25.896	33.156	46.025	46.198	49.805	48.921	48.580	49.544	51.336	51.528	3,6
Túneles Artxanda	--	11.709	14.552	12.247	13.108	14.121	16.427	17.647	15.276	15.589	15.494	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	36.356	-1,0
Ibarsusi-Etxebarri	44.129	45.741	46.654	45.072	44.625	41.945	40.987	40.132	39.106	37.878	36.965	-3,1
Boluetza-Zubialdea	18.772	18.594	18.207	17.320	15.182	13.627	13.988	14.168	13.626	13.043	12.441	-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	55.833	6,3
Pza. Zababuru-S. Sur	51.566	44.089	38.970	34.422	34.144	34.502	35.582	35.616	34.101	32.925	31.731	-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	63.587	-2,9
Basurto-Kaxtresana	10.838	10.899	10.929	10.827	10.065	8.917	9.266	8.883	8.543	7.905	7.636	-7,5
Basurto-Zorrotza	22.873	21.908	19.661	18.571	17.143	16.292	13.679	13.330	12.909	12.161	10.254	-5,8
<b>TOTAL</b>	342.278	345.055	351.957	347.409	344.140	344.392	351.870	351.034	345.940	343.941	336.590	-0,6

<sup>1</sup> Los datos de acceso de Gamarra Mayor en Vitoria-Gasteiz no están disponibles.

<sup>2</sup> A partir de 2009, no se dispone de los aforos de los principales accesos a Donostia-San Sebastián.

<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 2011, Plan de Aforo de la Diputación Foral de Bizkaia 2011, 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 interanual (%)	miles de personas	Δ interanual (%)	miles de personas	Δ interanual (%)	miles de personas	Δ interanual (%)
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
2011	26.579	4,5	29.217	0,7	11.881	7,1	67.677	3,3

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
2011	28.398	2,5	19.772	4,6	500	-3,1

<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) Ferroviario

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
2011	89.616	1,2

<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).

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

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		2011	
	nº personas	% vertic.														
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	7.710.731	8,6
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	7.499.367	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	8.683.312	9,7
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	6.993.220	7,8
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	8.195.908	9,1
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	7.679.481	8,6
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	6.420.383	7,2
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	5.775.166	6,4
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	7.436.533	8,3
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	7.617.943	8,5
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	7.914.296	8,8
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	7.690.058	8,6
<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>	<b>89.616.398</b>	<b>100,0</b>

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

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

Cuadro 6.54. Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por estación (nº personas y %)

