

2012

Adelanto de Panorámica del Transporte en Euskadi



EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

INGURUMEN ETA LURRALDE
POLITIKA SAILA

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE
Y POLÍTICA TERRITORIAL

OTEUS

1. MARCO GENERAL.....	9
1.1. EL TRANSPORTE COMO SECTOR DE ACTIVIDAD ECONÓMICA.....	11
1.1.1. El sector de transporte, actividades postales y de correos.....	12
1.1.2. El sector de transporte en Euskadi.....	14
a) Principales magnitudes económicas del sector de transporte	14
b) Evolución de los precios.....	20
1.2. NOVEDADES LEGISLATIVAS EN 2011: EUROPEAS, ESTATALES Y DE LA CAPV	22
1.2.1. Novedades legislativas europeas	22
a) Directivas.....	22
b) Reglamentos	22
1.2.2. Novedades legislativas estatales	25
1.2.3. Novedades legislativas de la CAPV	26
2. OFERTA DE TRANSPORTE EN 2012.....	27
2.1. TRANSPORTE POR CARRETERA	30
2.2. TRANSPORTE FERROVIARIO	36
2.2.1. Adif-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias	37
2.2.2. Feve	38
2.2.3. ETS-Euskal Trenbide Sarea: infraestructuras operadas por Euskotren.	39
2.2.4. Nueva Red Ferroviaria Vasca - ETS y Adif	46
2.3. TRANSPORTE AÉREO.....	48
2.4. TRANSPORTE MARÍTIMO.....	49
2.5. TRANSPORTE POR CABLE	52
2.6. BICICLETA	52
2.7. CENTROS LOGÍSTICOS	54
2.7.1. Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi)	54
2.7.2. Arasur	55
2.7.3. Aparkabisa	56
2.7.4. Zaisa.....	57
2.8. ESTACIONES INTERMODALES	58
3. DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2012	59
3.1. TRANSPORTE DE PERSONAS	61
3.1.1. Principales magnitudes	61
a) CAPV	61
b) Desglose territorial	65
3.1.2. Transporte por carretera.....	68
a) Movilidad en vehículo privado.....	68
b) Movilidad en transporte colectivo	71
3.1.3. Transporte ferroviario	74
a) Transporte urbano / metropolitano	74
b) Transporte interurbano	76
c) Transporte interregional	78
3.1.4. Transporte aéreo	80
3.1.5. Transporte marítimo	84
3.1.6. Transporte por cable.....	86
3.1.7. Otros medios	87

3.2.	TRANSPORTE DE MERCANCIAS	88
3.2.1.	Transporte por carretera	90
3.2.2.	Transporte ferroviario	92
3.2.3.	Transporte aéreo	98
3.2.4.	Transporte marítimo	101
4.	EFFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE Y TENDENCIAS MÁS RELEVANTES	111
4.1.	EFFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE	113
4.1.1.	Accidentalidad	114
4.1.2.	Congestión viaria	118
4.1.3.	Medio ambiente.....	122
	a) Ruido.....	122
	b) Cambio climático.....	123
	c) Consumo energético	131
	d) Otros efectos ambientales	135
4.2.	TENDENCIAS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE	137
5.	OBJETIVOS PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE 2002-2012: ACTUACIONES 2012	143
5.1.	PRINCIPALES OBJETIVOS DEL LIBRO BLANCO DE LA UNIÓN EUROPEA.....	145
5.2.	OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTES DE EUSKADI	147
5.3.	CAMINO HACIA LA SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE	150
5.4.	ACTUACIONES EN 2012.....	151
6.	INDICADORES CLAVE DEL SECTOR DEL TRANSPORTE EN LA CAPV	161
6.1.	INDICADORES ECONÓMICOS	163
6.2.	INDICADORES SOCIALES	164
6.3.	INDICADORES MEDIOAMBIENTALES	165

INDICE DE CUADROS

Cuadro 1.1.	Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores. CAPV. 2011-2012.....	16
Cuadro 1.2.	Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores y Territorio Histórico. CAPV. 2012.....	18
Cuadro 1.3.	Coste laboral por trabajador y mes. Estado. 2011-2012.....	19
Cuadro 1.4.	Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción. 2009-2012.....	20
Cuadro 1.5.	IPC en la CAPV por grupos. 2009-2012.....	21
Cuadro 1.6	Índice de Precios Industriales (IPRI) en la CAPV por rama de actividad. 2009-2012.....	21
Cuadro 2.1.	Sistema de Transportes en Euskadi.....	29
Cuadro 2.2.	Red de carreteras vasca por tipo. 2012.....	31
Cuadro 2.3.	Densidad de la red de carreteras. CAPV, Estado y UE27. 2010-2012.....	32
Cuadro 2.4.	Características de la oferta de transporte público urbano en las capitales vascas. 2010-2012.....	34
Cuadro 2.5.	Parque de vehículos en la CAPV. 2012.....	35
Cuadro 2.6.	Índice de motorización en Europa. 2010-2011 ¹	36
Cuadro 2.7.	Densidad de líneas ferroviarias en la CAPV, Estado y UE27. 2012.....	37
Cuadro 2.8.	Datos básicos de la oferta de Adif. 2012.....	38
Cuadro 2.9.	Datos básicos de la oferta de Feve. 2010-2012.....	39
Cuadro 2.10.	Datos básicos de la infraestructura de ETS actualmente operada por EuskoTren. Servicios ofertados por EuskoTren. 2010-2012.....	41
Cuadro 2.11.	Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro de Bilbao. 2010-2012.....	43
Cuadro 2.12.	Datos básicos de la oferta tranviaria de EuskoTren. 2012.....	45
Cuadro 2.13.	Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves ¹ en los aeropuertos vascos. 1995-2012.....	49
Cuadro 2.14.	Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV. 1995-2012.....	50
Cuadro 2.15.	Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2009-2012.....	50
Cuadro 2.16.	Características de las Infraestructuras de Funiculares en la CAPV.....	52
Cuadro 2.17.	Kilómetros de la red ciclable en las tres capitales de la CAPV (estado de las redes ciclables a diciembre de 2012).....	53
Cuadro 2.18.	Kilómetros de la red ciclable en los tres territorios históricos. 2012.....	53
Cuadro 2.19.	Principales magnitudes de las grandes Plataformas Logísticas en la CAPV. 2012.....	54
Cuadro 2.20.	Evolución de la actividad de CTVi. 2010-2012.....	55
Cuadro 2.21.	Evolución de la actividad de Arasur. 2010-2012.....	55
Cuadro 2.22.	Evolución de la actividad de Aparkabisa. 2010-2012.....	56
Cuadro 2.23.	Evolución de la actividad de Zaisa. 2010-2012.....	57
Cuadro 3.1.	Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario. 2000-2012.....	64
Cuadro 3.2.	Desplazamientos según modo y sexo. 2007-2011.....	65
Cuadro 3.3.	Movilidad de personas en la CAPV por territorio de residencia. 2003-2011.....	65
Cuadro 3.4.	Evolución de los desplazamientos totales (Origen y/o destino en cada capital). 1996-2011.....	67
Cuadro 3.5.	Evolución de los desplazamientos internos (Origen y destino en cada capital). 1996-2011.....	68
Cuadro 3.6.	Transporte público urbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2012.....	72
Cuadro 3.7.	Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús interurbano. 2000-2012.....	74
Cuadro 3.8.	Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2012.....	77
Cuadro 3.9.	Transporte público interregional: Viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2010-2012.....	79

Cuadro 3.10.	Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino. 2012.	79
Cuadro 3.11.	Transporte interprovincial de pasajeros de Feve: provincias de origen o destino. 2012.	80
Cuadro 3.12.	Tráfico de personas en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros y viajeras por aeropuerto. 2000-2012.	83
Cuadro 3.13.	Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao. 2006-2012.	85
Cuadro 3.14.	Transporte de personas por cable. 2006-2012.	86
Cuadro 3.15.	Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia. 2002-2012.	87
Cuadro 3.16.	Tráfico en los botes de pasaje. 2004-2012.	87
Cuadro 3.17.	Distribución de mercancías por modos de transporte. 2010-2012.	88
Cuadro 3.18.	Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución. 2008-2012.	90
Cuadro 3.19.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Renfe. 2010-2012.	93
Cuadro 3.20.	Transporte de mercancías por Renfe: CC.AA. de origen o destino. 2012.	94
Cuadro 3.21.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Feve. Evolución. 2002-2012.	96
Cuadro 3.22.	Transporte de mercancías por Feve: provincias de origen o destino. 2012.	97
Cuadro 3.23.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EuskoTren. 2002-2012.	98
Cuadro 3.24.	Tráfico de mercancías por aeropuerto ¹ . 1980-2012.	99
Cuadro 3.25.	Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 1980-2012.	103
Cuadro 3.26.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de movimiento. 2008-2012.	103
Cuadro 3.27.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de producto. 2009-2012.	104
Cuadro 3.28.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por países. 2012.	107
Cuadro 4.1	Accidentes de tráfico con víctimas registrados por la Ertzaintza por Territorio Histórico. 2012.	117
Cuadro 4.2.	Horas anuales en funcionamiento según nivel de servicio. 2012.	119
Cuadro 4.3.	Evolución de la congestión viaria. 2006-2012.	120
Cuadro 4.4.	Evolución de las velocidades medias por tramos en la red de interés preferente (Km.h). 2011-2012.	121
Cuadro 4.5.	Evolución de las velocidades medias en la red básica (Km.h). 2011-2012.	122
Cuadro 4.6.	Matriculaciones ¹ por tramos de CO ₂ emitido. 2009-2012.	129
Cuadro 4.7.	Matriculaciones ¹ por tipo de combustible. 2009-2012.	130
Cuadro 4.8.	Vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera. Estado, 31-12-2011*	131
Cuadro 4.9.	Suelo de sistemas generales ¹ de la CAPV (Superficie en Ha). 2011-2012.	136

INDICE DE GRÁFICOS

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 2010-2012 corresponde al sector transporte, actividades postales y de correos (CNAE-2009)	13
Gráfico 1.2.	Distribución del VAB del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV. 2012 ¹ (%)	13
Gráfico 1.3.	Distribución del empleo del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV. 2012 (%).....	14
Gráfico 1.4.	Participación sector de transporte en el VAB y el empleo en la CAPV, y comparación con otros países de interés. 2010 (%).....	15
Gráfico 1.5.	Distribución del VAB del sector de transporte en la CAPV por subsectores. 2012 ¹ (%)	17
Gráfico 3.1.	Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen ¹ . 2011.....	62
Gráfico 3.2.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según motivaciones 2007-2011 (%).	63
Gráfico 3.3.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte. 2007-2011 (%).	63
Gráfico 3.4.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV por territorios según modo de transporte. 2011.	66
Gráfico 3.5.	Movilidad de personas en automóvil. Penetración del automóvil. 2003-2011 ¹	69
Gráfico 3.6.	Movimientos realizados en automóvil en la CAPV: Mapa Resumen. 2011.	70
Gráfico 3.7.	Accesos desde el exterior a las capitales vascas en automóvil. 2007-2011.....	71
Gráfico 3.8.	Transporte público urbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2012.	73
Gráfico 3.9.	Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao. 1995-2012.	75
Gráfico 3.10.	Transporte público urbano: Evolución de los viajeros y viajeras en Tranvía EuskoTren. 2002-2012.....	76
Gráfico 3.11.	Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 1980-2012.	78
Gráfico 3.12.	Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino. 2012 (%).	80
Gráfico 3.13.	Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos. 1980-2012.	81
Gráfico 3.14.	Origen/destino de pasajeros y pasajeras por aeropuerto. 2012.	84
Gráfico 3.15.	Tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao. 2003-2012.....	85
Gráfico 3.16.	Distribución modal del transporte de mercancías. 2011 (%).	89
Gráfico 3.17.	Transporte de mercancías interregional entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2012.	91
Gráfico 3.18.	Tipología del transporte intrarregional e interregional de mercancías por carretera. 2012 (%).	92
Gráfico 3.19.	Transporte de mercancías transportadas por Renfe entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2012 (%).	94
Gráfico 3.20.	Tipología de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Renfe. 2012 (%).	95
Gráfico 3.21.	Volumen de mercancías transportadas con origen ¹ la CAPV por Feve. 1990-2012.....	97
Gráfico 3.22.	Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2012.....	99
Gráfico 3.23.	Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2012.....	100
Gráfico 3.24.	Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2012 (%).	101
Gráfico 3.25.	Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 1980-2012.	102
Gráfico 3.26.	Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia: Tipología de mercancías. 2012 (%).	106
Gráfico 3.27.	Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2012.	108

Gráfico 3.28.	Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2012.	109
Gráfico 4.1.	Resumen costes externos derivados del transporte en la CAPV. 2008 (%)	113
Gráfico 4.2.	Resumen costes externos derivados del transporte en la CAPV. Evolución 2004-2008 (Tasa de variación, %)	114
Gráfico 4.3.	Accidentes con víctimas y víctimas registrados por la Ertzaintza y por las Policías Locales ¹ en las infraestructuras viarias vascas. Evolución 2000-2012	115
Gráfico 4.4.	Número de muertes en accidentes de tráfico por millón de habitantes en UE-27. 2011	116
Gráfico 4.5.	Parque de turismos y motorización. Evolución 1998-2012	118
Gráfico 4.6.	Emisiones sectoriales totales de GEIs en la CAPV. 2011 (%)	126
Gráfico 4.7.	Evolución sectorial de las emisiones de GEIs por sectores de actividad en la CAPV. 1990-2011 (%)	127
Gráfico 4.8.	Emisiones de GEIs del sector de transporte en la CAPV. Evolución. 1990-2011.....	127
Gráfico 4.9.	Consumo final de energía por sectores. Evolución 2002-2012.....	132
Gráfico 4.10.	Distribución del consumo energético vasco por sectores de actividad. 2012 (%)	133
Gráfico 4.11.	Distribución del consumo energético en el sector del transporte	133
Gráfico 4.12.	Consumo energético en el sector del transporte por territorios. 2002-20112.....	134
Gráfico 4.13.	Evolución de la factura energética del sector de transporte en la CAPV: Evolución 2002-2012.....	135



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 metodológicas.

En primer lugar, cabe recordar que ya en la edición anterior del informe de panorámica del transporte (Panorámica del Transporte en Euskadi 2011), tanto la información referida a establecimientos y empleo como la relativa al valor añadido bruto (VAB) adoptaron la CNAE-2009.

En segundo lugar, conviene tener en cuenta que en la presente edición del informe de panorámica se ofrece como novedad, en el caso de la información referida a establecimientos y empleo, un mayor desglose de las actividades anexas al transporte. Así, mientras anteriormente estas actividades eran tratadas de forma conjunta, ahora pasa a ofrecerse el siguiente desglose de las mismas:

- ▶ Actividades anexas al transporte terrestre.
- ▶ Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables interiores.
- ▶ Actividades anexas al transporte aéreo.
- ▶ Resto de actividades anexas al transporte: agrupa las actividades anexas comunes a varios modos de transporte, sean pasajeros y/o mercancías.

A este respecto, cabe señalar que dicho desglose sólo se ofrece para la información relativa a 2011 y posterior.

Por otra parte, el presente informe incluye por primera vez, en lo referido a los establecimientos y empleo, información relativa al transporte por tubería, habiendo variado muy levemente las cifras globales de establecimientos y empleo respecto a las publicaciones anteriores del informe de panorámica. No obstante, de cara a realizar un análisis homogéneo, en la presente edición del informe las series de establecimientos y empleo han sido revisadas desde 2009 de acuerdo con este nuevo criterio.

Por último, conviene recordar un año más que en el caso del VAB la información del último ejercicio siempre es provisional, aspecto derivado de su procedencia de las Cuentas Económicas. En este sentido, los datos provisionales referidos a 2011 presentados en la anterior edición del informe de panorámica del transporte (Panorámica del Transporte en Euskadi 2011), son ahora sustituidos por datos definitivos, siendo los datos relativos a 2012 provisionales.

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

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

Cabe recordar que 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.

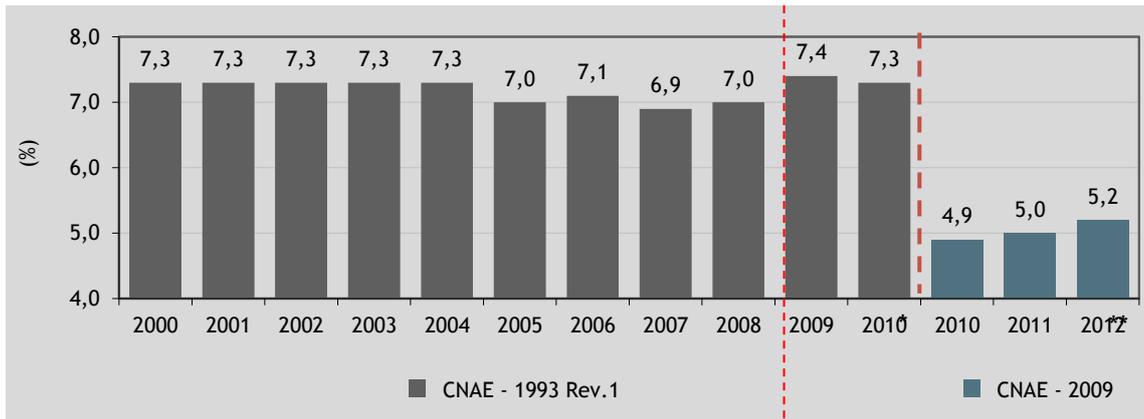
Según la información ofrecida por las diferentes fuentes, las principales magnitudes registran las siguientes cifras en 2012:

- En Euskadi **operan 12.304 establecimientos** en el sector vasco de transporte, actividades postales y de correos. Dicho volumen,
 - Ha descendido un 1% respecto al ejercicio anterior (12.430 establecimientos en 2011), observándose en el conjunto de la economía vasca un descenso del 0,5% (184.471 establecimientos en 2012 frente a 185.454 establecimientos en 2011).
 - Representa el 6,7% de los establecimientos totales de la CAPV (misma participación que en el ejercicio previo).
- Este sector **emplea a 43.800 personas**. Dicha cifra implica,
 - Un recorte del 0,2% en relación al ejercicio precedente (43.892 personas empleadas en 2011), contracción claramente inferior a la experimentada por el conjunto de la economía vasca; -1,9% (873.121 personas empleadas en 2012 frente a 890.093 en 2011).
 - Una cuota del 5% sobre el empleo total de la CAPV (4,9% en el ejercicio anterior).
- El sector genera un **Valor Añadido Bruto (VAB) de 2.959,5 millones de euros**, importe que supone:
 - Un retroceso del 1,6% respecto al año anterior, al tiempo que el VAB correspondiente al conjunto de la economía vasca ha caído un 4,6%.
 - Una participación del 5,2% sobre el VAB total de la economía vasca, peso relativo levemente superior al alcanzado en el ejercicio previo (5% en 2011).

Atendiendo a una perspectiva temporal amplia (periodo 2000-2012), el cambio de CNAE no permite 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). Con todo, disgregando el análisis en dos tramos temporales diferenciados: periodo 2000-2010 (según CNAE-1993 Rev.1) y periodo 2010-2012 (según CNAE-2009), observamos que la aportación del sector al VAB de la economía se ha incrementado ligeramente en los dos últimos años.

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 2010-2012 corresponde al sector transporte, actividades postales y de correos (CNAE-2009)



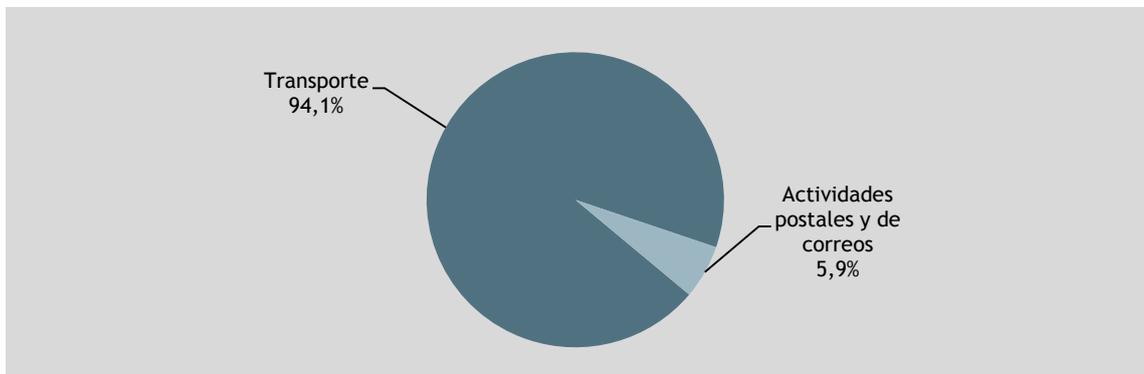
* El VAB referido a 2010 (CNAE-1993 Rev.1) fue un avance.

** El VAB referido a 2012 (CNAE-2009) es un avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas).

Focalizando ya la atención en 2012, la actividad del transporte acapara el 94,1% del VAB total generado por el sector de transporte, actividades postales y de correos. Concretamente, ésta aporta 2.784,3 millones de euros, frente a los 175,2 millones de euros correspondientes a las actividades postales y de correos.

Gráfico 1.2. Distribución del VAB del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV. 2012¹ (%)

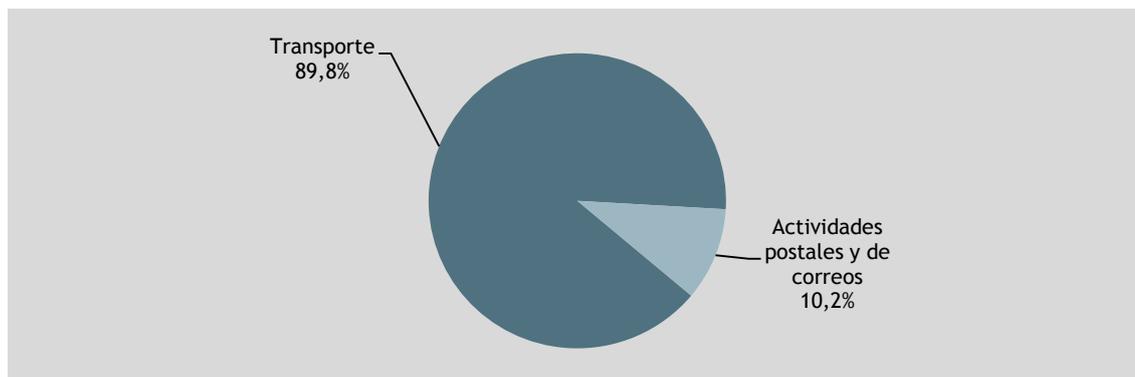


¹ El dato de VAB referido a 2012 es un avance.

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.

Gráfico 1.3. Distribución del empleo del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV. 2012 (%)



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*

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

- En 2012 el sector abarca **11.637 establecimientos**.
- En ellos se emplea a un total de **39.326 personas**.
- Genera un VAB de 2.784,3 millones de euros.

En términos de establecimientos, el sector de transporte supone el 6,3% del total correspondiente a la economía vasca, participación levemente inferior a la correspondiente a 2011 (6,4%).

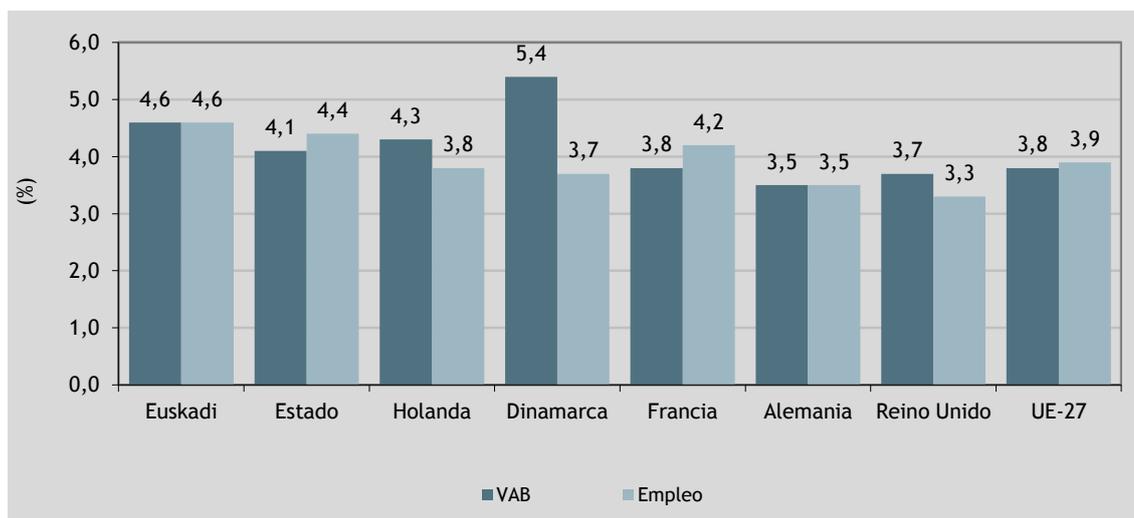
En lo referido al empleo, dicho sector representa el 4,5% del total asociado a los establecimientos vascos, cuota ligeramente superior a la registrada en 2011 (4,4%).

Por lo que se refiere al VAB, el sector de transporte concentra el 4,9% del total correspondiente a la economía vasca, participación superior a la alcanzada en el ejercicio previo (4,7% en 2011).

Tomando en consideración el reparto por género de la población ocupada (de 16 y más años) en el sector de transporte, en 2012 los hombres acaparan el 85,7% del total¹ y las mujeres el 14,3% restante.

El siguiente gráfico (referido a 2010 ya que éste es el último año para el que se dispone de información agregada europea), pone de manifiesto que estas magnitudes económicas del sector de transporte son superiores en la CAPV que en el Estado y el conjunto de la Unión Europea. Concretamente, en términos de participación sobre el VAB total, en 2010 el Estado alcanza medio punto porcentual menos que Euskadi, al tiempo que en el caso de la UE-27 el diferencial se sitúa en 0,8 puntos porcentuales. Por lo que respecta al empleo, las diferencias son levemente menores, ya que el Estado y la UE-27 se desmarcan de la CAPV en dos y siete 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. 2010 (%)



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 2013, y Economy and Finance Statistics (Eurostat) para el Estado y el resto de países. Elaboración propia.

i) *Por subsector de actividad*

El análisis por subsectores de los establecimientos y empleo asociado a los mismos muestra que en 2012 el transporte por carretera de mercancías aglutina el 66% del total de establecimientos (7.682), y el 44,2% del empleo (17.378 personas). Le sigue, a una gran distancia, el transporte terrestre de personas, acaparando el 21,9% de los establecimientos (2.547), y el 21% del empleo (8.252 personas). A continuación figuran las actividades anexas al transporte, que en su conjunto suponen el 11,1% de los establecimientos (1.295) y el 30,3%

¹ 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/>

del empleo (11.930 personas), destacando especialmente el subsector de resto de actividades anexas al transporte al concentrar el 7,1% de los establecimientos (827) y el 16,5% del empleo (6.491 personas). Así las cosas, la suma de estos tres subsectores representa el 99% del total de establecimientos vascos dedicados al transporte y el 95,5% del empleo total asociado a los mismos, siendo marginales las participaciones correspondientes al resto de subsectores.

Cuadro 1.1. Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores. CAPV. 2011-2012

	Establecimientos				Empleo			
	2011		2012		2011		2012	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Transporte terrestre de personas *	2.560	21,7	2.547	21,9	8.192	20,8	8.252	21,0
Transporte por carretera de mercancías	7.909	67,1	7.682	66,0	18.318	46,5	17.378	44,2
Transporte ferroviario interurbano de personas	62	0,5	62	0,5	1.106	2,8	1.074	2,7
Transporte ferroviario de mercancías	6	0,1	8	0,1	72	0,2	77	0,2
Transporte por tubería	5	0,0	4	0,0	41	0,1	37	0,1
Transporte marítimo y por vías navegables de personas	16	0,1	17	0,1	52	0,1	55	0,1
Transporte marítimo y por vías navegables de mercancías	12	0,1	14	0,1	293	0,7	392	1,0
Transporte aéreo de personas	8	0,1	8	0,1	101	0,3	131	0,3
Transporte aéreo de mercancías	6	0,1	0	0,0	55	0,1	0	0,0
Actividades anexas al transporte terrestre	283	2,4	314	2,7	2.646	6,7	2.917	7,4
Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables interiores	106	0,9	120	1,0	1.491	3,8	1.395	3,5
Actividades anexas al transporte aéreo	26	0,2	34	0,3	833	2,1	1.127	2,9
Resto de actividades anexas al transporte**	783	6,6	827	7,1	6.230	15,8	6.491	16,5
TOTAL	11.782	100,0	11.637	100,0	39.430	100,0	39.326	100,0

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

(**) Agrupa las actividades anexas comunes a varios modos de transporte, sean pasajeros y/o mercancías (incluye los grupos del CNAE 2009 siguientes: 5210, 5224, 5229).

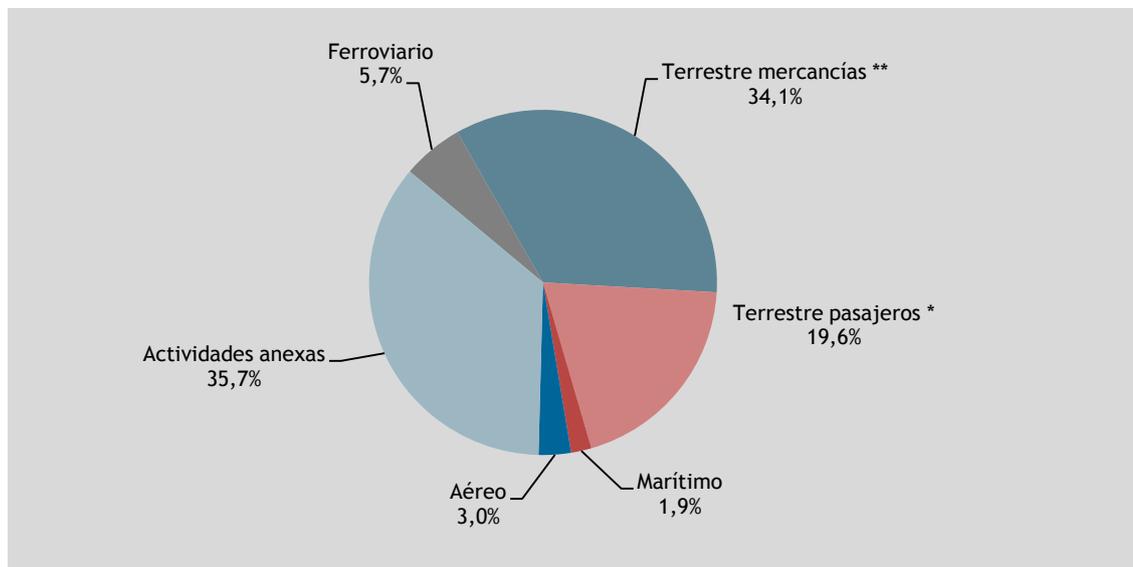
Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial.

Pasando a considerar la distribución del VAB, las actividades anexas al transporte detentan el 35,7% del total, el transporte terrestre de mercancías² el 34,1%, el transporte terrestre de pasajeros³ el 19,6%, el transporte ferroviario el 5,7%, el aéreo el 3%, y el marítimo el 1,9% restante. Repartiendo el VAB de las actividades anexas al transporte entre el resto de subsectores en función de su aportación al VAB total sectorial, y agregando el transporte terrestre de pasajeros, el transporte terrestre de mercancías y el transporte ferroviario, el conjunto de estas actividades supone el 92,3% del VAB del transporte, frente al 7,7% correspondiente a la suma del transporte marítimo y aéreo.

² Terrestre mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

³ 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.

Gráfico 1.5. Distribución del VAB del sector de transporte en la CAPV por subsectores. 2012¹ (%)



¹ El dato de VAB referido a 2012 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. 2012

	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Establecimientos								
Transporte Terrestre de personas *	300	11,8	1.472	57,8	775	30,4	2.547	100,0
Transporte por carretera de mercancías	988	12,9	3.988	51,9	2.706	35,2	7.682	100,0
Transporte ferroviario interurbano de personas	2	3,2	41	66,1	19	30,6	62	100,0
Transporte ferroviario de mercancías	0	0,0	6	75,0	2	25,0	8	100,0
Transporte por tubería	2	50,0	2	50,0	0	0,0	4	100,0
Transporte marítimo y por vías navegables de personas	0	0,0	7	41,2	10	58,8	17	100,0
Transporte marítimo y por vías navegables de mercancías	0	0,0	13	92,9	1	7,1	14	100,0
Transporte aéreo de personas	3	37,5	4	50,0	1	12,5	8	100,0
Transporte aéreo de mercancías	0	--	0	--	0	--	0	--
Actividades anexas al transporte terrestre	55	17,5	157	50,0	102	32,5	314	100,0
Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables interiores	0	0,0	82	68,3	38	31,7	120	100,0
Actividades anexas al transporte aéreo	7	20,6	19	55,9	8	23,5	34	100,0
Resto de actividades anexas al transporte**	114	13,8	436	52,7	277	33,5	827	100,0
TOTAL	1.471	12,6	6.227	53,5	3.939	33,8	11.637	100,0
Empleo								
Transporte Terrestre de personas *	1.132	13,7	4.833	58,6	2.287	27,7	8.252	100,0
Transporte por carretera de mercancías	2.403	13,8	8.383	48,2	6.592	37,9	17.378	100,0
Transporte ferroviario interurbano de personas	(***)	(***)	721	67,1	346	32,2	1.074	100,0
Transporte ferroviario de mercancías	0	--	34	44,2	(***)	(***)	77	100,0
Transporte por tubería	14	37,8	23	62,2	0	--	37	100,0
Transporte marítimo y por vías navegables de personas	0	--	20 y (***)	36,4 y (***)	33	60,0	55	100,0
Transporte marítimo y por vías navegables de mercancías	0	--	378	96,4	(***)	(***)	392	100,0
Transporte aéreo de personas	12	9,2	101	77,1	(***)	(***)	131	100,0
Transporte aéreo de mercancías	0	--	0	--	0	--	0	--
Actividades anexas al transporte terrestre	252	8,6	1.562	53,5	1.103	37,8	2.917	100,0
Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables interiores	0	--	1.131	81,1	264	18,9	1.395	100,0
Actividades anexas al transporte aéreo	343	30,4	666	59,1	118	10,5	1.127	100,0
Resto de actividades anexas al transporte**	1.374	21,2	3.273	50,4	1.844	28,4	6.491	100,0
TOTAL	5.530 y (***)	14,1 y (***)	21.125 y (***)	53,7 y (***)	12.587 y (***)	32,0 y (***)	39.326	100,0

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

(**) Agrupa las actividades anexas comunes a varios modos de transporte, sean pasajeros y/o mercancías (incluye los grupos del CNAE 2009 siguientes: 5210, 5224, 5229).

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

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial.

Tanto el número de establecimientos como el empleo asociado a los mismos se distribuyen de forma heterogénea entre los tres territorios históricos. Así, Bizkaia acapara más de la mitad de los establecimientos y del empleo sectorial de la CAPV, aglutinando 6.277 establecimientos y más de 21.125 personas empleadas. Le sigue Gipuzkoa, aproximadamente con un tercio de los establecimientos y empleo sectoriales (3.939 y más de 12.587,

respectivamente). Por último, Álava alcanza la menor representatividad en el sector, con participaciones próximas al 13-14%, tanto en lo referido a establecimientos (1.471) como en lo relativo al empleo (más de 5.530 personas ocupadas).

iii) *Coste laboral*

Dando continuidad a la incorporación realizada el año pasado, a continuación se analiza el 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.

Cabe recordar que 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 relativa a divisiones de la CNAE-09, aspecto que posibilita obtener información relativa a los subsectores del transporte.

Exceptuando el transporte terrestre y por tubería, en 2012 el resto de subsectores del transporte alcanzan un coste laboral por trabajador y mes notablemente superior al registrado por la economía en su conjunto excluido el sector primario (2.540 euros). Así, el transporte aéreo presenta el mayor coste laboral por trabajador y mes (4.414 euros), seguido por el transporte marítimo y por vías navegables interiores (3.414 euros), y por el almacenamiento y actividades anexas al transporte (3.155 euros). Por el contrario, el transporte terrestre y por tubería presenta un coste laboral por trabajador y mes levemente inferior al correspondiente al conjunto de la economía excluido el sector primario (2.538 euros).

Cuadro 1.3. Coste laboral por trabajador y mes. Estado. 2011-2012

	Coste laboral total		Variación interanual (%)
	2011	2012	
Total Economía (excluido sector primario)	2.557	2.540	-0,7
Transporte terrestre y por tubería	2.526	2.538	0,5
Transporte marítimo y por vías navegables interiores	3.356	3.414	1,7
Transporte aéreo	4.315	4.414	2,3
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	3.060	3.155	3,1

Fuente: ETCL, INE.

Atendiendo a su evolución, en 2012 el coste laboral por trabajador y mes correspondiente a la economía en su conjunto excluido el sector primario ha descendido (-0,7%), mientras que en el caso de los subsectores que componen la actividad del transporte éste ha aumentado de forma generalizada. Concretamente, el almacenamiento y actividades anexas al transporte presenta el mayor incremento interanual del mismo (3,1%), seguido por el transporte aéreo

(2,3%), el transporte marítimo y por vías navegables interiores (1,7%) y por el transporte terrestre y por tubería (0,5%).

b) Evolución de los precios

Cuadro 1.4. Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción. 2009-2012

	2009	2010	2011	2012	Δ 11/10
Gasóleo automoción	31,90	43,53	57,96	63,80	10,08%
Gasolina	31,31	41,56	53,15	60,46	13,75%
Brent	27,62	37,75	50,28	54,62	8,63%

Unidad: céntimos de euro por litro.

Fuente: Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

En 2012 el precio medio del barril Brent se ha situado en 111,75 dólares, nivel muy similar al registrado en el ejercicio precedente (111,31 dólares por barril en 2011). A lo largo del año la trayectoria ha sido alcista en el primer trimestre (habiendo registrado su máximo anual en marzo: 125,38 dólares por barril), y bajista en el resto del ejercicio, exceptuando julio, agosto y diciembre, fechas en las que se registraron leves repuntes. No obstante, la depreciación del euro respecto al dólar (1,29 dólares por euro en 2012 frente a 1,39 dólares por euro en 2011) ha motivado que la cotización en euros del gasóleo de automoción haya registrado un crecimiento interanual del 10,08%, inferior al anotado por la gasolina (13,75%).

En un contexto de recaída de la actividad económica (contracción del PIB vasco del 1,6% en 2012), el IPC referido a nuestra comunidad ha intensificado su crecimiento. Así, a cierre del ejercicio 2012 (variación diciembre sobre diciembre), el crecimiento de los precios en la CAPV se ha cifrado en el 2,7% frente al 2,4% registrado en 2011. Atendiendo a los grupos de bienes, exceptuando los transportes, las comunicaciones y la vivienda, el resto de grupos han presentado mayores tasas que en el ejercicio previo, siendo precisamente la vivienda y las bebidas alcohólicas y tabaco los grupos más inflacionarios (6,1% y 5,8%, respectivamente). En este sentido, cabe destacar que, a diferencia de años anteriores, en 2012 los transportes han registrado un incremento en sus precios inferior al alcanzado por el índice general (en 2009 el avance de los precios relativos al transporte fue prácticamente cuatro veces superior al correspondiente al índice general, en 2010 lo triplicó y en 2011 lo duplicó).

Cuadro 1.5. IPC en la CAPV por grupos. 2009-2012

	Variación interanual de diciembre			
	2009	2010	2011	2012
Alimentos y bebidas no alcohólicas	-1,3	0,4	2,5	3,4
Bebidas alcohólicas y tabaco	12,1	14,6	3,9	5,8
Vestido y calzado	-0,5	0,6	0,3	0,4
Vivienda	0,6	5,1	7,0	6,1
Menaje	1,0	1,3	1,3	2,6
Medicina	-0,7	-0,4	-2,2	3,9
Transportes	3,8	8,9	4,7	2,4
Comunicaciones	-0,3	-0,7	-1,6	-2,8
Ocio y cultura	-0,7	0,3	0,6	1,9
Enseñanza	2,2	2,3	1,3	3,4
Hoteles, cafés y restaurantes	1,8	2,1	1,1	1,1
Otros	1,8	2,6	2,4	3,6
General	1,0	2,8	2,4	2,7

Fuente: INE.

La evolución del Índice de Precios Industriales pone de manifiesto la escasa actividad económica registrada, ya que a finales de 2012 (variación diciembre sobre diciembre) el crecimiento del mismo se ha limitado al 0,7%, frente al avance del 5,8% anotado en 2011. Por sectores, tanto la industria extractiva como la manufacturera, así como la energía eléctrica, gas y vapor han moderado el crecimiento de sus precios. (En el caso de la industria extractiva la variación de los precios ha pasado a ser negativa: -5,2%).

Cuadro 1.6 Índice de Precios Industriales (IPRI) en la CAPV por rama de actividad. 2009-2012

	Variación interanual de diciembre			
	2009	2010	2011	2012
IPRI General	-2,8	6,4	5,8	0,7
IPRI Industrias extractivas	0,7	-4,3	2,6	-5,2
Industrias extractivas	0,7	-4,3	2,6	-5,2
IPRI Industria manufacturera	-1,6	6,5	4,3	0,6
Ind. alimentarias, bebidas, tabaco	-1,7	5,4	1,4	5,5
Textil, confección, cuero y calzado	-3,8	2,3	-2,7	2,4
Madera, papel y artes gráficas	-3,0	3,0	4,4	-1,8
Coquerías y refino de petróleo	23,4	22,9	16,3	1,0
Industria química	-3,7	3,7	6,7	2,3
Productos farmacéuticos	1,0	-0,3	0,9	0,9
Caucho y plásticos	0,6	1,7	1,5	-0,4
Metalurgia y productos metálicos	-8,4	9,2	2,7	-0,5
Prod. informáticos y electrónicos	0,6	-1,4	3,2	0,4
Material y equipo eléctrico	-1,8	4,5	6,5	2,1
Maquinaria y equipo	-0,2	0,1	1,0	0,4
Material de transporte	1,8	0,8	2,0	-0,6
Muebles y otras manufacturas	1,7	0,0	1,5	2,7
IPRI Energía eléctrica, gas y vapor	-14,1	5,1	16,6	1,5
Energía eléctrica, gas y vapor	-14,1	5,1	16,6	1,5

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 2012/24/UE de la Comisión, de 8 de octubre de 2012, que modifica, para adaptar sus disposiciones técnicas, la Directiva 86/297/CEE del Consejo, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a las tomas de fuerza de los tractores y su protección (DO L 274 de 9.10.2012, p. 24/25).
- Directiva 2012/36/UE de la Comisión, de 19 de noviembre de 2012, que modifica la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el permiso de conducción (DO L 321 de 20.11.2012, p. 54/58).
- Directiva 2012/45/UE de la Comisión, de 3 de diciembre de 2012, por la que se adaptan por segunda vez al progreso científico y técnico los anexos de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 332 de 4.12.2012, p. 18/19).

Transporte ferroviario

- Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32/77).

Transporte marítimo y fluvial

- Directiva 2012/32/UE de la Comisión, de 25 de octubre de 2012, por la que se modifica la Directiva 96/98/CE del Consejo sobre equipos marinos (DO L 312 de 10.11.2012, p. 1/61).
- Directiva 2012/33/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se modifica la Directiva 1999/32/CE del Consejo en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo (DO L 327 de 27.11.2012, p. 1/13).
- Directiva 2012/35/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se modifica la Directiva 2008/106/CE relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas (DO L 343 de 14.12.2012, p. 78/105).
- Directiva 2012/48/UE de la Comisión, de 10 de diciembre de 2012, que modifica los anexos de la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior (DO L 6 de 10.1.2013, p. 1/48).
- Directiva 2012/49/UE de la Comisión, de 10 de diciembre 2012, que modifica el anexo II de la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior (DO L 6 de 10.1.2013, p. 49/86).

