

Panorámica del Transporte en Euskadi

2018



Panorámica del Transporte en Euskadi 2018



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

Vitoria-Gasteiz, 2019

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

Edición:

1^a, diciembre 2019

©

Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras

www.euskadi.eus

Internet:

Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia

Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Donostia-San Sebastián 1 - 01010 Vitoria-Gasteiz

Edita:

 ikei

Autor, diseño y maquetación:

Observatorio del Transporte en Euskadi - OTEUS

Supervisión y Dirección:

VI 333-2012

Depósito Legal:

Resumen Ejecutivo	0. RESUMEN EJECUTIVO.....	13
Marco General	1. MARCO GENERAL	19
	1.1. EL TRANSPORTE COMO SECTOR DE ACTIVIDAD ECONÓMICA	20
	1.2. EL SECTOR DE TRANSPORTE, ACTIVIDADES POSTALES Y DE CORREOS	21
	1.3. EL SECTOR DEL TRANSPORTE EN EUSKADI	24
Evolución General	2. EVOLUCIÓN GENERAL	32
	2.1. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTES DE EUSKADI.....	33
	2.2. EVOLUCIÓN RECENTE DE LA MOVILIDAD GENERAL EN EUSKADI.....	35
	2.2.1. Principales magnitudes del transporte de personas en Euskadi.....	35
	2.2.2. Principales magnitudes del transporte de mercancías en Euskadi.....	43
Transporte Carretera	3. TRANSPORTE POR CARRETERA.....	46
Transporte Ferroviario	3.1. OFERTA DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN EUSKADI.....	47
	3.2. MOVILIDAD DE PERSONAS POR CARRETERA EN EUSKADI.....	51
	3.3. MOVILIDAD DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI.....	55
Transporte Aéreo	4. TRANSPORTE FERROVIARIO.....	58
	4.1. OFERTA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO EN EUSKADI	59
	4.1.1. Adif-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias	60
	4.1.2. ETS-Euskal Trenbide Sarea	61
	4.1.3. Nueva Red Ferroviaria Vasca - ETS y Adif	63
	4.2. MOVILIDAD DE PERSONAS EN TRANSPORTE FERROVIARIO EN EUSKADI.....	64
	4.2.1. Transporte urbano / metropolitano	64
	4.2.2. Transporte interurbano.....	66
	4.2.3. Transporte interregional	68
	4.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN TRANSPORTE FERROVIARIO EN EUSKADI	68
Efectos inducidos	5. TRANSPORTE AÉREO.....	72
	5.1. OFERTA DEL TRANSPORTE AÉREO EN EUSKADI.....	73
	5.2. MOVILIDAD DE PERSONAS EN TRANSPORTE AÉREO EN EUSKADI.....	73
	5.3. TRÁFICO AÉREO DE MERCANCÍAS EN EUSKADI	76
Objetivos y Movilidad Sostenible	6. TRANSPORTE MARÍTIMO	80
	6.1 OFERTA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EUSKADI.....	81
	6.2 MOVILIDAD DE PERSONAS EN TRANSPORTE MARÍTIMO EN EUSKADI	82
	6.3 TRÁFICO MARÍTIMO DE MERCANCÍAS EN EUSKADI.....	83
Indicadores clave	7. OTROS MODOS DE TRANSPORTE E INTERMODALIDAD	89
	7.1. OTROS MODOS DE TRANSPORTE	90
	7.1.1. Transporte por cable.....	90
Anexos		