ESTACIÓN / AÑO	2000		2007		2008		2009		2010		2011	
	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertical	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.
Etxebarri	--	--	2.289.196	2,7	2.395.473	2,8	2.371.745	2,7	2.361.783	2,7	1.540.178	1,7
Bolueeta	1.320.541	2,4	1.467.988	1,7	1.436.556	1,7	1.477.461	1,7	1.482.354	1,7	1.321.891	1,5
Basarrate	1.820.404	3,4	2.336.064	2,7	2.321.533	2,7	2.275.891	2,6	2.231.784	2,5	2.238.321	2,5
Santutxu	4.067.312	7,5	4.952.330	5,8	4.912.223	5,7	4.862.490	5,6	4.837.362	5,5	4.832.327	5,4
Casco Viejo	5.133.486	9,5	6.554.028	7,6	6.426.806	7,4	6.355.555	7,3	6.338.656	7,2	6.388.989	7,1
Abando	4.998.904	9,2	6.786.616	7,9	6.618.653	7,7	6.465.604	7,4	6.441.791	7,3	6.261.471	7,0
Moyua	4.389.232	8,1	6.342.798	7,4	6.322.474	7,3	6.353.754	7,3	6.465.464	7,3	6.392.082	7,1
Indautxu	4.375.665	8,1	6.195.720	7,2	6.255.867	7,2	6.281.666	7,2	6.284.057	7,1	6.382.162	7,1
San Mamés	4.084.384	7,5	5.769.908	6,7	5.822.744	6,7	5.890.468	6,8	5.821.457	6,6	5.852.299	6,5
Deusto	4.412.197	8,1	5.262.567	6,1	5.246.947	6,1	5.048.939	5,8	4.910.313	5,5	4.713.708	5,3
Sarriko	2.440.168	4,5	2.650.973	3,1	2.643.049	3,1	2.587.739	3,0	2.572.323	2,9	2.547.779	2,8
San Inazio	1.742.686	3,2	2.342.613	2,7	2.379.879	2,8	2.334.328	2,7	2.276.742	2,6	2.330.358	2,6
Lutxana	149.925	0,3	229.890	0,3	221.927	0,3	223.805	0,3	213.398	0,2	210.443	0,2
Erandio	1.476.705	2,7	1.788.761	2,1	1.764.629	2,0	1.721.935	2,0	1.709.212	1,9	1.723.129	1,9
Astrabudua	1.124.242	2,1	1.497.341	1,7	1.485.266	1,7	1.418.598	1,6	1.366.793	1,5	1.353.002	1,5
Leioa	670.441	1,2	952.726	1,1	1.024.912	1,2	1.019.782	1,2	1.035.400	1,2	1.033.256	1,2
Lamiako	268.173	0,5	362.606	0,4	341.899	0,4	332.112	0,4	324.214	0,4	317.586	0,4
Areeta	3.478.184	6,4	3.761.924	4,4	3.692.580	4,3	3.569.334	4,1	3.490.095	3,9	3.494.171	3,9
Gobela	878.447	1,6	959.730	1,1	958.223	1,1	930.720	1,1	907.653	1,0	907.296	1,0
Neguri	704.075	1,3	734.539	0,9	711.199	0,8	702.384	0,8	684.403	0,8	695.003	0,8