Fuente: Diario Oficial de la Unión Europea.

b) *Reglamentos*

Transporte por carretera

- Reglamento (UE) nº 64/2012 de la Comisión, de 23 de enero de 2012, que modifica el Reglamento (UE) nº 582/2011, 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) (DO L 28 de 31.1.2012, p. 1/23).
- Reglamento (UE) nº 65/2012 de la Comisión, de 24 de enero de 2012, por el que se ejecuta el Reglamento (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo referente a los indicadores de cambio de velocidad y se modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 28 de 31.1.2012, p. 24/38).
- Reglamento (UE) nº 70/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2012, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera (DO L 32 de 3.2.2012, p. 1/18).
- Reglamento (UE) nº 130/2012 de la Comisión, de 15 de febrero de 2012, relativo a los requisitos de homologación de tipo para determinados vehículos de motor con respecto al acceso al vehículo y su maniobrabilidad 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 43 de 16.2.2012, p. 6/14).

ADELANTO DE PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2012

1. Marco General

2. Oferta de Transporte

3. Demanda de Transporte

4. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

5. Objetivos Plan Director Transporte

6. Indicadores Clave

- Reglamento (UE) nº 249/2012 de la Comisión, de 21 de marzo de 2012, que modifica el Reglamento (UE) nº 19/2011, respecto a los requisitos de homologación de tipo en lo referente a la placa reglamentaria del fabricante de los vehículos de motor y sus remolques (DO L 82 de 22.3.2012, p. 1/2).
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 293/2012 de la Comisión, de 3 de abril de 2012, sobre el seguimiento y la notificación de los datos relativos a la matriculación de los vehículos comerciales ligeros nuevos de conformidad con el Reglamento (UE) nº 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 98 de 4.4.2012, p. 1/6).
- Reglamento (UE) nº 347/2012 de la Comisión, de 16 de abril de 2012, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los requisitos de homologación de tipo para determinadas categorías de vehículos de motor con respecto a los sistemas avanzados de frenado de emergencia (DO L 109 de 21.4.2012, p. 1/17).
- Reglamento (UE) nº 351/2012 de la Comisión, de 23 de abril de 2012, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos de homologación de tipo para la instalación de sistemas de advertencia de abandono del carril en los vehículos de motor (DO L 110 de 24.4.2012, p. 18/30).
- Reglamento (UE) nº 383/2012 de la Comisión, de 4 de mayo de 2012, que establece los requisitos técnicos con respecto a los permisos de conducción que incorporan un medio de almacenamiento (microchip) (DO L 120 de 5.5.2012, p. 1/11).
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 429/2012 de la Comisión, de 22 de mayo de 2012, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 1014/2010 a los efectos del establecimiento de un formato común para la notificación de errores por parte de los fabricantes de turismos (DO L 132 de 23.5.2012, p. 11/12).
- Reglamento (UE) nº 459/2012 de la Comisión, de 29 de mayo de 2012, por el que se modifican el Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CE) nº 692/2008 de la Comisión en lo que respecta a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6) (DO L 142 de 1.6.2012, p. 16/24).
- Reglamento (UE) nº 523/2012 de la Comisión, de 20 de junio de 2012, 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 160 de 21.6.2012, p. 8/12).
- Reglamento (UE) nº 611/2012 de la Comisión, de 9 de julio de 2012, que modifica el anexo II del Reglamento (CE) nº 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses (DO L 178 de 10.7.2012, p. 4/4).
- Reglamento (UE) nº 612/2012 de la Comisión, de 9 de julio de 2012, que modifica los anexos II y III del Reglamento (CE) nº 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 178 de 10.7.2012, p. 5/5).
- Reglamento (UE) nº 613/2012 de la Comisión, de 9 de julio de 2012, que modifica el anexo III del Reglamento (CE) nº 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera (DO L 178 de 10.7.2012, p. 6/6).
- Reglamento (UE) nº 630/2012 de la Comisión, de 12 de julio de 2012, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 692/2008 en lo que respecta a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor alimentados con hidrógeno o con una mezcla de hidrógeno y gas natural por lo que se refiere a las emisiones, y en lo que respecta a la inclusión de información específica relativa a los vehículos equipados con una cadena de tracción eléctrica en la ficha de características a efectos de la homologación de tipo CE (DO L 182 de 13.7.2012, p. 14/26).
- Reglamento (UE) nº 1229/2012 de la Comisión, de 10 de diciembre de 2012, que modifica los anexos IV y XII 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 353 de 21.12.2012, p. 1/30).
- Reglamento (UE) nº 1230/2012 de la Comisión, de 12 de diciembre de 2012, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos de homologación de tipo relativos a las masas y dimensiones de los vehículos de motor y de sus remolques y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 353 de 21.12.2012, p. 31/79).
- Reglamento (UE) nº 55/2013 del Consejo, de 17 de diciembre de 2012, sobre la ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) nº 1214/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros de la zona del euro (DO L 21 de 24.1.2013, p. 1/2).

1. Marco General

2. Oferta de Transporte

3. Demanda de Transporte

4. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

5. Objetivos Plan Director Transporte

6. Indicadores Clave

Transporte ferroviario

- Reglamento (UE) nº 328/2012 de la Comisión, de 17 de abril de 2012, que modifica el Reglamento (CE) nº 62/2006 sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente a las aplicaciones telemáticas para el subsistema del transporte de mercancías del sistema ferroviario transeuropeo convencional (DO L 106 de 18.4.2012, p. 14/19).
- Reglamento (UE) nº 665/2012 de la Comisión, de 20 de julio de 2012, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 454/2011 relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros» del sistema ferroviario transeuropeo (DO L 194 de 21.7.2012, p. 1/2).
- Reglamento (UE) nº 1078/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2012, sobre un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que hayan obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, así como las entidades encargadas del mantenimiento (DO L 320 de 17.11.2012, p. 8/13).

Transporte marítimo

- Reglamento (UE) nº 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2012, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único (DO L 172 de 30.6.2012, p. 3/9).
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 689/2012 de la Comisión, de 27 de julio de 2012, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 415/2007 relativo a las especificaciones técnicas de los sistemas de seguimiento y ubicación de los buques con arreglo al artículo 5 de la Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad (DO L 202 de 28.7.2012, p. 5/12).

Transporte aéreo

- Reglamento de Ejecución (UE) nº 90/2012 de la Comisión, de 2 de febrero de 2012, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 736/2006 sobre los métodos de trabajo que debe aplicar la Agencia Europea de Seguridad Aérea en las inspecciones de normalización (DO L 31 de 3.2.2012, p. 1/2).
- Reglamento (UE) nº 100/2012 de la Comisión, de 3 de febrero de 2012, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 748/2009 de la Comisión 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 de aeronaves teniendo en cuenta también la ampliación del régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea a los países EEE-AELC (DO L 39 de 11.2.2012, p. 1/132).
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 173/2012 de la Comisión, de 29 de febrero de 2012, que modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010 en lo que atañe a la aclaración y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea (DO L 59 de 1.3.2012, p. 1/8).
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 295/2012 de la Comisión, de 3 de abril de 2012, 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 98 de 4.4.2012, p. 13/35).
- Reglamento (UE) nº 290/2012 de la Comisión, de 30 de marzo de 2012, que modifica el Reglamento (UE) nº 1178/2011, 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 100 de 5.4.2012, p. 1/56).
- Reglamento (UE) nº 593/2012 de la Comisión, de 5 de julio de 2012, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, elementos y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 176 de 6.7.2012, p. 38/42).
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 711/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, 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 referente a los métodos utilizados para la inspección de personas que no sean pasajeros y de los objetos transportados por esas personas (DO L 209 de 4.8.2012, p. 1/3).
- Reglamento (UE) nº 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 224 de 21.8.2012, p. 1/85).
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) nº 1035/2011 y los Reglamentos (CE) nº 1265/2007, (CE) nº 1794/2006, (CE) nº 730/2006, (CE) nº 1033/2006 y (UE) nº 255/2010 (DO L 281 de 13.10.2012, p. 1/66).

- Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1/148).
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 1079/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2012, por el que se establecen requisitos de separación entre canales de voz para el Cielo Único Europeo (DO L 320 de 17.11.2012, p. 14/24).
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 1082/2012 de la Comisión, de 9 de noviembre de 2012, que modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010 en lo que se refiere a la validación de seguridad aérea de la UE (DO L 324 de 22.11.2012, p. 25/49).
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 1146/2012 de la Comisión, de 3 de diciembre de 2012, 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 333 de 5.12.2012, p. 7/33).

Otras novedades legislativas

- Reglamento (UE) nº 670/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2012, que modifica la Decisión nº 1639/2006/CE por la que se establece un programa marco para la innovación y la competitividad (2007 a 2013) y el Reglamento (CE) nº 680/2007 por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte y energía (DO L 204 de 31.7.2012, p. 1/10).

Fuente: Diario Oficial de la Unión Europea.

1.2.2. Novedades legislativas estatales

Transporte por carretera

- Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera (BOE nº 137, de 8 de junio de 2012).
- Orden FOM/1649/2012, de 19 de julio, por la que se regula el procedimiento de acreditación y certificación de aptitud de auditores de seguridad viaria de la Red de Carreteras del Estado (BOE nº 179, de 27 de julio de 2012).
- Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera (BOE nº 214, de 5 de septiembre de 2012).
- Orden FOM/2835/2012, de 17 de noviembre, por la que se modifica la Orden FOM/3218/2009, de 17 de noviembre, por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad (BOE nº 1, de 1 de enero de 2013).
- Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera (BOE nº 5, de 5 de enero de 2013).

Transporte ferroviario

- Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, entre ellos, la reestructuración de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora y la supresión de la entidad pública empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (Feve). (BOE nº 174, de 21 de julio de 2012).
- Orden FOM/2336/2012, de 31 de octubre, por la que se modifica la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, por la que se fijan las cuantías de los cánones ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (BOE nº 263, de 1 de noviembre de 2012).

Transporte aéreo

- Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento y se modifica el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales (BOE nº 56, de 6 de marzo de 2012).
- Orden FOM/568/2012, de 16 de marzo, 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 (BOE nº 70, de 22 de marzo de 2012).

Fuente: Ministerio de Fomento.

1.2.3. Novedades legislativas de la CAPV

Transporte por carretera

- DECRETO 7/2012, de 24 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 ampliación de la carretera GI-3561 a Galdoa entre los PK 0,000 y 0,250 en Mutriku (BOPV nº 24, de 3 de febrero de 2012).
- DECRETO 8/2012, de 24 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 enlace de la GI-627 con el nuevo puente de Mekolalde en Bergara (BOPV nº 24, de 3 de febrero de 2012).
- DECRETO 10/2012, de 7 de febrero, de segunda modificación del Decreto por el que se regula el Sistema de Gestión del Tráfico Interurbano en la Comunidad Autónoma de Euskadi, y se crea el Centro de Gestión de Tráfico de Euskadi (BOPV nº 30, de 10 de febrero de 2012).
- DECRETO 46/2012, de 27 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 del tramo de vía ciclista-peatonal Itsasondo-Ordizia (itinerario n.º 3: Donostia-Beasain) (BOPV nº 75, de 17 de abril de 2012).
- DECRETO 51/2012, de 3 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Transporte de Viajeros por Carretera (BOPV nº 79, de 23 de abril de 2012).
- DECRETO 124/2012, de 3 de julio, 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, A.B. - Centro de Transportes de Bizkaia, S.A. (Aparkabisa) (BOPV nº 135, de 11 de julio de 2012).
- DECRETO 129/2012, de 10 de julio, por el que se declara de urgencia la ocupación por el Ayuntamiento de Bedia, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de conexión peatonal entre los barrios de Eroso, Ugarte y Barroeta, en Bedia (Bizkaia) (BOPV nº 138, de 16 de julio de 2012).
- DECRETO 175/2012, de 18 de septiembre, por el que se declara de urgencia la ocupación por el Ayuntamiento de Güeñes, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por la ejecución de la travesía de Artxube en la carretera de BI 3651 (BOPV nº 186, de 24 de septiembre de 2012).
- DECRETO 232/2012, de 30 de octubre, por el que se declara de urgencia la ocupación por el Ayuntamiento de Valle de Trápaga-Trapagaran, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de desvío -Fuentecilla bidea- en el barrio de Ugarte (BOPV nº 216, de 8 de noviembre de 2012).
- NORMA FORAL 7/2012, de 8 de octubre, de aprobación de créditos de compromiso, para el proyecto de construcción de la Variante GI-632 entre el enlace de Urretxu-Legazpi y Bergara (conexión con la AP-1), tramo: semienlace Antzuola-Bergara, en los Presupuestos Generales del Territorio Histórico de Gipuzkoa para el año 2012 (BOPV nº 238, de 11 de diciembre de 2012).
- NORMA FORAL 5/2012, de 28 de septiembre, sobre modificación de la norma foral 14/1989, de 5 de julio, del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (BOPV nº 244, de 18 de diciembre de 2012).

Transporte ferroviario

- DECRETO 59/2012, de 24 de abril, por el que se autoriza la modificación de los Estatutos Sociales de la sociedad pública unipersonal Euskotren Participaciones, S.A. (BOPV nº 107, de 1 de junio de 2012).

Fuente: Boletín Oficial del País Vasco. Gobierno Vasco.



2

Oferta de Transporte en 2012

2. OFERTA DE TRANSPORTE EN 2012

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. Los componentes del conjunto del sistema se presentan en el siguiente cuadro:

Cuadro 2.1. Sistema de Transportes en Euskadi

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

Fuente: Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012.

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

Descripción del Sistema de Transportes en Euskadi

- Atendiendo al sistema viario, la red viaria vasca abarca 4.185 kilómetros en 2012, de los cuales 602 corresponden a vías de alta capacidad (autopistas, autovías y carreteras de doble calzada), lo que supone el 14,4% del conjunto de la oferta viaria de la CAPV.
- La titularidad de las infraestructuras viarias recae principalmente en las Diputaciones Forales de cada territorio, a excepción de la autopista A-68 (de titularidad estatal) y los Túneles de Artxanda (sociedad concesionaria de la Diputación foral de Bizkaia). En el caso de la A-8, la Diputación de Gipuzkoa y la Diputación de Bizkaia delegan la gestión para la explotación de la misma a Bidegi e Interbiak, respectivamente, al igual la Diputación de Álava delega el tramo alavés de la AP-1 en la sociedad pública Arabat.
- 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 los tranvías de *EuskoTren*, que comprenden 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 CTVi y Arasur en Álava.

En los siguientes apartados se caracterizan 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.

2.1. TRANSPORTE POR CARRETERA

Atendiendo a los últimos datos publicados en el Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento, la red de carreteras vascas consta de 4.185 kilómetros en 2012. 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 desarrollo de los nuevos accesos a Bilbao por San Mamés y el avance de las variantes de Bermeo y Autzagane, así como de otras carreteras radiales; en Gipuzkoa, con la construcción del último tramo del eje Beasain-Durango; y en Álava, con actuaciones de mejora en su sistema vial contempladas dentro del Plan Integral de Carreteras del Territorio. De esta forma, las vías de gran capacidad (esto es, el conjunto de autopistas, autovías y carreteras de doble calzada) suponen el 14,4% del conjunto de las carreteras vascas.

Cuadro 2.2. Red de carreteras vasca por tipo. 2012

	2000	2010	2011	2012
LONGITUD (km)				
Autopistas de peaje ²	196	232	247	248
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	299	344	350	354
Carreteras de calzada única	3.858	3.600	3.592	3.583
Total	4.353	4.176	4.189	4.185
DENSIDAD (m/km²)¹				
Autopistas de peaje ²	27,1	32,1	34,2	34,3
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	41,4	47,6	48,4	49,0
Carreteras de calzada única	533,6	497,9	496,8	495,6
Total	602,1	577,6	579,4	578,8

¹ Calculada a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.

² Con datos corregidos de los años 2007 a 2011, en que se computó doble los kilómetros del tramo vizcaíno de la AP68

Fuente: INE y Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento.

Esta participación continúa siendo muy superior a la registrada el conjunto del sistema viario estatal, donde la suma de autopistas, autovías y carreteras de doble calzada representan el 9,9%. Ampliando el análisis, se constata una mayor proporción de este tipo de vías en el territorio europeo. Concretamente, en la UE-27⁴ las vías de alta capacidad constituyen el 18,4% del conjunto de las carreteras.

Por su parte, la densidad del sistema viario vasco, cifrada en 578,8 m/km², es significativamente superior a la del conjunto de carreteras del Estado y de la UE-27 (327,3 m/km² y 437,5 m/km², respectivamente).

⁴ UE-27, dato referido a 2011, último año disponible en Statistical Pocketbook 2013

Cuadro 2.3. Densidad de la red de carreteras. CAPV, Estado y UE27. 2010-2012

Modalidad de carreteras	2010		2011		2012	
	Longitud (km)	Densidad (m/km ²) ¹	Longitud (km)	Densidad (m/km ²) ¹	Longitud (km)	Densidad (m/km ²) ¹
CAPV²						
Autopistas de peaje	232	32,1	247	34,2	248	34,3
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	344	47,6	350	48,4	354	49,0
Carreteras de calzada única	3.600	497,9	3.592	496,8	3.583	495,6
Total	4.176	577,6	4.189	579,4	4.185	578,8
ESTADO						
Autopistas de peaje	2.991	5,9	3.045	6,0	3.025	6,0
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	12.974	25,6	13.160	26,0	13.309	26,3
Carreteras de calzada única	149.822	296,1	149.703	295,9	149.259	295,0
Total	165.787	327,7	165.907	327,9	165.593	327,3
UE 27						
Autopistas	68.225	15,8	69.468	16,1	--	--
Carreteras principales o nacionales	274.120	63,4	278.961	64,5	--	--
Carreteras secundarias o regionales	1.457.965	337,1	1.543.510	356,9	--	--
Total	1.800.310	416,3	1.891.939	437,5	--	--

¹ Calculada a partir de la longitud (m) de la red de carreteras y la superficie (km²) de la CAPV, Estado y UE-27 para cada caso.

² Con datos corregidos de los años 2007 a 2011, en que se computó doble los kilómetros del tramo vizcaíno de la AP68

Fuente: Ministerio de Fomento, INE, EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2013, International Road Federation.

En esta línea, las políticas viarias vascas, en los últimos años, han marcado una clara tendencia en la reducción de vías de calzada única (mayormente en el territorio de Bizkaia) y en el aumento de autovías y autopistas de gran capacidad, permitiendo, de esta forma, obtener una mayor fluidez del tráfico y una mejora de la cobertura y seguridad del sistema viario vasco.

En 2012, dada la delicada situación económica, los trabajos en las carreteras se han centrado en mejorar los viales ya existentes y en la continuación, a menor ritmo, de los proyectos ya en ejecución. A este respecto, a continuación se resumen las actuaciones más relevantes llevadas a cabo por las Diputaciones Forales en materia de infraestructura viaria.

Infraestructuras viarias - Principales novedades 2012

- En **Bizkaia**, se ha continuado con las obras de los nuevos accesos a Bilbao desde la A-8 por San Mamés, previstos para la primavera de 2013. Esta infraestructura permitirá la remodelación urbana de la zona de Basurto y los barrios de Lezeaga, Bentazarra, Santa Ana, Altamira y Olabeaga, así como el desmantelamiento de los viaductos de Sabino Arana.
- Se ha adjudicado e iniciado las obras de la carretera radial entre Erediaga y Elorrio, perteneciente al eje Durango-Beasain y alternativa a la actual N-636. La nueva carretera contará con una longitud total de 6,4 km, y unirá el barrio de Gerediaga en Abadiño, donde conectará con la AP-8, con Elorrio, pasando por Berriz y Atxondo. La obra incluye la construcción de un túnel (Gaztelua) de casi dos km de longitud.
- Se ha continuado con los trabajos relativos a las obras de la variante de Bermeo. La variante comienza en la BI-631, en la rotonda de acceso oeste de la localidad, y enlaza con la BI-2235,

incluyendo varios falsos túneles, desmontes, túneles y viaductos en el trazado. Además del tronco de la variante se construirá un nuevo acceso desde la carretera de Sollube a la rotonda oeste y un enlace a la rotonda del polígono Landabaso.

- Se ha iniciado en julio la construcción de la variante de Autzagane, con las obras del enlace de la AP-8 con la N-634 en Amorebieta-Etxano. En este primer tramo se realizará una mejora de trazado, con un nuevo vial de servicio que permita el acceso a los barrios de la zona.
- Se ha adjudicado las obras de construcción de la variante de la UPV en Leioa, la cuál canalizará los tráfico de entrada al campus en Leioa y creará un nuevo vial perimetral al futuro Parque Científico de la Universidad.
- Por último, también se han adjudicado las obras para la mejora y mantenimiento de carreteras para los dos próximos años, dividido por áreas. Área I: Uribe Kosta, Txorierrri, Mungialdea, Busturialdea y parte de Lea-Artibai; Área II: Arratia, Durangaldea y el resto de Lea-Artibai; Área III: Encartaciones, Zona Minera, Margen Izquierda, Nerbioaldea y Orduña. En total, 1.093 km de carretera más las vías auxiliares.

Entre estas obras de mejora se incluyen la reordenación de accesos en el polígono Eitua de Berriz, la mejora de seguridad vial entre Kortederra y Boroa, la reordenación de accesos y mejora de la seguridad vial de la N-240 entre Bedia y Lemoa, las obras de adecuación de los túneles de Malmasin, la pasarela peatonal de Etxebarri en la N-634, la rotonda de Andrakas, la rotonda de conexión de la AP-68 con la BI-625, las obras de mejora de Asteinzar-Maruri, las obras de mejora en Matxitua y Angelutxu, las de Lutxana en Erandio, así como la de la BI-3302 en Mallabia.

- En **Gipuzkoa**, en el eje Beasain-Durango, se ha adjudicado la construcción del último tramo de carretera GI-632 entre Antzuola y Bergara, de 4,8 km de longitud. La obra consta de dos calzadas, de dos carriles cada una. Este tramo de autovía presenta una pendiente longitudinal ascendente y constante de un 5 por ciento, que comienza en el enlace de Bergara, en dirección al puerto de Deskarga. Se construirán asimismo cinco viaductos: Igeribarrotza (76 metros), Antzuola (222 metros), Lapatza (78 metros), Antigua (270 metros) e Ipurtika (252 metros).
- Las Juntas Generales de Gipuzkoa han acordado que los ciudadanos guipuzcoanos paguen como máximo 25 euros al mes por circular en la AP-8 y AP-1. Esta medida que favorece a 15.000 automovilistas mensualmente, y a 28.000 de forma esporádica, ha entrado en la práctica el 30 de noviembre.
- En **Álava**, se han adjudicado las obras para la mejora y mantenimiento de los 1.494 km de carreteras para los dos próximos años, dividido en dos zonas, este y oeste. Los trabajos incluyen, entre otros, la vigilancia, la conservación del entorno de las carreteras, el desarrollo del Plan de Viabilidad Invernal, la señalización y la reparación de firmes y pavimentos.

A continuación se analiza la oferta de los servicios de transporte colectivo puestos a disposición de la ciudadanía 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 (35 servicios ordinarios y 8 nocturnos) a lo largo de 578,6 kilómetros de recorrido por el área urbana de la capital vizcaína (104,9 km corresponden a nocturnos).

Por su parte, la capital guipuzcoana mantiene su flota en 120 autobuses, con una antigüedad media de 5,83 años, distribuidas en 36 líneas (27 diurnas y 9 nocturnas) 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.

Por último, el servicio urbano prestado por Tuvisa en Vitoria-Gasteiz consta de un total de 86 autobuses, distribuidos en 15 líneas, que recorren un total de 201,6 kilómetros a través de la capital alavesa.

Cuadro 2.4. Características de la oferta de transporte público urbano en las capitales vascas. 2010-2012

Modalidad de carreteras	2010	2011	2012	Δ % 11/12
BILBAO				
Líneas de Red ¹	43	43	43	0,0
Longitud (Km) ¹	553,7	577,9	578,6	0,1
Parque autobuses	152	152	152	0,0
DONOSTIA-SAN SEBASTIAN				
Líneas de Red ¹	36	36	36	0,0
Longitud (Km) ¹	247,0	247,0	247,0	0,0
Parque autobuses	121	120	120	0,0
VITORIA-GASTEIZ				
Líneas de Red ¹	15 ²	15	15	0,0
Longitud (Km) ¹	201,6	201,6	201,6	0,0
Parque autobuses	86	86	86	0,0
TOTAL				
Líneas de Red	94	94	94	0,0
Longitud (Km)	1.002,3	1.026,5	1027,2	0,1
Parque autobuses	359	358	358	0,0

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

² 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, el parque de vehículos de la CAPV se mantiene en los mismos niveles que en el año precedente. En concreto, la cifra de vehículos registrados a finales de año para el conjunto de Euskadi ha sido de 1.309.104, prácticamente idéntica a la alcanzada en 2011 (1.309.534). Atendiendo a la tipología de los vehículos, cabe destacar que el 87,6% del parque móvil total corresponde a turismos y camiones y furgonetas (73% y 14,6%, respectivamente). Con respecto a las variaciones interanuales en 2012, las motocicletas son las que han experimentado una mayor expansión, con un aumento en su número del 2,7%. Por el contrario, los vehículos que han registrado una mayor reducción son los que tienen un uso netamente profesional, es decir, los tractores industriales (-5,8%) y los camiones y furgonetas (-1,6%).

Cuadro 2.5. Parque de vehículos en la CAPV. 2012

	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
	nº vehículos	%	nº vehículos	%	nº vehículos	%	nº vehículos	%
Turismos	149.099	73,3	500.109	75,7	306.729	69,0	955.937	73,0
Motocicletas	13.073	6,4	46.185	7,0	49.944	11,2	109.202	8,3
Camiones y Furgonetas	31.684	15,6	90.245	13,7	68.830	15,5	190.759	14,6
Autobuses	554	0,3	1.732	0,3	871	0,2	3.157	0,2
Tractores industriales	1.232	0,6	3.640	0,6	2.949	0,7	7.821	0,6
Otros vehículos	7.748	3,8	19.090	2,9	15.390	3,5	42.228	3,2
Total	203.390	100,0	661.001	100,0	444.713	100,0	1.309.104	100,0

Fuente: DGT.

Extendiendo el análisis al ámbito europeo, el siguiente cuadro muestra el ranking del índice de motorización en el marco de la UE-27, medido como el ratio de turismos por cada mil habitantes. Una vez más, según los últimos datos procedentes de Eurostat (referidos a 2011), Luxemburgo encabeza la lista con 658 turismos por cada mil habitantes, mientras que en el otro extremo se encuentra Rumanía, que repite posición con un índice de 203 coches. Asimismo, cabe destacar el incremento en posesión de vehículos registrado en 2011 en Lituania (9,4%), Portugal (6,2%), Bulgaria (6,1%) y Eslovaquia (5,5%). Por el contrario, en los países en los que se ha producido un mayor descenso de este ratio vehicular ha sido en Chipre (-5,2%) e Irlanda (-1,7%).

En lo relativo a la CAPV, el índice de turismos se sitúa en 2011 en 437 turismos por cada mil habitantes, lo que le sitúa en la posición 19 en el ranking de la UE-27. Por territorios, la ciudadanía alavesa es la que presenta un mayor grado de posesión de turismos en términos relativos, con un índice de 466, frente a los 434 de los vizcaínos y los 431 de los guipuzcoanos. Por su parte, la media del Estado (482) supera los registros de los tres territorios vascos.

Cuadro 2.6. Índice de motorización en Europa. 2010-2011¹

País / Año	Turismos/1.000 habitantes	
	2010	2011
Luxemburgo	659	658
Italia	606	610
Malta	573	589
Lituania	521	570
Finlandia	535	551
Chipre	575	545
Austria	528	535
Alemania	517	525
Eslovenia	518	519
Francia	501	502
Belgica	482	490
España	480	482
Países Bajos	452	470
Polonia	451	470
Reino Unido	470	466
Suecia	460	464
Grecia	461	461
Portugal	421	447
CAPV	436	437
▪ Álava	467	466
▪ Bizkaia	432	434
▪ Gipuzkoa	429	431
República Checa	427	436
Estonia	412	428
Irlanda	424	417
Dinamarca	389	394
Bulgaria	347	368
Eslovaquia	307	324
Letonia	286	300
Hungría	299	298
Rumania	202	203

¹ Los últimos datos de los países de Europa provenientes de Statistical Pocketbook 2013 son de 2011.

Fuente: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2013, DGT e INE.

Los últimos datos disponibles muestran un ligero descenso en el índice de motorización para el conjunto de la CAPV, registrando 435,9 turismos por cada mil habitantes en 2012 (437,4 en 2011). Este descenso se debe a las bajadas experimentadas en los Territorios de Álava y Bizkaia, que han pasado en el último año de 465,8 y 433,7 a 462,2 y 431,7 coches por cada mil personas, respectivamente. Por su parte, Gipuzkoa mantiene el ratio en el nivel del año anterior, 430,7 turismos.

2.2. TRANSPORTE FERROVIARIO

La actual estructura ferroviaria en Euskadi está conformada por un conjunto de infraestructuras 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 EuskoTren ofrece servicios interurbanos, Metro Bilbao opera en el ámbito metropolitano de la capital vizcaína y los tranvías de EuskoTren que cubren el ámbito urbano de las capitales de Bizkaia y Álava.

Un análisis comparado con el resto del Estado y la UE-27 permite constatar diferencias notables en cuanto a la densidad de las infraestructuras ferroviarias. De esta forma, la CAPV, con un total de 649 kilómetros de vía férrea, presenta una densidad de infraestructuras ferroviarias de 89,9 m/km², cifra muy superior a las densidades de 31,5 m/km² y 49,4 m/km² registradas en el conjunto del Estado y en la UE-27, respectivamente. Asimismo, la red ferroviaria vasca se caracteriza por contar con una elevada proporción de vías electrificadas, 93,5% del total, mientras que dicho grado de electrificación es relativamente menor tanto en el conjunto del Estado (60,6%) como en la UE-27 (53,2%).

Cuadro 2.7. Densidad de líneas ferroviarias en la CAPV, Estado y UE27. 2012

	Total	No Electrificadas			Electrificadas		
		Total	% del total	Vía única	Total	% del total	Vía única
Longitud (km)							
CAPV	649	42	6,5	42	607	93,5	240
Estado	15.922	6.268	39,4	6.221	9.654	60,6	4.052
UE 27 ¹	213.574	100.043	46,8	--	113.531	53,2	--
Densidad (m/km²)							
CAPV	89,9	5,9	--	5,9	84,0	--	33,2
Estado	31,5	12,4	--	12,3	19,1	--	8,0
UE 27 ¹	49,4	23,1	--	--	26,3	--	--

¹ Los últimos datos disponibles correspondientes a UE27 son del 2011.

Fuente: Adif, Feve, Compañías de CC.AA. y Particulares, Euskal Trenbide Sarea, Ministerio de Fomento, EU Transport in Figures-Statistical Pocketbook 2012, Eurostat.

En los siguientes apartados se muestra el detalle de cada uno de los administradores de infraestructuras ferroviarias en la CAPV, esto es, Adif, Feve y ETS-RFV, así como de la oferta de servicios de los agentes que operan en dichas vías férreas.

2.2.1. 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:

- ▶ Líneas de Cercanías de Bilbao (líneas C-1 Bilbao Abando-Santurtzi, C-2 Bilbao Abando-Muskiz y C-3 Bilbao Abando-Orduña).
- ▶ Líneas de 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. 2012

Longitud de líneas en km.	2012
Vía doble electrificada	
Irún-Donostia/San Sebastián-Vitoria/Gasteiz-Miranda de Ebro	181,5
Bilbao-Orduña	40,3
Bilbao-Barakaldo-Santurtzi	13,6
Total vía doble electrificada	235,4
Vía única electrificada	
Orduña-Miranda	62,9
Barakaldo-Muskiz	13,1
Total vía única electrificada	76,0

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 2012

- Se han realizado mejoras en los sistemas de seguridad en la circulación y gestión del tráfico, con la implantación del sistema de comunicación GSM-R en la red de Cercanías de Bilbao, concretamente en los tramos de Orduña-Intermodal Abando (40,3 km), Intermodal Abando-Santurtzi (13,6 km) y Desertu Barakaldo-Muskiz (13,1 km).
- Adif ha iniciado las obras para facilitar la instalación del tercer hilo entre Donostia-San Sebastián y la frontera de Irun, lo que posibilitará que por el trazado circulen trenes de ancho convencional y de ancho internacional, solventando así la brecha histórica del sistema ferroviario del Estado con el del resto de Europa. Esta adaptación posibilitará la circulación de trenes de alta velocidad, que se puedan establecer servicios de cercanías entre Donostia-San Sebastián y Bayona, así como que no se necesite hacer transbordos de los convoyes de mercancías en la frontera.

2.2.2. 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.

Las infraestructuras de Feve en el ámbito de la CAPV se circunscriben al territorio vizcaíno, donde la operadora explota las líneas regionales Bilbao-Santander y Bilbao-León, así como el servicio de cercanías intraprovincial Bilbao-Balmaseda. 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.

La oferta de Feve, obviamente, presenta una mayor frecuencia en los servicios de cercanías, lo que supone un mayor número de trenes puestos a disposición de los usuarios y usuarias. De esta forma, Feve en 2012 ha ofertado 16.832 trenes en su servicio de cercanías de Bilbao-Balmaseda, cifra que constituye el 82,2% de la oferta total de trenes de la operadora, mientras que el 17,8% restante corresponde a las líneas regionales (3.651 trenes).

Entre los principales indicadores que caracterizan las líneas regionales, destaca el incremento del 15,4% de las plazas-km ofertadas, mientras que el número de trenes y los trenes-km se mantienen en línea con los registros del ejercicio precedente. Por su parte, el servicio de cercanías se ha visto debilitado en 2012, al registrar un descenso del 3,8% y 3,1% en las plazas-km y trenes-km ofertados, respectivamente.

Cuadro 2.9. Datos básicos de la oferta de Feve. 2010-2012

	2010	2011	2012
LÍNEAS REGIONALES			
Nº de líneas	2	2	2
Nº de trenes ofertados ¹	3.652	3.653	3.651
Trenes-km ofertados ¹	534.721	537.036	537.520
Plazas-km ofertadas ¹	40.291.749	39.477.451	45.550.106
LÍNEA DE CERCANÍAS			
Nº de líneas	1	1	1
Nº de trenes ofertados	16.991	16.994	16.832
Trenes-km ofertados	562.326	579.874	562.148
Plazas-km ofertadas	79.289.766	77.429.553	74.455.103

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

Fuente: Feve.

La principal novedad relativa a Feve en el año 2012 ha sido la de su integración en Renfe y Adif a partir del ejercicio 2013, tal y como se señala en el siguiente cuadro:

Infraestructura y Oferta de Feve - Principales novedades 2012

- En julio de 2012, el gobierno aprobó el Real Decreto-Ley 22/2012 con el fin de adoptar medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios y establecer la integración de Feve en Renfe y Adif, procedimiento enmarcado en el Plan de Reestructuración y Racionalización del Sector Público Empresarial y Fundacional Estatal. El objetivo de esta operación estratégica, de alto valor para las tres compañías, es obtener una mejora en el rendimiento del sistema ferroviario. Así, a partir del 1 de enero de 2013, Feve deja de existir como compañía para operar en Renfe bajo la marca Renfe-Feve y sumar sus infraestructuras a las de Adif.

2.2.3. ETS-Euskal Trenbide Sarea: infraestructuras operadas por Euskotren.

Además de la red ferroviaria administrada por Adif y Feve, en la CAPV el sistema ferroviario se complementa con la infraestructura de ETS - Euskal Trenbide Sarea, sobre cuyos raíles prestan sus servicios los operadores Euskotren y Metro de Bilbao. A este respecto, cabe señalar:

i) *Infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren*

Las infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren constan de una longitud total de 181,1 km de recorrido, de los cuales, la práctica totalidad, se componen de vías electrificadas (175,1 km), y siendo una proporción importante de ellas tramos de una sola vía (130,8 km). Al respecto, cabe señalar el esfuerzo que se está realizando en los últimos años para el desdoblamiento de las vías. Muestra de ello son los casi 20 kilómetros que se han desdoblado en el último bienio, contando en la actualidad con 50,4 km de doble sentido.

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 o modos de transporte. Concretamente, la estación de Bolueta, en la capital vizcaína, sirve de nexo con el Metro de Bilbao; en Galdakao se encuentra el enlace con el microbús de EuskoTren hacia el Hospital de Usánsolo; en Zumaia con los autobuses de EuskoTren (proveedores de servicio en la comarca del Urola); y en la estación de Amara de Donostia-San Sebastián con el servicio de Topo de EuskoTren 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 Txorierra. Dicha línea conecta con el Metro de Bilbao en la estación de Casco Viejo.

En lo que respecta a los servicios efectivamente prestados por EuskoTren, en 2012 se ha mantenido la oferta de trenes y km ofertados por la compañía. Ahora bien, se observa un destacable aumento del orden del 14% tanto en el número de plazas como en las plazas-km puestas a disposición de los viajeros y viajeras, hasta situar dicha oferta en 53,4 millones de plazas y 1.366,8 millones de plazas-kilómetro, respectivamente.

Cuadro 2.10. Datos básicos de la infraestructura de ETS actualmente operada por EuskoTren. Servicios ofertados por EuskoTren. 2010-2012

	2010	2011	2012
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	138,6	130,8
Longitud de líneas convencionales de doble vía (km)	30,9	42,5	50,4
Longitud de líneas convencionales electrificadas (km)	176,6	175,1	175,1
Longitud de líneas convencionales sin electrificar (km)	4,5	6,0	1,2
Nº trenes ofertados	192.530	190.880	190.500
Nº plazas ofertadas	47.094.846	46.881.329	53.418.400
Nº km ofertados	4.533.927	4.496.882	4.524.040
Plazas-Km ofertadas	1.206.877.569	1.198.391.250	1.366.842.903

Fuente: Euskal Trenbide Sarea (ETS).

En lo referido al impulso inversor de ETS en la actuación de 2012, las actuaciones más relevantes se resumen en el siguiente cuadro.

Infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren - Principales novedades 2012

- En el ámbito vizcaíno, ETS ha avanzado en los siguientes ejes:
 - El 1 de febrero se produjo el cale del Túnel de Artxanda. La futura conexión en doble vía a través del mismo permitirá el desplazamiento de viajeros y viajeras al aeropuerto de Loiu en menos de 9 minutos desde el Casco Viejo. En total, el túnel cuenta con 1.875 metros (242 metros corresponden a la galería de acceso).
 - El 6 de junio fue inaugurado el 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. La nueva estructura dispone de un paso peatonal de tres metros de anchura, que permite el tránsito seguro de viandantes entre Etxebarri y Basauri, así como de un bidegorri que conecta ambas localidades.
 - Proyecto Durango: el 17 de diciembre se inauguró la variante subterránea (4 km) con la apertura de las dos nuevas estaciones de Durango y Traña (Abadiño). La nueva infraestructura ha posibilitado la desaparición del apeadero de Fauste-Landako, la supresión de siete pasos a nivel y de la trinchera ferroviaria que dividía el municipio. Asimismo, en diciembre se abrió al público el parking contiguo a la estación de Durango, con 350 plazas distribuidas en tres niveles. Estas obras se enmarcan en el Proyecto Durango, que en su totalidad incluye el desdoblamiento de la línea ferroviaria Bilbao-Donostia/San Sebastián entre Amorebieta y Lebario, las tres nuevas estaciones de Euba, Durango y Traña, y la supresión de un total de 27 pasos a nivel.
 - En el primer semestre de 2012 se concluyeron los trabajos de redacción del proyecto constructivo de la nueva estación elevada de Ermua, iniciándose, posteriormente, el proceso de licitación. El proyecto contempla también un desdoblamiento de los accesos ferroviarios a Ermua, incluyendo la construcción de un túnel de un kilómetro que completará el trazado existente y un mango de maniobras que permitirá una mayor frecuencia de paso del tranvía Ermua-Eibar-Elgoibar.
 - Por último, en 2012 ETS ha analizado las opciones para trasladar el final de la Línea Bilbao-San Sebastián de Atxuri a la estación intermodal de Abando.
- En el territorio guipuzcoano, las actuaciones más relevantes del año han sido las siguientes:
 - En el mes de mayo se instaló la pasarela peatonal elevada de acceso a la estación Aia-Orio, proyecto incluido en las obras de construcción de la variante ferroviaria de Aia-Orio de la línea Bilbao/Donostia-San Sebastián.
 - En verano de 2012 se iniciaron las obras del desdoblamiento del tramo situado entre el apeadero de Amaña y la estación de Ardanza, con una longitud aproximada de 640 metros, y la construcción de la nueva estación de Amaña.

Infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren - Principales novedades 2012

- El 7 de septiembre de 2012 entró en funcionamiento la nueva estación de Eibar, mejorando la integración de la estación en el municipio. El proyecto mantiene el paso exterior que facilita el tránsito de personas entre las dos zonas de Eibar que divide la vía del tren.
 - En el mes de septiembre se finalizó el proyecto de la supresión del paso a nivel de Txarakua. Las obras se han realizado en tres fases: la primera comprendió la construcción de un vial de nuevo trazado para el tráfico rodado; la segunda, la construcción de un paso inferior; y la tercera, un pequeño desdoblamiento de vía de 200 metros.
 - En septiembre concluyeron las obras relativas al desdoblamiento Txarakua-Azitain (775 metros), que incluye la nueva estación de Azitain y la supresión de dos pasos a nivel.
 - En 2012 se ha avanzado en la redacción del estudio informativo del soterramiento de la traza ferroviaria a su paso por Zarautz. La actuación supondrá el cubrimiento de 4.650 metros de vía y el desdoblamiento de la línea a la entrada de la localidad. Asimismo, se edificará una nueva estación en el centro urbano del municipio y se construirá un nuevo apeadero en San Pelaio. La ejecución del proyecto de soterramiento permitirá, además, la supresión de los pasos a nivel de Meagas, Santa Clara y el existente en la actual estación de Zarautz, así como la eliminación de cinco pasos inferiores ubicados en el centro urbano.
- Por último, en el marco del Metro Donostialdea los principales avances en 2012 han sido:
 - El proyecto de Lasarte-Errekalde fue abierto en abril. El mismo ha comprendido el desdoblamiento del tramo entre el paso inferior de Lasarte (bajo la N-634) y la estación de Rekalde, junto con una vía apartadero y una remodelación de la playa de vías que facilitará las maniobras de carga y descarga de bobinas. La longitud total del desdoblamiento es de 1,7 km.
 - También en el mes de abril se abrió al público el tramo de Errekalde-Añorga, con una longitud total de 2.165 metros, de los cuales 955 discurren en túnel y falso túnel, y 45 en un nuevo viaducto. Esta actuación ha incluido la supresión del paso a nivel de Errekalde, así como la construcción de la nueva estación de Añorga.
 - Se han concluido las obras del tramo Loiola-Intxaurren-Herrera, que incluyen las dos nuevas estaciones de Intxaurren y Herrera. El desdoblamiento de 2,7 km realizado posibilita el tránsito independiente de mercancías por el antiguo trazado con conexión directa al Puerto de Pasaia, así como duplicar las frecuencias de paso entre Amara y Errentería para los pasajeros y pasajeras. Asimismo, en verano fue instalada la primera marquesina del Metro de Donostialdea, en el acceso de Montes Francos a Intxaurren.
 - En noviembre dieron comienzo los trabajos de construcción del tramo Herrera-Altza. La obra consta de un trazado subterráneo de 1.040 metros de longitud que terminará en el Paseo Félix Irujo, donde se ubicará la nueva estación construida a 28 metros bajo tierra.
 - Asimismo, se ha avanzado en la construcción de los nuevos Talleres y Cocheras de Araso ubicados en Irujo. A cierre de 2012 la obra civil se encontraba concluida y las instalaciones no ferroviarias ejecutadas aproximadamente en un 65%.
 - En el mes de octubre se adjudicaron los dos tramos de la pasante donostiarra: Lugaritz-La Concha (2,6 km) y La Concha-Morlans (1,9 km). El tramo Lugaritz-La Concha consta de un túnel de doble vía con dos estaciones subterráneas: Bentaberri y Matía-Antiguo. Por su parte, La Concha-Morlans contará con otras dos estaciones: La Concha-Centro y Easo.
 - Por último, ETS licitó el proyecto constructivo del tramo Altza-Galtzaraborda, con una longitud aproximada de 2 km y que incluye una nueva estación soterrada en Pasaia. Este tramo da continuidad al de Herrera-Altza, cuyas obras se iniciaron en el mes de noviembre.

ii) *Infraestructuras de ETS operadas por Metro de Bilbao*

Con la ampliación de la Línea 2 del suburbano hasta la localidad de Basauri (la estación central de Basauri se abrió al público en noviembre de 2011), el trayecto de las infraestructuras de ETS donde opera Metro de Bilbao alcanza una longitud de 43,3 km. Dicha red cuenta con un total de 40 estaciones, distribuidas entre dos líneas: Línea 1- Plentzia-Basauri, que presta servicio cubriendo los municipios de la margen derecha; y Línea 2- Santurtzi-Basauri, que se extiende a la margen izquierda del área metropolitana. Asimismo, en el municipio de Santurtzi, esta línea 2 cuenta desde septiembre de 2010 con un servicio de lanzadera con el barrio de Mamariga.