Aiboa	347.406	0,6	378.658	0,4	390.173	0,5	380.930	0,4	385.209	0,4	401.730	0,4
Algorta	2.470.523	4,6	2.640.362	3,1	2.611.496	3,0	2.552.791	2,9	2.494.829	2,8	2.486.939	2,8
Bidezabal	1.439.741	2,7	1.611.073	1,9	1.614.788	1,9	1.535.095	1,8	1.481.883	1,7	1.470.510	1,6
Berango	341.709	0,6	453.825	0,5	461.699	0,5	417.125	0,5	406.929	0,5	436.252	0,5
Larrabasterra	413.973	0,8	455.085	0,5	453.070	0,5	441.349	0,5	412.188	0,5	419.555	0,5
Sopelana	594.527	1,1	657.434	0,8	659.325	0,8	628.151	0,7	595.588	0,7	599.980	0,7
Urduliz	308.424	0,6	333.704	0,4	327.080	0,4	304.473	0,3	292.216	0,3	308.770	0,3
Plentzia	721.875	1,3	683.487	0,8	667.496	0,8	667.870	0,8	651.311	0,7	676.065	0,8
Gurutzeta/Cruces	--	--	3.512.401	4,1	3.580.776	4,1	3.671.526	4,2	3.724.279	4,2	3.684.961	4,1
Ansio	--	--	1.143.813	1,3	1.217.557	1,4	1.282.764	1,5	1.318.251	1,5	1.268.482	1,4
Barakaldo	--	--	3.568.451	4,2	3.625.942	4,2	3.616.042	4,2	3.696.222	4,2	3.666.215	4,1
Bagatza	--	--	1.727.943	2,0	1.858.581	2,2	1.967.440	2,3	2.046.348	2,3	2.029.195	2,3
Urbina	--	--	140.170	0,2	153.996	0,2	144.554	0,2	119.742	0,1	115.347	0,1
Sestao	--	--	2.308.827	2,7	2.262.446	2,6	2.335.371	2,7	2.489.999	2,8	2.478.597	2,8
Abatxolo	--	--	659.380	0,8	733.287	0,8	763.831	0,9	827.863	0,9	811.564	0,9
Portugalete	--	--	2.351.525	2,7	2.733.192	3,2	2.465.265	2,8	2.116.272	2,4	2.129.064	2,4
Peñota	--	--	--	--	--	--	569.872	0,7	1.320.568	1,5	1.339.342	1,5
Santurtzi	--	--	--	--	--	--	1.074.953	1,2	2.421.330	2,7	2.759.124	3,1
Basauri	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	173.589	0,2
Ariz	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1.825.666	2,0
<b>TOTAL</b>	<b>54.173.349</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>	<b>89.616.398</b>	<b>100</b>

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

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

**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
2011	10.424,5	6,1

<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
2011	20.318	16.070	1.314	37.702