Cuadro 2.11. Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro de Bilbao. 2010-2012

	2010	2011	2012
Nº de líneas	2	2	2
Nº de estaciones	38	40 ²	40 ²
Longitud de la red (km)	40,6	43,3	43,3
Nº km ofertados	4.366.662	4.452.356	4.624.537
Coches-km ofertados	17.621.913	19.163.213	20.895.172
Plazas-km ofertadas	2.511.976.560	2.738.203.692	2.990.753.642

¹ 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.

² 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 en 2012, Metro de Bilbao ha puesto a disposición de la ciudadanía una oferta total de 4.625 miles de km, lo que se traduce en un incremento del 3,9% con relación al ejercicio anterior. Este positivo desempeño también se observa en los coches-km y plazas-km ofertadas, que han experimentado un crecimiento interanual del 9% y del 9,2%, respectivamente. En términos absolutos, estas cifras suponen un aumento de 1,7 millones de coches-km y 252,5 millones de plazas-km con respecto a la oferta de 2011.

Además, el Metro de Bilbao tiene previstas actuaciones destinadas a reforzar la estructura actual del suburbano, con el aumento de la red en tres líneas más en los próximos años: Línea 3- Matiko-Etxebarri Norte (en ejecución y prevista para 2016), Línea 4- Matiko-rekalde (en proyecto) y Línea 5- Etxebarri-Hospital (en proyecto).

El cuadro siguiente recoge las actuaciones principales llevadas a cabo en 2012.

Infraestructuras ETS operadas por Metro de Bilbao - Principales novedades 2012

- En la Línea 1, se ha concluido y puesto en servicio el soterramiento de Maidagan. El tramo de vía soterrado, con una longitud total de 717,5 metros, está comprendido entre la zona final de los andenes de la estación de Bidezabal del Metro de Bilbao y el paso superior existente en la entrada de Ormazza.
- Asimismo, en 2012 también han finalizado los trabajos relativos a la obra civil de la nueva estación de Ibarbengoa en Getxo.
- En lo que respecta a la Línea 2, se ha terminado y revestido más de dos terceras partes del túnel de la línea Santurtzi-Kabiezés, habiéndose comenzado a colocar la vía. El tramo cuenta con una longitud de 2.400 metros.
- Asimismo, al cierre de 2012 la obra correspondiente a la estación de Kabiezés estaba prácticamente finalizada, tan sólo a falta de algunos remates y la colocación de escaleras mecánicas y ascensores, previsto para 2013.
- La Línea 3 abarcará la zona norte de Bilbao, donde dará servicio a más de 70.000 vecinos y vecinas con paradas en Etxebarri, Otxarkoaga, 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. El trazado tendrá una longitud total de 5.885 metros y, a cierre de 2012, la práctica totalidad del mismo ya ha sido excavado. Así, en las estaciones de Otxarkoaga, Zurbaranbarri y Urizarri los cañones de acceso prácticamente se han finalizado y se ha iniciado la colocación de las mezzaninas. Asimismo, las estaciones de San Antonio y Matiko también han quedado prácticamente terminadas al finalizar el ejercicio.
- A cierre de 2012, el estudio informativo de la Línea 4 se encontraba en trámite de información pública. La Línea 4 unirá los barrios de Rekalde y Matiko, atravesando el centro de Bilbao con paradas en Rekalde, Irala, Zabalburu, Moyúa (con conexión con las líneas 1 y 2), Parque y Deusto-Universidad. La longitud total proyectada de la Línea alcanza los 5 km, todos subterráneos salvo los metros finales de la conexión con la Línea 3 en el barrio de Matiko.
- Por último, en 2012 han comenzado los trabajos de redacción del proyecto constructivo de la Línea 5. Según el estudio informativo de este tramo, esta Línea unirá las estaciones de Sarratu en Basauri con el Hospital de Galdakao, con paradas en Aperribai, Bengoetxe y Galdakao.

iii) Infraestructuras tranviarias de ETS operadas por EuskoTren.

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 continuar con la expansión de dicha red en los próximos años.

En relación al Tranvía de Bilbao, en abril ha entrado en funcionamiento la ampliación de la línea entre Basurto y La Casilla. De esta forma, la capital vizcaína cuenta actualmente con 14 paradas de Tranvía que cubren un tramo total de 5.570 metros, entre las estaciones de Atxuri y la recién estrenada La Casilla.

Atendiendo a la oferta del trazado, en 2012 se observa un ligero debilitamiento de la misma. En este sentido, el número de trenes y el número de plazas puestas a disposición de la ciudadanía durante el ejercicio de 2012 han descendido en un 4,6% en ambos casos con respecto a 2011. Esto supone que en 2012 circularon 3.014 trenes menos y que la capacidad

ofertada se redujo en 376.750 plazas. Por el contrario, y con motivo de la entrada en funcionamiento de las dos nuevas estaciones, la distancia recorrida por el tranvía durante el ejercicio 2012 aumentó en 14.025 kilómetros, y, por tanto, el número de plazas-km ofertadas se incrementó en un 4,5% (1.753.059 plazas-km más que en 2011).

Por su parte, el Tranvía de Vitoria-Gasteiz también ha inaugurado dos estaciones en el transcurso de 2012, concretamente las correspondientes a la segunda fase del ramal de Abetxuko. De esta forma, la red actual se compone de dos líneas y un total de 20 estaciones. Con respecto a la oferta en 2012, cabe destacar que el número de trenes (96.538) y el número de plazas (14,7 millones) se ha mantenido en los niveles del año anterior (-0,2%). Por su parte, la distancia recorrida en 2012 ha aumentado en 4.154 km y las plazas-km en 631.427, situándose la oferta tranviaria en 457.214 km y 69,5 millones de plazas-km (incremento interanual del 0,9% en ambos casos).

Cuadro 2.12. Datos básicos de la oferta tranviaria de EuskoTren. 2012

	Bilbao	Vitoria-Gasteiz
Nº de líneas	1	2
Nº de estaciones	14	20
Capacidad máxima (personas) ⁽¹⁾	192 (50 plazas para sentarse)	244 (52 plazas para sentarse)
Capacidad aplicada (personas) ⁽¹⁾	125 (50 plazas para sentarse)	152 (52 plazas para sentarse)
Nº trenes ofertados	63.006	96.538
Nº plazas ofertadas	7.875.750	14.673.776
Nº km ofertados	325.509	457.214
Plazas-km ofertadas	40.688.566	69.496.554

⁽¹⁾ 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.

A continuación se detallan las actuaciones más destacables en torno a la ampliación de las infraestructuras tranviarias:

Infraestructuras tranviarias ETS operadas por EuskoTren - Principales novedades 2012

- En lo referente al **Tranvía de Bilbao**, en la segunda quincena de abril se puso en servicio la ampliación del tranvía entre Basurto y La Casilla. El nuevo tramo, de 700 metros, cuenta con dos nuevas paradas: la primera de ellas ubicada frente al Colegio Público Basurto y la segunda en la Plaza de la Casilla.
- Atendiendo al **Tranvía de Vitoria-Gasteiz**, el 7 de septiembre de 2012 se puso en funcionamiento la segunda fase del ramal de Abetxuko, que consta de 750 metros de longitud, 450 de ellos en vía única. El tramo consta con dos nuevas estaciones: la primera al comienzo de la calle Cristo y la segunda en la Plaza 1º de Mayo.
- En marzo de 2012 el Gobierno Vasco, el Ayuntamiento de Vitoria y la Diputación de Álava acordaron la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz hacia el este de la ciudad. El nuevo trazado, con un recorrido de cerca 2 km, partirá desde la actual estación final de Angulema hasta Obispo Ballester, y contará con un total de seis nuevas paradas. La Ampliación Este atenderá a una población de 70.000 habitantes, lo que supondrá unos 2 millones más de viajeros al año.
- Por último, respecto al **Tranvía UPV-Leioa-Urbinaga-Barakaldo**, en 2012 se ha culminado la construcción de los talleres y cocheras del tranvía situados junto a la estación de la Línea 1 del Metro en Leioa. Asimismo, durante el año se han desarrollado los trabajos de redacción del proyecto constructivo de la Fase 2 (Leioa-Urbinaga) y del estudio informativo de la Fase 3 (Urbinaga-Barakaldo).

2.2.4. 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 Irun y a través de su aproximación al puerto de Bilbao. Su utilización será compartida tanto para el transporte de personas como para el tráfico de mercancías. Asimismo, la “Y” enlazará las tres capitales vascas, mejorando la rapidez y la sostenibilidad de los desplazamientos.

Esta infraestructura, que se adapta al ancho de vía estándar europea, permite por tanto 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 acceso 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, que será accesible 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 desplazamientos⁵). Por su parte, también se espera reducir en las carreteras el tráfico de 800.000 camiones al año. Además, esta nueva infraestructura permitirá 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 lo que se potenciará el desplazamiento de mercancías por ferrocarril.

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.

A finales de 2012, ETS ya trabajaba en la totalidad del tramo correspondiente al ramal guipuzcoano de la “Y Vasca”, mientras que Adif lo hacía en cerca de las dos terceras partes (63%) del trayecto del ramal Vitoria/Gasteiz-Bilbao. Las actuaciones más relevantes llevadas a cabo por ambas partes a lo largo de 2012 quedan resumidas en el siguiente cuadro.

⁵ Dato extraído del Estudio de Movilidad en de la Comunidad Autónoma Vasca 2011.

Infraestructuras Nueva Red Ferroviaria Vasca - Principales novedades 2012

- En lo que concierne al **ramal guipuzcoano de la “Y Vasca”**, a cierre de 2012 todos los tramos desarrollados por el Gobierno Vasco se encontraban finalizados o en ejecución. Ello supone que 59,1 kilómetros (77,6 por ciento del trazado del ramal) estaban ya en proceso de construcción, a falta únicamente de la definición de los accesos definitivos a Donostia-San Sebastián e Irún y la conexión con Francia. Así, en 2012 se iniciaron los trabajos en los tramos Ezkio, Hernani-Astigarraga, Hernialde-Zizurkil y Zizurkil-Andoain y se concluyeron los tramos Ordizia-Itsasondo y Beasain Este. Además, se ha avanzado en la ejecución de los tramos Bergara-Bergara, Bergara-Antzuola, Antzuola-Ezkio Itsaso Oeste, Antzuola-Ezkio Itsaso Este, Ezkio-Beasain, Beasain Oeste, Legorreta, Tolosa, Tolosa-Hernialde, Andoain-Urnieta y Urnieta-Hernani.
- Asimismo, durante 2012 se ha realizado el estudio informativo complementario por parte del Ministerio de Fomento de los accesos ferroviarios a Donostia-San Sebastián e Irún y el enlace entre Astigarraga y la frontera con Francia.
- Para finales de 2012, de los 90,2 km del **trazado de Vitoria/Gasteiz- Bilbao**, ejecutados por el Ministerio de fomento a través de Adif, tres tramos se encontraban finalizados (11,2 km) y otros 11 tramos se encontraban en ejecución (45,6 km).
- Por su parte, el nudo Mondragon-Bergara-Elorrio (unión con el ramal guipuzcoano), formado por cinco tramos, y los accesos a Bilbao y Vitoria-Gasteiz se encuentran en fase de redacción.

2.3. TRANSPORTE AÉREO

Coincidiendo con el contexto económico global, el tráfico de aeronaves en la CAPV se ha visto reducido en el último ejercicio. De esta forma, los aeródromos vascos han registrado en su conjunto un total de 56.812 operaciones, lo que supone un descenso del 5,2% con relación al ejercicio anterior. La caída más pronunciada ha sido la de la terminal guipuzcoana, donde la cifra de aeronaves ha decrecido un 10,2% con respecto a 2011. El aeropuerto de Bilbao tampoco presenta cifras positivas, registrando un descenso en su número de movimientos del 5,2%. Por su parte, la infraestructura alavesa ha logrado mantener el nivel de actividad del año anterior, apuntando un ligero incremento del 0,4% en el tráfico de aeronaves.

Atendiendo a la participación de cada aeropuerto en el conjunto de operaciones, Bilbao es el que presenta un mayor flujo de aeronaves, aglutinando el 79% del tráfico aéreo de la CAPV, en lo que al número de operaciones se refiere. Por su parte, el aeródromo de Donostia-San Sebastián acapara el 10,8% de los movimientos, y el de Vitoria-Gasteiz el restante 10,2%.

Cuadro 2.13. Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves¹ en los aeropuertos vascos. 1995-2012

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
2012	5.773	0,4	6.160	-10,2	44.879	-5,2	56.812	-5,2

¹ 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 2012

- Se han iniciado las obras para la instalación de la máxima categoría del sistema ILS - Instrument Landing System (categoría III), dispositivo que permitirá a los pilotos tomar tierra en la terminal de Loiu en condiciones de baja visibilidad. Actualmente, la pista principal del aeropuerto cuenta con un ILS categoría I, el estándar para todos los aeropuertos y el de menor precisión. El nuevo sistema estará operativo a principios de 2013.

Aeropuerto de Donostia-San Sebastián - Novedades 2012

- Desde el 23 de agosto, Aena, en base al Plan de Eficiencia Aeroportuaria, ha reducido el horario del aeropuerto de Foronda de 24 a 12 horas, de forma que sólo funciona durante la noche, permaneciendo cerrado por el día y los fines de semana.

2.4. TRANSPORTE MARÍTIMO

Atendiendo al transporte marítimo, la flota mercante asociada a Anavas (Asociación de Navieros Vascos) consta en 2012 de 12 empresas navieras que cuentan con un total de 65 buques, lo que supone la pérdida de una embarcación en el último ejercicio. A pesar de ello, el volumen de carga permanece prácticamente inalterable, reportando 396,1 miles de toneladas brutas y 663 miles de toneladas de peso muerto.

Cuadro 2.14. Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV. 1995-2012

Año	Nº empresas	Nº buques	TB ¹	TPM ²
1995	13	62	344.397	577.850
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
2012	12	65	396.128	663.013

¹ Toneladas Brutas.

² Tonelaje de Peso Muerto.

Fuente: Anavas.

En lo que respecta a la tipología de las embarcaciones, los buques remolcadores y de tráfico interior constituyen más de la mitad de la flota (52,3%). Le siguen en importancia los bulk carrier y portacontenedores (18,5%), L.P.G. o gases licuados del petróleo (15,4%), buques tanques (10,8%) y, por último, los buques frigoríficos (3,1%).

Conviene destacar que, a cierre de 2012, la flota mercante vasca continúa considerándose joven con 8,5 años de media, edad menor que la que presenta el conjunto del pabellón español (14,3 años) y que la flota mundial (17,3 años).

Cuadro 2.15. Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2009-2012

Tipo de buque	Nº buques			
	2009	2010	2011	2012
Remolcador y tráfico interior	37	37	35	34
Buque tanque	6	7	7	7
L.P.G. (Gases Licuados del Petróleo)	14	11	10	10
Bulk Carrier y portacontenedores	13	12	12	12
Frigorífico	3	2	2	2
TOTAL	73	69	66	65

Fuente: Anavas.

Por último, y desde el lado de las principales infraestructuras para el transporte marítimo de mercancías y personas, Euskadi cuenta con 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 2012

- Entre las obras finalizadas, cabe destacar que, a primeros de octubre, ha entrado en funcionamiento, en el muelle A-3, la rampa ro-ro número 7 que da servicio a la línea de ferry que opera la compañía Brittany Ferries, línea que realiza el tráfico mixto de mercancías y personas entre Bilbao y Portsmouth (Inglaterra) dos veces por semana en ambos sentidos.
- Entre las principales obras en ejecución a lo largo del ejercicio 2012 cabe destacar:
 - La prolongación del dique de Punta Sollana, el cuál será alargado hasta los 680 metros de línea de atraque (350 metros actualmente), lo que permitirá el atraque simultáneo de dos barcos y, consiguientemente, impulsar el tráfico de graneles sólidos y líquidos.
 - La pavimentación de los muelles AZ-2 y AZ-3, con finalización prevista para la primavera de 2013.
 - Se ha trabajado en las obras para aumento de calado y refuerzo del muelle de Axpe, previsto para la primavera de 2013.
- La Autoridad Portuaria de Bilbao ha iniciado la construcción de la que será su segunda terminal de cruceros. Las obras comenzaron en octubre y estarán finalizadas a comienzos de 2014. La nueva terminal, situada como la actual en Getxo, tendrá una superficie en tierra de 27.400 m², una anchura de 76 metros, una longitud de línea de atraque de 355 metros y un calado de 12 metros.
- A finales de 2012 se ha adjudicado la construcción de la conexión ferroviaria y vías de servicio de la terminal logística ferropuertuaria (Telof) de Pancorbo, en Burgos. La terminal permitirá trasladar hasta el Puerto de Bilbao las mercancías procedentes de la Meseta.

Puerto de Pasajes - Situación y Novedades 2012

- A lo largo de 2012, entre las obras que se han finalizado destacan las siguientes:
 - Los trabajos incluidos en el Proyecto de construcción de pabellón 8 en el Muelle de Molinao
 - Las obras incluidas en el proyecto complementario nº 1 de nuevas instalaciones en el área pesquera del Puerto, que incluye el desvío del colector de saneamiento de Pasaia San Pedro y de las tuberías de impulsión de la EBAR de Herrera de la red primaria de Añarbe.
 - Las obras incluidas en la Campaña de Aglomerado 2012.
 - Las obras para la instalación de medidas medioambientales en los muelles de Molinao y Capuchinos.
 - Los trabajos para la canalización de tráfico en el vial principal en el área de nuevos almacenes.
- Asimismo, entre las principales obras en ejecución a lo largo del ejercicio 2012 cabe destacar:
 - Los trabajos incluidos en el proyecto de nuevas instalaciones en el área pesquera del Puerto.
 - Las obras incluidas en el proyecto de la cuarta vía en la playa de vías de Lezo. Esta nueva infraestructura aumentará la capacidad ro-ro del Puerto, ya que permitirá dar cabida a un segundo tren cochero de manera simultánea.

Puerto de Bermeo - Situación y Novedades 2012

- En 2012 se han iniciado las obras para la reconstrucción del muelle de la Cofradía de Bermeo, con el objetivo principal de sustituir el muelle existente por uno nuevo apoyado en cimentaciones profundas mediante micropilotes, de forma que garantice la seguridad estructural frente al dragado en su frente hasta la cota -5.0 y la construcción de un muro de escollera antirreflejante que absorba la energía del oleaje.

2.5. 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).

2.6. 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, Vitoria-Gasteiz es la que cuenta con una mayor concentración de red de vías ciclables. Concretamente, la longitud de los carriles habilitados para ciclistas en la capital alavesa alcanza los 106,5 kilómetros, el 57,6% de la red conjunta de *bidegorris* de las tres capitales. Le sigue en importancia Donostia-San Sebastián que, con una infraestructura de 51,4 kilómetros de carriles bici, representa el 27,8% del total de la red conjunta de las tres capitales. Por último, en Bilbao la ciudadanía dispone de 27 kilómetros de vías ciclistas repartidas en el núcleo urbano.

En 2012, los bidegorris habilitados constituyen casi prácticamente las dos terceras partes (65,7%) 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 2012)

	Totales		Habilitados		En construcción	En planeamiento
	Km	Δ 12/11	Km	Δ 12/11	Km	Km
Vitoria-Gasteiz	143,5	0,0%	106,5	3,4%	11,0	26,0
Bilbao	85,0	0,0%	27,0	0,0%	3,0	55,0
Donostia - San Sebastián	53,1	0,0%	51,4	3,6%	0,5	1,2

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 2012 con una red ciclable de 645,5 kilómetros. La mayor parte de estas vías se concentra en Bizkaia donde se habilitan un total de 258 kilómetros de carriles bici. Dicha cifra supone un incremento del 9,3% con respecto del ejercicio de 2011 (236 km). En Gipuzkoa, los bidegorris completan un recorrido de 165,3 kilómetros de longitud, habiendo incrementado dicho recorrido un 1% en relación con 2011 (163,7 km habilitados).

Cuadro 2.18. Kilómetros de la red ciclable en los tres territorios históricos. 2012

	Red prevista total		Tramos ejecutados		Tramos en construcción	Tramos con proyecto constructivo elaborado
	Km	Δ 12/11	Km	Δ 12/11	Km	Km
Álava ¹	--	--	222,2	--	--	--
Bizkaia	823,0	2,5%	258,0	9,3%	17,0	58,0
Gipuzkoa ²	439,1	0,0%	165,3	1,0%	11,0	13,7

¹ Último dato disponible 2011. A fecha de cierre de esta edición de Adelanto de Panorámica del Transporte no se dispone de datos más actualizados.

Incluye 119,195 kilómetros de itinerarios verdes de la provincia alavesa.

² 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 constaba en 2011⁶ de 222,2 kilómetros, de los cuales 103 kilómetros correspondían 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 constituían a finales de 2011 un recorrido de 119,195 kilómetros ubicados en entornos naturales -colada de Opakua (3,3 km); ruta perimetral del embalse de Ullibarri-Gamboa (44 km); colada de Berantevilla (3,145 km); itinerario verde del antiguo ferrocarril Vasco-Navarro (61,15 km); itinerario verde del Parque Lineal del Nervión (7,6 km)- con fines de promoción de los medios de movilidad sostenible y las actividades eco-recreativas en contacto con la naturaleza.

⁶ A fecha de cierre de esta edición de Adelanto de Panorámica del Transporte no se disponen de datos más actualizados.

2.7. CENTROS LOGÍSTICOS

En Euskadi hay cuatro centros logísticos dedicados a aportar soluciones integrales en la gestión 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. 2012

	CTVi	Arasur	Aparkabisa	Zaisa
Superficie contruida (m ²)	238.929	85.000	312.560	126.608
Superficie total urbanizable (m ²)	718.141	1.500.000		400.000
Nº de empresas instaladas	67	5	37	141
Empleo	1.134	40	537	1.600
Tráfico de mercancías (tn anuales)	29.816	--	228.500	2.500.000
Tráfico de vehículos industriales diarios				
- Camiones	989	25	42	--
- Furgonetas	353	--	257	--
Nº de aparcamientos para vehículos industriales	1	1	4	2
Total superficie de aparcamiento vehículos industriales (m ²)	23.821	20.000	192.047	45.400
Total plazas de aparcamientos para vehículos industriales	182	197	1.323	375
Total Ocupación Media de aparcamiento vehículos industriales	93,4%	25,0%	95,0%	92,4%

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

En los siguientes apartados se ofrece información detallada de cada una de estas plataformas.

2.7.1. Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi)

El Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi), ubicado en el Polígono Industrial de Jundiz, en las inmediaciones de Vitoria-Gasteiz, constituye un agente dinamizador cuyo objetivo es impulsar la implantación de empresas con orientación al desarrollo de actividades logísticas. Esta plataforma ocupa una superficie total de 718.141 m², de los cuales 238.929 m² corresponden a la superficie ocupada por las naves (superficie construida). El centro acoge diversas actividades directamente relacionadas con transporte y logística, tales como almacenaje, distribución, gestiones aduaneras y de stocks, fraccionamiento y consolidación 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 m², las actividades de distribución abarcan 110.336 m² y las de almacenaje y transporte 109.312 m². Por su parte, la superficie dirigida a la actividad logística es de 190.441 m² y la zona de servicios ocupa 28.214 m². Por último, la superficie asignada para el aparcamiento de vehículos industriales es de 23.821 m².

Cuadro 2.20. Evolución de la actividad de CTVi. 2010-2012

	2010	2011	2012
Empresas instaladas	62	66	67
Empleo	1.254	1.204	1.134
Tráfico de mercancía (tn anuales)	12.024	18.230	29.816
Tráfico de vehículos industriales diarios	1.249	1.274	1.342
- Camiones	938	929	989
- Furgonetas	311	345	353
Nº de aparcamientos para vehículos industriales	1	1	1
Total superficie de aparcamiento vehículos industriales (m ²)	23.821	23.821	23.821
Total plazas de aparcamientos para vehículos industriales	182	182	182
Total Ocupación Media de aparcamiento vehículos industriales	91,8%	98,4%	93,4%

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

Respecto a los datos de actividad del centro en 2012, se observa una positiva evolución de los principales indicadores. De esta forma, el trasbordo de mercancías ha aumentado en un 63,6% en 2012, registrando 41 tráficos procedentes de los puertos de Bilbao y Sagunto con un total de 29.816 toneladas. Asimismo, en el último ejercicio también se ha incrementado el tráfico de vehículos industriales (5,3%), computándose 1.342 unidades diarias que transitan las parcelas intermodales de CTVi (989 camiones y 353 furgonetas). Por el contrario, el uso del aparcamiento de vehículos industriales ha descendido en un 5%, ocupando de media mensual 170 plazas, entre abonados y ocasionales, de un total de 182 disponibles.

2.7.2. Arasur

La plataforma logística multimodal Arasur ubicada en Álava, junto a Miranda de Ebro, abarca una superficie total urbanizable de 1.500.000 m² y cuenta con una superficie construida de aproximadamente 85.000 m². 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.

Cuadro 2.21. Evolución de la actividad de Arasur. 2010-2012

	2010	2011	2012
Empresas instaladas	8	5	5
Empleo	50	40	40
Tráfico de camiones diarios	30	30	25
Nº de aparcamientos para vehículos industriales	1	1	1
Total superficie de aparcamiento vehículos industriales (m ²)	20.000	20.000	20.000
Total plazas de aparcamientos para vehículos industriales	197	197	197
Total Ocupación Media de aparcamiento vehículos industriales	25%	25%	25%

Fuente: Arasur

En 2012, el flujo de camiones en las instalaciones del parque ha sido de 25 unidades diarias. Por su parte, el aparcamiento para vehículos industriales del parque logístico tiene una superficie de 20.000 m² y consta de 197 plazas de parking para camiones. En base a los últimos datos disponibles, en 2012 la ocupación media de dicho parking ha sido, como en años anteriores, del 25%.

2.7.3. Aparkabisa

El centro logístico Aparkabisa. Bizkaiko Garraio Gunea, A.B. - Centro de Transportes de Bizkaia, S.A se dedica a la promoción, preparación y explotación de centrales integradas de mercancías y aparcamientos de vehículos industriales. Para ello, la infraestructura dispone de una buena comunicación gracias al área logística conectada con el Puerto de Bilbao, la proximidad a la terminal aeroportuaria de Loiu, así como a las principales redes viarias y ferroviarias que permiten unir al Estado con el resto de Europa.

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 m², y las instalaciones de Zierbena (en terrenos del Puerto de Bilbao), sobre una superficie de 112.560 m². 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 1.323 plazas.

Cuadro 2.22. Evolución de la actividad de Aparkabisa. 2010-2012

	2010	2011	2012
Empresas instaladas	45	45	37
Empleo	679	675	537
Tráfico de mercancías (toneladas anuales)	270.387	268.764	228.500
Tráfico de vehículos industriales diarios	453	450	299
- Camiones	113	112	42
- Furgonetas	340	338	257
Nº de aparcamientos para vehículos industriales	5	4	4
Total superficie de aparcamiento vehículos industriales (m ²)	192.047	192.047	192.047
Total plazas de aparcamientos para vehículos industriales	1.323	1.323	1.323
Total Ocupación Media de aparcamiento vehículos industriales	90,9%	94,3%	95,0%

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

Atendiendo a los datos de 2012, se observa que el centro logístico continúa sumido en una tendencia descendente en lo que a su actividad hace referencia. En este sentido, el volumen de mercancías movilizadas en 2012 ha caído en un 15%, registrando un tráfico total de 228.500 toneladas. Del mismo modo, el tráfico diario de vehículos industriales ha disminuido en un 33,6% en 2012, lo que supone 151 vehículos menos al día en el centro. Por su parte, la ocupación media de los aparcamientos industriales se mantiene en los niveles del año anterior (95% en 2012; 94,3% en 2011).

Este descenso en la actividad general del centro se debe a una pérdida del número de empresas ubicadas en el mismo, que se han reducido hasta la cifra de 37 compañías (45 en 2011). Es por ello, el número de personas empleadas ha disminuido hasta los 537 empleos, 138 menos que en el ejercicio precedente.

2.7.4. 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 m², el centro cuenta con una superficie construida de 126.608 m² donde desarrolla actividades de transporte y logística que por su ubicación tienen una marcada vocación internacional. La plataforma cuenta con 8.500 m² de naves de almacenamiento, 7.000 m² 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.

A lo largo de 2012 el número de empresas que operaban en el centro se contrajo en una unidad, pasando de 142 en activo en 2011 a 141 empresas a cierre de 2012. Por su parte, el volumen de mercancías movilizado se mantiene en los mismos niveles que en el año precedente (2.500.000 toneladas).

Cuadro 2.23. Evolución de la actividad de Zaisa. 2010-2012

	2010	2011	2012
Empresas instaladas	149	142	141
Empleo	1.600	1.600	1.600
Tráfico de mercancías (tn anuales)	2.600.000	2.500.000	2.500.000
Nº de aparcamientos para vehículos industriales	2	2	2
Total superficie de aparcamiento vehículos industriales (m ²)	45.400	45.400	45.400
Total plazas de aparcamientos para vehículos industriales	375	375	375
Total Ocupación Media de aparcamiento vehículos industriales	51,5%	87,5%	92,4%

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 m². La ocupación media de dichos aparcamientos en 2012 ha sido del 92,4%, 4,9 puntos porcentuales más que la registrada el año precedente.

2.8. ESTACIONES INTERMODALES

El Gobierno Vasco, en su apuesta por el desarrollo del transporte de mercancías por ferrocarril, firmó en mayo de 2011 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 Terminales Logísticas Intermodales del Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías del Ministerio de Fomento.

En el año 2012, y con respecto a la plataforma de Jundiz, Adif ha sacado a concurso la consultoría y asistencia técnica para la redacción del proyecto funcional de la terminal multimodal, proyecto enmarcado dentro del desarrollo de Jundiz para convertirlo en uno de los principales nudos logísticos ferroviarios para el Estado, y puerta de entrada de las mercancías por ferrocarril en la CAPV. La plataforma ferroviaria de Jundiz contará con 48 hectáreas y prestará servicio al aeropuerto de Vitoria, se comunicará con el Puerto de Bilbao, y en ella convergerán las líneas de Renfe y el futuro Tren de Alta Velocidad.

Por su parte, en el último ejercicio el Gobierno Vasco también ha avanzado en el desarrollo del nodo intermodal de Lezo. De esta forma, se ha adjudicado la redacción del estudio de mercado logístico de la futura infraestructura, con el objetivo de evaluar la viabilidad logística y económica del emplazamiento, así como de definir el modelo de gestión más adecuado. La estación intermodal ferroviaria de Lezo-Gaintxurizketa dispondrá de 15 hectáreas y 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 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 2012 el proyecto está en fase de estudio, por ETS, de las opciones para trasladar el final de Línea Bilbao - Donostia/San Sebastián de Atxuri a Abando.



3

Demanda de Transporte en 2012

3. DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2012

En el presente capítulo se analiza la demanda de la movilidad existente en la CAPV, tanto en lo referente al ámbito de pasajeros y pasajeras como al de mercancías.

3.1. TRANSPORTE 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*”⁸ y “*Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2007*”, 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, así como en ediciones anteriores de este informe¹⁰, 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.

3.1.1. Principales magnitudes

a) 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.

⁷ Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma del País Vasco, 2011: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/em2011/es_def/em2011.html

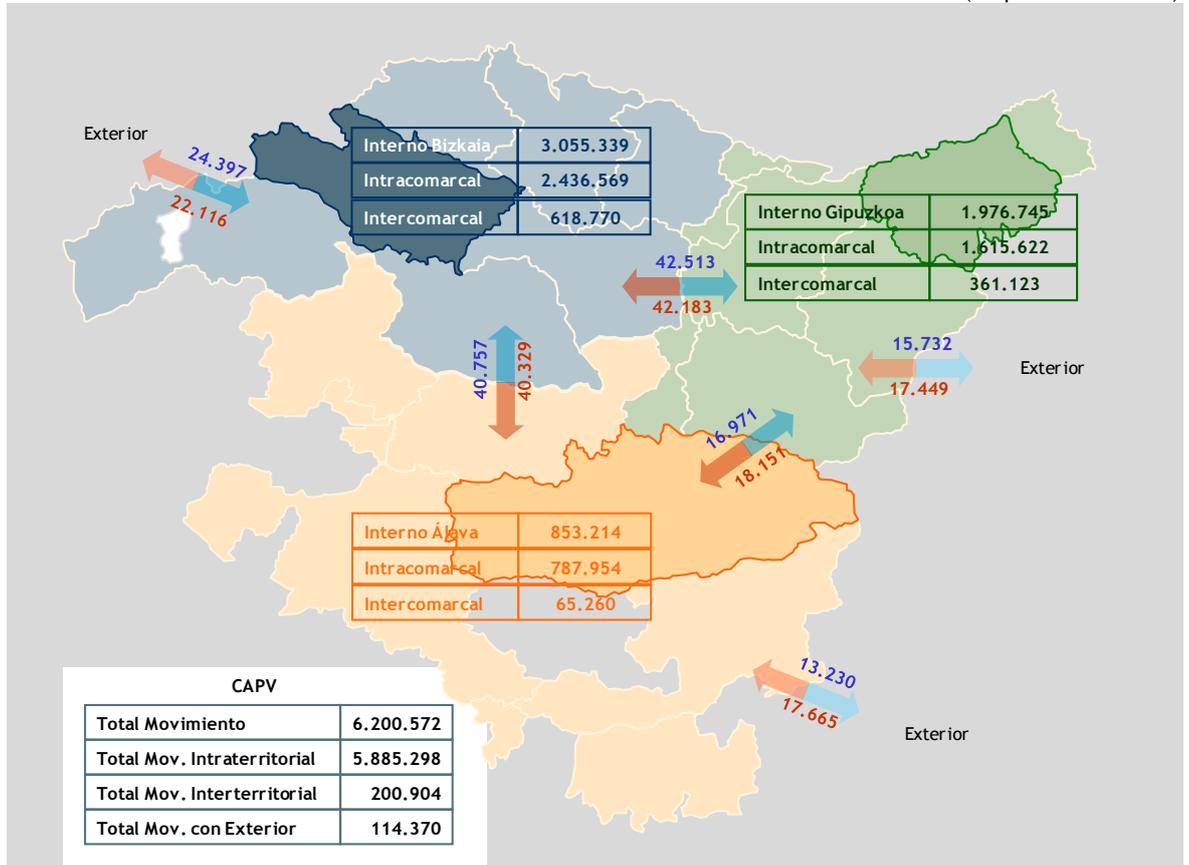
⁸ Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2003: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/4793/es_4108/es_15779.html

⁹ 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

¹⁰ Panorámica del Transporte en Euskadi 2011: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/pano2011/es_def/pano2011.html

Gráfico 3.1. Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen¹. 2011.

(desplazamientos/día)



¹ Se refiere a los residentes en la CAPV.

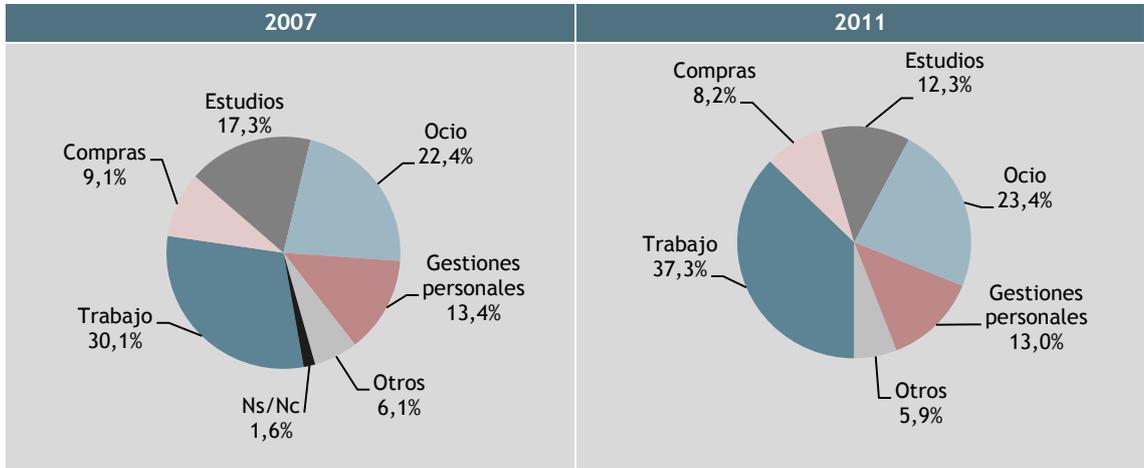
Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011.

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 lo referente a la intermodalidad, en el conjunto de la CAPV el 98,8% de los desplazamientos se realizan en una sola etapa.

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).

Gráfico 3.2. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según motivaciones 2007-2011 (%).

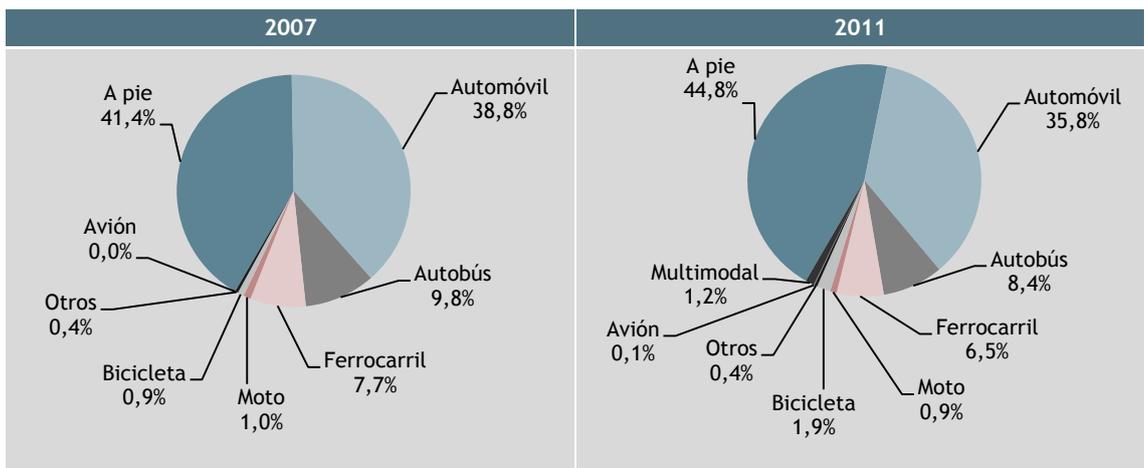


Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011.

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, mientras que la bicicleta incrementa su peso hasta el 1,9%.

Gráfico 3.3. 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.

Respecto a los desplazamientos en transporte público en 2012 respecto a 2011, y según los datos aportados directamente por los operadores, se observa que en 2012 se ha reducido en

un 1,4% la movilidad del transporte colectivo por carretera y ferroviario, en su conjunto. Concretamente, el número total de usuarios y usuarias ha alcanzado la cifra de 250,6 millones, lo que supone una pérdida de 3,5 millones de desplazamientos. Al respecto, destaca la caída en 3,3 millones de los viajeros y viajeras del tren, de los cuáles algo más de dos millones corresponden al tren urbano y casi 1,3 millones al tren interurbano. Por el contrario, el único modo que logra incrementar su pasaje en 2012 es al autobús interurbano, con 600 miles de desplazamientos más que los realizados en el año anterior.

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.

Cuadro 3.1. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario. 2000-2012.

(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
2012	66.942	49.268	97.975	36.433	250.617	-1,4	11,2

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

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 3.2. 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.

b) 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 sea 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.

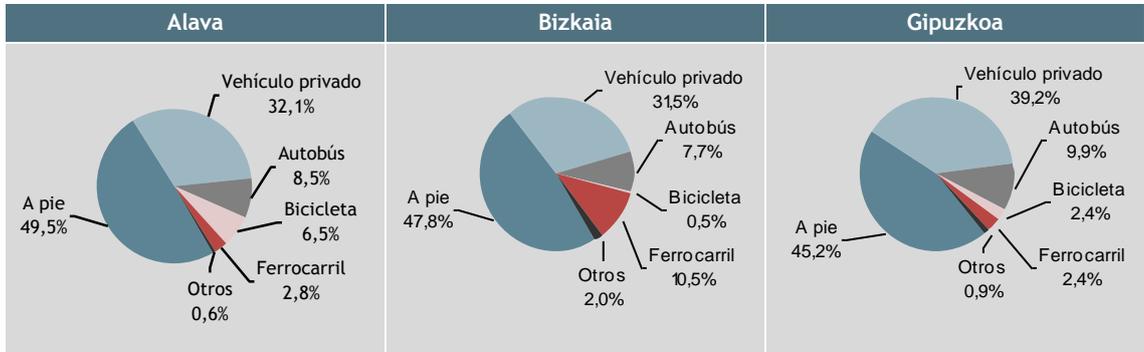
Cuadro 3.3. Movilidad de personas en la CAPV por territorio de residencia. 2003-2011.

	Desplazamientos		Población >5 años	Desplazamiento por habitante >5 años
	Nº	%		
2003				
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
CAPV	5.464.159	100	1.984.958	2,75
2007				
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
CAPV	6.087.600	100	2.043.438	2,98
2011				
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
CAPV	6.200.572	100,0	2.033.118	3,05

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.

Gráfico 3.4. 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.

El análisis de la distribución modal en la movilidad interna de cada territorio permite observar, de forma comparativa, que Gipuzkoa presenta 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 de la penetración del Metro de Bilbao, 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 utilización por parte de sus habitantes de la bicicleta como medio de transporte, con el 6,5% del total de los movimientos realizados en el territorio.