<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
2011	-5,6	-3,7	-2,3	-4,7
Δ 80/11	-35,3	-46,8	-19,5	-40,4

<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
2011	4.044	248	28	4.320

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
2011	4,1	-13,3	-33,0	2,6
Δ 92/11	192,8	148,0	-87,6	153,1

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
2011	38.204	36.584	74.788	6.984	7.953	62.476	77.413	152.201	-7,8

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

6.2.3. Demanda de transporte de mercancías

a) *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
2011	11.427	40.501	51.928	-9,4	45.103	-6,1	4.796	-2,3	101.826	-7,6

<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. 2011 (Miles de Tn).**

Origen/Destino	Origen País Vasco	Destino País Vasco	Total
Andalucía	594	512	1.107
Aragón	1.674	1.809	3.483
Asturias	720	1.071	1.791
Baleares, Illes	..	..	..
Canarias	..	..	..
Cantabria	2.307	3.214	5.522
Castilla-La Mancha	539	602	1.141
Castilla y León	5.844	4.534	10.378
Cataluña	1.639	2.016	3.656
Comunidad Valenciana	761	851	1.613
Extremadura	91	180	271
Galicia	808	980	1.788
Madrid	1.948	1.750	3.698
Murcia	386	255	641
Navarra	3.784	3.062	6.846
Rioja	1.956	1.188	3.143
Ceuta y Melilla	..	..	..
<b>TOTAL expedido/recibido a/de otras CC.AA.</b>	<b>23.064</b>	<b>22.039</b>	<b>45.103</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
2011	126,2	22,9
Δ 90/11	--	<b>-58,4</b>

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 interanual (%)	Tn	Δ interanual (%)	Tn	Δ interanual (%)	Tn	Δ interanual (%)
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
2011	2.633,5	3,4	32,0	70,3	34.692,3	24,1	37.357,8	22,4
Δ 92/11		<b>-22,9</b>		<b>-87,6</b>		<b>3.636,4</b>		<b>711,9</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	30.066,0	-	3.823,5	-	33.889,5	-
1991	32.674,7	8,7	3.979,9	4,1	36.654,6	8,2
1992	30.560,1	-6,5	4.141,3	4,1	34.701,4	-5,3
1993	30.005,9	-1,8	4.292,5	3,7	34.298,4	-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	27.100,5	-5,4	4.720,0	1,0	31.820,5	-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	34.100,5	2,3	5.410,0	-5,7	39.510,5	1,1
2006	38.590,9	13,2	5.504,6	1,7	44.095,5	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
2011	32.001,4	-7,7	3.252,1	-16,6	35.253,5	-8,6
Δ 90/11	--	<b>6,4</b>	--	<b>-14,9</b>	--	<b>4,0</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 / ACTIV.	Descargas		Cargas		Tráfico local		Avituallamiento		TOTAL	
	miles de Tn	Δ interanu al (%)	miles de Tn	Δ interanu al (%)	miles de Tn	Δ interanu al (%)	miles de Tn	Δ interanu al (%)	Miles de Tn	Δ interanu al (%)
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	34.665,4	7,7
2011	21.299,8	-10,4	10.427,0	5,4	144,2	-83,3	130,4	-5,9	32.001,4	-7,7
Δ 90/11	--	<b>18,4</b>	--	<b>44,4</b>	--	<b>-96,9</b>	--	<b>-38,5</b>	--	<b>6,4</b>

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

0. Resumen Ejecutivo

1. Marco General

2. Oferta y Demanda

3. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

4. Objetivos Plan Director Transporte

5. Indicadores Clave

6. Anexo Estadístico

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

0. Resumen Ejecutivo

1. Marco General

2. Oferta y Demanda

3. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

4. Objetivos Plan Director Transporte

5. Indicadores Clave

6. Anexo Estadístico

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
2011	66,6	32,6	0,5	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 interanual (%)	miles de Tn	Δ interanual (%)	Miles de Tn	Δ interanual (%)	miles de Tn	Δ interanual (%)	miles de Tn	Δ interanual (%)
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	5.046,6	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
2011	1.927,2	-18,1	1.268,6	-14,7	33,0	-16,9	23,3	24,8	3.252,1	-16,6
Δ 90/11	--	<b>66,7</b>	--	<b>149,5</b>	--	<b>45,2</b>	--	<b>167,8</b>	--	<b>85,1</b>

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

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

0. Resumen Ejecutivo

1. Marco General

2. Oferta y Demanda

3. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

4. Objetivos Plan Director Transporte

5. Indicadores Clave

6. Anexo Estadístico

**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
2011	59,3	39,0	1,0	0,7	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
2011	249,7	-2,0
Δ 90/11		<b>71,0</b>

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. 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 (2000-2011)

(nº y %)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Δ 00/11
<b>ALAVA</b>													
Accid. con víctimas	434	534	597	588	512	469	444	457	375	342	290	314	-27,6
Heridos graves	245	237	184	166	126	116	103	100	66	80	56	50	-79,6
Heridos leves	452	653	765	800	637	628	538	608	483	457	396	400	-11,5
<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>450</b>	<b>-35,4</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>11</b>	<b>-71,1</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	1.197	-38,6
Heridos graves	419	389	373	348	280	227	185	197	177	157	118	116	-72,3
Heridos leves	2.646	2.862	2.799	3.073	2.863	2.693	2.235	2.150	1.972	1.809	1.696	1.634	-38,2
<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>1.750</b>	<b>-42,9</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>21</b>	<b>-68,2</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	1.000	35,9
Heridos graves	358	356	296	296	255	227	212	193	182	168	154	129	-64,0
Heridos leves	872	2.103	1.929	2.062	1.834	1.675	1.611	1.614	1.480	1.269	1.177	1.196	37,2
<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>1.325</b>	<b>7,7</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>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	2.511	-19,5
Heridos graves	1.022	982	853	810	661	570	500	490	425	405	328	295	-71,1
Heridos leves	3.970	5.618	5.493	5.935	5.334	4.996	4.384	4.372	3.935	3.535	3.269	3.230	-18,6
<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>3.525</b>	<b>-29,4</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>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).

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

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	2011	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>ÁLAVA</b>																								
Vehículos de dos ruedas	2	2	6	5	1	1	1	2	13	14	15	21	12	18	15	17	62	43	42	35	40	35	26	43
Vehículos ligeros	19	24	13	15	16	7	8	6	97	90	74	64	46	55	41	28	546	546	465	520	419	394	342	338
Vehículos pesados	2	1	0	2	2	2	0	2	6	3	7	8	4	4	0	2	22	27	19	44	17	23	19	15
Peatones	1	2	4	0	3	1	1	1	8	8	5	3	2	3	0	3	7	8	11	3	4	2	7	2
Otros vehículos	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	2	4	2	0	0	0	0	4	1	6	3	3	2	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>11</b>	<b>126</b>	<b>116</b>	<b>103</b>	<b>100</b>	<b>66</b>	<b>80</b>	<b>56</b>	<b>50</b>	<b>637</b>	<b>628</b>	<b>538</b>	<b>608</b>	<b>483</b>	<b>457</b>	<b>396</b>	<b>400</b>
<b>BIZKAIA</b>																								
Vehículos de dos ruedas	7	6	6	5	6	4	3	5	61	72	44	61	51	49	28	44	257	301	275	270	222	249	215	255
Vehículos ligeros	24	14	24	13	11	15	15	14	177	117	110	108	90	88	64	55	2.468	2238	1.806	1.762	1.617	1.466	1.378	1.245
Vehículos pesados	2	1	2	0	2	1	0	0	9	7	5	7	11	4	2	4	60	62	64	48	55	29	37	68
Peatones	9	15	1	8	2	4	4	2	30	33	22	18	24	15	22	12	69	96	80	65	76	62	61	60
Otros vehículos	1	0	0	0	1	0	0	0	3	1	4	3	1	1	2	1	9	7	10	5	2	3	5	6
<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>21</b>	<b>280</b>	<b>230</b>	<b>185</b>	<b>197</b>	<b>177</b>	<b>157</b>	<b>118</b>	<b>116</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>1.634</b>
<b>GIPUZKOA</b>																								
Vehículos de dos ruedas	3	12	4	8	9	6	5	5	48	62	50	44	63	64	43	60	230	232	257	317	233	240	249	239
Vehículos ligeros	23	17	22	14	14	9	11	7	163	131	125	105	92	76	78	50	1.477	1352	1.211	1.184	1.129	962	825	891
Vehículos pesados	1	3	2	2	1	2	1	4	13	10	14	17	8	10	13	4	54	57	73	55	62	37	45	34
Peatones	12	4	8	8	7	2	3	4	31	22	21	26	18	18	20	15	71	43	66	54	56	28	49	30
Otros vehículos	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	2	0	4	4	0	2	9	2
<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>20</b>	<b>255</b>	<b>225</b>	<b>212</b>	<b>193</b>	<b>182</b>	<b>168</b>	<b>154</b>	<b>129</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>1.196</b>
<b>CAPV</b>																								
Vehículos de dos ruedas	12	20	16	18	16	11	9	12	122	148	109	126	126	131	86	121	549	576	574	622	495	524	490	537
Vehículos ligeros	66	55	59	42	41	31	34	27	437	338	309	277	228	219	183	133	4.491	4.136	3.482	3.466	3.165	2.822	2.545	2.474
Vehículos pesados	5	5	4	4	5	5	1	6	28	20	26	32	23	18	15	10	136	146	156	147	134	89	101	117
Peatones	22	21	13	16	12	7	8	7	69	63	48	47	44	36	42	30	147	147	157	122	136	92	117	92
Otros vehículos	2	0	0	0	2	0	0	0	5	2	8	8	4	1	2	1	11	16	15	15	5	8	16	10
<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>52</b>	<b>661</b>	<b>571</b>	<b>500</b>	<b>490</b>	<b>425</b>	<b>405</b>	<b>328</b>	<b>295</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>	<b>3.230</b>