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 3.4. Evolución de los desplazamientos totales (Origen y/o destino en cada capital). 1996-2011

	Bilbao				Donostia-San Sebastián				Vitoria-Gasteiz			
	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³
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 ⁴	--	--	--	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%

¹ Fuente: "Estudio de la movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2003"

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

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

⁴ 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 3.5. Evolución de los desplazamientos internos (Origen y destino en cada capital). 1996-2011

	Bilbao				Donostia-San Sebastián				Vitoria-Gasteiz			
	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³
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 ⁴	--	--	--	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%

¹ Fuente: "Estudio de la movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2003"

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

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

⁴ 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.

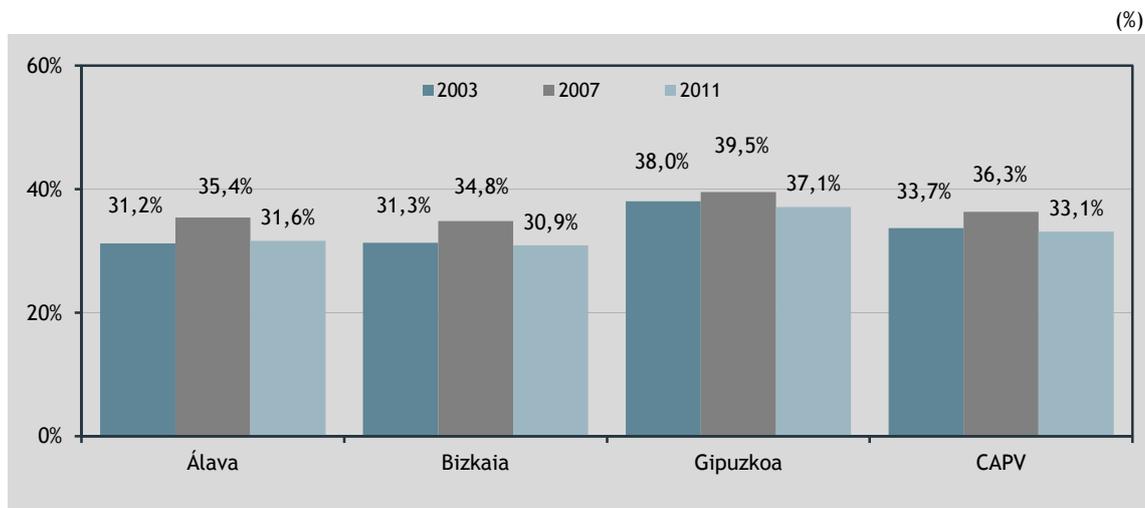
3.1.2. Transporte por carretera

a) 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 435,9 turismos por cada mil habitantes en el período 2001-2012. Sin embargo, en los últimos años se observan síntomas de estancamiento en los niveles de motorización de la población, habiéndose incluso reducido en el último ejercicio en un 0,3% (437,4 turismos/mil habitantes en 2011).

En cuanto a la evolución en la utilización del vehículo privado, en 2011, último dato disponible, el grado de penetración del automóvil se ha mantenido en niveles similares a los registrados en 2003. Al respecto, y centrando 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 3.5 Movilidad de personas en automóvil. Penetración del automóvil. 2003-2011¹



¹ 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 automóvil¹¹.

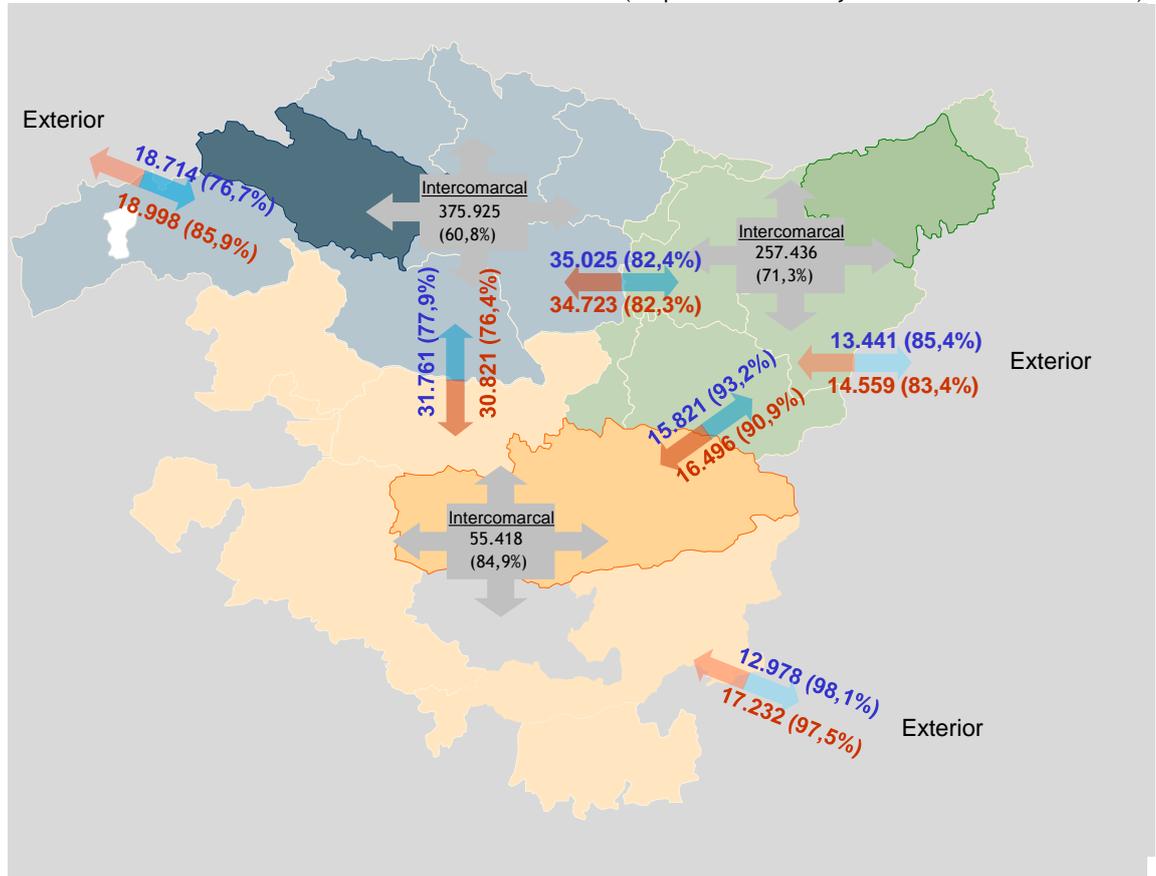
Profundizando en el análisis, y con respecto a los movimientos interurbanos en el ámbito intraprovincial, se observa que la mayor recurrencia al coche se produce dentro del territorio alavés (84,9%), frente a una utilización sensiblemente menor en Gipuzkoa, y muy por debajo en Bizkaia (60,8%).

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.

¹¹ Incluye coche conductor, coche pasajero y taxi

Gráfico 3.6. 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 automóvil¹², 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%).

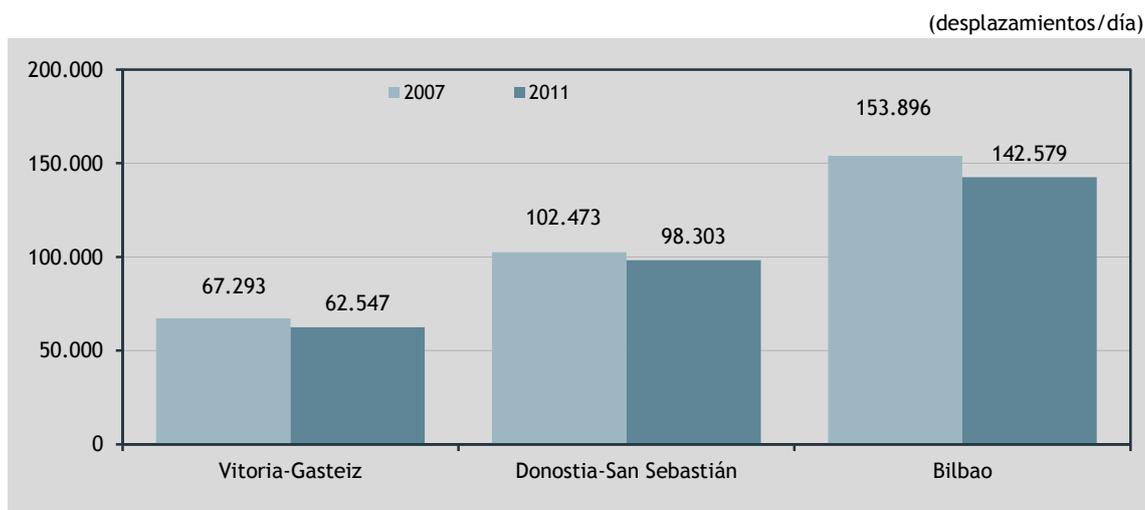
Asimismo, son relevantes los datos de acceso motorizado a las capitales vascas, ya que absorben una parte importante del tráfico de vehículos en la CAPV, representando el 40,6%

¹² Incluye coche conductor, coche pasajero, moto y taxi.

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 3.7 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.

b) 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.

Cuadro 3.6. Transporte público urbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2012.

(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
2012	12.165	2,4	28.963	-0,9	25.814	-2,9	66.942	-1,1

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 prestan servicio en las capitales vascas, es decir, Transportes Urbanos de Vitoria-Tuvisa, Dbus y Bilbobus, han transportado en conjunto a 66,9 millones de personas en 2012, cifra que supone un ligero descenso del 1,1% con respecto a los datos registrados en 2011.

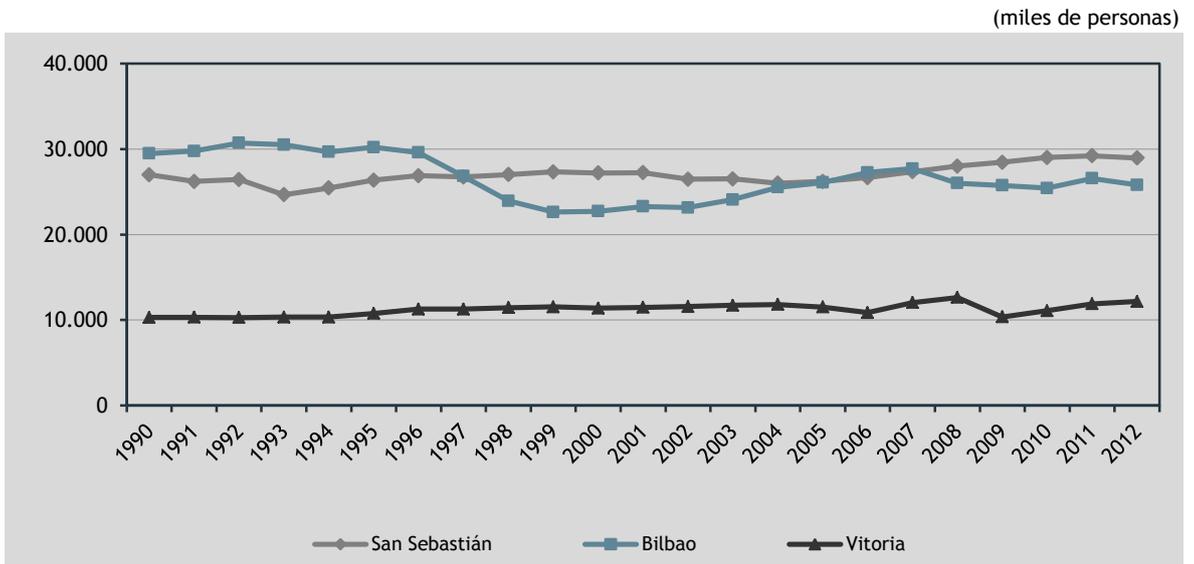
Atendiendo de forma concreta a cada uno de los operadores, Dbus ha desplazado en 2012 un total de 28,9 millones de personas, cifra que supone un ligero decremento en su actividad del 0,9%, poniendo fin a la tendencia ascendente de pasaje acontecida en los últimos años. Al respecto, cabe señalar que Dbus mantiene una participación del 43,3% en el total de viajes en autobuses urbanos realizados en el conjunto de las tres capitales.

Bilbobus, por su parte, no ha logrado mantener el cambio de tendencia experimentado el año anterior. En 2012, la compañía ha reportado un total de 25,8 millones de desplazamientos, lo que significa una caída de su clientela del 2,9% con respecto a 2011. En términos absolutos, esta bajada supone una pérdida de 765 miles de usuarios y usuarias. La participación de Bilbobus en el total de viajes en autobuses urbanos en la CAPV es del 38,6%.

Tuvisa, por último, es el único operador que logra un desempeño positivo en cuanto al número de personas desplazadas en 2012. De esta forma, la compañía ha registrado un crecimiento interanual del 2,4%, consolidando el dinamismo mostrado en el último trienio y devolviendo la actividad a un nivel cercano al máximo alcanzado con anterioridad a la apertura del Tranvía de Vitoria-Gasteiz. Concretamente, Tuvisa ha desplazado en el presente ejercicio a 12,2 millones de viajeros y viajeras (284 miles de personas más que en 2011), lo que supone una participación del 18,2% en la totalidad de los viajes realizados en autobuses urbanos entre las tres capitales.

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, si bien se aprecian diferencias entre las tres capitales. De esta forma, mientras que en Vitoria-Gasteiz y Donostia-San Sebastián el número de desplazamientos realizados en autobús urbano ha aumentado (18,2% y 7,3%, respectivamente), en Bilbao se ha experimentado una contracción del 12,5% 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 el Tranvía, por lo que la demanda conjunta de servicios de transporte público urbano se ha visto ampliamente incrementada.

Gráfico 3.8. Transporte público urbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2012.



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.

En Bizkaia, los servicios de Bizkaibus han sido utilizados por un total de 28,3 millones de personas en 2012, cifra similar al nivel de actividad desarrollado el año precedente, y que permite ralentizar la continuada pérdida de clientes experimentada por la compañía a lo largo de los últimos años. Al respecto, recordar nuevamente la necesidad de analizar estos datos en el contexto de la oferta integral de servicios de transporte público en el área metropolitana del Gran Bilbao, donde en los últimos años se ha asistido a una amplia expansión de la demanda del transporte colectivo en su conjunto.

Cuadro 3.7. Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús interurbano. 2000-2012.

Años	Resto provincia Gipuzkoa		Resto provincia Bizkaia ¹		Resto provincia Álava ²	
	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
2012	20.517,0	3,8	28.255,8	-0,5	495,0	-1,0

¹ 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.

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

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

Los autobuses interurbanos de Gipuzkoa, por su parte, mantienen su tendencia creciente de los últimos años, superando en 2012 la barrera de los 20 millones de viajeros y viajeras, habiendo registrado un incremento del 3,8% con respecto a los datos de 2011. Un análisis a más largo plazo permite observar que, en el periodo 2005-2012, Lurraldebus ha logrado aumentar en un 33,4% la afluencia de gente en sus autobuses interurbanos.

Por último, Autobuses Interurbanos de Álava - AIA ha reportado 495 miles de desplazamientos en 2012, lo que representa un leve descenso en su actividad del 1% con respecto a los registros del año anterior. 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.

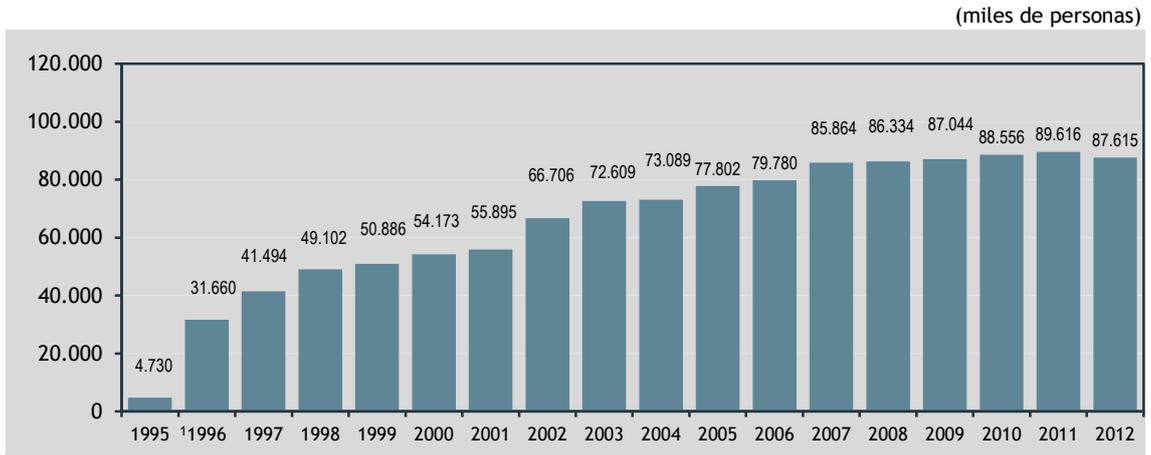
3.1.3. Transporte ferroviario

a) *Transporte urbano / metropolitano*

La crisis y el descenso de actividad económica acarrea una reducción de la movilidad ciudadana, reducción a la que no ha estado exento el Metro de Bilbao en el último ejercicio. De esta forma, el Metro, por primera vez desde su puesta en funcionamiento, ha experimentado en 2012 un descenso en su demanda de viajeros y viajeras, registrando un

total de 87,6 millones de personas desplazadas, dos millones de viajes menos que los computados en el año anterior (-2,2%).

Gráfico 3.9 Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao. 1995-2012.



¹ Desde su puesta en funcionamiento el 11 de noviembre de 1995 hasta fin de año.

Fuente: Metro Bilbao.

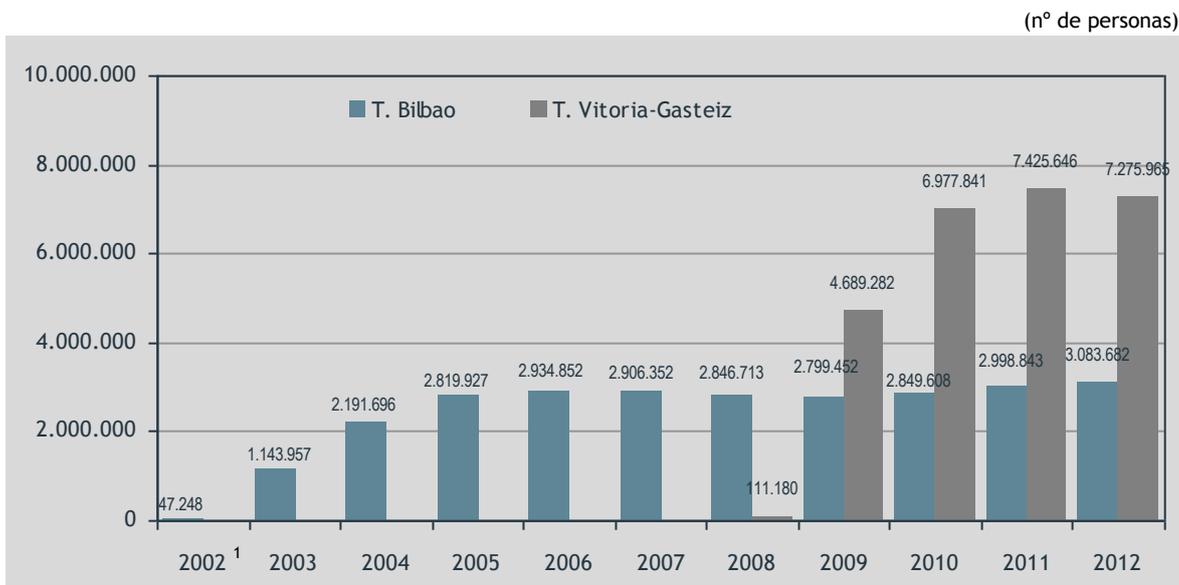
En lo que respecta a la distribución de personas por estaciones, como es habitual, las paradas del centro de Bilbao son las que presentan una mayor actividad. De esta forma, Casco Viejo, Moyua, Indautxu, Abando y San Mamés, son, en este orden, las estaciones más concurridas, todas ellas con un tráfico superior a los 5,8 millones de traslados anuales. Estas cinco estaciones, en conjunto, acaparan el 34,8% del total del tráfico del Metro de Bilbao. Profundizando el análisis a ambos márgenes de la ría, se observa que en la margen izquierda Gurutzeta y Barakaldo son las paradas más utilizadas, con un tráfico cada una de ellas de 3,5 millones; en la margen derecha, por su parte, la más concurrida es Areeta, con 3,4 millones de desplazamientos.

Por su parte, y dejando al margen las estaciones de Ariz y Basauri que no permiten una comparativa a año vista, las estaciones de Aiboa y San Mamés son las únicas que han logrado mantener sus niveles de concurrencia, registrando modestos crecimientos del 1,4% y 0,3%, respectivamente. Por su parte, las estaciones que han experimentado una mayor contracción en su demanda del número de usuarios y usuarias son Bolueta (-16,8%), Lutxana (-12,7%) y Etxebarri (-12,6%). En el caso de Etxebarri, este descenso se encuentra, en parte, motivado por la apertura de las 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 incrementa su cuota como el billete más utilizado, pasando de aglutinar el 52,8% de los viajes en 2011 al 53,9% en 2012. Le siguen en importancia el Bono Mensual y Gizatrans, utilizados en el 15,3% y 11,9% de los desplazamientos en 2012. Por su parte, la utilización del billete ocasional sigue

reduciéndose, con una representación del 1,9% del total de títulos cancelados en 2012. Estos datos denotan el alto grado de penetración del Metro de Bilbao entre sus usuarios y usuarias.

Gráfico 3.10. Transporte público urbano: Evolución de los viajeros y viajeras en Tranvía EuskoTren. 2002-2012.



¹ Desde su puesta en funcionamiento el 12 de diciembre de 2002 hasta fin de año.

Fuente: EuskoTren.

En lo que hace referencia al sistema tranviario en 2012, EuskoTren, en su conjunto, ha registrado un total de 10.360 miles de usuarios y usuarias, lo que supone una caída del 0,6% en su nivel de actividad con respecto al ejercicio precedente.

Este descenso se debe a la contracción experimentada por la demanda del Tranvía de Vitoria-Gasteiz, cuyos servicios en 2012 han sido utilizados por 150 miles de personas menos, lo que representa un decremento interanual del 2%. De esta forma, en el transcurso del año se han realizado un total de 7.276 miles de desplazamientos.

Por el contrario, el Tranvía de Bilbao en 2012 ha registrado el máximo histórico de su actividad, superando por primera vez desde su puesta en marcha la cota de tres millones de viajeros y viajeras. Concretamente, en el último año 3.084 miles de personas han utilizado la red tranviaria en Bilbao, lo que lo que supone un crecimiento del 2,8% con respecto al año anterior.

b) Transporte interurbano

Al margen de Metro de Bilbao, los operadores ferroviarios que prestan servicios de transporte interurbano de viajeros y viajeras en la CAPV son Renfe, EuskoTren y Feve. Entre estas tres compañías, en 2012, han absorbido una demanda conjunta de 36,4 millones de personas, un 3,4% inferior que el número de desplazamientos efectuados en el transcurso del año anterior. De esta forma, el transporte ferroviario interurbano continúa en 2012 con la tendencia

descendente observada a lo largo de la última década, disminución de actividad que es extensible a los tres operadores que prestan sus servicios en la CAPV.

Renfe ha registrado en 2012 una contracción en su demanda del 2,3%, lo que supone la pérdida efectiva de 470 miles de clientes. Al respecto, cabe señalar que Renfe ha sido el operador responsable del 54,5% del total de traslados interurbanos realizados por ferrocarril en la CAPV, excluyendo, obviamente, el Metro de Bilbao.

El análisis por territorios permite observar que este descenso, en términos relativos, ha sido homogéneo en las dos provincias en las que Renfe presta servicio de cercanías en la CAPV. Concretamente, 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 2,3% con respecto al ejercicio anterior, registrando un total de 12,9 millones de desplazamientos, 307,3 miles de viajes menos que en 2011.

Cuadro 3.8. Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2012.

(miles de personas y %)

Años	Renfe ¹		EuskoTren		Feve ²		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	1.346	0,1	39.569	-6,1
2011	20.318	-5,6	16.070	-3,7	1.314	-2,3	37.702	-4,7
2012	19.848	-2,3	15.336	-4,6	1.249	-4,9	36.433	-3,4

¹ 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).

² Datos de la línea de cercanía Bilbao-Balmaseda.

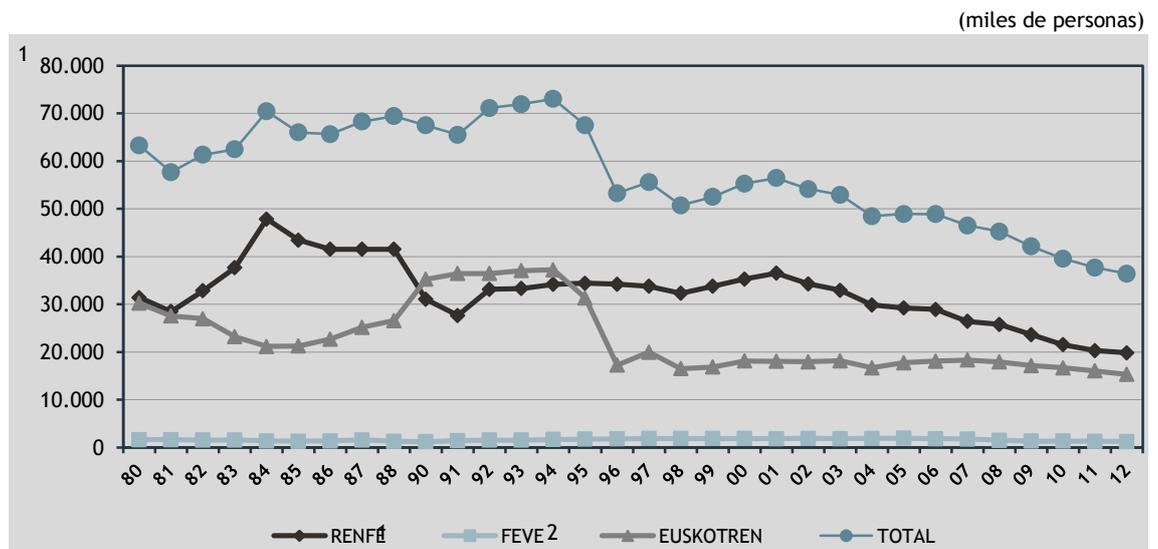
Fuente: Renfe, Feve y EuskoTren.

Por su parte, la línea guipuzcoana C1 Irún-Brinkola también ha registrado una contracción del 2,3%, con un total de 7 millones de personas transportadas, 163 miles de viajes menos que el año anterior. Esta línea representa el 35,2% del total de movimientos de Renfe en la CAPV.

EuskoTren, por su parte, ha computando en 2012 un total de 15,3 millones de traslados, por lo que ha visto reducido su pasaje en un 4,6%. Este descenso se traduce, en términos absolutos, en una pérdida de 734 miles de clientes. La participación que ostenta EuskoTren en el transporte ferroviario interurbano en la CAPV, sin contar, obviamente, el Metro de Bilbao, es del 42,1%.

Con respecto a la línea de cercanías de Feve, que cubre el trayecto de Bilbao-Balmaseda, en 2012 el volumen de pasajeros y pasajeras se ha reducido en un 4,9%, lo que supone la mayor contracción relativa de los tres operadores. Concretamente, Feve ha perdido 65 miles de clientes con respecto al ejercicio anterior. La participación que ostenta Feve en el transporte ferroviario interurbano de la CAPV (excluido el Metro de Bilbao) es del 3,4% del total de movimientos.

Gráfico 3.11. Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 1980-2012.



¹ 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).

² 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 inicio de los ochenta, el número de desplazamientos anuales realizados por los citados operadores se ha reducido en 26,8 millones en el conjunto de la CAPV. Al respecto, merece señalar, una vez más, que el análisis de la evolución del transporte colectivo requiere una visión global del desempeño de la oferta existente en cada área geográfica. De esta forma, y concretamente en lo que se refiere al Territorio Histórico de Bizkaia, la disminución es consecuencia de la puesta a disposición del usuario de una mayor oferta de otros modos de transporte público colectivo, tales como el citado Metro de Bilbao, el cuál ha absorbido gran parte de los viajeros y viajeras del servicio de cercanías de Renfe en el área metropolitana de la capital vizcaína.

c) Transporte interregional

Los operadores ferroviarios que prestan servicios de transporte interregional de viajeros y viajeras con origen y/o destino la CAPV son Renfe y Feve. Entre ambas compañías, en 2012,

han desplazado un total de 854,2 miles de personas, un 4,4% inferior que el número de desplazamientos efectuados en el transcurso del año anterior.

Cuadro 3.9. Transporte público interregional: Viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2010-2012.

(miles de personas y %)

Años	Renfe ¹		Feve ²		TOTAL	
	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)
2010	832,3	--	51,4	-4,5	883,7	--
2011	836,9	0,6	56,6	10,1	893,6	1,1
2012	800,7	-4,3	53,6	-5,4	854,2	-4,4

Fuente: Renfe, Feve.

Renfe ha registrado en 2012 un descenso en su número de clientes del 4,3%, lo que supone, en términos absolutos, 36,3 miles de pasajeros y pasajeras menos que en el año precedente. Al respecto, cabe destacar que Renfe es el responsable de la práctica totalidad de los desplazamientos interregionales realizados en tren, aglutinando en 2012 el 93,7% del total de la demanda.

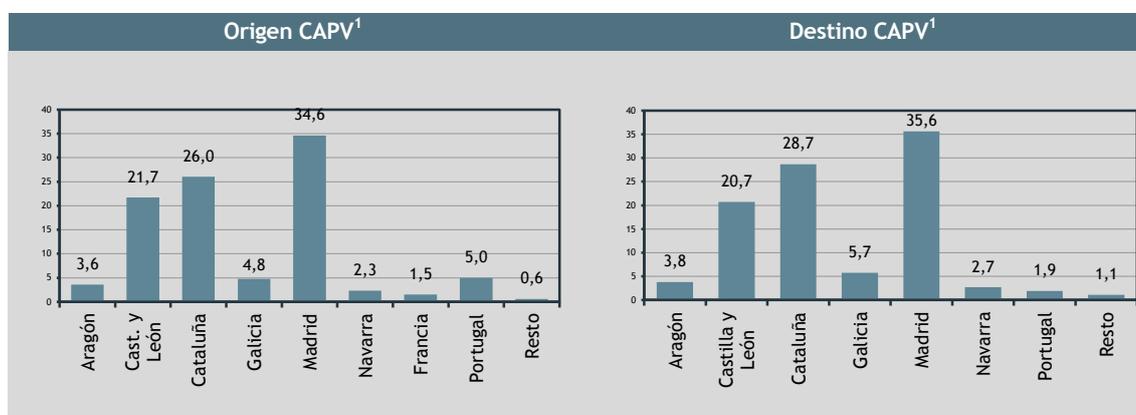
Cuadro 3.10. Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino. 2012.

Destino / Origen	Origen CAPV (Personas)	Destino CAPV (Personas)	Total (Personas)
CAPV (Intrarregional)			9.138
Total Interregional	384.844	371.240	756.084
Andalucía	842	712	1.554
Aragón	14.662	14.309	28.971
Castilla La Mancha	34	24	58
Castilla y León	89.318	78.572	167.890
Cataluña	106.863	108.932	215.795
Galicia	19.784	21.539	41.323
La Rioja	1.557	1.665	3.222
Madrid	142.468	135.297	277.765
Navarra	9.316	10.190	19.506
Total Intenacional	26.685	8.764	35.449
Francia	6.146	1.683	7.829
Portugal	20.539	7.081	27.620
TOTAL			800.671

Fuente: Renfe.

Circunscribiendo el análisis a los flujos interregionales, se observa que la Comunidad de Madrid constituye el principal origen y destino del tráfico ferroviario de larga distancia de la CAPV, suponiendo más de la tercera parte (35,1%) del total de los intercambios. Le siguen en importancia Cataluña (27,3%) y Castilla y León (21,2%). Por su parte, el tráfico internacional de Renfe con origen o destino CAPV representa el 4,5% del total de la demanda en 2012 (3,5% Portugal; 1% Francia). Por último, el tráfico intrarregional (con origen y destino la CAPV) supone el 1,2% del total del pasaje transportado por Renfe en sus líneas de larga distancia en la CAPV.

Gráfico 3.12. Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino (%). 2012.



¹No incluye tráfico intrarregional (origen y destino CAPV)

Fuente: Renfe

Feve, por su parte, ha sido responsable en 2012 del 6,7% del tráfico ferroviario interregional de personas, habiendo computado un total de 53,6 miles de desplazamientos con origen o destino CAPV. Esta cifra supone una reducción del 5,4% con respecto al volumen de demanda registrado el año anterior.

Cuadro 3.11. Transporte interprovincial de pasajeros de Feve: provincias de origen o destino. 2012.

Origen/Destino	Origen Bizkaia	Destino Bizkaia	Total
Asturias	37	280	317
Cantabria	19.009	14.903	33.912
Burgos	5.486	4.277	9.763
Palencia	2.532	2.283	4.815
León	2.465	2.268	4.733
Total Interprovincial	29.529	24.011	53.540

Fuente: Feve.

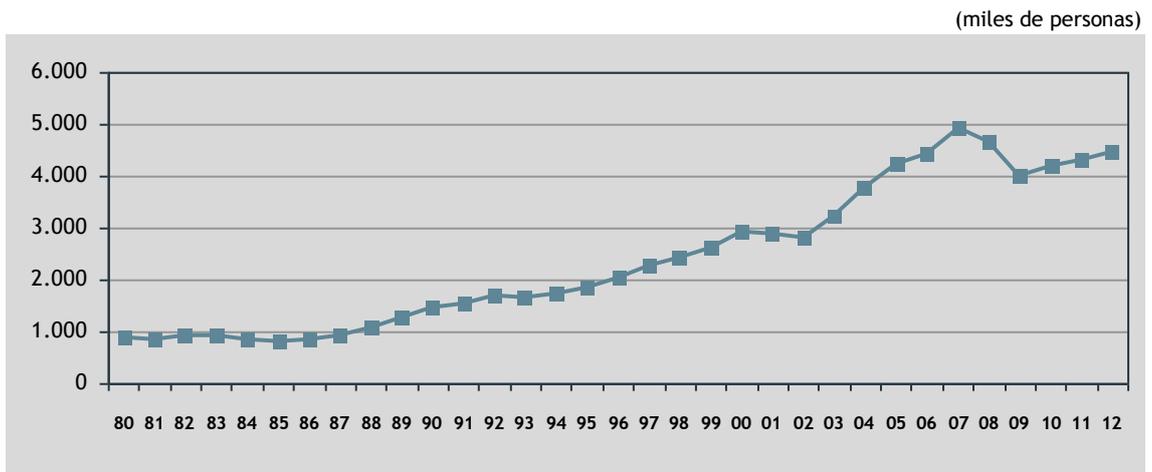
Un análisis detallado del origen/destino geográfico de las viajeros y viajeras movilizados por Feve permite observar que el tráfico entre Bizkaia y Cantabria es el más concurrido, constituyendo el 63,4% del total de desplazamientos interprovinciales realizados en 2012. Le sigue en importancia los intercambios con las provincias de Castilla y León de Burgos (18,2%), Palencia (9%) y León (8,8%).

3.1.4. Transporte aéreo

A pesar de la difícil coyuntura económica a nivel estatal e internacional, en el año 2012, y en términos globales, se consolida la senda del crecimiento en lo que se refiere al número de desplazamientos realizados con origen y/o destino las infraestructuras aeroportuarias de la

CAPV. Así, los aeropuertos vascos han prestado servicio a un total de 4,5 millones de personas, lo que supone un crecimiento del 3,1% con respecto a los desplazamientos registrados en 2011. Estos datos son aún más positivos si se comparan con el desempeño del sistema aeroportuario estatal en su conjunto, que ha experimentado en 2012 una contracción en sus tráficos del 5%.

Gráfico 3.13. Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos. 1980-2012.



Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-Aena.

Circunscribiendo el análisis a cada uno de los aeropuertos, Bilbao, con un aumento del 3% en el número de personas desplazadas, es en buena medida responsable de la expansión de la demanda acontecida en la CAPV, habida cuenta de que concentra el 93,6% del total de viajeros y viajeras de los aeropuertos vascos. Concretamente, 4,2 millones de personas han utilizado el aeropuerto vizcaíno en el transcurso de 2012.

Atendiendo al origen y destino del tráfico en el aeropuerto de Bilbao, se observa que el crecimiento de actividad se debe al dinamismo de los desplazamientos internacionales. De esta forma, el tráfico con el extranjero ha experimentado un incremento interanual del 14,5%, totalizando 1.433,7 miles de personas trasladadas, lo que representa el 34,4% del total del tráfico con origen y/o destino el aeropuerto de Bilbao. Entre las conexiones internacionales más dinámicas en 2012, destacan los intercambios con el aeropuerto de Ginebra, que se han multiplicado por siete en un solo ejercicio, si bien su participación relativa en el tráfico internacional es todavía escasa (2,6%). Asimismo, destacan los incrementos experimentados en el intercambio de pasajeros con los aeropuertos ingleses de Manchester y Londres-Heathrow, que han visto incrementado su tráfico en un 115,1% y 21,7%, respectivamente, así como el aumento del 26,9% del tráfico con la capital francesa, gracias a la puesta en marcha de una nueva conexión con el aeropuerto parisino de Orly.

Entre los aeropuertos internacionales con mayor tráfico con Euskadi, un año más destaca Londres, que, incluyendo todos sus aeropuertos, representa el 17,9% del tráfico internacional

de la terminal de Loiu (6,2% del tráfico total). Le siguen en importancia los aeropuertos de Paris (incluyendo Charles de Gaulle y Orly), Frankfurt, y Munich, que suponen, respectivamente, el 15,4%, 14,2% y 13,5%, respectivamente de los movimientos internacionales.

Por el contrario, el tráfico estatal se ha reducido en 2,1% con respecto al ejercicio anterior. Este descenso se debe, en mayor medida, a la pérdida del movimiento de pasaje con los aeropuertos de Palma de Mallorca (-28,5%), Lanzarote (-14,5%) y Málaga (-10,3%), tráficos éstos más sensibles a los ciclos económicos debido a su carácter altamente vacacional. Por el contrario, los intercambios con las principales conexiones estatales, esto es, Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Sevilla, han experimentado una positiva evolución, registrando crecimientos respectivos del 3,3%, 3,9% y 20,1%. Al respecto, cabe destacar que entre Barajas y El Prat aglutinan algo más de la tercera parte del tráfico total del aeropuerto (20,1% Madrid.-Barajas y 14,7% Barcelona-El Prat) y el 53% del tráfico estatal (30,6% Madrid.-Barajas y 22,4% Barcelona-El Prat).

En lo que respecta a los principales operadores, Vueling vuelve a ser la compañía aérea que más pasajeros y pasajeras ha desplazado con origen y/o destino la terminal vizcaína en 2012, con un total de 1.238,5 miles de personas, lo que supone un incremento del 32,7% con respecto a los registros del año precedente. Le siguen en importancia Iberia y Lufthansa, con 527,9 miles y 450,8 miles de viajeros y viajeras desplazados, respectivamente, si bien ambas compañías han experimentado ligeros descensos de actividad en el año 2012, concretamente del -1,7% y -2,5%, respectivamente. Entre estas tres compañías han acaparado en el último ejercicio el 53,2% del tráfico total del aeropuerto de Loiu.

Asimismo, cabe mencionar que Spanair, segundo operador con mayor actividad en el aeropuerto en 2011, cesó su actividad a nivel global finales de enero de 2012. Su hueco, sobre todo en lo referente a las conexiones con Madrid y Barcelona, ha tratado de ser aprovechado por la competencia, como denota el crecimiento de las operaciones de Vueling, Easyjet y la entrada de Ryanair en el aeropuerto de Bilbao en el mes de mayo.

Cuadro 3.12. Tráfico de personas en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros y viajeras por aeropuerto. 2000-2012.

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
2012	4.167,2	3,0	262,4	5,8	24,1	-13,9	4.453,7	3,1

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-Aena.

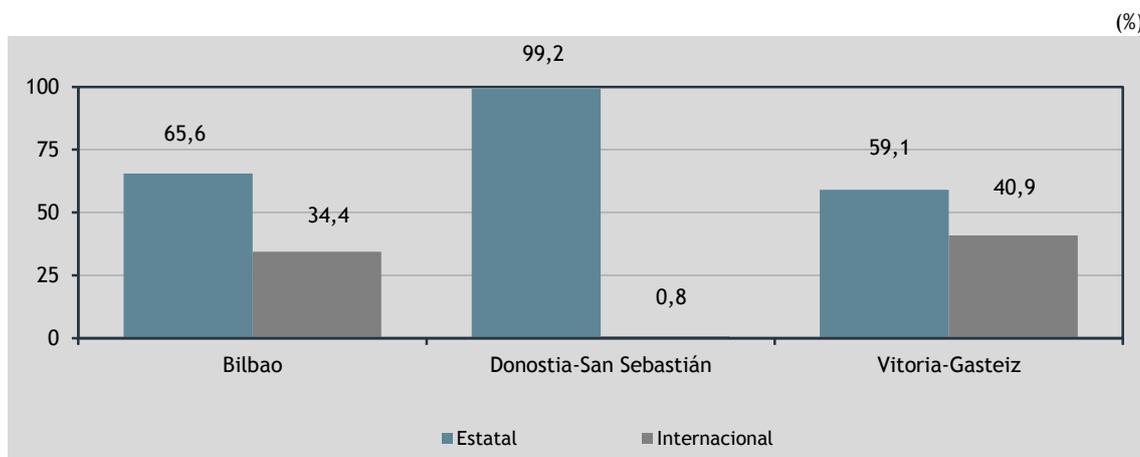
El aeropuerto de Donostia-San Sebastián, por su parte, ha registrado en 2012 un tráfico de 262,4 miles de personas, lo que supone un aumento de la actividad del 5,8%. De esta forma, el aeropuerto revierte la tendencia negativa de los últimos años, que le ha llevado a perder el 43,9% de su tráfico desde 2007, año en que la terminal registró su máximo histórico de actividad con una cifra de 466,5 miles de desplazamientos.

Este incremento experimentado en 2012 se debe, en su práctica totalidad, al positivo desempeño de los tráficos con el aeropuerto de Barcelona, que se han incrementado en un 65% como consecuencia de la puesta en marcha de un nuevo vuelo regular de Vueling desde finales de marzo. Por el contrario, el movimiento con el aeropuerto de Madrid-Barajas (principal conexión aérea de Donostia-San Sebastián) se ha reducido en un 7,5%. Cabe destacar que estos dos aeropuertos concentran en 2012 el 95,6% de la actividad de la terminal guipuzcoana, 64,7% Madrid-Barajas y 30,9% Barcelona.

Por operadores, Air Nostrum ha experimentado en 2012 un descenso en el número de personas trasladadas del 7,8%. Pese a ello, se mantiene como la principal compañía que opera en el aeropuerto guipuzcoano, transportando a cerca 4 de cada 5 personas que utilizan la terminal (79%). Por su parte, el estreno de Vueling la sitúa como el segundo operador en importancia del aeropuerto, aglutinando el 15,7% del pasaje total.

Por último, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz continúa con el acusado descenso de su demanda experimentado en los últimos años, y registra en 2012 una reducción de su tráfico del 13,9%, totalizando un movimiento de 24,1 miles de viajeros y viajeras. Este nivel de actividad constituye el mínimo histórico de la terminal alavesa, que en el periodo 2007-2011 ha visto reducido su pasaje en un 86,1%.

Gráfico 3.14. Origen/destino de pasajeros y pasajeras por aeropuerto. 2012.



Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. .

Estas cifras podrían haber sido aún peores de no haber sido por los vuelos chárter debidos a hechos circunstanciales en 2012, concretamente al peregrinaje de la afición del Athletic Club en las sucesivas rondas del equipo en la competición de la “Europa League”. De esta forma, el tráfico de los vuelos chárter fletados desde el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz para trasladar a los y las hinchas a Manchester, Lisboa y Bucarest han supuesto un movimiento total de 7.487 viajeros y viajeras, lo que supone el 31,1% del total del tráfico en 2012 del aeropuerto.

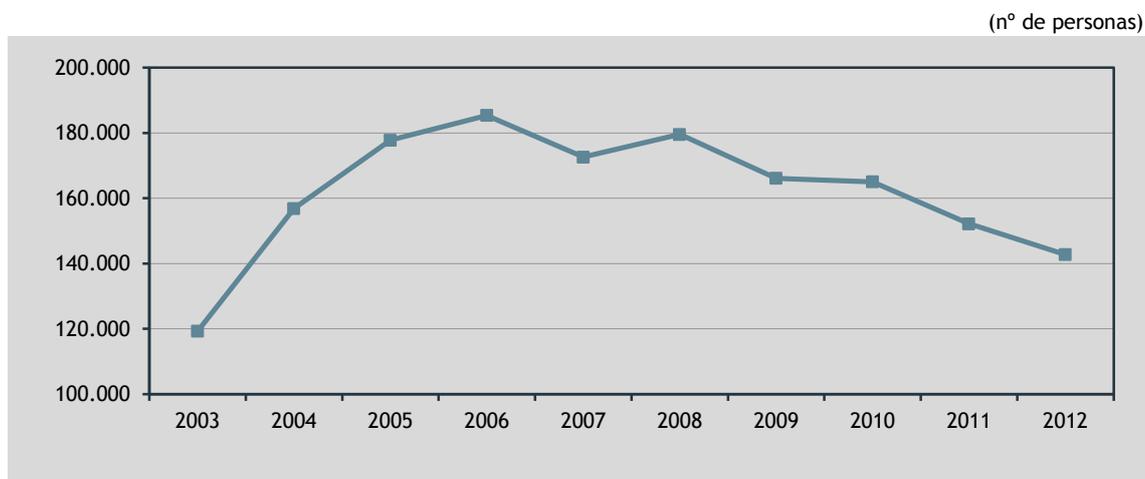
Por su parte, señalar que el tráfico regular de pasajeros que realizaba Air Nostrum (ruta Vitoria-Gasteiz con Madrid), finalizó el 28 de febrero del año 2011. Desde entonces, y hasta la puesta en marcha a finales de octubre de 2012 de la conexión operada por Helitt con Barcelona, en el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz no operó ninguna línea regular de pasajeros. Barcelona, por consiguiente, es el aeropuerto con el que Foronda presenta un mayor intercambio de pasaje en 2012, siendo origen y/o destino de casi la cuarta parte (23,4%) de los usuarios y usuarias de la terminal alavesa.

Por compañías aéreas, Helitt, con poco más de dos meses completos de actividad regular, se sitúa como el principal operador del aeropuerto, alcanzando una participación relativa del 16,8 del total de la terminal en 2012. El segundo puesto en el ranking lo ocupa Air Europa (12,3% del total), pese a haber experimentado un descenso de su pasaje del 66% con respecto a 2011. Le siguen en importancia Iberia y Vueling, que han experimentado un crecimiento interanual del 81,1% y del 141,5%, respectivamente.

3.1.5. Transporte marítimo

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

Gráfico 3.15. Tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao. 2003-2012.



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

Según la Autoridad Portuaria de Bilbao, el Puerto de Bilbao ha registrado un movimiento de 142,8 miles de personas en 2012, lo que supone un descenso del pasaje del 6,2% con respecto a la cifra registrada en el año anterior.

Con respecto a la línea regular entre Bilbao y el puerto británico de Portsmouth, la compañía Brittany Ferries ha continuado operando su servicio de ferry, manteniendo dos salidas semanales en ambos sentidos, e incluyendo una vez por semana escala en el puerto francés de Roscoff en los tráficos de bajada hacia Bilbao. El análisis del número de personas desplazadas en 2012 permite observar un incremento del pasaje del 2,7%, si bien este aumento no es debido a la propia expansión de la demanda de la línea, sino a que 2012 es el primer ejercicio completo de explotación de la compañía, ya que comenzó su actividad el 29 de marzo de 2011.

Cuadro 3.13. Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao. 2006-2012.

Puerto	(Nº de personas)							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	% Δ anual 12/11
Línea regular	168.743	149.654	142.446	137.109	121.630	74.788	76.801	2,7
▪ Embarcados	55.841	46.746	43.337	45.370	41.714	38.204	39.038	2,2
▪ Desembarcados	112.902	102.908	99.109	91.739	79.916	36.584	37.763	3,2
Cruceros	16.645	22.972	37.126	28.995	43.394	77.413	65.953	-14,8
▪ Inicio línea	155	118	382	59	2.808	6.984	6.243	-10,6
▪ Fin de línea	193	62	388	339	4.342	7.953	6.394	-19,6
▪ En tránsito	16.297	22.792	36.356	28.597	36.244	62.476	53.316	-14,7
TOTAL	185.388	172.626	179.572	166.104	165.024	152.201	142.754	-6,2

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao.

En lo que hace referencia a la actividad de cruceros, después del récord histórico alcanzado el año anterior, el número de cruceristas en 2012 se ha reducido en un 14,8%, alcanzando una cifra total de 65.953 turistas. Este descenso se observa tanto en el número de pasajeros y

pasajeras que han utilizado Bilbao como puerto de tránsito en sus cruceros (-14,7%), como en los tráficos que han finalizado o iniciado su ruta en Bilbao (-19,6% y -10,6%, respectivamente).

Concretamente, el número de cruceros que han realizado escala en el puerto ha sido de 50, frente a los 53 de 2011. Por nacionalidades, los cruceristas procedentes del Reino Unido suponen el 37% del total, seguidos de los españoles (19%) y estadounidenses (16%).

Por su parte, tres compañías han ofrecido Bilbao como puerto base para el embarque y desembarque de pasajeros: MSC Cruceros, con ocho atraques; Iberocruceros y Pullmantur, con dos atraques cada uno de ellos. Asimismo, cabe destacar que Celebrity Cruises, compañía perteneciente a Royal Caribbean, ha realizado por primera vez siete atraques, con noches incluidas en todas sus escalas.

3.1.6. Transporte por cable

Con respecto a las cifras de movilidad de personas en el sistema de transporte por cable operativo en la CAPV, es decir, funiculares y ascensores públicos, en 2012 se ha experimentado un descenso del pasaje del 4,8%, registrando un total de tres 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 3.14. Transporte de personas por cable. 2006-2012.

(Miles de personas)

Modo	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	% Δ 12/11
Funicular Artxanda	483	489	512	517	524	565	522	-7,5
Funicular Larreineta	198	182	182	178	175	161	156	-3,3
Funicular Igueldo	339	310	304	376	373	401	415	3,6
Funicular Mamariga ¹					263	740	679	-8,3
TOTAL FUNICULARES	1.020	981	998	1.071	1.335	1.867	1.772	-5,1
Ascensor Arangoiti ²	313	278	--	--	--	--	--	--
Ascensor La Salve ³	212	194	212	--	--	--	--	--
Ascensor Solokoetxe	888	814	785	731	675	651	586	-10,0
Ascensor Begoña	594	554	492	416	418	403	388	-3,8
Ascensor Ereaga	252	251	276	284	269	250	274	9,5
TOTAL ASCENSORES⁴	2.259	2.091	1.765	1.431	1.362	1.304	1.248	-4,3
TOTAL³	3.279	3.072	2.763	2.502	2.697	3.171	3.020	-4,8

¹ 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.

² Los datos del Ascensor de Arangoiti no se encuentran disponibles desde 2008. Este ascensor se encuentra parado desde diciembre de 2010.

³ El ascensor de La Salve es gratuito desde el 1 de mayo de 2008, y se ha dejado de contabilizar el número de personas.

⁴ 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 las únicas infraestructuras que han aumentado su número de usuarios y usuarias con respecto a 2011 son el ascensor de Ereaga en Getxo y el funicular de Igueldo en Donostia-San Sebastián, con incrementos del 9,5% y 3,6%, respectivamente. Por el contrario, el ascensor de Solokoetxe en Bilbao (-10,0%), el funicular de Mamariga en Santurtzi (-8,3%) y el funicular de Artxanda (-7,5%) son los que presentan un mayor descenso en el número de viajeros y viajeras en 2012.

3.1.7. Otros medios

A lo largo de la última década, la progresiva ampliación de los servicios del Metro de Bilbao hacia los municipios de la margen izquierda ha tenido como consecuencia un continuado descenso del número de personas que utilizan El Puente Colgante de Bizkaia para cruzar la Ría de Bilbao. Concretamente, en 2012, la centenaria infraestructura ha computado un pasaje total de 3.685 miles de usuarios y usuarias, lo que supone una ligera disminución de actividad del 1,7% con respecto a 2011. En términos absolutos, este descenso supone una pérdida efectiva de 64 miles de desplazamientos.

Cuadro 3.15. Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia. 2002-2012.

Puente Colgante	(Miles de personas)										
	2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	% Δ anual 12/11
TOTAL	5.830	5.670	5.243	4.972	4.567	4.463	3.970	3.908	3.749	3.685	-1,7

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 2012, cerca de 621 miles de personas han utilizado este servicio, cifra prácticamente idéntica a la registrada en el ejercicio precedente.

Cuadro 3.16. Tráfico en los botes de pasaje. 2004-2012.

	(Miles de personas)										
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	% Δ anual 12/11	
Portugalete-Las Arenas	680,0	609,0	610,0	582,0	550,7	554,8	579,4	619,9	620,5	0,1	
Erandio-Barakaldo						74,8	76,8	86,3	81,6	-5,4	
TOTAL	680,0	609,0	610,0	582,0	550,7	629,5	656,1	706,2	702,1	-0,6	

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia. .

Por último, el número de viajeros y viajeras de los botes que cruzan la ría entre Erandio y Barakaldo se ha reducido en un 5,4%, computando en 2012 un total de 81,6 miles de desplazamientos.

3.2. 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”¹³. Este último estudio utilizaba 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, al no disponer de los datos provenientes de las encuestas a camiones en el punto fronterizo de Biriadou, y con el objeto de realizar un ejercicio comparativo con las cifras ofrecidas en ediciones anteriores del informe, se ha procedido a estimar el tráfico total de mercancías en la CAPV a través de los datos ofrecidos por los operadores y por la EPTM, partiendo de la hipótesis de que, en lo referente al transporte por carretera, el tránsito supone el 18,8%¹⁴ del total de la carga transportada sobre ruedas, el cuál no es computado por el Ministerio de Fomento en la EPTM. De esta forma, el tráfico de mercancías en 2012 en la CAPV se situaría en 144.941 miles de toneladas, lo que supondría una reducción del 12,1% con respecto a la estimación realizada para 2011. Este descenso es atribuible a la marcada sensibilidad que el sector del transporte presenta ante los ciclos económicos, y consecuencia, por tanto, del debilitamiento de la demanda producido en el contexto actual de crisis económica internacional.

Cuadro 3.17 Distribución de mercancías por modos de transporte. 2010-2012

Tipo de tráfico	2010		2011		2012	
	Miles Tn.	%	Miles Tn.	%	Miles Tn.	%
Carretera	140.810,6	76,6	125.334,3	76,0	108.935,7	75,2
▪ Internos	57.301,8	31,2	51.928,0	31,5	42.076,0	29,0
▪ Origen / Destino	57.098,7	31,0	49.899,0	30,3	46.428,0	32,0
▪ Tránsito ¹	26.410,0	14,4	23.507,3	14,3	20.431,7	14,1
Ferrocarril	4.275,0	2,3	4.038,4	2,4	3.105,7	2,1
Aéreo	30,5	0,0	37,4	0,0	36,9	0,0
Marítimo ²	38.818,3	21,1	35.503,2	21,5	32.862,7	22,7
TOTAL	183.934	100,0	164.913,3	100,0	144.941,0	100,0

¹ Estimado en base a datos del estudio “Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2011”.

² Incluye datos de Puerto de Bilbao, Puerto de Pasajes y Puerto de Bermeo

Fuente: EPTM, Ministerio de Fomento, Renfe, Feve, EuskoTren, Aena, Autoridad Portuaria de Bilbao, Autoridad Portuaria de Pasajes, Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte.

Un análisis comparativo permite señalar que todos los modos han acusado descensos en su actividad en el último ejercicio. Concretamente, las toneladas transportadas por ferrocarril

¹³ Los datos ofrecidos para el tráfico de mercancías son concernientes al ejercicio 2010.

“Imagen de la Demanda de Transportes en la CAPV. Año 2011” (http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/id2011/es_def/id2011.html)

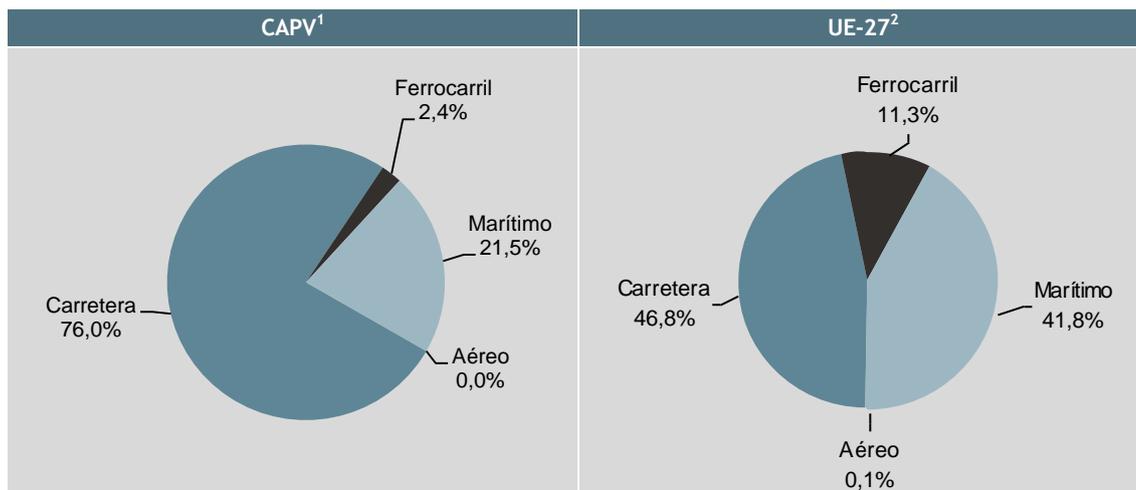
¹⁴ El 18,8% es el peso que supone el tráfico en tránsito por carretera en el año 2010 según los datos del estudio “Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2011”.

se han visto reducidas en un 23,1%, el tráfico por carretera en un 13,1%, el marítimo en un 7,4% y el aéreo en un 1,1%.

Asimismo, comparando el reparto modal de la distribución de mercancías en el último bienio, destaca el descenso de la participación del flujo de mercancías por carretera, siendo el 75,2% en 2012 frente al 76,6% en 2010, así como el aumento del peso porcentual del tráfico marítimo (22,7% en 2012 frente a 21,1% en 2010).

Al respecto, cabe mencionar que la distribución modal del transporte de mercancías presenta una estructura bien distinta en la UE-27. En este sentido, tomando como referencia los datos de 2011¹⁵ a efectos de comparabilidad, se constata que en la CAPV el peso del transporte de mercancías por carretera es todavía muy superior al de la media de la UE-27 (76% del total frente al 46,8%). Por su parte, la participación de los modos de transporte más sostenibles, es decir, el ferroviario y marítimo, es en la CAPV del 2,4% y 21,5%, respectivamente, mientras que su peso en la UE-27 alcanza el 11,3% y 41,8%, respectivamente.

Gráfico 3.16. Distribución modal del transporte de mercancías. 2011 (%).



¹ Transporte en tránsito por carretera estimado en base a datos del estudio “Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2011”.

² Último dato disponible 2011. El transporte marítimo incluye vías navegables interiores.

Fuente: EPTM, Ministerio de Fomento, Renfe, Feve, EuskoTren, Aena, Autoridad Portuaria de Bilbao, Autoridad Portuaria de Pasaia, Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2013.

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 4,8 puntos

¹⁵ Último dato disponible 2011, publicado en Statistical Pocketbook 2013.

porcentuales desde el año 2003¹⁶, así como el incremento de la participación del transporte marítimo en 5,3 puntos en el mismo periodo.

3.2.1. Transporte por carretera

El tráfico de mercancías por carretera en la CAPV mantiene una tendencia decreciente como consecuencia del debilitamiento de la demanda acontecido desde 2008, primer año en que se dejaron notar los efectos de la crisis económica. De esta forma, atendiendo a los datos ofrecidos por la EPTM, en 2012 se han transportado por carretera un total 88,5 millones de toneladas, lo que supone un 13,1% menor cantidad que el volumen de mercancías reportado en el ejercicio anterior.

Atendiendo a los diferentes ámbitos de transporte de mercancías considerados, se observa que el descenso del tráfico en 2012 se debe a la desfavorable evolución del transporte intrarregional e interregional. De esta forma, el transporte intrarregional, es decir, el que tiene su origen y destino en la CAPV, es el que experimenta una mayor contracción (-19%), computando en 2012 un total de 42,1 millones de toneladas, casi 10.000 toneladas menos que el año anterior. Por su parte, el transporte interregional (origen o destino CAPV) ha disminuido en un 7,8%, registrando un movimiento total de 41,6 millones de toneladas, lo que supone una pérdida efectiva de 3.500 toneladas desplazadas. Al respecto, cabe mencionar que el tráfico intrarregional e interregional representan el 47,5% y 47%, respectivamente, del total del transporte de mercancías por carretera en la CAPV.

Cuadro 3.18. Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución. 2008-2012.

Tipo de desplazamiento	2008		2009		2010		2011		2012	
	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %
Transporte intrarregional¹	76.823	-4,2	67.126	-12,6	57.302	-14,6	51.928	-9,4	42.076	-19,0
Intra-municipal	17.641	-3,7	18.356	4,1	13.934	-24,1	11.427	-18,0	8.669	-24,1
Inter-municipal	59.182	-4,3	48.769	-17,6	43.368	-11,1	40.501	-6,6	33.046	-18,4
Transporte interregional²	50.473	-9,6	47.708	-5,5	48.033	0,7	45.103	-6,1	41.606	-7,8
Recibido de otras CC.AA.	24.410	-13,9	23.878	-2,2	25.391	6,3	22.039	-13,2	22.301	1,2
Expedido a otras CC.AA.	26.063	-5,2	23.829	-8,6	22.642	-5	23.064	1,9	19.305	-16,3
Transporte internacional	5.828	-3,5	4.253	-27	4.908	15,4	4.796	-2,3	4.822	0,5
Recibido	3.208	-8,2	2.016	-37,2	2.769	37,4	2.494	-9,9	2.308	-7,5
Expedido	2.620	2,8	2.237	-14,6	2.139	-4,4	2.301	7,6	2.514	9,3
Total CAPV	133.124	-6,3	119.086	-10,5	110.243	-7,4	101.826	-7,6	88.504	-13,1

¹ Con origen y destino CAPV (incluye el transporte intermunicipal y el intramunicipal).

² Entre la CAPV y otras Comunidades Autónomas.

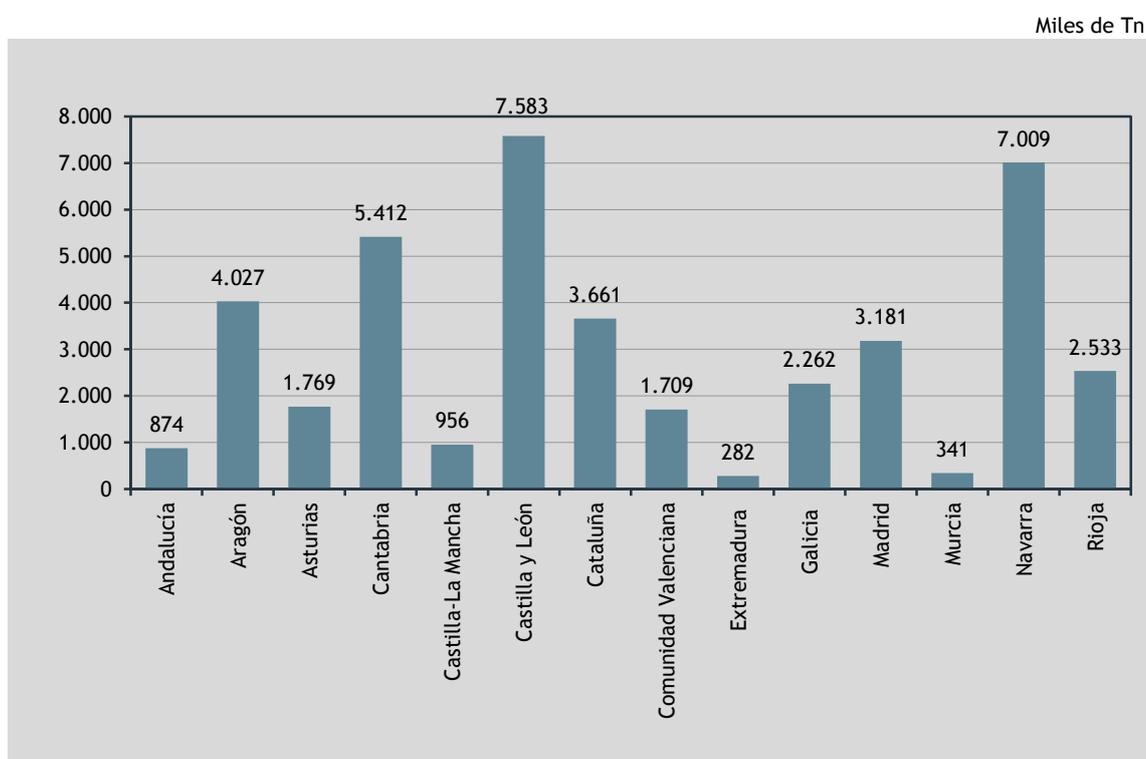
Fuente: Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera. Ministerio de Fomento.

¹⁶ 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

Por último, el tráfico internacional, con una participación mucho menor en el total del volumen de carga movilizada (5,4% del tráfico), ha logrado mantener los niveles de actividad registrados en el año anterior, experimentando un ligero crecimiento del 0,5%.

En el ámbito interregional, el mayor flujo de intercambios de mercancías se produce, como viene siendo habitual, con Castilla y León, que aglutina el 18,2% del total de movimientos con el resto de Comunidades Autónomas, registrando en 2012 un total de 7,6 millones de toneladas. Le siguen en importancia Navarra con 7 millones de toneladas (16,8% del total del movimiento interregional), Cantabria con 5,4 millones (13%) y Aragón que, con 4 millones (9,7%), adelanta posiciones y supera a Madrid y Cataluña como socio de la CAPV en el intercambio de mercancía por carretera.

Gráfico 3.17. Transporte de mercancías interregional entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2012.

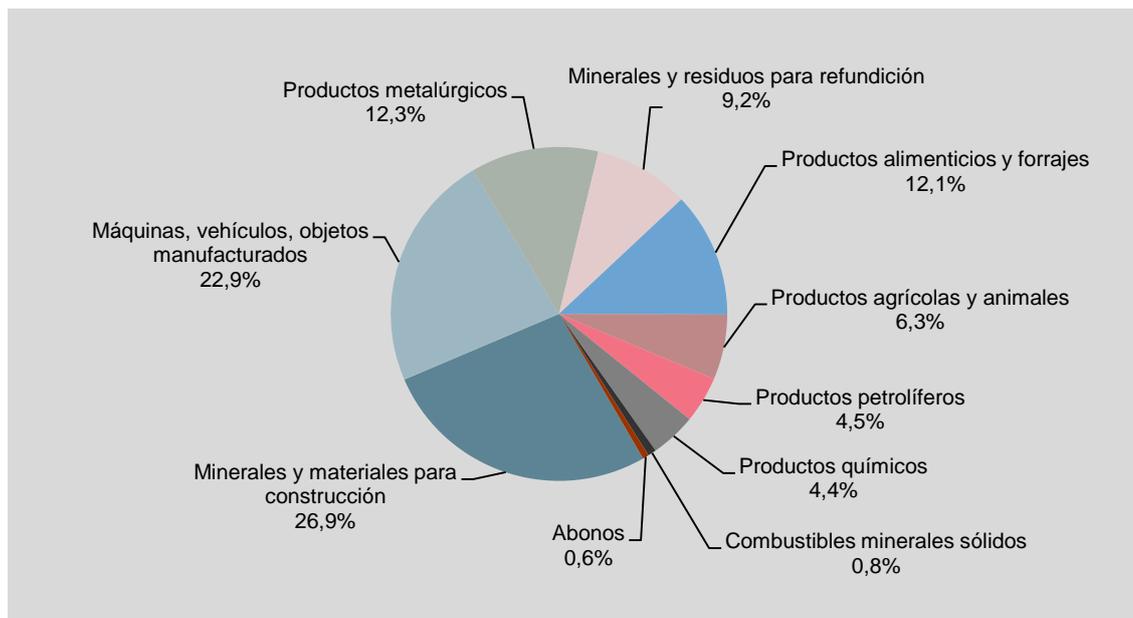


Fuente: Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera. Ministerio de Fomento. .

Atendiendo a la evolución con respecto al ejercicio anterior, es especialmente destacable la disminución del tráfico en términos absolutos con Castilla y León, habiendo perdido en el último año 2.795 miles de toneladas, lo que supone una caída del 26,9% de la mercancía movilizada. Asimismo, por su incidencia en el total del tráfico, también cabe mencionar los descensos acontecidos con la Rioja (-19,4%) y con Madrid (-14%), lo que ha representado una reducción de 610 miles y 517 miles de toneladas intercambiadas, respectivamente.

Por el contrario, los mayores incrementos de flujo de mercancías se han producido con Galicia (26,5%) y Aragón (15,6%), que han significado un aumento del tráfico, en conjunto, de más de un millón toneladas.

Gráfico 3.18. Tipología del transporte intrarregional e interregional de mercancías por carretera. 2012 (%).



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

Por último, en lo que respecta a la tipología de mercancías del transporte interregional e intrarregional por carretera en la CAPV, cabe destacar que el 26,9% de los bienes transportados lo constituyen minerales y materiales para la construcción. Ahora bien, el parón de actividad del sector de construcción también se ve reflejado en este tráfico de mercancías, cuya participación se ha visto sensiblemente reducida en el último ejercicio (32,7% en 2011). Los siguientes bienes en orden de importancia son las máquinas, vehículos y objetos manufacturados, que representan el 22,9% del total de mercancía movilizada, y los productos metalúrgicos, con el 12,3%.

3.2.2. 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 2012, los tres operadores en conjunto han desplazado un total de 3.105,7 miles de toneladas de mercancía, lo que supone una reducción del 23,1% con respecto al tráfico registrado en el ejercicio precedente.

En cuanto a las cifras presentadas por cada operador, Renfe, con un volumen total de 2.159,6 miles de toneladas, ha experimentado una contracción del 26,9% con respecto a los niveles de

actividad reportados en 2011. A pesar de esta caída, Renfe es responsable de la mayor parte de las mercancías transportadas por ferrocarril con origen y/o destino la CAPV en 2012, aglutinando el 69,5% del total del tráfico.

Cuadro 3.19. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Renfe. 2010-2012.

	2010		2011		2012		Δ % 11-12
	Toneladas	Ton/día	Toneladas	Ton/día	Toneladas	Ton/día	
Álava	210.966	578,0	148.575	407,1	173.741	476,0	16,9
Gipuzkoa	1.282.958	3.515,0	1.242.136	3.403,1	1.370.920	3.755,9	10,4
Bizkaia	1.664.686	4.560,8	1.563.115	4.282,5	614.920	1.684,7	-60,7
TOTAL	3.158.610	8.653,7	2.953.826	8.084,2	2.159.581	5.916,7	-26,9

Fuente: Renfe

Atendiendo a la distribución por territorios, se observa que entre Gipuzkoa y Bizkaia se concentra el 92% del total de mercancías transportadas por Renfe en la CAPV en 2012 (63,5% y 28,5%, respectivamente). Al respecto, cabe destacar que el descenso de actividad se debe al desfavorable desempeño de la mercancía transportada con origen y/o destino Bizkaia. Concretamente, el tráfico en la línea de conexión con Santurtzi-Puerto de Bilbao se ha reducido a menos de la mitad (-56,4%), lo que supone una pérdida efectiva de 666,9 miles de toneladas. Asimismo, el tráfico con origen y/o destino Sestao-Urbinaga se ha contraído en un 74%, registrando un movimiento de 282 miles de toneladas menos que en 2011.

En Gipuzkoa, por su parte, Renfe ha logrado incrementar sus flujos de tráfico en un 10,4%, reportando un movimiento total de 1.370,9 miles de toneladas. Este aumento ha sido posible gracias a la expansión del 19,2% acontecida en la estación de Irún, lo que en términos absolutos se traduce en 189 miles de toneladas más con respecto a las cifras registradas en 2011.

Por último, Álava, con una participación en el tráfico total de Renfe mucho menor (8%), ha experimentado en este último año un aumento del 16.9% en el movimiento de mercancías.

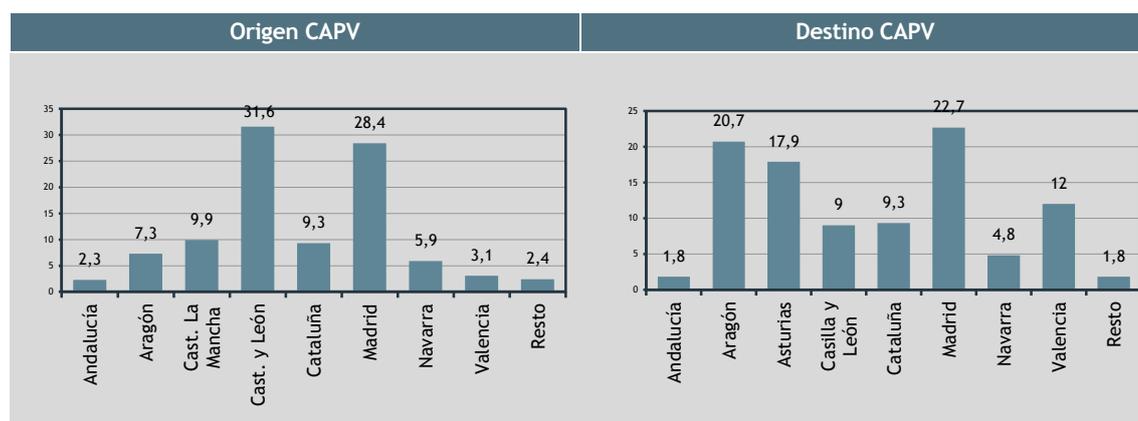
Cuadro 3.20. Transporte de mercancías por Renfe: CC.AA. de origen o destino. 2012.

Destino / Origen	Origen CAPV (Ton.)	Destino CAPV (Ton.)	Total (Ton.)
CAPV (Intrarregional)			47.288,2
Total Interregional	1.071.500,4	1.040.792,4	2.112.292,8
Andalucía	24.114,1	18.862,9	42.977,0
Aragón	78.184,3	215.459,6	293.643,9
Asturias	4.985,9	186.218,1	191.204,0
Cantabria	275,0	0,0	275,0
Castilla La Mancha	105.555,2	630,0	106.185,2
Castilla y León	339.090,0	94.175,7	433.265,7
Cataluña	99.121,8	96.401,3	195.523,2
Extremadura	2.459,8	179,6	2.639,4
Galicia	1.524,6	758,5	2.283,1
La Rioja	0,0	4.652,9	4.652,9
Madrid	303.950,6	235.744,1	539.694,7
Murcia	15.958,0	12.684,8	28.642,8
Navarra	63.599,4	50.268,9	113.868,3
Valencia	32.681,7	124.756,0	157.437,7
TOTAL			2.159.581,0

Fuente: Renfe.

El análisis de los flujos de mercancías interregionales permite observar que la Comunidad de Madrid continúa constituyendo el principal socio comercial de la CAPV para Renfe, aglutinando el 25,6% del total del tráfico efectuado con otras CC.AA. Le siguen en importancia Castilla y León (20,5%), Aragón (13,9%), Cataluña (9,3%) y Asturias (9,1%). Por tanto, más de las tres cuartas partes del tráfico (78,3%) 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 2,2% del total de toneladas transportadas por Renfe en el País Vasco.

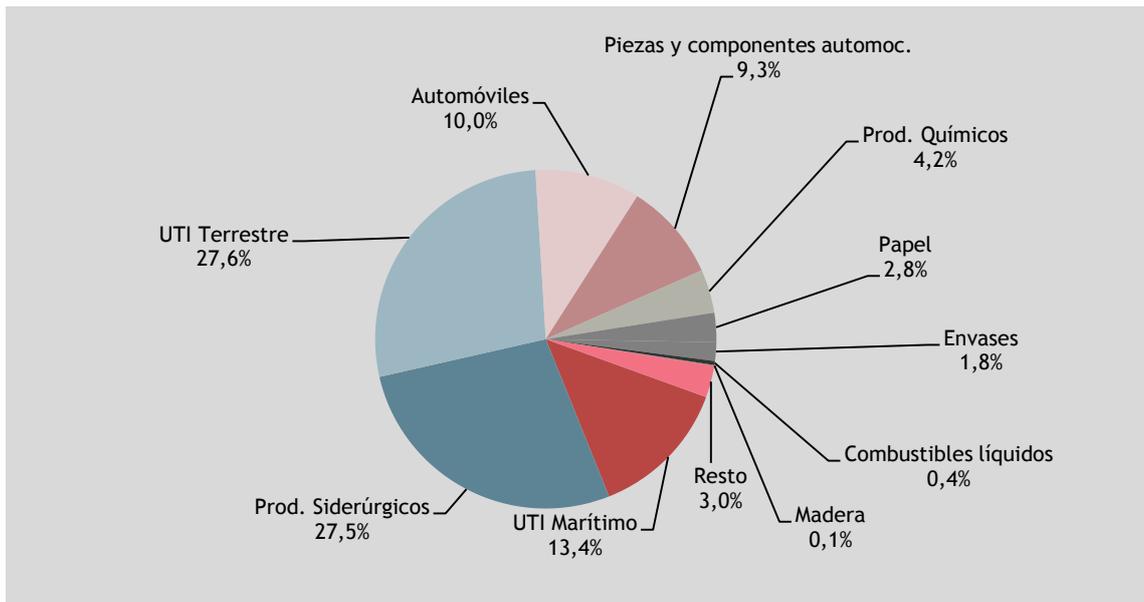
Gráfico 3.19. Transporte de mercancías transportadas por Renfe entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2012 (%).



Fuente: Renfe

Referente a la tipología de mercancías transportadas en el último ejercicio, las Unidades de Transporte Intermodal (UTI¹⁷) terrestres y los productos siderúrgicos el 27,6% y 27,5%, respectivamente, del total de toneladas desplazadas por Renfe en la CAPV, seguido a cierta distancia de las UTIs marítimas (13,4%), los automóviles (10%) y las piezas y componentes de automoción (9,3%).

Gráfico 3.20. Tipología de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Renfe. 2012 (%).



Fuente: Renfe.

La actividad de Feve, por su parte, ha vuelto a verse resentida por los efectos adversos de la crisis económica, experimentando una disminución en su tráfico de mercancías del 9,1%. Este descenso sitúa el movimiento total registrado en 2012 con origen o destino en el Territorio Histórico de Bizkaia en 862 miles de toneladas.

¹⁷ La Unidad de Transporte Intermodal (UTI) es el contenedor, caja móvil o semiremolque adecuado para el transporte intermodal.

Cuadro 3.21. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Feve. Evolución. 2002-2012.

Año	Toneladas ¹	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
2012	861.979	2.361,6	-9,1

¹ No incluye la mercancía en tránsito

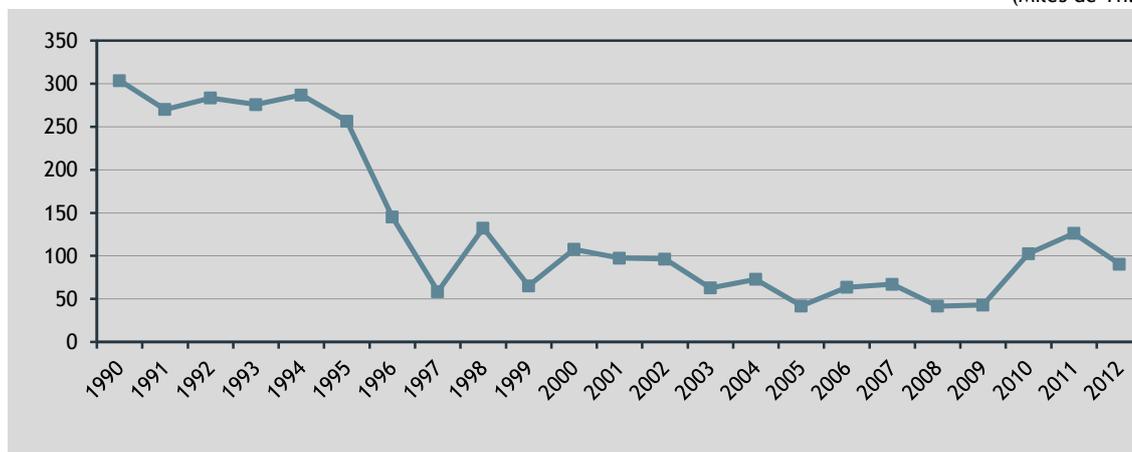
Fuente: Feve.

Las descargas de mercancías en Bizkaia procedentes de otras CC.AA. constituyen la principal línea de actividad de Feve, reportando 772,9 miles de toneladas, lo que representa el 89,5% del total del tráfico de mercancías de la compañía en la CAPV. Por su parte, las cargas en el Territorio Histórico con destino otras CC.AA. suponen el 10,3% de los movimientos (89 miles de toneladas), mientras que el tráfico intraprovincial, esto es, el que tiene su origen y destino en Bizkaia, ha alcanzado la cifra de 1.430 toneladas, el 0,2% del total de desplazamientos.

Atendiendo a la evolución con respecto al año precedente, se observa que el desempeño ha sido desfavorable en los tres tipos de movimientos, si bien con diferentes grados de intensidad. De esta forma, las descargas en territorio vizcaíno son las que experimentado una menor contracción, habiéndose visto reducidas en un 6,2%, seguido de las cargas en Bizkaia con destino otras áreas geográficas que han disminuido en un 17,7%. Por su parte, el transporte intraprovincial es el que más ha acusado el descenso (-92%), retornando el volumen de este tráfico a cifras cercanas a 2009.

Gráfico 3.21. Volumen de mercancías transportadas con origen¹ la CAPV por Feve. 1990-2012.

(Miles de Tn.)



¹ 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 continúa constituyendo el principal flujo de intercambio de mercancías, si bien su participación se ha reducido al 43,9% del total de mercancía transportada (53% sobre el total en 2011). Al respecto, cabe mencionar que este movimiento es fundamentalmente importador, ya que los desplazamientos con destino Bizkaia suponen el 93,4% del total de los intercambios con el Principado.

A este tráfico, le sigue en importancia las mercancías procedentes de Burgos, que suponen la tercera parte del total (33,5%), mientras que La Coruña, Lugo y Cantabria, aglutinan el 8,6%, 8,2% y el 5,6%, respectivamente.

Cuadro 3.22. Transporte de mercancías por Feve: provincias de origen o destino. 2012.

(Tn.)

Origen/Destino	Origen Bizkaia	Destino Bizkaia	Total
Bizkaia (Intraprovincial)			1.430
Total Interprovincial	89.041	771.509	860.549
A Coruña	64.188	9.682	73.870
Lugo	--	71.030	71.030
Asturias	24.853	353.264	378.117
Cantabria	--	48.653	48.653
Burgos	--	288.880	288.880
TOTAL			861.979

Fuente: Feve.

En cuanto a la tipología de mercancía transportada, el tráfico de Feve con origen Bizkaia está compuesto por bobinas y productos siderúrgicos. La composición de las descargas, por su parte, se encuentra más diversificada, incluyendo, además de bobinas y siderúrgicos, también otro tipo de productos, tales como aluminio, arena, cenizas y sosa.

Cuadro 3.23. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EuskoTren. 2002-2012.

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
2012	84,1	230,4	-39,5

Fuente: EuskoTren.

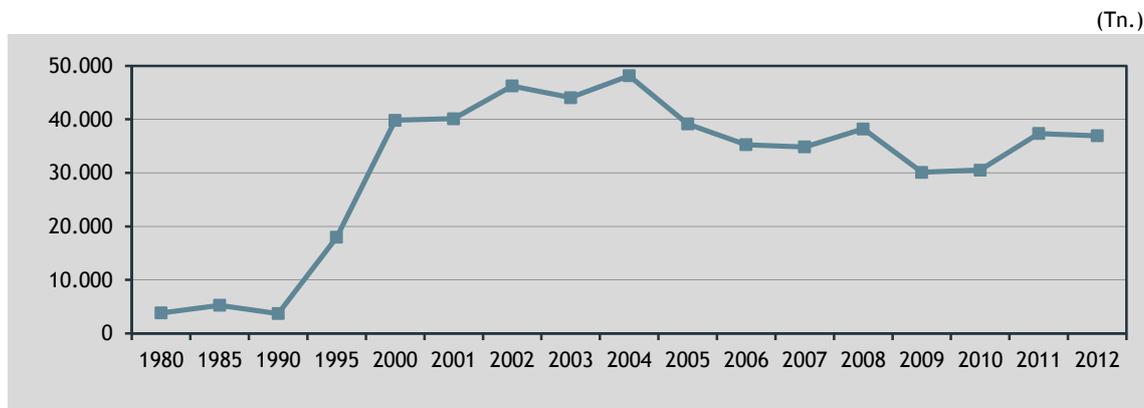
Por último, EuskoTren, en 2012, no ha logrado mantener los niveles de actividad de los ejercicios precedentes. El total de mercancías transportadas ha alcanzado la cifra de 84,1 miles de toneladas, lo que supone una contracción del 39,5% con respecto al volumen registrado en 2011.

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 a Marruecos, Argelia y Gran Bretaña, así como con origen Irún y destino Lutxana (Barakaldo). Atendiendo a la tipología, los productos transportados son, en su mayor parte, siderúrgicos.

3.2.3. Transporte aéreo

El movimiento aéreo de mercancías en la CAPV se ha mantenido en 2012 en niveles similares a los del ejercicio precedente, contabilizándose un tráfico total de 36,9 miles de toneladas, lo que representa un descenso del volumen de mercancía manejada del 1,1%. De esta forma, esta bajada de actividad ha sido menos acusada en la CAPV que en el conjunto del sistema de infraestructuras aeroportuarias del Estado, que han computado un descenso global del 3,3% con respecto a las toneladas desplazadas en 2011.

Gráfico 3.22. Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2012.



Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Un análisis más detallado por aeropuertos permite observar que este decremento se debe casi exclusivamente a la actividad desempeñada en el aeropuerto de Bilbao. Concretamente, la infraestructura vizcaína ha registrado un movimiento total de 2.262,8 toneladas, lo que supone un descenso del 14,1% con respecto al ejercicio precedente. Este decremento se debe a la menor actividad de los principales operadores de mercancías con origen y/o destino el aeropuerto de Bilbao (Swiftair -10,2%; Iberia -16,5%; Lufthansa -13,5%), así como al cese de operación de Spanair, que en 2011 representaba el 3,9% del total de mercancía movilizada en la terminal vizcaína.

Cuadro 3.24. Tráfico de mercancías por aeropuerto¹. 1980-2012.