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

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	2011	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>ÁLAVA</b>																								
Vehículos de dos ruedas	75	55	62	61	54	49	44	61	19	20	16	11	18	25	28	26	94	75	78	72	72	74	72	87
Vehículos ligeros	638	608	559	574	476	448	413	392	1.275	1.300	1.359	1.547	1.541	1.321	1.306	1.382	1.913	1.908	1.918	2.121	2.017	1.769	1.719	1.774
Vehículos pesados	149	152	128	144	112	86	87	73	310	292	433	531	439	364	307	265	459	444	561	675	551	450	394	338
Otros vehículos	19	13	19	23	18	22	17	17	295	291	268	305	310	310	369	485	314	304	287	328	328	332	386	502
<b>TOTAL</b>	<b>881</b>	<b>828</b>	<b>768</b>	<b>802</b>	<b>660</b>	<b>605</b>	<b>561</b>	<b>543</b>	<b>1.899</b>	<b>1.903</b>	<b>2.076</b>	<b>2.394</b>	<b>2.308</b>	<b>2.020</b>	<b>2.010</b>	<b>2.158</b>	<b>2.780</b>	<b>2.731</b>	<b>2.844</b>	<b>3.196</b>	<b>2.968</b>	<b>2.625</b>	<b>2.571</b>	<b>2.701</b>
<b>BIZKAIA</b>																								
Vehículos de dos ruedas	304	372	297	321	262	307	253	317	107	119	107	138	105	75	83	88	411	491	404	459	367	382	336	405
Vehículos ligeros	3.217	2.948	2.496	2.363	2.188	2.248	2.147	1.972	5.325	4.646	4.028	3.876	3.271	2.159	2.017	2.735	8.542	7.594	6.524	6.239	5.459	4.407	4.164	4.707
Vehículos pesados	403	348	329	334	292	235	210	247	898	810	796	769	592	383	337	411	1.301	1.158	1.125	1.103	884	618	547	658
Otros vehículos	22	26	30	28	17	17	20	27	142	183	162	182	129	126	158	141	164	209	192	210	146	143	178	168
<b>TOTAL</b>	<b>3.946</b>	<b>3.694</b>	<b>3.152</b>	<b>3.046</b>	<b>2.759</b>	<b>2.807</b>	<b>2.630</b>	<b>2.563</b>	<b>6.472</b>	<b>5.758</b>	<b>5.093</b>	<b>4.965</b>	<b>4.097</b>	<b>2.743</b>	<b>2.595</b>	<b>3.375</b>	<b>10.418</b>	<b>9.452</b>	<b>8.245</b>	<b>8.011</b>	<b>6.856</b>	<b>5.550</b>	<b>5.225</b>	<b>5.938</b>
<b>GIPUZKOA</b>																								
Vehículos de dos ruedas	276	294	319	363	308	335	303	310	128	154	137	130	134	109	105	107	404	448	456	493	442	444	408	417
Vehículos ligeros	2.178	1.896	1.813	1.823	1.629	1.577	1.479	1.432	6.314	6.264	5.694	5.604	5.338	4.043	3.519	3.110	8.492	8.160	7.507	7.427	6.967	5.620	4.998	4.542
Vehículos pesados	379	369	403	342	334	269	217	247	1.820	1.775	1.699	1.844	1.476	1.090	958	658	2.199	2.144	2.102	2.186	1.810	1.359	1.175	905
Otros vehículos	13	22	18	11	14	11	16	11	113	103	77	81	87	96	87	80	126	125	95	92	101	107	103	91
<b>TOTAL</b>	<b>2.846</b>	<b>2.581</b>	<b>2.553</b>	<b>2.539</b>	<b>2.285</b>	<b>2.192</b>	<b>2.015</b>	<b>2.000</b>	<b>8.375</b>	<b>8.296</b>	<b>7.607</b>	<b>7.659</b>	<b>7.035</b>	<b>5.338</b>	<b>4.669</b>	<b>3.955</b>	<b>11.221</b>	<b>10.877</b>	<b>10.160</b>	<b>10.198</b>	<b>9.320</b>	<b>7.530</b>	<b>6.684</b>	<b>5.955</b>
<b>CAPV</b>																								
Vehículos de dos ruedas	655	721	678	745	624	691	600	688	254	293	260	279	257	209	216	221	909	1.014	938	1.024	881	900	816	909
Vehículos ligeros	6.033	5.452	4.868	4.760	4.293	4.273	4.039	3.796	12.914	12.210	11.081	11.027	10.150	7.523	6.842	7.227	18.947	17.662	15.949	15.787	14.443	11.796	10.881	11.023
Vehículos pesados	931	869	860	820	738	590	514	567	3.028	2.877	2.928	3.144	2.507	1.837	1.602	1.334	3.959	3.746	3.788	3.964	3.245	2.427	2.116	1.901
Otros vehículos	54	61	67	62	49	50	53	55	550	577	507	568	526	532	614	706	604	638	574	630	575	582	667	761
<b>TOTAL</b>	<b>7.673</b>	<b>7.103</b>	<b>6.473</b>	<b>6.387</b>	<b>5.704</b>	<b>5.604</b>	<b>5.206</b>	<b>5.106</b>	<b>16.746</b>	<b>15.957</b>	<b>14.776</b>	<b>15.018</b>	<b>13.440</b>	<b>10.101</b>	<b>9.274</b>	<b>9.488</b>	<b>24.419</b>	<b>23.060</b>	<b>21.249</b>	<b>21.405</b>	<b>19.144</b>	<b>15.705</b>	<b>14.480</b>	<b>14.594</b>