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
2012	2.262,8	-14,1	35,5	11,0	34.648,1	-0,1	36.946,4	-1,1

¹ No incluye mercancía en tránsito

Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

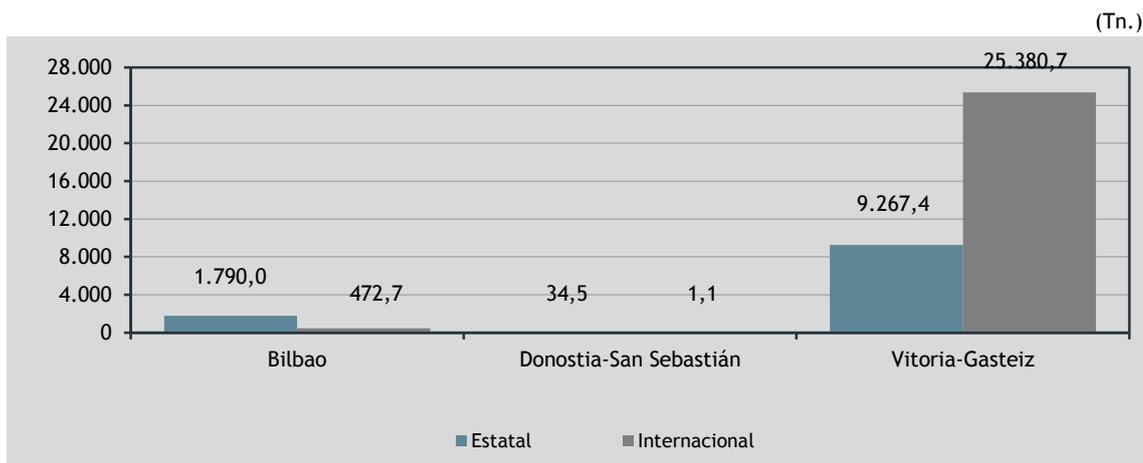
Por su parte, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz se mantiene en los niveles de actividad del ejercicio precedente, totalizando en 2012 un movimiento de 34,6 miles de toneladas. Este desempeño permite al aeropuerto de Vitoria-Gasteiz continuar ocupando la cuarta posición en el ranking estatal en lo que a transporte de mercancías se refiere, por detrás de los aeropuertos de Madrid-Barajas (359,4 miles de toneladas), Barcelona (96,6 miles de toneladas) y Zaragoza (71,1 miles de toneladas).

Atendiendo a los principales operadores que prestan servicio en el aeropuerto alavés, la compañía DHL, a través de su operadora European Air Transport, mantiene su hegemonía como principal gestor de carga de la Terminal, con un total de 32,6 miles de toneladas manejadas en 2012, lo que representa el 94,1% del total del tráfico de mercancías del aeropuerto. Le sigue en importancia TNT Airways, que en 2012 ha reducido su actividad en un 18,5%, situándose justo por debajo del umbral del millón de toneladas, lo que supone el 2,7% del total de mercancía movilizada.

Por último, el aeropuerto de Donostia-San Sebastián ha experimentado en 2012 un incremento del 11%, si bien su nivel de actividad es muy reducido en cuanto al tráfico de mercancías, totalizando 35,5 toneladas en el transcurso del año.

Tal y como se puede observar, es más que patente la hegemonía del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz en lo que al tráfico aéreo de mercancías en la CAPV se refiere. Así, en 2012 la Terminal alavesa ha sido responsable del 93,8% del total de la carga manejada en la CAPV, mientras que Bilbao ha movilizado el 6,1%, y Donostia-San Sebastián apenas supone el 0,1% restante.

Gráfico 3.23. Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2012.

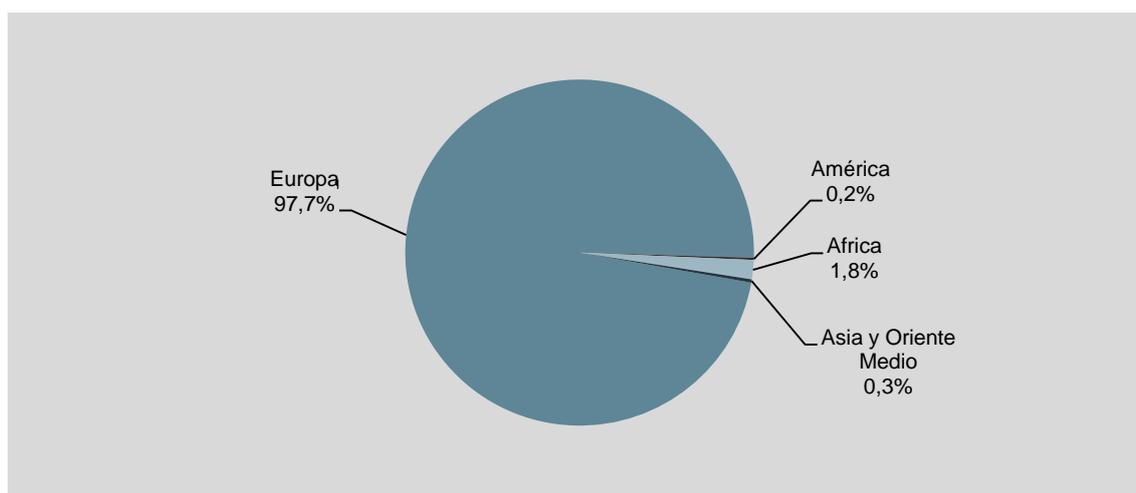


Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

En lo que respecta al origen y destino de la mercancía, el tráfico internacional constituye el 70% del total de mercancía movilizada. Este sesgo internacional del tráfico aéreo viene determinado por la actividad del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, donde tres de cada cuatro

(73,3%) toneladas tienen como procedencia o destino aeropuertos extranjeros. Por su parte, Bilbao presenta una mayor participación de intercambios realizados con otros aeropuertos de la red estatal (79,1%), cifra que se eleva hasta el 97,2% en el caso del aeropuerto de Donostia- San Sebastián.

Gráfico 3.24. Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2012 (%).



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

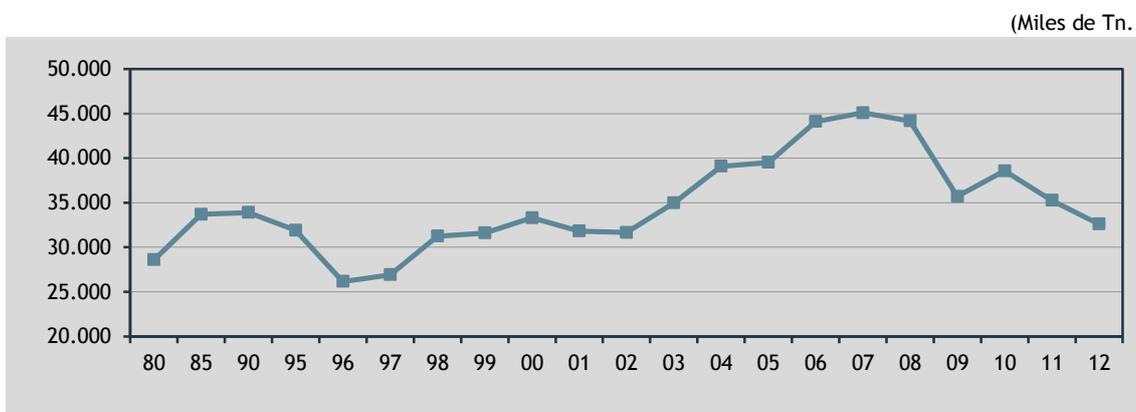
Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

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 1,8%, los países de Asia y Oriente Medio el 0,3% y el continente americano el 0,2% restante. Por países, España supera a Alemania como principal socio comercial del conjunto aeroportuario vasco, aglutinando el 29,9% del total del tráfico, seguido de Alemania con el 28,7%, Portugal (15,5%), Bélgica (13,4%) y el Reino Unido (8,7%). Por tanto, estos cinco países representan el 96,3% del total de intercambios aéreos de mercancías en la CAPV.

3.2.4. Transporte marítimo

La caída de la actividad económica de Euskadi y del resto del Estado ha provocado un nuevo descenso en el desempeño portuario en el último ejercicio. De esta forma, los dos principales puertos comerciales vascos, Bilbao y Pasaia, han experimentado una contracción del 7,5% en el conjunto de sus movimientos de mercancía, computando en 2012 un total de 32,6 millones de toneladas, la cifra de actividad más baja registrada en la última década.

Gráfico 3.25. Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 1980-2012.



Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasaia.

En lo que respecta al Puerto de Bilbao, en el año 2012 se han manipulado un total de 29,5 millones de toneladas, lo que supone un descenso del 7,8% con respecto al tráfico registrado en el ejercicio anterior, situando al Puerto en los niveles de actividad de 2003. Este decremento ha supuesto que el Puerto de Bilbao pase de la cuarta a la sexta posición en cuanto a las infraestructuras portuarias del Estado con mayor tráfico de mercancías, habiendo sido superada por Tarragona (33,2 millones de toneladas) y Cartagena (30,4 millones de toneladas). Un año más, los puertos estatales que registran una mayor actividad son Algeciras (88,7 millones de toneladas), Valencia (66,2 millones de toneladas) y Barcelona (42,4 millones de toneladas). Asimismo, cabe mencionar que el sistema de Puertos del Estado ha experimentado un crecimiento en su conjunto del 3,6% con respecto al volumen de mercancías manejadas en 2011, dato que denota la pérdida de competitividad relativa experimentada por las instalaciones vizcaínas.

Cuadro 3.25. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 1980-2012.

Años	Bilbao		Pasaia		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
2012	29.505,9	-7,8	3.101,6	-4,6	32.607,5	-7,5

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasaia.

Este retroceso en la actividad portuaria se debe principalmente al descenso experimentado en la mercancía desembarcada, la cuál supone el principal movimiento portuario (63,5% del total de actividad en 2012). De esta forma, el volumen de toneladas descargadas ha disminuido en 2012 en un 12% con respecto al año anterior. Por su parte, la mercancía cargada, que representa el 34,6% del total de movimiento, también ha experimentado un negativo desempeño, registrando un decremento del 2%.

Por último, el avituallamiento y el tráfico local, con una incidencia en la actividad portuaria mucho menor, han experimentado una disímil evolución. Así, el avituallamiento se ha reducido en un 6,5% con respecto a 2011, mientras que el tráfico local se ha triplicado, compensando en parte el desplome acontecido en el anterior ejercicio por este tipo de tráfico.

Cuadro 3.26. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de movimiento. 2008-2012.

(Miles de Tn.)

Concepto	Bilbao					Pasaia				
	2008	2009	2010	2011	2012	2008	2009	2010	2011	2012
Descargas	27.758,1	22.606,0	23.764,1	21.299,8	18.735,6	3.210,5	2.163,3	2.352,9	1.927,2	1.935,4
Cargas	10.222,3	8.998,5	9.896,7	10.427,0	10.217,1	1.515,1	1.304,4	1.486,8	1.268,6	1.114,2
Tráfico Local	1.265,2	446,1	866,0	144,2	431,3	--	--	--	--	--
Avituallamiento	152,3	129,4	138,6	130,4	121,9	40,4	36,1	39,7	33,0	27,6
Pesca	--	--	--	--	--	7,7	15,9	18,7	23,3	24,3
Total	39.398,0	32.179,9	34.665,4	32.001,4	29.505,9	4.773,7	3.519,7	3.898,1	3.252,1	3.101,6

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasaia.

Atendiendo a la composición del tráfico de mercancías, en 2012 se observa una dispar evolución. De esta forma, los graneles líquidos (51% del total del tráfico del puerto), han experimentado un descenso, en su conjunto, del 15,7%. Concretamente, los productos petrolíferos, a pesar de continuar siendo la principal mercancía del Puerto de Bilbao (38,3% del total de toneladas manejadas), han visto reducido su tráfico en un 22,1% con respecto al ejercicio precedente. Este descenso se ha debido a la disminución en tres millones de toneladas (-70,3%) del movimiento de fueloil, relacionado con la actividad de la refinería de Petronor. El crudo de petróleo, por su parte, ha experimentado una contracción del 3,7%, mientras que el gasoil se ha incrementado en un 17,9%. A su vez, el gas natural, con un incremento del 9,1% en el último ejercicio, ha aumentado su importancia relativa en el puerto, constituyendo en 2012 la segunda mercancía en cuanto al total del tráfico portuario (9,1% del total), tan sólo por detrás del crudo de petróleo (22,8%).

En cuanto a los graneles sólidos, se ha logrado incrementar el volumen de mercancía manejada en un 6,5%, gracias al aumento experimentado en el tráfico de carbones (59,3%), debido, principalmente, al inicio de actividad del silo domo de Petronor ubicado en uno de los muelles de ampliación del puerto, así como a la expansión de las exportaciones de cemento y Clinker (+217%) y de las importaciones de habas de soja (+26,5%).

Por último, referente a la mercancía que presenta un mayor valor añadido, es decir, la mercancía general, en 2012 se ha asistido a una reducción del 2,4% de su tráfico, debido al descenso experimentado por la mercancía general convencional (-14,5%). Por su parte, el tráfico de mercancía contenerizada se ha incrementado en un 5,1%, gracias a aumentos como los de los materiales de construcción (17%), el papel y pasta (14,5%), vinos, bebidas y alcoholes (8,5%) y productos siderúrgicos (2,5%).

Cuadro 3.27. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de producto. 2009-2012.

Concepto	Bilbao				Pasaia			
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
Graneles líquidos	20.497,4	19.763,3	17.860,9	15.060,9	--	--	--	--
Productos petrolíferos	16.543,5	15.650,5	14.508,6	11.306,6	--	--	--	--
Gas natural	3.168,8	3.315,6	2.459,6	2.684,6	--	--	--	--
Otros graneles líquidos	785,1	797,2	892,7	1.069,8	--	--	--	--
Graneles sólidos	3.828,0	4.451,9	4.000,3	4.261,7	1.649,7	1.656,0	1.246,6	1.420,0
Mercancía general	7.279,1	9.445,6	9.865,6	9.630,1	1.818,1	2.183,7	1.949,2	1.629,7
En contenedores	4.756,7	5.695,6	6.079,5	6.392,1	--	--	--	--
Otra mercancía general	2.522,4	3.750,0	3.786,1	3.238,0	--	--	--	--
Resto	575,5	1.004,6	274,6	553,1	51,9	58,4	56,3	51,9
Total	32.179,9	34.665,4	32.001,4	29.505,9	3.519,7	3.898,1	3.252,1	3.101,6

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasaia.

En lo que respecta a los mercados de origen/destino, el tráfico con la Europa Atlántica, a pesar de haberse visto reducido en un 3,7% en 2012, aglutina casi la mitad (el 47,8%) de la actividad de portuaria, lo que hace del Puerto de Bilbao la principal conexión peninsular con el norte de Europa.

Al respecto, Rusia, pese a descender en un 32% las toneladas de mercancía intercambiadas, mantiene un año más su posición como principal mercado para el Puerto de Bilbao, suponiendo el 12,8% del total del tráfico, gracias, principalmente, al intercambio de graneles líquidos. En el segmento de corta distancia, le siguen en importancia el Reino Unido, con el 9% del total, Países Bajos (5,1%), España (4,9%) y Bélgica (4,4%).

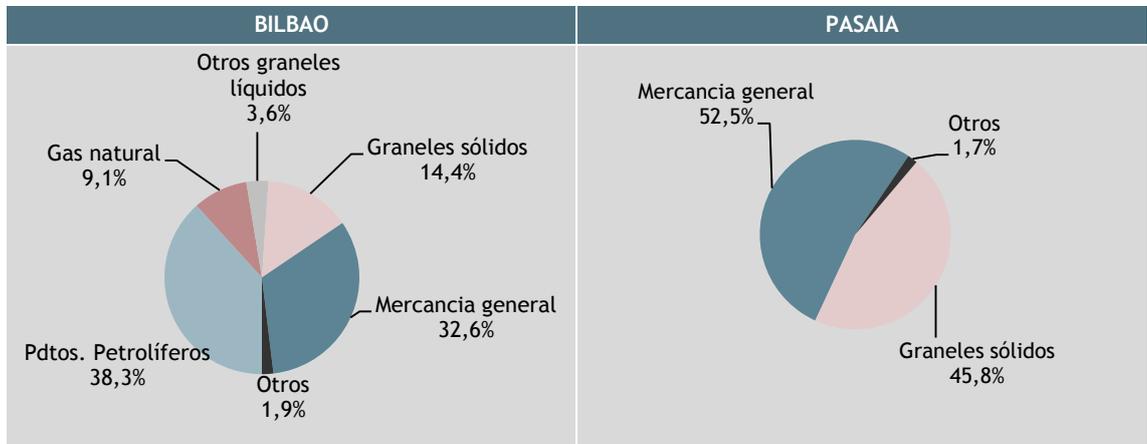
En este sentido, entre las principales novedades en los servicios de “Short Sea Shipping”, destaca que la compañía naviera Brittany Ferries ha puesto en servicio una nueva rampa ro-ro; CMA-CGM ha iniciado un servicio feeder de contenedores con Le-Havre; DSL-DFDS Suardiaz Line ha aumentado el tamaño de sus buques; Finnlines ha incorporado un nuevo barco con-ro en el servicio semanal al Báltico; MacAndrews ha aumentado su oferta ofreciendo una ruta directa sin transbordos en la rotación Bilbao-Tilbury-Gotemburgo-Gdynia-Tilbury-Bilbao; Transfennica ha reiniciado su conexión con el puerto de Tilbury; y WEC Lines ha puesto en marcha un nuevo servicio semanal directo con Casablanca.

Por su parte, en lo que respecta a larga distancia, CCNI, Chipolbrok, Hugo Stinnes, Nirint Shipping, Onego y Spliethoff, entre otras, han aumentado el número de escalas anuales.

Por último, en lo que concierne a los mercados transoceánicos, en 2012 el Puerto de Bilbao ha registrado notables crecimientos en los intercambios realizados con América del Norte y Sudamérica (25% y 37,8%, respectivamente). Ello ha supuesto que Norteamérica se ha convertido en el principal mercado del Puerto, aglutinando el 15,2% del total del tráfico, seguido de Sudamérica, con el 12,9%. De esta forma, ambas zonas geográficas han superado a Asia, continente que los últimos años concentraba la mayor proporción del mercado transoceánico pero que en 2012 ha experimentado un descenso del 40,5%, representando el 10,6% del total de mercancía manejada.

Por países, los principales flujos comerciales de larga distancia se han producido con México, Estados Unidos y Brasil, que suponen el 7,4%, 6,8% y 4,2%, respectivamente, de la actividad portuaria. Al respecto, es destacable el incremento experimentado por México (140,1%), debido principalmente a las importaciones de crudo de petróleo.

Gráfico 3.26. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia: Tipología de mercancías, 2012 (%).



Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasaia.

El Puerto de Pasaia, por su parte, ha registrado en 2012 un descenso del 4,6% en los movimientos de mercancía, cerrando el año con un tráfico total de 3,1 millones de toneladas, cifra que marca mínimos en lo que a la actividad portuaria de las últimas décadas hace referencia.

Un análisis más detallado permite observar que este retroceso en la actividad portuaria de Pasaia ha sido ocasionado por la disminución de la mercancía embarcada (-12,2%), ya que las descargas se han mantenido en niveles similares a los del año precedente (+0,4%). Al respecto, cabe destacar que el Puerto de Pasaia tiene un carácter netamente importador, ya que las descargas representan en 2012 el 62,4% del total del tráfico, mientras que los despachos de mercancía aglutinan el 35,9%. Por su parte, el avituallamiento y la pesca, con una incidencia mucho menor en la actividad portuaria, han experimentado una disímil evolución. Así, mientras que el avituallamiento, consecuencia de una menor actividad portuaria general, se ha reducido en un 16,4%, la pesca ha registrado un incremento del 4,3%, confirmando la posición de la lonja pesquera de Pasaia como enclave de comercialización de pescado en el Territorio de Gipuzkoa.

En cuanto a la composición del tráfico, la actividad del puerto se centra en su práctica totalidad en mercancía convencional y graneles sólidos, que en 2012 representan en conjunto el 98,3% del total del tráfico (52,5% y 45,8%, respectivamente). Ambas tipologías de mercancías han experimentado una evolución divergente en el último ejercicio. Así, mientras que la mercancía general movilizada se ha reducido en un 16,4%, el tráfico de graneles sólidos se ha incrementado en un 13,9%.

Profundizando en el análisis, cabe mencionar que la pérdida de tráficos del puerto se debe, principalmente, a la importante caída acontecida en los últimos años en los movimientos de productos siderúrgicos y chatarra, debida fundamentalmente al parón del sector de la construcción a nivel estatal. En 2012, concretamente, el tráfico de productos siderúrgicos se

ha reducido en un 15,8%, si bien mantienen su hegemonía como principal mercancía del puerto, representando el 37,3% del total de la actividad de la dársena guipuzcoana. Por su parte, el movimiento de chatarras se ha reducido en un 7,2%, y supone el 11,2% del total de mercancía manejada. Por el contrario, cabe destacar el incremento del 77,4% de las importaciones de carbón y coque de petróleo, lo que le convierten en la segunda mercancía en orden de importancia en el puerto, representando el 13,1% del total del tráfico. El destino de esta mercancía ha sido la central térmica de Pasaia, la cuál dejó de producir el pasado 30 de noviembre de 2012.

El tráfico de automóviles, por su parte, se ha visto resentido como consecuencia de la caída de la demanda estatal. Así, en 2012 se ha registrado un descenso del 22,4% de las unidades movilizadas, totalizando 197,9 miles de vehículos. Esta cifra supone que, por primera vez desde finales de la década de los noventa, han pasado por los muelles del Puerto de Pasaia menos de 200 miles de unidades de automóviles. Este descenso de actividad se ha debido tanto a la caída de las importaciones de unidades (-27,4%), como a la pérdida de unidades embarcadas desde el puerto (-21,8%), consecuencia de la pérdida de los tráficos de exportación de Ford y Volvo en beneficio del puerto del Santander.

Un análisis más detallado de la actividad de los fabricantes en el puerto permite conocer que Opel - GM ha movilizado 134 miles de vehículos, lo que representa el 67,7% del total del tráfico de automóviles en el puerto. Esta cifra supone un descenso de 42 miles de unidades con respecto a los registros de la marca en 2011 (-24%). Le sigue en importancia Mercedes con 56,5 miles de unidades (6 miles de vehículos menos que en 2011), lo que supone el 28,5% del movimiento de vehículos del puerto. Al respecto, cabe destacar que entre las dos marcas totalizan el 96,2% de los automóviles transportados con origen o destino el Puerto de Pasaia.

Cuadro 3.28. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por países. 2012.

(Miles de Tn.)

País	Puerto de Bilbao				País	Puerto de Pasaia			
	Descargas	Cargas	Total	%		Descargas	Cargas	Total	%
Rusia	3.598,9	99,1	3.698,0	12,8	Reino Unido	136,0	547,1	683,2	22,4
Reino Unido	886,2	1.731,5	2.617,6	9,0	España	399,2	43,7	442,8	14,5
México	1.899,5	235,9	2.135,5	7,4	Bélgica	123,5	127,4	250,9	8,2
Estados Unidos	952,0	1.015,5	1.967,6	6,8	Países Bajos	211,2	22,0	233,2	7,6
Países Bajos	926,1	541,0	1.467,1	5,1	Alemania	121,4	48,8	170,3	5,6
España	416,6	1.013,1	1.429,7	4,9	Finlandia	153,4	5,4	158,8	5,2
Bélgica	671,3	595,8	1.267,1	4,4	Suecia	153,9	1,7	155,6	5,1
Brasil	766,5	442,2	1.208,7	4,2	Rusia	101,4	14,4	115,8	3,8
Perú	1.055,9	34,2	1.090,1	3,8	Turquia	6,6	73,6	80,2	2,6
Venezuela	758,0	213,1	971,1	3,4	Francia	69,7	2,3	72,0	2,4
Total	18.735,6	10.217,1	28.952,7		Total	1.935,4	1.114,2	3.049,7	

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasaia.

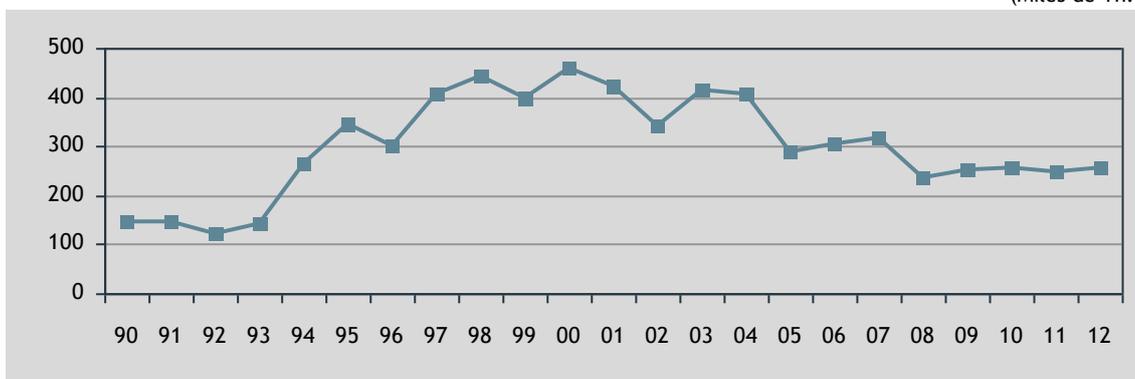
Con respecto a los principales mercados, el Reino Unido mantiene su posición como principal socio de intercambio de mercancías, debido, en su mayor parte, a los embarques realizados con destino a las Islas Británicas, que suponen el 80% de este tráfico bilateral con el Reino

Unido y el 49,1% del total de la mercancía cargada en el puerto. Los productos siderúrgicos, los automóviles, la pizarra y lingotes de hierro constituyen el 84,3% del total de esta mercancía despachada al Reino Unido. Le siguen en importancia como principales destinos Bélgica, con el 11,4% del total de cargas y Turquía, con el 6,6%.

Por su parte, con respecto a los países de origen, cuatro de cada cinco toneladas desembarcadas en 2012 proceden de las demás infraestructuras del sistema portuario estatal, siendo el carbón la principal mercancía recibida (90,5%). Los Países Bajos constituyen el segundo mercado emisor (10,9% del total desembarcado), en su mayor parte bobinas, chapas de acero y materiales de fundición. Les siguen en importancia el tráfico proveniente de Suecia y Finlandia, con una participación del 8% y 7,9% de las descargas, respectivamente.

Gráfico 3.27. Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2012.

(Miles de Tn.)

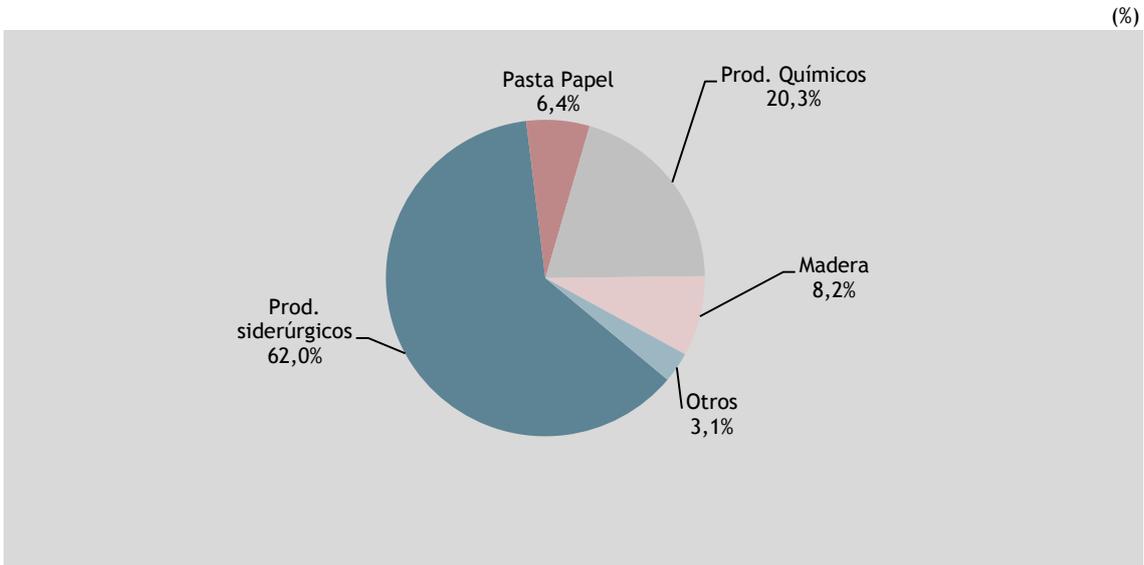


Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Gobierno Vasco.

Bermeo, por su parte, es el único puerto comercial de la CAPV que ha logrado registrar incrementos de actividad en 2012. Concretamente, el Puerto de Bermeo ha alcanzado un tráfico de mercancías de 255,2 miles de toneladas, lo que supone un aumento del 2,2% con respecto a 2011. Ahora bien, este volumen de actividad del puerto se encuentran entre los más bajos registrados en las últimas dos décadas, y muy alejado de los niveles de tráfico alcanzados a finales de los noventa e inicios de la década pasada.

Este incremento en 2012 se debe al favorable desempeño del desembarque de mercancía, que, con un total de 154,2 miles de toneladas descargadas, ha experimentado un aumento del 5,1% con respecto al ejercicio anterior. Por su parte, las cargas han registrado un volumen de 98,5 miles de toneladas despachadas, lo que ha supuesto una reducción de actividad del 2,5% comparado con 2011.

Gráfico 3.28. Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2012.



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, continúan constituyendo la principal mercancía de tráfico en el Puerto de Bermeo, con una participación del 62% del total de toneladas movidas. Esta hegemonía es aún más patente si se circunscribe el análisis a los desembarcos, ya que el 89,5% de las toneladas descargadas en Bermeo corresponden a productos siderúrgicos. Asimismo, cabe destacar el embarque de productos químicos, más concretamente fertilizantes como sulfato sódico, sosa caústica y potasa, supone el 20,3% del total del tráfico del puerto, y más de la mitad (52,7%) del total de mercancía cargada. Por último, la madera y la pasta de papel suponen el 8,2% y el 6,4% del total de toneladas manejadas.



4

Efectos inducidos de la Actividad del Transporte y Tendencias más Relevantes

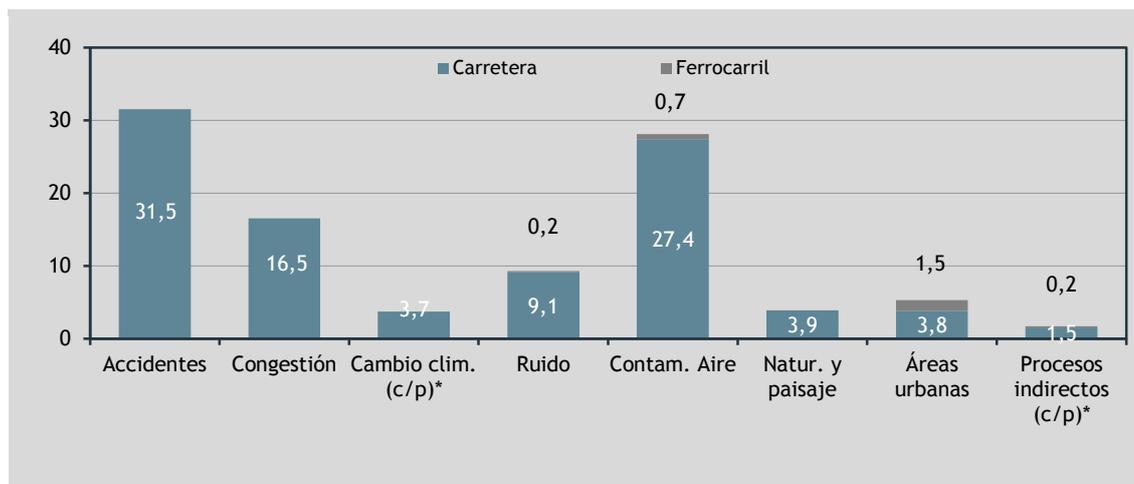
4. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE Y TENDENCIAS MÁS RELEVANTES

4.1. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE

Tal y como ya se ha señalado en ediciones anteriores del presente informe, 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.

A este respecto, cabe recordar un año más que de acuerdo con el informe “*Costes Externos del Transporte en la CAPV: Actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes*”¹⁸, el valor económico de las externalidades totales generadas por el transporte en la CAPV en 2008 se cifra en 1.700 millones de euros¹⁹.

Gráfico 4.1. 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 mas 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”.

¹⁸ 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>

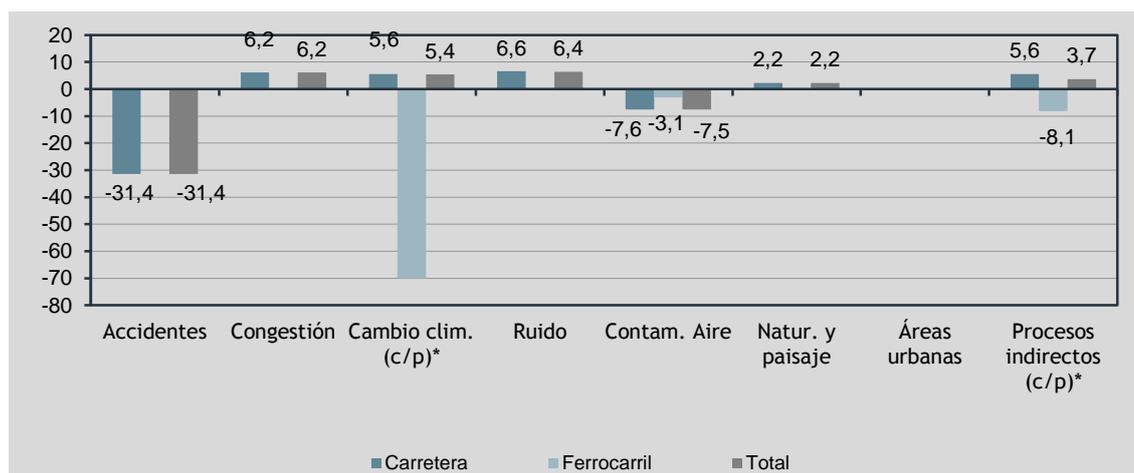
¹⁹ La valoración monetaria de las externalidades se realiza en euros de 2004 de cara a conseguir una adecuada comparación entre los escenarios temporales de los estudios referidos a 2004 y 2008.

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

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

Gráfico 4.2. 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 mas 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.

4.1.1. Accidentalidad

Dadas sus implicaciones perniciosas y sociales, los accidentes constituyen uno de los efectos derivados del transporte más destacados. A este respecto, cabe señalar que en 2011 perecieron un total de 30.268 personas en las carreteras de la UE-27, al tiempo que los accidentes ferroviarios generaron 38 víctimas mortales.

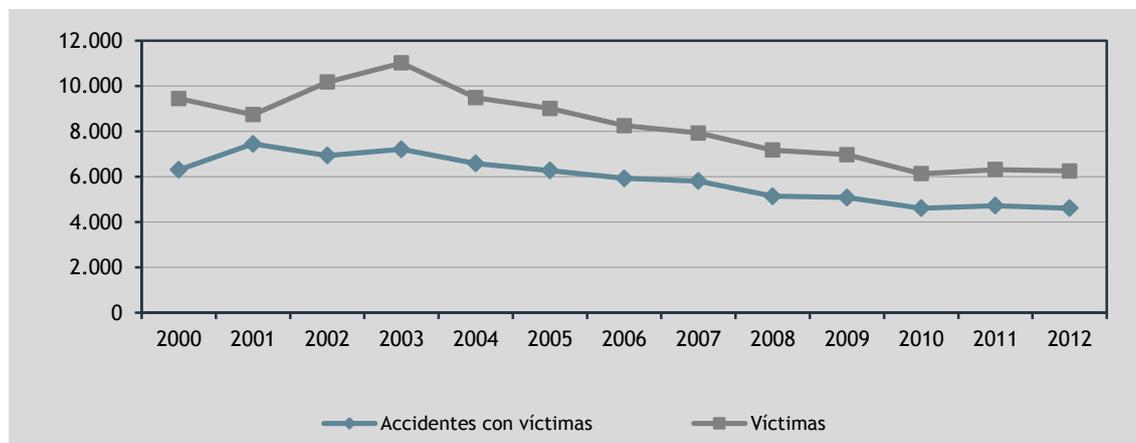
Tal y como ya se señaló en la anterior edición del presente informe, el “Plan Estratégico de Seguridad Vial de Euskadi 2010-2014” establece como objetivo-meta reducir el número de

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 2012 58 ²⁰ personas han perdido la vida como consecuencia de accidentes de tráfico en las carreteras de nuestra comunidad, dos personas menos que en el ejercicio precedente.
■	En 2008 los accidentes implican 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).

Según la información ofrecida por la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, en 2012 se han contabilizado 4.609 accidentes de tráfico con víctimas en la CAPV²⁰, con un total de 6.246 personas afectadas, cifras que suponen descensos interanuales del 2,3% y 1%, respectivamente. Del total de víctimas, el 92,5% han resultado con heridas leves (5.774 personas), el 6,6% con heridas graves (414 personas) y el 0,9% restante han muerto en el propio accidente o antes de las 24 horas siguientes (58 personas). En relación al ejercicio previo, todas ellas han evocado a la baja, habiendo anotado retrocesos interanuales del 0,5%, 7,4% y 3,3%, respectivamente.

Gráfico 4.3. Accidentes con víctimas y víctimas registrados por la Ertzaintza y por las Policías Locales¹ en las infraestructuras viarias vascas. Evolución 2000-2012



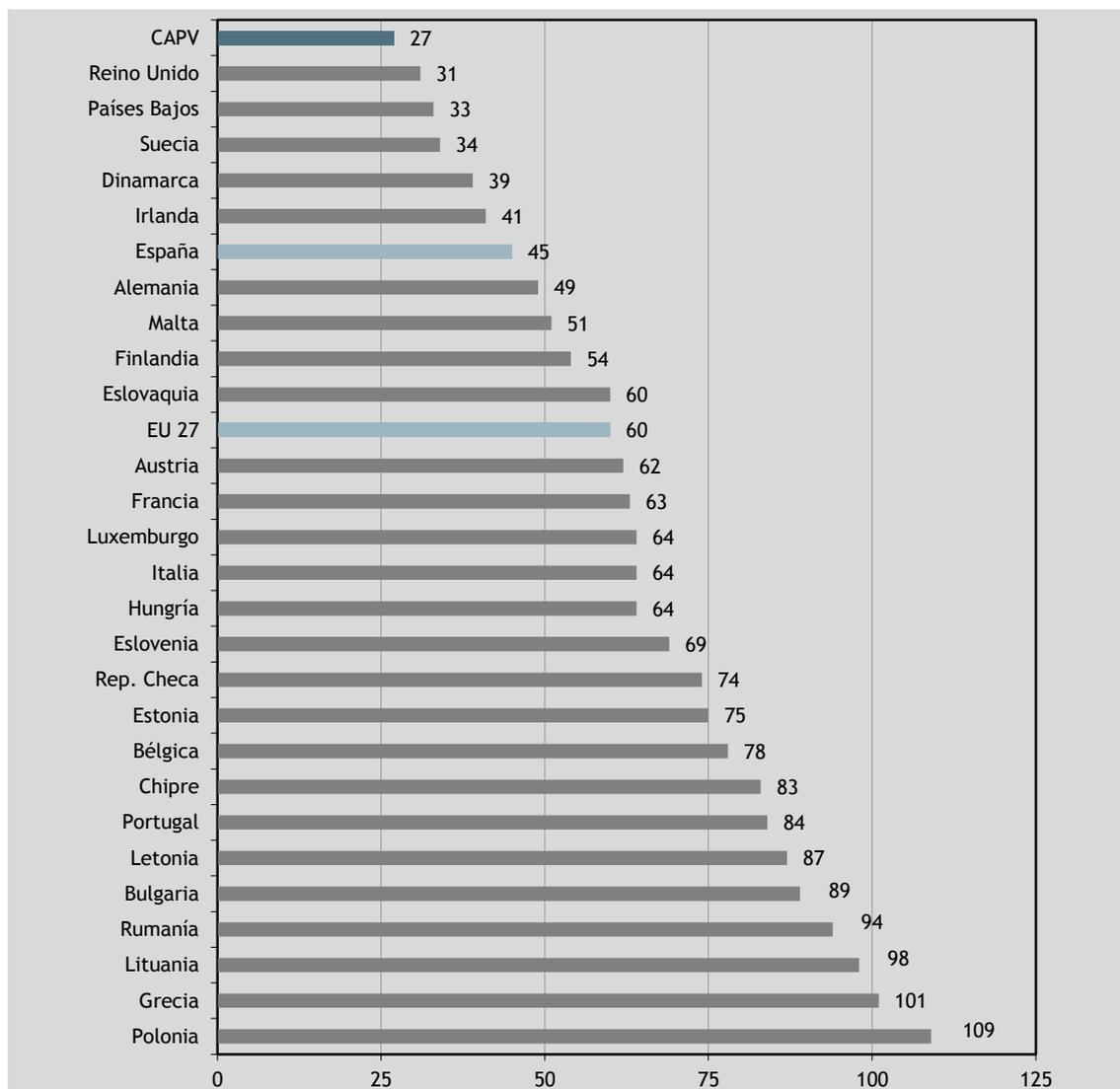
¹ Hasta 2005 Policías Locales sólo de las tres capitales vascas; 2006 capitales vascas, Irún, Santurtzi, Sestao y Basauri; 2007 capitales vascas, Irún, Beasaín y Basauri; 2008 capitales vascas, Irún, Santurtzi y Sestao; 2009 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao, Lezo y Zarautz; 2010, 2011 y 2012 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao y Zarautz.

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

²⁰ Incluye accidentes con víctimas registrados por la Ertzaintza y por las Policías Locales (hasta 2005 Policías Locales sólo de las tres capitales vascas; 2006 capitales vascas, Irún, Santurtzi, Sestao y Basauri; 2007 capitales vascas, Irún, Beasaín y Basauri; 2008 capitales vascas, Irún, Santurtzi y Sestao; 2009 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao, Lezo y Zarautz; 2010, 2011, y 2012 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao y Zarautz). Para más información consultar Anuarios Estadísticos de Accidentes del Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco.

A nivel europeo, en 2011 (último año disponible para la UE) la CAPV ocupa la primera posición entre los países comunitarios en cuanto a seguridad vial, presentando la menor cifra en lo referido al número de muertes en carretera por millón de habitantes (27 decesos), seguida por Reino Unido (31), Países Bajos (33) y Suecia (34), y claramente por debajo del nivel medio comunitario (60) y del conjunto del Estado (45).

Gráfico 4.4. Número de muertes en accidentes de tráfico por millón de habitantes en UE-27. 2011



Fuente: EU Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2013; Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco; INE.

El análisis territorial²¹ muestra que Álava acapara en 2012 el 12,8% del total de accidentes con víctimas y el 13,9% de las víctimas de la CAPV. Pasando a considerar la lesividad, en territorio

²¹ Incluye accidentes con víctimas registrados por la Ertzaintza.

alavés se ha producido el 18% de las personas fallecidas en accidente de tráfico y el 18,1% de las heridas graves.

Por su parte, Bizkaia concentra el 46,6% tanto de los accidentes con víctimas como de las víctimas totales de la CAPV, aglutinando el 54% del total de víctimas mortales de nuestra comunidad, de tal forma que se observa una comparativamente mayor gravedad media de los accidentes registrados.

Cuadro 4.1 Accidentes de tráfico con víctimas registrados por la Ertzaintza por Territorio Histórico. 2012

Territorio	Accidentes con víctima		Víctimas							
			Total		Muertos		Heridos Graves		Heridos Leves	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Álava	291	12,8	455	13,9	9	18,0	52	18,1	394	13,4
Bizkaia	1.057	46,6	1.527	46,6	27	54,0	114	39,7	1.386	47,1
Gipuzkoa	919	40,5	1.295	39,5	14	28,0	121	42,2	1.160	39,5
Total CAPV	2.267	100,0	3.277	100,0	50	100,0	287	100,0	2.940	100,0

Nota: Cómputo de muertos a 24 horas

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

Finalmente, Gipuzkoa detenta el 40,5% de los accidentes con víctimas ocurridos en 2012 y el 39,5% de las víctimas. Atendiendo al grado de lesividad, el territorio contabiliza el 28% del total de personas fallecidas y el 42,2% de los heridos graves.

Centrando la atención en los accidentes mortales, las carreteras con mayor número de fallecidos son: en Álava la N-1 (cinco muertos sobre un total provincial de nueve), en Bizkaia la N-634 (cuatro decesos), la AP-8 y la N-240 (tres muertos en cada una de ellas), la BI-3651, la BI-631 y la BI-636 (dos fallecidos en cada una de ellas), y en Gipuzkoa la N-1 (tres decesos) y dos personas fallecidas fuera de red.

Ante esta situación, conviene recordar un año más que el “Plan Estratégico de Seguridad Vial de Euskadi 2010-2014” advierte de que todavía existe un gran margen de mejora en los siguientes ámbitos relacionados con la seguridad vial:

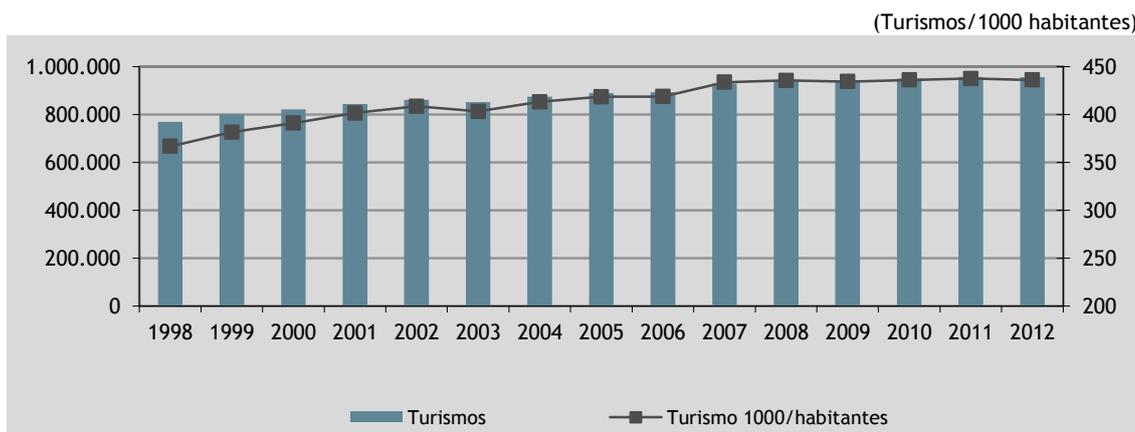
- Coordinación entre las diferentes administraciones y agentes sociales involucrados en la seguridad vial.
- Investigación.
- Recopilación de la información, análisis y estadísticas de accidentes.
- Mejora de los procesos y protocolos de actuación de atención a los accidentes.
- Gestión del tráfico,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

4.1.2. Congestión viaria

Conviene recordar que tal y como ya se señaló en anteriores ediciones del informe de panorámica del transporte, según el estudio “*Costes Externos del Transporte en la CAPV: Actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes*”, en 2008 la congestión viaria (urbana, interurbana e incidentes) supone un coste de 280,8 millones de euros, cuantía superior a la que suponía en 2004 (264,3 millones de euros), estando motivado dicho incremento por el crecimiento de los tres componentes citados.

La demanda de movilidad en vehículo privado supone uno de los condicionantes de la congestión viaria, debiendo tenerse en cuenta que el nivel de motorización mostró una senda creciente en los últimos años (interrumpida de forma puntal en 2003 y 2009), truncada en 2012 por el estancamiento del parque de turismos. Concretamente, en 2012 se han contabilizado 436 vehículos por cada 1.000 habitantes (437 en 2011). Cabe recordar que, en líneas generales, a mayor índice de motorización mayor número de vehículos en las carreteras y, por tanto, mayores problemas de congestión.

Gráfico 4.5. Parque de turismos y motorización. Evolución 1998-2012



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

Asimismo, cabe recordar un año más que la “*Encuesta de Medio Ambiente - Familias*”, publicada por el Eustat en 2009²², señala que en 2008 hay de media 1,4 vehículos por vivienda, y que prácticamente en el 5% de las casas hay tres o más vehículos, evidenciando así el elevado peso del transporte privado en lo relativo a la movilidad de las familias vascas, aspectos que inciden negativamente a la congestión viaria.

Dando continuidad al trabajo realizado en ediciones anteriores del informe de panorámica del transporte, a continuación se estudia brevemente la congestión viaria en base a información

²² 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#axzz2hPiEdKh5

contenida en las publicaciones “Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia²³” (elaborada por la Diputación Foral de Bizkaia), e “Información de Aforos en las Carreteras de Gipuzkoa²⁴” (realizada por la Diputación Foral de Gipuzkoa).

Centrando la atención en primer lugar en la información referida a Bizkaia, al igual que en ejercicios anteriores, 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. A este respecto, cabe recordar que el nivel de servicio puede variar entre “A”, que se podría calificar como bueno, y “F”, que se podría identificar como muy congestionado. Así las cosas, de cara al presente análisis, se considera que una carretera se encuentra congestionada a partir del nivel E.

Sumando, para cada nivel de servicio, las horas anuales en funcionamiento de las carreteras de Bizkaia estudiadas, y analizando su distribución horizontal, se constata que en 2012 el 1,01% de las mismas ha registrado un nivel de servicio catalogado como E, y el 0,15% un nivel de servicio catalogado como F. De este modo, puede derivarse que en 2012 el 1,16% de las horas totales anuales en funcionamiento de la red viaria de alta capacidad ha presentado problemas de congestión viaria.

Cuadro 4.2. Horas anuales en funcionamiento según nivel de servicio. 2012

Estación	Carretera	Niveles de servicio						Total horas	
		A	B	C	D	E	F		
21a1	E. Kaxtresana-E. Cruces (BI-S)	A-8	3.703	1.118	2.166	1.718	54	1	8.760
21a2	E. Kaxtresana-E. Cruces (S-BI)	A-8	3.528	1.594	2.664	973	--	1	8.760
45a1	Pte. Rontegi (BI-Getxo)	N-637	3.705	1.542	2.172	1.174	138	29	8.760
45a2	Pte. Rontegi (Getxo-BI)	N-637	3.911	1.332	2.104	1.218	123	72	8.760
81a1	E. Erandio-E. Universidad (BI-Getxo)	BI-637	4.862	2.229	1.587	81	--	1	8.760
81a2	E. Erandio-E. Universidad (Getxo-BI)	BI-637	3.907	1.040	1.455	2.031	323	3	8.759
99a1	E. Enekuri-TT. Artxanda	N-637	4.735	2.235	1.236	545	9	1	8.761
99a2	TT. Artxanda-E. Enekuri	N-637	5.005	1.545	1.596	520	82	12	8.760
179a1	E. Sestao-E. Trapagaran (BI-S)	A-8	3.523	1.205	2.313	1.543	161	16	8.761
179a2	E. Trapagaran-E. Sestao(S-BI)	A-8	3.628	1.440	2.386	1.220	80	6	8.760
183A	La Arena-L.P. Santander	A-8	4.539	3.217	918	84	0	2	8.760
Total horas			45.046	18.497	20.597	11.107	970	144	96.361
Distribución por nivel de servicio de las horas totales (%)			46,75	19,20	21,37	11,53	1,01	0,15	100,00
Suma de niveles E y F. Participación s/las horas totales (%)			--	--	--	--	1,16		--

Fuente: Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia.

²³ Para mayor información, consultar:

http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=6322&Idioma=CA

²⁴ Para mayor información, consultar:

http://w390w.gipuzkoa.net/WAS/CORP/DWIBideAzpiegiturakWEB/listaDocumentos.do?lista=5&apart=5&js=S&anti_cache=1380812049503

Atendiendo a una perspectiva temporal amplia (periodo 2006-2012), la evolución de esta magnitud ha sido dispar, si bien cabe destacar que el nivel de congestión ha descendido en los dos últimos ejercicios (1,16% en 2012 frente a 1,59% en 2011 y 1,85% en 2010).

Cuadro 4.3. Evolución de la congestión viaria. 2006-2012

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Suma de niveles E y F. Participación sobre las horas totales (%)	1,53	1,46	1,73	0,69	1,85	1,59	1,16

Fuente: Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia.

Pasando ya 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).

Por lo que respecta a la red de interés preferente guipuzcoana, teniendo en cuenta los tramos considerados, en 2012 la velocidad media ha descendido (síntoma de mayor congestión) en la N-638, y en menor medida, en la AP-1. Por el contrario, la velocidad media ha aumentado (síntoma de menor congestión) en la N-1. Por su parte, la A-15, la AP-8 y la N-634 han registrado una evolución dispar de sus velocidades medias en función del tramo considerado, si bien los casos en que ésta ha aumentado superan a aquellos en que ha disminuido.

Cuadro 4.4. Evolución de las velocidades medias por tramos en la red de interés preferente (Km.h). 2011-2012

Carretera	Pki	Pkf	Longitud (Km)	Velocidad media (Km/h)	
				2011	2012
A-15	139,8	156,6	16,8	95,0	95,5
	159,9	164,4	5,5	96,0	97,5
	164,4	167,2	2,9	71,5	68,5
	167,2	169,3	2,1	93,5	95,5
AP-1	114,3	133,0	18,8	112,0	111,0
	133,0	146,2	13,2	109,5	109,5
AP-8	0,0	7,4	7,4	107	111,5
	7,4	15,5	8,1	102	101,0
	15,5	25,5	10,0	111,5	109,5
	25,5	38,2	12,7	102,0	112,0
	38,2	54,6	16,4	103,5	106,0
	54,6	69,7	15,1	98,5	99,0
N-121-A	69,7	74,9	5,2	71,5	110,0
	68,5	75,1	6,6	71,5	71,5
N-1	405,3	416,0	10,7	72,0	78,0
	416,0	436,8	20,8	95,5	98,0
	436,8	447,7	10,9	100,5	105,5
	447,7	454,4	6,8	81,5	96,0
N-634	0,0	4,0	4,0	60,0	61,0
	4,0	19,1	15,1	48,0	47,5
	19,1	29,9	10,8	48,0	55,0
	29,9	44,3	14,4	51,0	59,5
	44,3	57,8	13,5	58,5	62,5
	57,8	66,0	8,2	54,0	53,0
N-638	0,0	2,5	2,5	44,0	41,0

Fuente: Información de Aforos en las Carreteras de Gipuzkoa.

En lo relativo a la red básica guipuzcoana, de acuerdo con los tramos considerados, la velocidad media ha sido menor (síntoma de mayor congestión) en la GI-11, la GI-40 y la GI-41, mientras que ésta ha sido mayor (síntoma de menor congestión) en la GI-21 y la GI-636. El resto de vías de la red básica han presentado una dinámica heterogénea en cuanto a su velocidad media en función del tramo considerado, si bien en la GI-20 la mayoría de los tramos se han caracterizado por el aumento de la velocidad media, mientras que en la GI-632 predominan los tramos en que ésta ha descendido.

Cuadro 4.5. Evolución de las velocidades medias en la red básica (Km.h). 2011-2012

Carretera	Pki	Pkf	Longitud (Km)	Velocidad media (Km/h)	
				2011	2012
GI-11	0,0	2,3	2,3	76,5	72,0
GI-20	0,0	5,5	5,5	102,5	101,0
	5,5	7,2	1,7	87,5	95,0
	7,2	11,0	3,8	84,5	87,5
	11,0	15,7	4,7	97,0	100,0
GI-21	0,0	2,3	2,3	49,5	52,0
GI-40	0,0	1,9	1,9	48,0	48,0
	1,8	3,8	1,9	68,5	65,0
GI-41	0,0	3,0	3,0	83,5	80,5
GI-627	18,0	27,2	9,2	48,5	49,0
	27,2	36,0	8,8	70,5	67,5
	36,0	44,5	8,5	56,5	61,0
	44,5	56,3	11,8	70,5	68,5
GI-631	0,0	3,8	3,8	63,0	62,0
	3,8	13,6	9,8	57,5	59,5
	13,6	19,1	5,5	42,0	42,5
	19,1	34,5	15,5	57,0	53,0
GI-632	0,0	11,2	11,2	97,0	90,5
	11,2	22,1	10,9	45,0	41,5
	22,1	24,6	2,5	63,0	59,0
	29,8	35,2	5,4	70,5	72,5
GI-636	0,0	17,2	17,2	62,0	62,5
GI-638	0,0	4,7	4,7	43,0	44,0
	4,7	7,9	3,2	56,0	53,0

Fuente: Información de Aforos en las Carreteras de Gipuzkoa.

Por último, cabe recordar un año más que de acuerdo con la estrategia global de la Comisión Europea “*Transporte 2050*”²⁵, 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).

4.1.3. Medio ambiente

a) Ruido

La contaminación acústica generada por la actividad del transporte repercute negativamente en la salud y la calidad de vida de la población, siendo creciente el número de personas afectadas por esta problemática. En este sentido, entre los efectos perjudiciales que causa dicha contaminación acústica cabe destacar las interferencias en el sueño, la comunicación oral, la actividad diaria, así como sus efectos psicológicos y fisiológicos adversos.

²⁵ MEMO Transporte 2050: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-197_es.pdf

Tomando nuevamente en consideración el informe “*Costes Externos del Transporte en la CAPV: Actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes*”, en 2008 los costes por ruido (producidos por turismos, motocicletas, autobuses, furgonetas, camiones y ferrocarril tanto de pasajeros como de mercancías) se estiman en 158,6 millones de euros, 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 otra parte, atendiendo nuevamente a la “*Encuesta de Medio Ambiente - Familias*”²⁶, publicada por el Eustat en 2009, el 11,9% de las viviendas vascas padecen problemas de ruidos en 2008 relacionados con el transporte terrestre, siendo ligeramente mayor este problema en Gipuzkoa (13,2% de las viviendas) que en Bizkaia y Álava (11,9% y 9,4%, respectivamente).

Ruido

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

b) Cambio climático

El cambio climático constituye el mayor reto al que se enfrenta la sociedad actual, dado su carácter global, sus potenciales impactos, su rápida extensión y su influencia sobre la vida cotidiana y los métodos de producción utilizados. Así, la lucha contra el mismo precisa una respuesta multilateral basada en la colaboración de todos los países, concretamente, a través de reuniones anuales de las partes de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático y del Protocolo de Kioto.

²⁶ 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

A este respecto, cabe señalar que a finales de 2012 se ha celebrado en Doha (Qatar) la decimoctava conferencia de las partes de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático, la octava sesión de la conferencia de las partes que son partes del Protocolo de Kioto, y el trigésimo séptimo periodo de sesiones de los órganos subsidiarios.

Tras intensas negociaciones, las partes de la Convención han alcanzado un acuerdo que, alrededor de tres grandes ejes:

- sienta las bases de una acción global contra el cambio climático más fuerte y ambiciosa en el corto y medio plazo
- incluye un calendario para avanzar en la adopción de un nuevo acuerdo internacional jurídicamente vinculante para 2015
- cumple con el objetivo de hacer efectivo el segundo periodo de compromiso del Protocolo de Kioto a partir del 1 de enero de 2013

Asimismo, estos tres grandes avances políticos se han complementado con un conjunto de más de treinta decisiones que culminan el progreso realizado el año pasado en la cumbre de Durban, a través de la implementación y desarrollo de muchos de los elementos acordados entonces. Así las cosas, tras la cumbre de Doha se abre una nueva fase en las negociaciones internacionales de cambio climático, habiéndose producido un giro importante al haberse cerrado el antiguo régimen climático y haberse abierto la puerta a un único proceso (Plataforma de Durban), con el objetivo de alcanzar un nuevo acuerdo internacional jurídicamente vinculante que responda a la nueva realidad en la que vivimos. Al mismo tiempo, se ha creado un sistema de transición con la adopción de un segundo periodo de compromiso del Protocolo de Kioto hasta que este nuevo sistema entre en vigor.

En el ámbito europeo, en noviembre de 2012 ha entrado en vigor el nuevo Reglamento de la UE sobre etiquetado de neumáticos, que mediante pictogramas claros y de fácil comprensión contiene información sobre tres aspectos esenciales de las prestaciones de un neumático: eficiencia en el consumo de combustible (cuanto más eficiente, menor consumo y por tanto menores emisiones), adherencia en superficie mojada y ruido de rodadura exterior. De forma análoga al etiquetado utilizado en los electrodomésticos, el nuevo etiquetado de neumáticos clasifica las prestaciones de los productos en una escala que abarca desde la “G” (mala) hasta la “A” (óptima). En cualquier caso, conviene tener en cuenta que el citado reglamento se aplica a los neumáticos producidos después del 1 de julio de 2012.

Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

- En 2011 las emisiones de CO₂ del sector transporte descienden un 1,4% en términos interanuales, siendo responsable del 24,6% de las emisiones totales producidas en la CAPV.
- En torno al 96% de las emisiones del sector transporte están asociadas al transporte por carretera. Alrededor del 60% son generadas por turismos y prácticamente el 40% restante por el transporte de mercancías.
- Los costes derivados del cambio climático causado por las emisiones del transporte en la CAPV en 2008 se calculan en 62,1 millones de euros para el corto plazo, objetivo de Kyoto, y en 165,7 millones de euros para el largo plazo, objetivos post Kyoto, (58,9 y 157,1 millones de euros en 2004, respectivamente), importes que suponen el 3,7% y el 9,7% de los costes totales derivados de la actividad del transporte en dicho ejercicio.

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

- Estrategia de Desarrollo Sostenible de Euskadi 2020. Entre sus nueve metas figura: “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). Presenta 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). Establece los objetivos climáticos del Gobierno Vasco, desplegando programas y líneas de actuación para su consecución.
- Estrategia Energética 3E2020. Referencia principal en planificación energética.

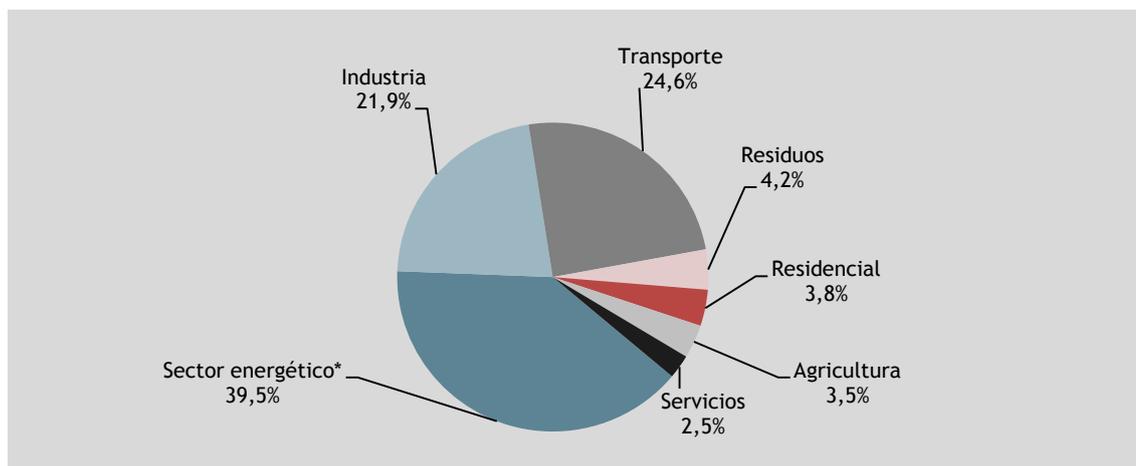
Asimismo, complementariamente al Plan Vasco de Lucha contra el Cambio Climático se han puesto en marcha una serie de iniciativas tales como el centro de investigación de excelencia BC3, proyectos de investigación sobre adaptación, el CIC energiGUNE, así como la iniciativa STOPCO2 promovida desde la Oficina Vasca de Cambio Climático.

Pasando ya a considerar cifras referidas a la CAPV, y teniendo en cuenta que a fecha de realización del presente informe no se dispone todavía de información referida a 2012, cabe señalar que en 2011 las emisiones totales de gases de efecto invernadero²⁷ se sitúan en 20,5 millones de toneladas de CO₂ equivalente, cifra que supone un recorte interanual del 4,9%. Dicho descenso está altamente condicionado por la escasa actividad económica registrada en 2011, si bien el retroceso de las emisiones frente al leve avance del PIB (-4,9% frente a 0,3%) pone de relieve 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.

²⁷ Incluye las emisiones asociadas a las importaciones de electricidad.

En este contexto, el índice de referencia para el Protocolo de Kioto presenta un descenso del 2,6% respecto del año base²⁸, frente al objetivo +14% establecido en el Plan Vasco de Lucha contra el Cambio Climático en el periodo 2008 -2012.

Gráfico 4.6. Emisiones sectoriales totales de GEIs en la CAPV. 2011 (%)



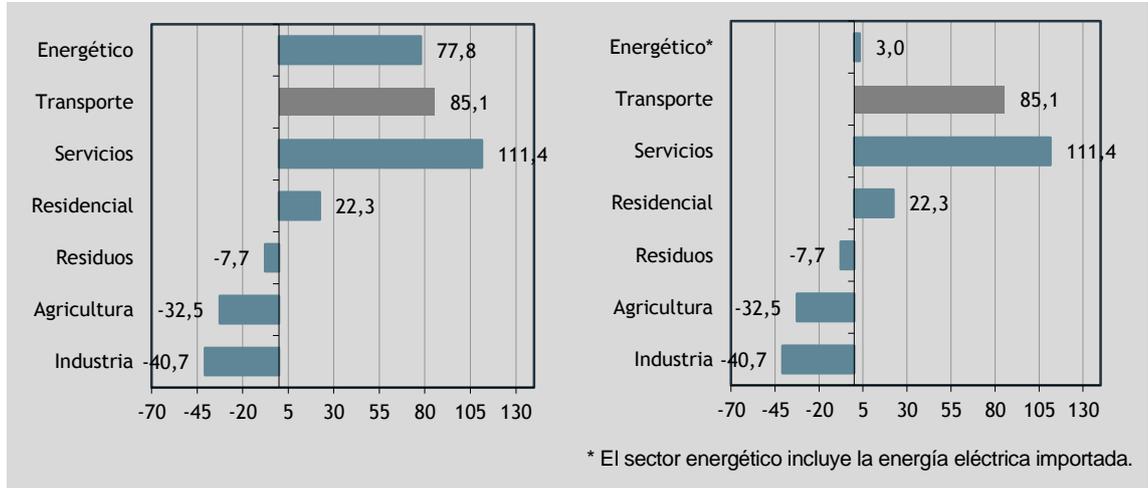
* El sector energético incluye la energía eléctrica importada.

Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2011. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial.

Del análisis sectorial se desprende que el sector energético (incluye la energía eléctrica importada) se mantiene como el principal agente emisor de gases de efecto invernadero (39,5% del total), seguido por el transporte con un 24,6% del total y la industria con un 21,9%. Concretamente, en 2011 el sector de transporte emite cinco millones de toneladas de CO₂ equivalente, volumen que supone un recorte interanual del 1,4% (cuarto descenso interanual consecutivo).

²⁸ Año base tomado para el cálculo de las cantidades asignadas para el compromiso del Protocolo de Kioto: 1990 para CO₂, CH₄ y N₂O; 1995 para los gases fluorados(HFC's+PFC's+SF₆).

Gráfico 4.7. Evolución sectorial de las emisiones de GEIs por sectores de actividad en la CAPV. 1990-2011 (%)

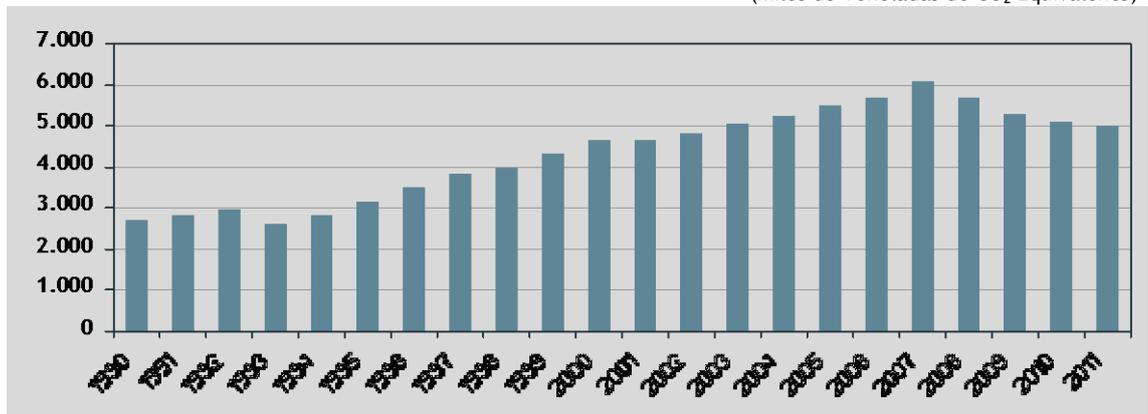


Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2011. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial.

En relación al año base (Protocolo de Kyoto), las emisiones procedentes del transporte han aumentado un 85,1%. En el caso de no incluir en el sector energético las emisiones derivadas de la electricidad importada (criterio adoptado en anteriores ediciones del informe de Panorámica del Transporte en Euskadi), éste presenta el tercer mayor incremento en cuanto a emisiones (aumento del 77,8%), tras los servicios (111,4%) y el transporte (85,1%). Por el contrario, si en el sector energético incluimos las emisiones derivadas de la electricidad importada, éste pasa a ocupar la cuarta posición en cuanto a emisiones con un avance del 3%, precedido por los servicios (111,4%), el transporte (85,1%) y el sector residencial (22,3%).

Gráfico 4.8. Emisiones de GEIs del sector de transporte en la CAPV. Evolución. 1990-2011.

(Miles de Toneladas de CO₂ Equivalente)



Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2011. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial.

Cabe recordar un año más que entre las medidas adoptadas de cara a reducir el impacto del sector de transporte sobre el cambio climático destacan la fiscalidad de los vehículos industriales ligeros y turismos en función de sus niveles de emisión de CO₂, las ayudas a los vehículos eléctricos, así como la extensión del uso de biocarburantes.

En este sentido, conviene tener en cuenta que a finales del ejercicio 2012 el Gobierno central aprobó el Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (popularmente conocido como Plan PIVE), que facilita la sustitución de vehículos con más de doce años de antigüedad (diez en el caso de las furgonetas) por otros con menor consumo y emisiones (deben estar clasificados como clase “A” o “B” en la base del Instituto para Diversificación y Ahorro de energía, IDAE, ser eléctricos puros, o que utilicen combustibles fósiles alternativos). A través de esta ayuda, los beneficiarios reciben una subvención de 1.000 euros por parte del Gobierno, que pueden ser completados con otros 1.000 euros a cuenta del fabricante o importador. Actualmente, el programa se encuentra en su tercera fase, PIVE3²⁹, habiendo variado algunas de sus condiciones respecto al programa original.

El análisis de las matriculaciones por tramos de CO₂ emitido pone de manifiesto el interés creciente en nuestra comunidad por los vehículos menos contaminantes, ya que en un contexto de notable descenso de las mismas (caídas interanuales en 2012 del 14,1% en Bizkaia, 13,4% en Álava y 12,5% en Gipuzkoa), son precisamente los vehículos menos contaminantes (emisiones <=120 gramos de CO₂ por kilómetro recorrido), los únicos que han registrado un repunte en sus matriculaciones (2,3%, 7,7% y 10,4%, respectivamente).

²⁹ Para mayor información: <http://www.planpive.net/>

Cuadro 4.6. Matriculaciones¹ por tramos de CO₂ emitido. 2009-2012

	Emisiones CO ₂	2009	2010	2011	2012	Variación interanual	
						2011	2012
Álava	<=120	2.303	2.448	1.385	1.492	-43,4	7,7
	>120<160	5.106	5.424	3.251	2.714	-40,1	-16,5
	>=160<200	1.167	960	850	573	-11,5	-32,6
	>=200	262	259	112	84	-56,8	-25,0
	Resto	12	10	17	1	70,0	-94,1
	Total	8.850	9.101	5.615	4.864	-38,3	-13,4
Bizkaia	<=120	6.169	5.181	4.212	4.307	-18,7	2,3
	>120<160	11.773	11.053	8.023	6.851	-27,4	-14,6
	>=160<200	3.658	2.827	2.297	1.411	-18,7	-38,6
	>=200	934	659	386	245	-41,4	-36,5
	Resto	15	40	25	17	-37,5	-32,0
	Total	22.549	19.760	14.943	12.831	-24,4	-14,1
Gipuzkoa	<=120	3.207	2.886	2.480	2.737	-14,1	10,4
	>120<160	6.761	6.090	4.989	4.155	-18,1	-16,7
	>=160<200	2.107	1.601	1.304	873	-18,6	-33,1
	>=200	514	393	263	153	-33,1	-41,8
	Resto	23	52	16	5	-69,2	-68,8
	Total	12.612	11.022	9.052	7.923	-17,9	-12,5
CAPV	<=120	11.679	10.515	8.077	8.536	-23,2	5,7
	>120<160	23.640	22.567	16.263	13.720	-27,9	-15,6
	>=160<200	6.932	5.388	4.451	2.857	-17,4	-35,8
	>=200	1.710	1.311	761	482	-42,0	-36,7
	Resto	50	102	58	23	-43,1	-60,3
	Total	44.011	39.883	29.610	25.618	-25,8	-13,5
Estado	<=120	279.974	320.120	297.285	290.470	-7,1	-2,3
	>120<160	493.786	516.384	404.848	338.606	-21,6	-16,4
	>=160<200	138.246	112.536	86.030	58.680	-23,6	-31,8
	>=200	39.840	31.433	18.944	11.314	-39,7	-40,3
	Resto	926	1.542	944	519	-38,8	-45,0
	Total	952.772	982.015	808.051	699.589	-17,7	-13,4

¹ Turismos y todo terreno.

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

El estudio de las matriculaciones por tipo de combustible muestra que en un contexto caracterizado por la dieselización, en términos generales, los eléctricos y los híbridos ganan importancia relativa contribuyendo así a generar menores emisiones de CO₂, si bien su implantación resulta todavía minoritaria. Concretamente, en Álava los híbridos incrementan su participación al caer menos que las matriculaciones totales; en Bizkaia los eléctricos repuntan y ganan peso; y en Gipuzkoa los eléctricos también aumentan e incrementan su cuota, al tiempo que los híbridos caen con menor intensidad que el total incrementando así su participación.

Cuadro 4.7. Matriculaciones¹ por tipo de combustible. 2009-2012

	Combustible	2009	2010	2011	2012	Variación interanual	
						2011	2012
Álava	Gasolina	2.345	2.381	1.468	1.230	-38,3	-16,2
	Diesel	6.461	6.637	4.068	3.570	-38,7	-12,2
	Eléctricos	0	2	12	3	500,0	-75,0
	Híbridos	44	81	67	61	-17,3	-9,0
	Total	8.850	9.101	5.615	4.864	-38,3	-13,4
Bizkaia	Gasolina	6.557	5.272	4.299	3.666	-18,5	-14,7
	Diesel	15.848	14.248	10.428	8.985	-26,8	-13,8
	Eléctricos	0	3	5	18	66,7	260,0
	Híbridos	144	237	211	162	-11,0	-23,2
	Total	22.549	19.760	14.943	12.831	-24,4	-14,1
Gipuzkoa	Gasolina	3.783	2.804	2.407	2.238	-14,2	-7,0
	Diesel	8.766	8.099	6.579	5.617	-18,8	-14,6
	Eléctricos	0	5	1	4	-80,0	300,0
	Híbridos	63	114	65	64	-43,0	-1,5
Total	12.612	11.022	9.052	7.923	-17,9	-12,5	
CAPV	Gasolina	12.685	10.457	8.174	7.134	-21,8	-12,7
	Diesel	31.075	28.984	21.075	18.172	-27,3	-13,8
	Eléctricos	0	10	18	25	80,0	38,9
	Híbridos	251	432	343	287	-20,6	-16,3
	Total	44.011	39.883	29.610	25.618	-25,8	-13,5
Estado	Gasolina	279.352	279.574	229.095	206.709	-18,1	-9,8
	Diesel	668.022	693.906	568.247	482.323	-18,1	-15,1
	Eléctricos	1	69	367	484	431,9	31,9
	Híbridos	5.397	8.466	10.342	10.073	22,2	-2,6
	Total	952.772	982.015	808.051	699.589	-17,7	-13,4

¹ Turismos y todo terreno.

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

Con todo, la mayor aportación 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 ya se ha apuntado anteriormente, la mayor parte de las emisiones de CO₂ del sector transporte proceden del transporte por carretera (alrededor del 96% del total sectorial), correspondiendo una parte significativa de las mismas al transporte de mercancías por carretera (en torno al 40% de las correspondientes al transporte por carretera). A este respecto, 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, al igual que en la pasada edición del presente informe, 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 4.8. 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
TOTAL	5.060.791	415.568	5.476.359	100,0	100,0	100,0

* A fecha de cierre de esta edición de Adelanto de Panorámica del Transporte no se dispone de datos más actualizados.

Fuente: Anuario estadístico general DGT.

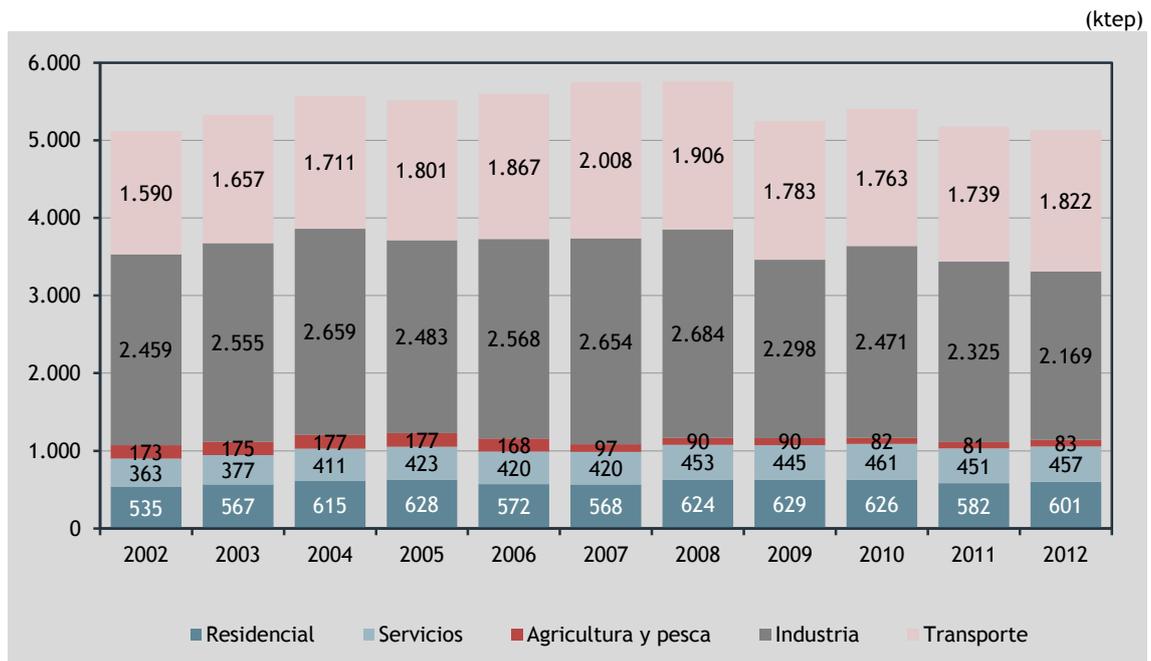
Así, cabe señalar que a nivel estatal a finales del ejercicio 2011 prácticamente la mitad de los vehículos representativos del transporte de mercancías por carretera presentan una antigüedad superior a los 10 años (concretamente el 45,2% del total), alcanzando un nivel de emisiones claramente superior 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 recordar que en la edición anterior del presente informe el cálculo del consumo energético se vió 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 contabilizó 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 contabilizó 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 eliminó la contabilización del calor como energías derivadas como salida de la transformación y energía de consumo en los sectores finales. En cualquier caso, el análisis interanual del consumo energético resulta homogéneo, ya que las cifras fueron recalculadas desde 2010 de acuerdo con la nueva metodología.

En 2012 la CAPV ha consumido un total de 5.132 miles de toneladas equivalentes de petróleo (ktep) de energía final, cifra que supone un incremento acumulado del 0,2% en relación al volumen alcanzado diez años atrás. A lo largo del mismo periodo, el crecimiento del consumo final de energía por parte del sector de transporte ha sido significativamente mayor (14,6%), como consecuencia, fundamentalmente, del aumento de la demanda de movilidad por carretera.

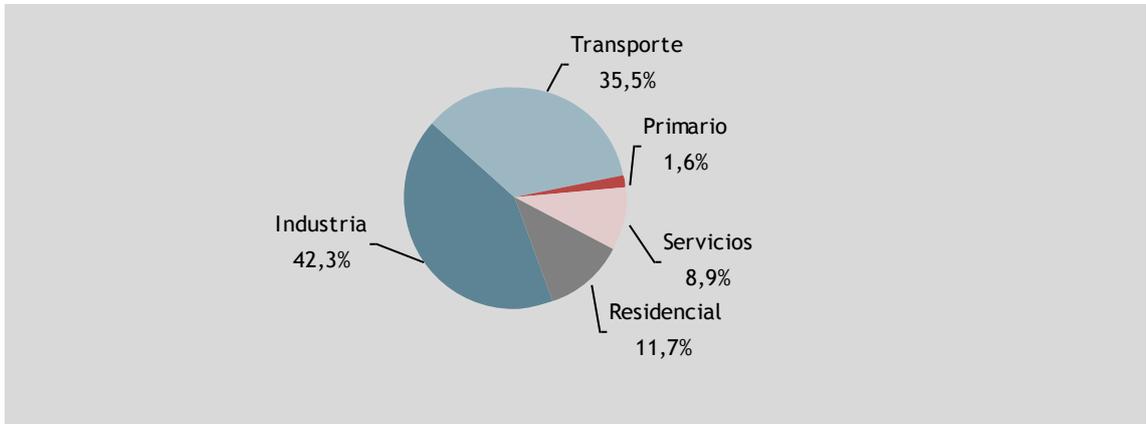
Gráfico 4.9. Consumo final de energía por sectores. Evolución 2002-2012.



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2012. EVE.

Concretamente, en 2012 el consumo final de energía por parte del sector de transporte ha alcanzado las 1.822 ktep, habiendo repuntado un 4,8% interanual, truncando así la senda bajista iniciada en 2008 ante el comienzo de la crisis económica. Dicho consumo representa el 35,5% del total del consumo final energético vasco en 2012, cuota superada únicamente por la correspondiente al sector industrial (42,3%).

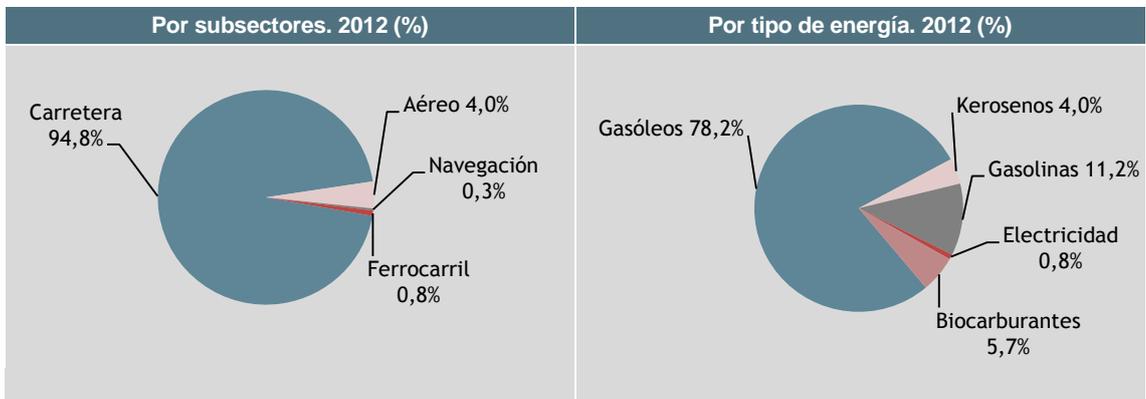
Gráfico 4.10. Distribución del consumo energético vasco por sectores de actividad. 2012 (%)



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2012. EVE.

Profundizando el análisis, el transporte por carretera (público y privado) supone el principal consumidor energético del sector, cifrándose su participación en el 94,8% del total (91,3% en 1990). Con un peso notablemente menor, a continuación figura el transporte aéreo, con el 4% del consumo energético total del sector, al tiempo que el transporte ferroviario y marítimo apenas caparan el 1,1% restante de forma conjunta.

Gráfico 4.11. Distribución del consumo energético en el sector del transporte



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2012. EVE.

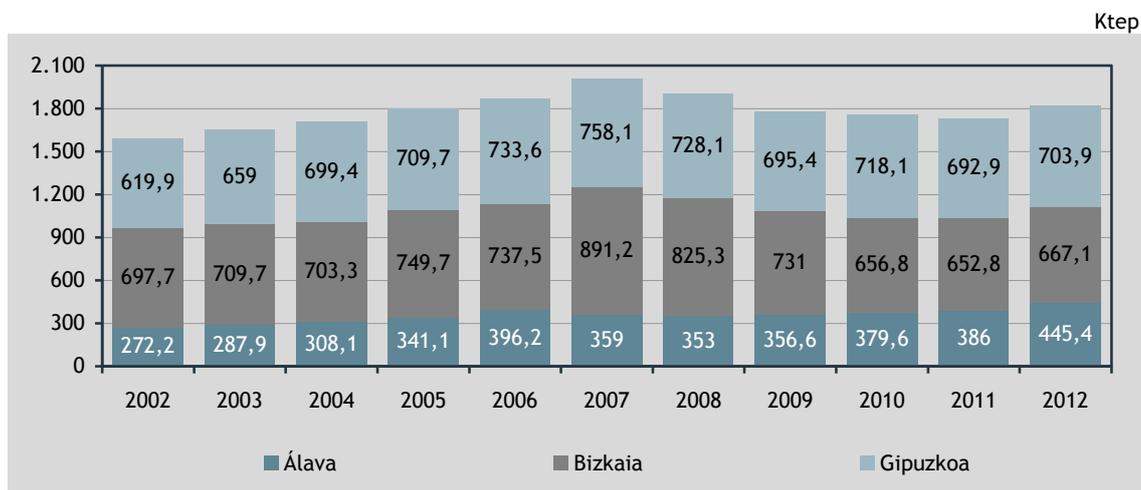
Centrando la atención en la energía consumida por parte de las actividades del transporte, destaca especialmente la alta dependencia de productos petrolíferos, ya que entre gasóleos, gasolinas y kerosenos estos suponen el 93,4% del consumo energético del sector, mientras que los biocarburantes apenas representan el 5,7%. Así las cosas, dicho desequilibrio de fuentes energéticas en el sector motiva la emisión masiva de CO₂ procedente de la combustión de productos derivados del petróleo, constituyendo el transporte el segundo sector emisor de gases de efecto invernadero.