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	2011
<b>PETRÓLEO Y DERIVADOS</b>												
Ferrocarril	0	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	1.534
Aire	56	56	56	65	61	78	75	82	78	68	76	81
Navegación	9	25	30	17	12	12	10	10	10	10	8	7
<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>1.622</b>
<b>ENERGÍAS RENOVABLES</b>												
Ferrocarril	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carretera	0	0	0	0	4	5	6	24	44	61	102	101
Aire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navegación	0	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>101</b>
<b>ELECTRICIDAD</b>												
Ferrocarril	17	18	17	17	15	18	18	17	17	16	16	16
Carretera	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navegación	0	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>16</b>
<b>TOTAL</b>												
Ferrocarril	17	18	17	17	15	18	18	17	17	16	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	1.635
Aire	56	56	56	65	61	78	75	82	78	68	76	81
Navegación	9	25	30	17	12	12	10	10	10	10	8	7
<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>	<b>1.739</b>

Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2010. EVE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

### 6.3.3. Medio Ambiente

Cuadro 6.75. Ocupación de Superficie. Suelo de sistemas generales<sup>1</sup> de la CAPV (Superficie en Ha).

	2007	2008	2009	2010	2011
<b>CAPV</b>					
Total	23.798	23.814	24.252	24.732	23.836
Equipamientos	5.410	5.411	5.470	5.438	5.298
Espacios libres	8.650	8.638	8.893	8.815	8.951
<b>Infraestructuras de transporte y comunicaciones</b>	<b>8.723</b>	<b>8.708</b>	<b>8.822</b>	<b>9.355</b>	<b>8.436</b>
- Viario (Carreteras excluida la servidumbre)	6.996	6.979	7.096	7.023	6.986
- Ferrocarril (Vías férreas teniendo en cuenta las estaciones)	590	588	585	581	594
- Aeropuertos <sup>2</sup>	809	809	810	916	603
- Puertos <sup>2</sup>	327	331	331	835	253
Infraestructuras básicas	1.015	1.057	1.067	1.123	1.153
<b>ÁLAVA</b>					
Total	6.129	6.130	6.150	6.253	6.145
Equipamientos	2.157	2.157	2.159	2.162	2.165
Espacios libres	1.031	1.031	1.033	1.044	1.043
<b>Infraestructuras de transporte y comunicaciones</b>	<b>2.682</b>	<b>2.682</b>	<b>2.695</b>	<b>2.784</b>	<b>2.678</b>
- Viario (Carreteras excluida la servidumbre)	2.236	2.239	2.250	2.230	2.233
- Ferrocarril (Vías férreas teniendo en cuenta las estaciones)	165	162	161	162	162
- Aeropuertos <sup>2</sup>	281	281	283	392	283
- Puertos <sup>2</sup>	0	0	0	0	0
Infraestructuras básicas	258	259	263	263	259
<b>BIZKAIA</b>					
Total	8.816	8.803	8.840	9.457	8.760
Equipamientos	1.853	1.885	1.916	1.913	1.909
Espacios libres	2.666	2.590	2.583	2.616	2.632
<b>Infraestructuras de transporte y comunicaciones</b>	<b>3.749</b>	<b>3.777</b>	<b>3.783</b>	<b>4.323</b>	<b>3.614</b>
- Viario (Carreteras excluida la servidumbre)	2.887	2.911	2.918	2.959	2.977
- Ferrocarril (Vías férreas teniendo en cuenta las estaciones)	204	205	205	203	203
- Aeropuertos <sup>2</sup>	488	488	488	487	282
- Puertos <sup>2</sup>	170	173	172	674	152
Infraestructuras básicas	547	551	559	605	604
<b>GIPUZKOA</b>					
Total	8.854	8.882	9.261	9.022	8.931
Equipamientos	1.400	1.370	1.395	1.364	1.223
Espacios libres	4.952	5.016	5.277	5.156	5.276
<b>Infraestructuras de transporte y comunicaciones</b>	<b>2.291</b>	<b>2.249</b>	<b>2.344</b>	<b>2.248</b>	<b>2.141</b>
- Viario (Carreteras excluida la servidumbre)	1.873	1.830	1.927	1.833	1.775
- Ferrocarril (Vías férreas teniendo en cuenta las estaciones)	221	221	219	216	228
- Aeropuertos <sup>2</sup>	40	40	40	38	38
- Puertos <sup>2</sup>	157	158	159	160	100
Infraestructuras básicas	210	247	245	255	290

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

<sup>2</sup> A partir de 2011, las zonas de uso logístico de puertos y aeropuertos se han recogido como suelo de Actividades Económicas.

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



# Fuentes y Bibliografía

## 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>
- ▶ Aparkabisa.  
<http://www.aparkabisa.com/plataforma.html>
- ▶ Arasur.  
<http://www.arasur.es/>
- ▶ 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/cqi-bin\\_k54/bopv\\_00?c](http://www.euskadi.net/cqi-bin_k54/bopv_00?c)
- ▶ Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi)  
<http://www.ctvitoria.com>
- ▶ Dbus.  
<http://www.dbus.es/>

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

0. Resumen Ejecutivo

1. Marco General

2. Oferta y Demanda

3. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

4. Objetivos Plan Director Transporte

5. Indicadores Clave

6. Anexo Estadístico

- ▶ Consorcio de Transportes de Bizkaia (Cotrabí)  
[http://www.cotrabí.com/ctb/ctb\\_principal\\_es.htm](http://www.cotrabí.com/ctb/ctb_principal_es.htm)
- ▶ Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco. Área de Transporte.  
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/>
- ▶ Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial Gobierno Vasco. Área de Medio Ambiente y Política Territorial  
<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 2011.  
<http://www.eve.es/Aula-didactica/Publicaciones/Datos-Energeticos.aspx>
- ▶ 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>

- ▶ 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/estadisticas/idioma\\_c/tema\\_57/opt\\_1/temas.html#axz2C11rKRWh](http://www.eustat.es/estadisticas/idioma_c/tema_57/opt_1/temas.html#axz2C11rKRWh)
- ▶ 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/>
- ▶ 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%2FPage%2FDPA\\_SinContenido](http://www.alava.net/cs/Satellite?c=Page&cid=1193045677745&language=es_ES&pagename=DiputacionAlava%2FPage%2FDPA_SinContenido)
- ▶ Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea. Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo.  
[http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011\\_white\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.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/>

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011



- ▶ Observatorio del Transporte en Euskadi-OTEUS.  
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es>
- ▶ Plan de Aforo de la Diputación Foral de Álava 2011.  
[http://www.alava.net/cs/Satellite?c=DPA\\_Generico\\_FA&cid=1223983628821&language=es\\_ES&pageid=1193045678101&pagename=DiputacionAlava%2FDPA\\_Generico\\_FA%2FDPA\\_generico](http://www.alava.net/cs/Satellite?c=DPA_Generico_FA&cid=1223983628821&language=es_ES&pageid=1193045678101&pagename=DiputacionAlava%2FDPA_Generico_FA%2FDPA_generico)
- ▶ Plan de Aforo de la Diputación Foral de Bizkaia 2011.  
[http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleDepartamento.asp?Tem\\_Codigo=6&idioma=CA&dpto\\_biz=6&codpath\\_biz=6](http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleDepartamento.asp?Tem_Codigo=6&idioma=CA&dpto_biz=6&codpath_biz=6)
- ▶ Plan de Aforo de la Diputación Foral de Gipuzkoa 2008.  
[www.gipuzkoa.net](http://www.gipuzkoa.net)
- ▶ 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.  
[http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?aplicacion=wb021&tabla=contenido&uid=3cd3619b\\_11cc0f19a54\\_7ff1&idioma=es](http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?aplicacion=wb021&tabla=contenido&uid=3cd3619b_11cc0f19a54_7ff1&idioma=es)
- ▶ Zaisa.  
<http://www.zaisa.com/portada/portada.php>

### BIBLIOGRAFÍA

- ▶ *Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico*. Dirección de Tráfico. Departamento de Seguridad. 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>
- ▶ *Costes Externos del Transporte en el País Vasco, 2004*. Departamento de Transportes y Obras Públicas. Eusko Jaurlaritza-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 Jaurlaritza-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 de la Movilidad en la CAPV 2011*. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco. [http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/em2011/es\\_def/em2011.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/em2011/es_def/em2011.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 2012*. European Commission. Directorate-General for Energy and Transport. Año 2012. <http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2012/pocketbook2012.pdf>
- ▶ *Euskadi Energía, Datos Energéticos 2011*. EVE. <http://www.eve.es/Aula-didactica/Publicaciones/Datos-Energeticos/EUSKADI-ENERGIA-2011.aspx>

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2011

0. Resumen Ejecutivo

1. Marco General

2. Oferta y Demanda

3. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

4. Objetivos Plan Director Transporte

5. Indicadores Clave

6. Anexo Estadístico

- ▶ *Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia 2011*. Departamento de Obras Públicas. Diputación Foral de Bizkaia. Año 2012.  
[http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem\\_Codigo=6322&idioma=CA&dpto\\_biz=6&codpath\\_biz=6%7C6317%7C6322](http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=6322&idioma=CA&dpto_biz=6&codpath_biz=6%7C6317%7C6322)
- ▶ *Imagen de la Demanda de Transportes en la CAPV, Actualización 2006*. Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informe\\_estudio/imagen\\_demanda\\_transportes/es\\_def/imagen\\_demanda\\_transportes.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informe_estudio/imagen_demanda_transportes/es_def/imagen_demanda_transportes.html)
- ▶ *Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2011*. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/id2011/es\\_def/id2011.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/id2011/es_def/id2011.html)
- ▶ *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)
- ▶ *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)
- ▶ *Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2010*. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca.  
<http://www.ihobe.net/Paginas/Ficha.aspx?ldMenu=b2f1a29f-1f2c-416b-8337-3897a9e5291e>
- ▶ *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/press-release\\_MEMO-11-197\\_es.pdf](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-197_es.pdf)