Indicadores de consumo de energía

- El sector del transporte acapara el 35,5% del total del consumo energético en la CAPV.
- En la última década, el consumo final de energía del sector transporte ha aumentado un 14,6%, tasa claramente superior a la correspondiente al consumo energético total vasco (0,2%).
- El transporte constituye el 46% del coste total de la factura energética vasca, esto es 2.859 millones de euros.

El análisis territorial muestra que Gipuzkoa ha incrementado desde 2002 en un 13,6% su consumo energético sectorial, aglutinando el 38,8% del total sectorial en 2012. Por su parte, Bizkaia acapara el 36,7% del consumo sectorial, con un descenso del 4,4% entre 2002 y 2012. Finalmente, Álava ha aumentado su consumo un 63,6% desde 2002, aglutinando el 24,5% del consumo total sectorial en 2012.

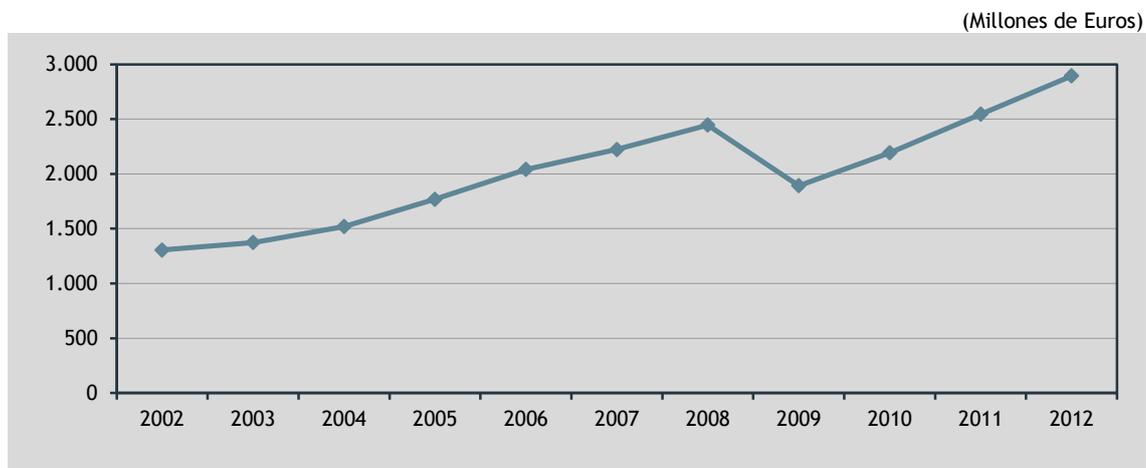
Gráfico 4.12. Consumo energético en el sector del transporte por territorios. 2002-20112



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2012. EVE.

Por otra parte, en 2012 la factura energética del transporte se ha situado en 2.895 millones de euros, cifra que supone un aumento interanual del 13,8%, siendo el sector de transporte responsable del 46,2% del coste de la factura energética vasca total.

Gráfico 4.13. Evolución de la factura energética del sector de transporte en la CAPV: Evolución 2002-2012



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2012. EVE.

El consumo de biocarburantes en el sector de transporte ha alcanzado los 104,2 miles de toneladas equivalentes de petróleo en 2012, nivel un 3,1% superior al registrado en 2011, evolución acorde 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.

En este contexto, 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%. De forma análoga, la totalidad de la flota de autobuses de Bilbobus (152) también circula utilizando biocombustibles: 37 vehículos circulando con biodiesel al 7%, 53 al 10%, y los 62 restantes al 20%. Por su parte, la flota de DBus está compuesta por un autobús híbrido y 119 autobuses que circulan con biodiesel al 35%.

Finalmente, entre las medidas puestas en marcha por las administraciones públicas orientadas 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

Ante los escasos cambios significativos que presentan en el corto plazo ciertos impactos adversos inducidos por la actividad del transporte, 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 sitúan en 478,6 millones de euros, cifra 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 coste¹.
- Destaca el descenso del coste motivado 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 automovilístico¹.

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)¹.
- En el conjunto de la CAPV las infraestructuras de transporte y comunicaciones copan 8.688 ha en 2012, correspondiendo la mayoría de ellas al sistema viario (7.216 ha). Dicha superficie supone el 29,5% del total del suelo de sistemas generales de la CAPV².

Fuente:

¹ 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.

² Suelo de sistemas generales de la CAPV, Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco. Udalplan.

Cuadro 4.9. Suelo de sistemas generales¹ de la CAPV (Superficie en Ha). 2011-2012

	CAPV	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa
2011				
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
Infraestructuras de transporte y comunicaciones	8.436	2.678	3.614	2.141
- Viario (Carreteras excluida la servidumbre)	6.986	2.233	2.977	1.775
- Ferrocarril (Vías férreas teniendo en cuenta las estaciones)	594	162	203	228
- Aeropuertos ²	603	283	282	38
- Puertos ²	253	0	152	100
Infraestructuras básicas	1.153	259	604	290
2012				
Total	29.492	9.505	9.980	10.007
Equipamientos	5.350	2.176	1.940	1.234
Espacios libres	8.869	1.096	2.663	5.110
Infraestructuras de transporte y comunicaciones	8.688	2.681	3.744	2.262
- Viario (Carreteras excluida la servidumbre)	7.216	2.233	3.090	1.892
- Ferrocarril (Vías férreas teniendo en cuenta las estaciones)	600	165	203	232
- Aeropuertos ²	599	283	278	38
- Puertos ²	273	0	173	100
Infraestructuras básicas	1.189	273	613	303
Cauces fluviales	5.396	3.279	1.020	1.097

¹ Clasificación correspondiente a la calificación del suelo. (Serie 2007-2012 en Anexo Estadístico).

² 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 y Política Territorial 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/restauración¹.
- 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%)¹.
- 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 energético².

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, respectivamente¹.
- En 2008 el transporte por carretera es el responsable del 87,9% del coste a corto plazo y el ferrocarril del 12,1% restante¹.

Fuente:

¹ *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.

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

4.2. TENDENCIAS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE

Previamente al desarrollo del presente apartado, se hace necesario señalar que en ediciones anteriores del informe de panorámica del transporte se presentaron las tendencias y desafíos futuros a nivel europeo de la actividad del transporte en base a la publicación de la Comisión Europea “*Un futuro sostenible para los transportes: hacia un sistema integrado, tecnológico y de fácil uso*”³⁰.

Una vez publicado el Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea “*Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible*”³¹, se considera oportuno centrar la atención en el “*documento de trabajo*”³² de la Comisión Europea relativo al mismo, ya que en él se analizan nuevamente las tendencias actuales y los retos futuros del transporte, evaluando las mismas y presentando los retos y limitaciones en el futuro a nivel europeo.

³⁰ Para mayor información, consultar:

http://ec.europa.eu/transport/media/publications/doc/2009_future_of_transport_es.pdf

³¹ Para mayor información, consultar:

http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_es.pdf

³² Para mayor información, consultar:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011SC0391:EN:NOT>

Conviene tener en cuenta que, si bien dicho análisis se refiere al ámbito europeo, gran parte del mismo podría trasladarse a nuestra comunidad, con ciertos matices, debidos entre otros factores a la distinta escala geográfica. En cualquier caso, se considera que se aproxima en alto grado al escenario futuro en el que se desarrollará la actividad del transporte en la CAPV.

Tendencias actuales

- Actividad creciente del transporte, influenciada entre otros factores por la ampliación de la UE y la cada vez mayor integración de los mercados mundiales.
- Movilidad de las personas creciente, a pesar del alto nivel de congestión existente en muchas ciudades.
- Mayor eficiencia y seguridad en el transporte.
- Ausencia de cambios estructurales que permitan reducir la dependencia del petróleo y las emisiones de CO₂. (El progreso tecnológico ha permitido una mayor eficiencia energética, pero ha sido insuficiente para compensar el incremento del tráfico).
- Dependencia prácticamente exclusiva de los combustibles fósiles.
- Nivel de contaminación superior a los límites legales en gran cantidad de ciudades y zonas sensibles.
- Deficiente rendimiento medioambiental del sistema de transporte, relacionado con las actuales pautas dominadas por la carretera, tanto en lo referido al transporte de mercancías como en lo relativo al transporte de pasajeros.

Evaluación de las tendencias: Situación a futuro en un escenario de inacción política

Aumento del precio del petróleo y dependencia persistente del mismo

- El incremento de la demanda de petróleo y de los costes de extracción del mismo elevarán su precio y volatilidad.
- El transporte supondrá prácticamente el 90% del incremento del consumo de petróleo previsto para 2050, acaparando China la mitad del incremento mundial.

Congestión creciente y peor accesibilidad

- El transporte de mercancías aumentará en torno a un 40% en 2030 en relación a 2005, y por encima del 80% de aquí a 2050.
- El tráfico de pasajeros crecerá, muy probablemente, en menor medida: en torno al 34% y 51% en 2030 y 2050, respectivamente.
- En ausencia de cambios de política significativos, los distintos modos de transporte mantendrían su participación relativa prácticamente inalterada: el transporte por carretera perpetuaría su papel dominante tanto en lo referido al transporte de pasajeros como en lo relativo al de mercancías, y los turismos acapararían más de dos tercios del transporte total de pasajeros en 2050.
- A falta de medidas compensatorias eficaces, tales como la tarificación vial, numerosos estados miembros sufrirían graves problemas de congestión en sus carreteras en 2030.
- Los costes derivados de la congestión aumentarán prácticamente un 50% de aquí a 2050.
- Los cielos y aeropuertos europeos estarán saturados: el tráfico aéreo de pasajeros crecerá más de un 50% de aquí a 2020, y el de mercancías un 125%.
- El probable aumento de los costes del combustible y de los niveles de congestión agravará las disparidades en términos de accesibilidad.

Clima y medio ambiente local en deterioro

- En ausencia de medidas al respecto, la ratio emisiones de CO₂ procedentes del transporte en relación a las emisiones totales de CO₂ de la UE continuaría aumentando hasta el 38% de aquí a 2030 y hasta prácticamente el 50% de aquí a 2050, como consecuencia del comparativamente menor descenso de las emisiones de CO₂ procedentes del transporte frente al correspondiente a las motivadas por la producción de energía eléctrica y otros sectores.

- A falta de nuevas políticas, las fuentes de energías renovables en el transporte aumentarían únicamente un 13% de aquí a 2050, no registrando ningún avance significativo la propulsión eléctrica en el transporte por carretera.
- Los costes externos del transporte continuarían aumentando. El crecimiento del tráfico provocaría un incremento aproximado del 40% en los costes externos de aquí a 2050, y del 35% en los costes externos de la siniestralidad.
- Las emisiones de NO_x y de partículas disminuirían entorno a un 40% y 50%, respectivamente, de aquí a 2030, pasando ya a estabilizarse posteriormente en los mismos niveles. Como consecuencia, los costes externos relacionados con la emisión de contaminantes atmosféricos caerían un 60% de aquí a 2050.

Retos y limitaciones en el futuro

Competencia creciente en los mercados mundiales del transporte

- Los agentes económicos europeos tienen que hacer frente a un número cada vez mayor de competidores mundiales.
- El sistema de transporte aéreo y su cadena de suministro (incluida la industria aeronáutica de alta tecnología) contribuyen de forma notable a la economía europea y a su competitividad como región. No obstante, cada vez será más difícil mantener la posición en el mercado mundial debido a las limitaciones de capacidad en Europa y a las grandes inversiones en infraestructura de transporte aéreo en otras regiones.
- Por lo que se refiere al ferrocarril de alta velocidad, China ha pasado a desarrollar sus propios trenes (anteriormente se apoyaba en tecnología europea, canadiense o japonesa), en un contexto en que la UE necesita seguir el ritmo de los avances tecnológicos mundiales para mantener su ventaja competitiva en las industrias de transporte de alto valor añadido.
- A pesar de que China ya es el mayor fabricante mundial de automóviles, las compañías europeas se mantienen todavía entre las principales compañías del mundo en lo relativo a turismos, camiones y autobuses convencionales, si bien los fabricantes europeos corren el riesgo de quedarse rezagados respecto a sus competidores.
- Por lo que respecta a la construcción naval, Asia disfruta de una posición dominante en cuanto a producción de cargueros. Europa, por su parte, posee la mejor tecnología para la construcción de buques de pasajeros o especiales, y en grandes sectores de la industria mundial de equipos marinos, en un contexto en que los astilleros y los suministradores de equipos son elementos indispensables para el transporte marítimo y la logística. Europa debe mantener su posición competitiva y al menos una masa crítica en la construcción naval.
- Las compañías logísticas europeas, actualmente líderes indiscutibles mundiales, corren el peligro de perder cuota de mercado, ya que el centro de gravedad de la infraestructura mundial del transporte se está trasladando gradualmente a Asia.

Balance de carbono ajustado para el sector del transporte

- La Comisión Europea ha analizado los escenarios globales que permitirían cumplir el objetivo de un calentamiento global máximo de 2 °C (relacionado con la emisión de GEIs) de forma eficiente en relación con los costes. Los resultados, acordes con la labor del IPCC, muestran que la reducción a la mitad de las emisiones mundiales de aquí a 2050 en comparación con los niveles de 1990 implica la reducción de las emisiones internas de la UE en cerca del 80% de aquí a 2050 en comparación con 1990. A su vez, este objetivo marca también los límites para la evolución de la situación en el sector del transporte.
- El análisis de modelización pone de manifiesto que el sector del transporte necesita prepararse para una reducción de sus emisiones de cerca del 60% por debajo de los niveles de 1990 de aquí a 2050. Esto correspondería a reducciones de emisiones de cerca del 70% respecto a los niveles actuales.

1. Marco General

2. Oferta de Transporte

3. Demanda de Transporte

4. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

5. Objetivos Plan Director Transporte

6. Indicadores Clave

- Las emisiones del transporte pueden considerarse el producto de tres grandes componentes: los niveles de actividad de transporte, la intensidad energética de la actividad de transporte y la intensidad en gases de efecto invernadero de la energía utilizada en el transporte. Así las cosas, la reducción drástica de las emisiones exigirá intervenir en los tres factores, ya que es improbable que las mejoras tecnológicas permitan por sí solas una reducción del 60% para 2050.

- La fuente principal de emisiones de GEI es el transporte de viajeros, en particular los turismos, que son responsables de aproximadamente dos tercios de las emisiones del transporte por carretera. Asimismo, desde una perspectiva más amplia, el transporte aéreo y marítimo también constituyen retos en cuanto a reducción de emisiones.

Requisitos estrictos para las inversiones en infraestructura

- El coste de las infraestructuras que la UE precisa para hacer frente a la demanda de transporte para el período 2010-2030 ha sido calculado en más de 1,5 billones de euros, si bien en los próximos años y décadas habrá dificultades crecientes para financiar dichas infraestructuras.
- El déficit de financiación debe cubrirse mediante los esfuerzos combinados de los Estados, la UE y las instituciones financieras, y mediante nuevos modelos de mercados de capitales y nuevos mecanismos de tarificación, tales como las tasas por congestión. Es necesario orientar el mecanismo general de financiación hacia el principio “el usuario paga”.

Necesidad de una nueva estrategia de movilidad

- A la vista de todo lo expuesto anteriormente, el mantenimiento de la situación actual no es una opción viable; el aumento de los costes de transporte para las empresas obstaculizaría el crecimiento económico, no se respetaría la rigurosa restricción a las emisiones de carbono, y los ciudadanos se verían restringidos en su movilidad personal y empobrecidos por un acceso más caro a bienes y servicios. Por ello nace la nueva estrategia “Visión para 2050: una red de movilidad integrada, sostenible y eficiente”.

Pasando ya a considerar nuestra comunidad autónoma, y 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 últimos ejercicios se observan síntomas de estancamiento en los niveles de motorización de la población de la CAPV, habiéndose incluso reducido en el último año.
- Mejora de las infraestructuras viarias. En el transcurso del periodo 2000-2012 las vías de alta capacidad se han incrementado un 21,6%. En 2012 dichas vías representan el 14,4% 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 42,8% en el periodo 2000-2012.
- Continuado aumento de MetroBilbao en desplazamientos metropolitanos: 61,7% en el periodo 2000-2012.

- Incremento del tráfico aéreo de personas con origen o destino en la CAPV, con un aumento del 51,7% en el periodo 2000-2012. (En el último ejercicio el crecimiento ha sido del 3,1%, 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 22,7% en el periodo 2003-2012.

Sostenibilidad: otros aspectos relacionados con la sostenibilidad del transporte

- Atendiendo a una perspectiva temporal amplia (periodo 2002-2012), incremento del consumo energético del sector, habiendo repuntado un 4,8% interanual en 2012, truncando así la senda bajista iniciada en 2008.
- Interés creciente por modelos energéticos menos dependientes de combustibles fósiles, destacando el progresivo mayor uso de biocarburantes en el sector de transporte, tendencia retomada en 2012 al haberse incrementado su uso un 3,1% interanual.



5

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

5. OBJETIVOS PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE 2002-2012: ACTUACIONES 2012

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)*”³³, 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*”³⁴.

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*”³⁵, 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 2012 para avanzar en la consecución de cada uno de los cinco objetivos del PDTS.

5.1. 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:

³³ Para mayor información, consultar:

http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/2905/es_4076/adjuntos/plan_transporte_c.pdf

³⁴ Para mayor información, consultar:

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

³⁵ 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 CO₂.
- Llegar a una cuota del 40 % de combustibles sostenibles hipocarbónicos en el sector aéreo para 2050; reducir, también para 2050, las emisiones de CO₂ 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 (SESAR³⁶) 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 (ERTMS³⁷, ITS³⁸, SSN y LRIT³⁹, RIS⁴⁰). 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

³⁶ De conformidad con el Plan Director ATM europeo:
http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm

³⁷ Conforme al plan de implantación europeo para ERTMS: véase la Decisión C(2009) 561 de la Comisión.

³⁸ Conforme al plan de ejecución EasyWay 2: véase la Decisión C(2010) 9675 de la Comisión.

³⁹ 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).

⁴⁰ Véase la Directiva 2005/44/CE.

5.2. 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.

5.3. 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 siniestralidad y ofreciendo libertad de elección en el modo de transporte.
- Limitar el nivel de emisiones y la producción de residuos.
- Fomentar el uso de combustibles limpios con el objetivo de reducir el consumo de recursos no renovables.
- Conseguir una ordenación territorial y urbana que garantice la aplicación satisfactoria del transporte público en términos de sostenibilidad, limitando los usos del suelo, los costes externos y los impactos ambientales.

5.4. ACTUACIONES EN 2012

En cuanto a la **planificación y desarrollo del transporte**, se ha trabajado en la elaboración de un conjunto de planes, siendo los más destacados el Plan de Movilidad Sostenible y el Plan Euskadi Ferrocarril 20-20 de Transporte Ferroviario y Tranviario.

La Autoridad del Transporte de Euskadi (ATE) ha continuado con su actividad ordinaria, habiéndose celebrado un pleno, concretamente, el 20 de julio de 2012. En este pleno se presentó cual ha sido el desarrollo tecnológico y jurídico de la Plataforma www.moveuskadi.com, las actividades de las secciones y propuesta de una ponencia sobre la planificación coordinada entre el transporte de uso general con el transporte escolar.

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

- En la Sección de Transporte de Viajeros, se han realizado labores de coordinación en el sector del taxi y en el sector de transporte de viajeros en autobús, y se ha recogido información sobre su situación.
- En la Sección de Alta Inspección, se ha informado sobre modificaciones de normativa de transporte, consensuado actuaciones, se ha mejorado la base de datos en la que se recogen los datos sobre las inspecciones en la CAV facilitando su envío a distintas administraciones, y finalmente se ha acordado el Plan de Inspecciones para el año 2013.
- 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.

En base a la función de emisión de informes por parte de la ATE, durante 2012 se emitió un informe favorable sobre los Anteproyectos de los servicios de transporte público regular permanente y de uso general de viajeros por carretera de las concesiones Enkarterri, Ezkerraldea-Meatzaldea, Txorierri-Mungialdea, Nerbioi-Arratia-Durangaldea y Busturialdea-Lea-Artibai.

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, se ha editado el documento final del Estudio de Movilidad de la CAPV 2011.

Por otra parte, se continuó con la elaboración del “Plan Director de Movilidad Sostenible. Estrategia común en materia de movilidad y transporte. Euskadi 2020”.

En cuanto a la planificación se ha continuado con el desarrollo de diversas iniciativas tales como:

- Se ha elaborado un documento de aprobación inicial del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística de Euskadi, que incluye su correspondiente Estudio Conjunto de Impacto Ambiental. Ambos documentos se han remitido a la Dirección de Ordenación del Territorio y a la Viceconsejería de Medio Ambiente, como parte del trámite de aprobación inicial.
- Se ha trabajado en el Plan de Actuación del Transporte de mercancías por carretera.
- Se ha elaborado el Avance del Plan Euskadi Ferrocarril 20-20 de Transporte Ferroviario y Tranviario.
- Se ha elaborado un anteproyecto del Plan de Transporte de Personas por Carretera en la CAPV.
- Se ha iniciado la elaboración del Plan de Transporte de Viajeros en Autotaxi.
- 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.
- El Instituto Vasco de Logística y Movilidad Sostenible (IVL) ha incorporado entre sus acciones la movilidad sostenible, debiendo propiciar un apoyo de la Dirección en la consecución de sus objetivos y políticas de movilidad desde el interés general.

En relación a la ordenación del transporte público, en 2012:

- Se han tramitado los anteproyectos de la Ley de Movilidad Sostenible, la Ley del sector ferroviario y la Ley del transporte por cable.
- Se ha aprobado el reglamento de la Ley de Transporte de Viajeros por Carretera, mediante Decreto 51/2012, de 3 de abril.
- 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 15 de octubre de 2012.
 - Concentración de empresas - Orden de 19 de septiembre de 2012.
 - Fomento del asociacionismo - Orden de 19 de septiembre de 2012.
 - Implantación de nuevas tecnologías - Orden de 19 de septiembre de 2012.
 - Implantación de sistemas de calidad y medioambiente - Orden de 19 de septiembre de 2012.
 - Fomento de transporte combinado de mercancías - Orden de 19 de septiembre de 2012.
 - Internacionalización de empresas - Orden de 19 de septiembre de 2012.

- 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 13 de marzo de 2012).
 - Tarifas de transporte público interurbano en vehículos de turismo (Órdenes de 28 de agosto y de 11 de diciembre de 2012).

A continuación se muestran las principales actuaciones realizadas en 2012, 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	
■ Con respecto a la mejora de la calidad y competitividad en el sector del transporte de mercancías , 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, modernización del sector en materias como la implantación de nuevas tecnologías (sistemas de localización y control, elementos de seguridad), internacionalización de empresas y ayudas para el fomento del transporte combinado de mercancías.	
■ También se han llevado a cabo actuaciones en materia de formación y profesionalización del sector, considerando que la formación es un factor clave para la mejora de la competitividad del sector.	
■ Además se han realizado labores específicas para la mejora del transporte de mercancías peligrosas, habiéndose prácticamente finalizado la fase 1 del proyecto de instalación de cámaras para el control de flujos del transporte de mercancías peligrosas.	
■ En lo referente 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,...), internacionalización de empresas 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: <ul style="list-style-type: none"> • 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. Promoción de capacidades logísticas de Euskadi y Transporte de Mercancías • BECA TB-2: Implementación de políticas de movilidad sostenible: Plan director de movilidad sostenible 2020, proyecto de ley de movilidad sostenible, planes de movilidad sostenible institucional y centros de actividades, gobernanza y planes de inversión y financiación del transporte público. 	
Al respecto, cabe destacar la potenciación y promoción de la formación, a través de la convocatoria de becas, por un periodo anual, lo cuál se realiza mediante la Orden de 10 de octubre de 2012, del Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, por la que se convoca dos becas de la Dirección de Transportes de formación para titulados/as universitarios/as. Se amplía el rango de titulaciones a la totalidad de licenciaturas de grado superior. Y se mantienen el número de becas y, a la vez, las áreas vitales, -logística y movilidad-, a las que se dirigen las becas.	

- Se han organizado varias jornadas técnicas, charlas y conferencias en materia de transporte, centradas en las siguientes temáticas: planes de movilidad a empresas, 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. Señalar que los alumnos que finalizan el Master, tienen una elevada inserción en el mercado laboral, ya que casi todos los que han concluido sus estudios de Postgrado se encuentran trabajando en empresas e instituciones del sector, llegando a alcanzar hasta un 70% de ocupación.
 - Se ha llevado a cabo una nueva edición de las Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián.
 - Se ha realizado el primer Foro Marítimo de Deusto, con la asistencia de más de 50 profesionales del mundo del mar.
 - Se ha participado en la materialización, junto con la Universidad del País Vasco y la Autoridad Portuaria de Bilbao, del VI Coloquio Internacional de Derecho Marítimo, con la asistencia de más de 150 profesionales.
 - Se han editado los números nueve y diez de la Revista Jurídica del Transporte Marítimo, Terrestre y Multimodal.
 - Con motivo del 30 aniversario de la Escuela de Administración Marítima se han editado sendas publicaciones conmemorativas de tal efemérides. Por un lado la publicación TITANIC, con motivo al mismo tiempo del hundimiento del citado buque y el libro sobre recuerdos y experiencias de un naviero vasco.
 - Se han montado en el museo marítimo 2 exposiciones, una de fotografías del buque Titanic y otra sobre pinturas de barcos de navieras vascas.
 - 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 ha asegurado 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, y se promociona la marca "Euskadi" en los viajes realizados.
 - 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 de Corta Distancia.
 - Asimismo, se han promocionado los puertos deportivos de Euskadi mediante la subvención a la asociación transfronteriza Euskaquitaine.

1. Marco General

2. Oferta de Transporte

3. Demanda de Transporte

4. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

5. Objetivos Plan Director Transporte

6. Indicadores Clave

Objetivo 2 - Lograr una accesibilidad universal y sostenible

Plan de Carreteras

- Durante el 2012 se ha procedido al seguimiento funcional y ambiental 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 han aprobado las prescripciones técnicas para el uso de áridos de RCD en firmes de carreteras con el consenso con los 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 CAPV.
- Asimismo ha finalizado la “Revisión de la norma de dimensionamiento de firmes de la red de carreteras del País Vasco”, aprobada por Orden del Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes de 13 de noviembre de 2012.

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 2012 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 y se ha iniciado la construcción de la variante ferroviaria de Ermua.
- En la línea Bilbao-Donostia/San Sebastián han finalizado las actuaciones correspondientes a la “Operación Durango”: obras de la nueva estación de Durango y soterramiento en Durango, continuándose con los desdoblamientos Traña-Lebario, y Euba-lurreta y la construcción de 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 y la construcción de los talleres y cocheras de Araso en Irún, así como el inicio del desdoblamiento y cubierta Amaña-Ardantza en Eibar.
 - Por otra parte, cabe destacar que está en servicio la Variante de Aia-Orio.
 - En cuanto al Metro de Donostialdea, está en construcción el tramo Herrera-Altza.

Programa Tranviario

- Han finalizado las obras de ampliación del **Tranvía de Bilbao** entre Basurto y La Casilla
- En el **Tranvía Leioa-Barakaldo** han finalizado las obras de construcción de los talleres y cocheras, primera fase correspondiente a este Tranvía.
- En lo que se refiere al Tranvía de Vitoria-Gasteiz han finalizado las obras de ampliación con la segunda fase del ramal Abetxuko.
- Se encuentra en ejecución la redacción del Estudio Informativo de la Ampliación Sur del Tranvía de Vitoria-Gasteiz, primera fase.

1. Marco General

2. Oferta de Transporte

3. Demanda de Transporte

4. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

5. Objetivos Plan Director Transporte

6. Indicadores Clave

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 2012 se ha continuado avanzando en el cierre de los proyectos constructivos de la plataforma de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco en el ramal guipuzcoano desde Bergara hasta Irún. Concretamente se han finalizado las obras de plataforma de los tramos Ordizia-Itsasondo y Beasain Este, y han continuado los referentes a los siguientes tramos: Beasain Oeste, Legorreta, Tolosa, Bergara-Antzuola, Antzuola-Ezkio/Itsaso (oeste), Ezkio/itsaso-Beasain, Tolosa-Hernalde, Andoain-Urnieta, Urnieta-Hernani, Bergara-Bergara y Antzuola-Ezkio/Itsaso (este).
- Asimismo, se han iniciado los trabajos de construcción de 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 2012 han finalizado las obras para la supresión del paso a nivel en Txarakoa (Eibar), habiéndose eliminado cinco pasos a nivel con el soterramiento en Durango.
- Asimismo, la que la Dirección de Transportes ha tramitado 3 expedientes y emitido otras tantas resoluciones de supresión, correspondientes a los pasos a nivel de Santa Apolonia (Iurreta), Lasuen (Zaldibar), Añorga-Txiki (Donostia).

Ferrocarril Metropolitano de Bilbao

- Respecto a la línea 1 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, han finalizado 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.

- En lo que se refiere a la línea 2 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, se ha continuado con los trabajos de las obras del tramo Santurtzi-Kabiezues.

- 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 2012 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 sometido a Información Pública el Estudio Informativo de la Línea 4 (Matiko-Rekalde) que analizará la utilización de la citada línea a Rekalde en conexión con el resto de la red.

- En lo que se refiere a la Línea 5, durante el año 2012 se ha sometido a Información Pública el tramo Galdakao-Usánsolo.

- 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 (CTB), 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 (CTB) por valor de 38.000.000€, 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.

1. Marco General

2. Oferta de Transporte

3. Demanda de Transporte

4. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

5. Objetivos Plan Director Transporte

6. Indicadores Clave

- 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 2012 se han inspeccionado las cuatro instalaciones de transporte por cable existentes en la CAPV, es decir, los funiculares de Igeldo, La Reineta (Trapagaran), Artxanda (Bilbao) y Mamariga (Santurtzi). Todas las inspecciones han sido favorables, habiéndose detectado 7 deficiencias -todas ellas de calificación leve- que se han remitido a las empresas explotadoras para su subsanación. Por otra parte, todas las observaciones detectadas en las inspecciones del año 2011 han sido subsanadas.
- Por otro lado, se han iniciado los trámites necesarios para la renovación de la concesión del servicio de transportes del funicular de Ondarreta al Monte Igueldo (Donostia-San Sebastián), cuyo plazo de concesión expiró el pasado 19 de enero de 2012. Para ello, se ha comenzado el expediente de liquidación de la concesión actual, elaborando un inventario detallado de los bienes afectos a la misma que deben remitir a la Administración. Dicho inventario ha sido notificado al interesado, estando pendiente el análisis y la respuesta a las alegaciones presentadas al mismo por la empresa concesionaria Monte Igueldo, S.A.

Por otra parte, se han elaborado los borradores de los pliegos correspondientes al expediente de contrato de gestión en régimen de concesión del servicio público del funicular, incluyendo la redacción del proyecto, reforma, rehabilitación y gestión del mismo. Paralelamente, para garantizar la continuidad del servicio, se ha acordado la prórroga del Contrato de gestión del servicio público hasta que se pueda adjudicar un nuevo contrato, con un máximo de dos años.

Intermodalidad e interoperabilidad

- Se ha continuado con la tramitación del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística de Euskadi, como herramienta fundamental para el sector.
- Asimismo, se ha 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:

- La principal inversión en infraestructura portuaria prevista para el ejercicio 2012 era la obra de finalización del dique de abrigo al puerto de Mutriku. La contratación de esta obra, que salió a Concurso el 2 de febrero por un importe superior a los 10 millones de euros, se ha ido demorando durante el año y finalmente no ha sido posible, por diversas razones, hipotecando una parte muy importante del presupuesto de inversión.
- Se ha puesto en servicio la remodelación de los muelles en el Área de Intervención nº 1 del puerto de Ondarroa que comprende más de 400 m. lineales de nueva línea de atraque; sin embargo no ha sido posible avanzar al ritmo previsto en el proyecto de la nueva Lonja.
- Han sido contratadas e iniciadas las obras para la reconstrucción del muelle de la Cofradía de Bermeo, que tienen como principal objetivo sustituir el muelle existente por uno nuevo apoyado en cimentaciones profundas mediante micropilotes, garantizando la seguridad estructural frente al dragado en su frente hasta la cota -5.0 y la construcción de un muro de escollera antirreflejante que absorba la energía del oleaje.
- También se han contratado las obras de pavimentación del muelle de La Jarana en Donostia.
- Otras obras de menor enjundia realizadas son, por ejemplo, la reforma del saneamiento en la zona portuaria de Mutriku, la pequeña reparación del contradique de Orio, junto a las habituales obras de recalce de estructuras de atraque, remodelación y mantenimiento de fondeaderos u otros equipamientos portuarios como defensas, grúas, etc., habilitación y control de aparcamiento, instalaciones eléctricas, etc.
- En otro orden de actuación, destacan los dragados de mantenimiento ejecutados en el 2012 dentro de las previsiones del Plan de dragados. Concretamente, se han ejecutado los dragados del puerto de Bermeo, de la Bocana de Zumaia, de la Marina de Hondarribia, del canal de acceso al puerto de Lekeitio y como es habitual, previamente al periodo estival del puerto de Mundaka y se ha adjudicado el dragado general del puerto de Zumaia. Paralelamente, se ha realizado el seguimiento ambiental de todas las actuaciones ligadas al Plan de dragados.
- Se han redactado proyectos de interés como el del nuevo edificio de servicios portuarios en el muelle de La Lasta en Donostia, el de estabilización de la carretera de acceso al puerto de Mutriku, incluyendo los estudios geotécnicos, y estudios como los de oleaje extremal aplicable a diversos puertos o los de estabilidad de las playas de Mutriku y Burumendi.

1. Marco General

2. Oferta de Transporte

3. Demanda de Transporte

4. Efectos inducidos de la actividad y Tendencias

5. Objetivos Plan Director Transporte

6. Indicadores Clave

- En cuanto al desarrollo de instalaciones náutico-deportivas, más allá de actividades de mantenimiento de pantalanes, la principal infraestructura náutico-recreativa creada es la ampliación de la plataforma del Club Náutico de Hondarribia obteniéndose una superficie añadida de 40 m de largo y 19,75 m de ancho. Se ha ejecutado, además, una rampa de varada de embarcaciones ligeras de 11,80 m de anchura y 47 m de longitud.
- A principios de año se han puesto en servicio los 3 edificios de servicios del puerto deportivo de Orio.
- Por otra parte, EKP ha contratado las obras de ordenación de la dársena interior del puerto de Mutriku, incluyendo la instalación de nuevos pantalanes, que dotarán a esta instalación de 208 nuevas plazas de atraque.
- En lo referente a subvenciones para infraestructuras, en el ejercicio 2011 se concedió una subvención nominativa a la Autoridad Portuaria de Pasajes para financiar parcialmente el coste de la nueva Lonja Pesquera de ese municipio, habiéndose procedido al abono de la anualidad de un millón de euros correspondiente al ejercicio 2012, previa justificación del gasto realizado.
- Con respecto a la limpieza de superficies terrestres y lámina de agua de los puertos de la Comunidad Autónoma de Euskadi, finalizada en el ejercicio 2012 la segunda prórroga del contrato de limpieza de los puertos de Mundaka, Bermeo, Arminza y Plentzia, se ha tramitado un nuevo expediente de contratación de este servicio, procediéndose a la firma del contrato el 14 de diciembre de 2012.
- En el ejercicio 2012 se ha continuado con la prórroga del contrato existente para la prestación del Servicio de limpieza en los puertos de Ondarroa, Lekeitio, Ea y Elantxobe, que se acordó en el ejercicio 2011 para un periodo de 24 meses.
- Asimismo, se ha tramitado la 2ª prórroga del contrato de limpieza de los puertos de Gipuzkoa, que se formalizó en el ejercicio 2009, habiéndose tramitado en 2011 la primera prórroga del mismo.
- Por su parte, se han elaborado los borradores del Plan de recogida de Residuos procedentes de los buques.
- En lo relativo al Servicio de Vigilancia de los puertos, en el ejercicio 2012 se ha acordado la 2ª prórroga del contrato existente para la prestación del mismo en Gipuzkoa, que se formalizó en 2010 por un periodo de 24 meses.
- En los puertos de Bizkaia, dada la finalización el pasado ejercicio, del contrato existente para los puertos de Bermeo, Ondarroa y Lekeitio, y el inicio en 2011 de la tramitación de un nuevo expediente de contratación, se ha procedido a la adjudicación del servicio, ampliando la prestación del mismo en el puerto de Ondarroa.
- Se ha continuado con la implantación del Plan de protección del Puerto de Bermeo mediante la contratación de una asistencia técnica.

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. Dentro de este proyecto se han realizado las acciones de puesta en marcha y lanzamiento del mismo, con el diseño de la página web, preparación de la forma jurídica y la presentación del proyecto en Bruselas.
- 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 2012, el Grupo de Transportes de la Comisión del Arco Atlántico (CAA) ha trabajado sobre los siguientes temas:
 - Potenciación del corredor atlántico de mercancías.
 - Contribución de la Comisión Arco Atlántico en el debate sobre el futuro de las RTE-T.

Transporte Integral

- Ha continuado la actividad del Cluster MLC-ITS Euskadi de Movilidad y Logística, como entidad que aglutina a distintas empresas, instituciones y entidades del ámbito de la logística y el transporte, impulsando proyectos y actuaciones dirigidos a fomentar la innovación, el desarrollo tecnológico, la internacionalización y el crecimiento de las empresas vascas que operan en este sector. Durante el año 2012 cabe destacar que el Cluster MLC-ITS Euskadi ha llevado a cabo un proceso de reflexión que ha concluido con la elaboración de su Plan Estratégico para los años 2013-2016.

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 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.



6

Indicadores Clave del Sector del Transporte en la CAPV

6. INDICADORES CLAVE DEL SECTOR DEL TRANSPORTE EN LA CAPV

6.1. INDICADORES ECONÓMICOS

Indicador 1	2003 (CNAE-1993 Rev. 1)	2010 (CNAE-2009)	2011 (CNAE-2009)	2012 (CNAE-2009)	Grado avance	
					12-03	12-11
Productividad del transporte (VAB/Empleo)	55,3 miles de euros por persona ocupada	65,2 miles de euros por persona ocupada	71,5 miles de euros por persona ocupada	70,8 miles de euros por persona ocupada	27,9%	-0,9%

En 2012 la productividad del transporte alcanza los 70,8 miles de euros por persona ocupada, al tiempo que la correspondiente al conjunto de la economía se sitúa en 65,5 miles de euros por persona ocupada.

En términos de evolución, la productividad del transporte se ha incrementado un 27,9% respecto a 2003, habiendo descendido un 0,9% en relación al ejercicio previo, variaciones que en el caso de la economía en su conjunto se cifran en el 18,4% y -2,8%, respectivamente.

Indicador 2	2003 (CNAE-1993 Rev. 1)	2010 (CNAE-2009)	2011 (CNAE-2009)	2012 (CNAE-2009)	Grado avance	
					12-03	12-11
Crecimiento comparado del transporte y del conjunto de la economía de la CAPV (VAB)	Transporte: 2.148.203 miles de euros Economía: 44.646.354 miles de euros	Transporte: 2.708.338 miles de euros Economía: 59.050.704 miles de euros	Transporte: 2.818.285 miles de euros Economía: 60.010.691 miles de euros	Transporte: 2.784.280 miles de euros Economía: 57.229.244 miles de euros	Transporte : 29,6% Economía: 28,2%	Transporte : -1,2% Economía: -4,6%

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 2003-2012), el crecimiento del VAB del transporte ha sido superior al correspondiente al conjunto de la economía: 29,6% frente a 28,2%.

Atendiendo a una perspectiva más limitada (evolución 2011-2012), el VAB del transporte ha caído en menor medida que el correspondiente a la economía en su conjunto: -1,2% frente a -4,6%.

Indicador 3	2000	2009	2010	2011	2012	Grado avance ¹	
						12-00	12-11
Proporción vías alta capacidad²	11,4%	14,0%	13,8%	14,3%	14,4%	3,0%	0,1%

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 2000-2012 la proporción de vías de alta capacidad sobre el conjunto de la red viaria ha aumentado en 3 puntos porcentuales (su longitud ha pasado de 495 km a 602 km), representando en 2012 el 14,4% sobre el conjunto de las carreteras vascas.

¹ Diferencia en puntos porcentuales.

² Fuente: Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento. Con datos corregidos de los años 2007 a 2011, en que se computó doble los kilómetros del tramo vizcaíno de la AP68

6.2. INDICADORES SOCIALES

Indicador 4	2000	2009	2010	2011	2012	Grado avance	
						12-00	12-11
Utilización transporte público colectivo	225.313 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	250.617 miles de viajeros y viajeras	+11,2%	-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 11,2% en el periodo 2000-2012. 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 250,6 millones de personas, lo que supone un decremento del 1,4% con respecto a las cifras registradas en 2011, debido principalmente a la caída de la demanda del modo ferroviario.

Indicador 5	2003	2006	2010	2012	Grado avance ¹	
					12-03	12-10
Transporte mercancías ferrocarril y marítimo	19,2%	21,8%	23,4%	24,8%	+5,6%	+1,4%

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 5,6 puntos porcentuales en el periodo 2003-2012.

A pesar de esta patente mejoría, se observa un elevado peso del transporte de mercancías por carretera (75,2% del total en 2012), muy por encima del observado en el conjunto de la UE-27, donde los modos más sostenibles, ferrocarril y marítimo, aglutinan en conjunto el 53,1%² de la mercancía transportada.

¹ Diferencia en puntos porcentuales.

² 2011, último año disponible. El transporte marítimo incluye vías navegables interiores.

Indicador 6	2001	2009	2010	2011	2012	Grado avance	
						12-01	12-11
Personas Fallecidas en las carreteras¹	186	66	64	60	58	-68,8%	-3,3%

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 2012 el número de fallecidos y fallecidas en las carreteras vascas ha caído un 68,8%.

En términos interanuales, en 2012 las personas fallecidas en las carreteras vascas han retrocedido un 3,3%.

¹ 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, 2011 y 2012 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao y Zarautz).

6.3. INDICADORES MEDIOAMBIENTALES

Indicador 7	1990	2008	2009	2010	2011 ¹	Grado avance	
						11-90	11-10
Emisiones de GEIs del transporte	2.717 miles de Tn CO ₂ equivalente	5.707 miles de Tn CO ₂ equivalente	5.282 miles de Tn CO ₂ equivalente	5.098 miles de Tn CO ₂ equivalente	5.028 miles de Tn CO ₂ equivalente	85,1%	-1,4

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 2011 las emisiones de GEIs del transporte han aumentado un 85,1%, 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 2010 y 2011 las emisiones de GEIs del transporte han descendido un 1,4%. Dicha reducción coincide con un leve incremento de la actividad económica en 2011 (avance del PIB del 0,3% en dicho ejercicio).

¹ Última información disponible a fecha de realización del presente informe.

Indicador 8	2002	2009	2010	2011	2012	Grado avance	
						12-02	12-11
Consumo energético del transporte	1.590 ktep	1.783 ktep	1.763 ktep	1.739 ktep	1.822 ktep	14,6%	4,8%

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 14,6% en la última década, evolución que choca con el citado objetivo estratégico. De hecho, en 2012 el consumo energético del transporte se ha incrementado un 4,8% interanual a pesar de que la actividad económica se ha contraído un 1,6% en nuestra comunidad.

Indicador 9	2006	2009	2010	2011	2012	Grado avance	
						12-06	12-11
Consumo de biocarburantes	6,5 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	104,2 miles de toneladas equivalentes de petróleo	1.503,1 %	3,1%

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 1.503,1% entre 2006 y 2012, habiendo aumentado un 3,1% interanual en 2012, evolución acorde con la dirección apuntada en la citada línea de actuación.