Resumen Ejecutivo	7.1.2. Bicicleta	91
	7.1.3. Puente Colgante de Bizkaia	93
	7.1.4. Botes de pasaje Ría Bilbao	94
Marco General	7.2. PLATAFORMAS LOGÍSTICAS E INTERMODALES	95
	7.2.1. Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi)	96
	7.2.2. Arasur	97
	7.2.3. Aparkabisa	98
	7.2.4. Zaisa	99
	7.2.5. Estaciones intermodales	100
Evolución General	8. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE Y TENDENCIAS MÁS RELEVANTES	101
Transporte Carretera	8.1. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE	102
	8.1.1. Accidentalidad	102
	8.1.2. Congestión viaria	105
	8.1.3. Medio ambiente	108
Transporte Ferroviario	8.2. TENDENCIAS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE EN LA CAPV	120
Transporte Aéreo	9. OBJETIVOS EN MATERIA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SOSTENIBLE	121
Transporte Marítimo	9.1. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL LIBRO BLANCO DE LA UNIÓN EUROPEA	122
Otros Modos Transporte	9.2. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DEL PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE	124
Efectos inducidos	9.3. HACIA UN MODELO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE EN EUSKADI	128
Objetivos y Movilidad Sostenible	9.4. ACTUACIONES EN 2018	128
Indicadores clave	10. INDICADORES CLAVE DEL SECTOR DEL TRANSPORTE EN LA CAPV	135
Anexos	11. ANEXOS	140
	11.1. NOVEDADES LEGISLATIVAS EN 2018: EUROPEAS, ESTATALES Y DE LA CAPV	141
	11.1.1. Novedades legislativas europeas	141
	11.1.2. Novedades legislativas estatales	144
	11.1.3. Novedades legislativas de la CAPV	146
	11.2. INFRAESTRUCTURAS: PRINCIPALES NOVEDADES EN 2018	150
	11.3. ANEXO ESTADÍSTICO	159
	11.3.1. Marco general	159
	11.3.2. Oferta de transporte	196
	11.3.3. Demanda de movilidad	207
	11.3.4. Efectos inducidos	243
	11.3.5. Medio Ambiente	248

INDICE DE CUADROS	
Resumen Ejecutivo	Cuadro 1.1. Establecimientos y empleo del sector del transporte por subsectores. CAPV. 2017-2018.....25
Marco General	Cuadro 1.2. Establecimientos y empleo del sector del transporte por subsectores y Territorio Histórico. CAPV. 2018 .....27
Evolución General	Cuadro 1.3. Distribución de empresas y autorizaciones para transporte de viajeros por Territorio Histórico. CAPV. 2018. .....28
Transporte Carretera	Cuadro 1.4. Distribución de empresas y autorizaciones para transporte de mercancías por Territorio Histórico. CAPV. 2018 .....29
Transporte Ferroviario	Cuadro 1.5. Evolución de empresas y autorizaciones para transporte de viajeros/as y mercancías en la CAPV. 2018 .....29
Transporte Aéreo	Cuadro 1.6. Coste laboral por trabajador y mes. Estado. 2017-2018 .....30
Transporte Marítimo	Cuadro 1.7. IPC en la CAPV por grupos. 2015-2018 .....31
Otros Modos Transporte	Cuadro 2.1. Sistema de Transportes en Euskadi .....33
Efectos inducidos	Cuadro 2.2. Distribución de mercancías por modos de transporte. 2016-2018 .....44
Objetivos y Movilidad Sostenible	Cuadro 3.1. Longitud y densidad de la red de carreteras. CAPV, Estado y UE-28. 2015-2017 .....47
Indicadores clave	Cuadro 3.2. Características de la oferta de transporte público urbano en las capitales vascas. 2016-2018 .....48
Anexos	Cuadro 3.3. Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús interurbano. 2000-2018 ¹ .....55
	Cuadro 3.4. Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución. 2014-2018 .....56
	Cuadro 4.1. Densidad de líneas ferroviarias en la CAPV, Estado y UE-28. 2016 .....59
	Cuadro 4.2. Datos básicos de la oferta de Adif, Red Ferroviaria Convencional. 2016-2017 .....60
	Cuadro 4.3. Datos básicos de la oferta de Renfe, red ferroviaria convencional. 2016-2018 .....61
	Cuadro 4.4. Datos básicos de la infraestructura de ETS actualmente operada por EuskoTren. Servicios ofertados por EuskoTren. 2016-2018 .....62
	Cuadro 4.5. Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro Bilbao. 2016-2018 .....62
	Cuadro 4.6. Datos básicos de la oferta tranviaria de EuskoTren. 2017-2018 .....63
	Cuadro 4.7. Volumen de mercancías transportadas por ferrocarril con origen y/o destino en la CAPV. 2002-2018. .....69
	Cuadro 5.1. Tráfico de personas en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros y viajeras por aeropuerto. 2000-2018 .....75
	Cuadro 5.2. Tráfico de mercancías por aeropuerto ¹ . 1980-2018 .....78
	Cuadro 6.1. Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV. 1995-2018 .....81
	Cuadro 6.2. Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2015-2018 .....82
	Cuadro 6.3. Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao. 2012-2018 .....83
	Cuadro 6.4. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de movimiento. 2014-2018. .....84
	Cuadro 6.5. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de producto. 2015-2018 .....85
	Cuadro 7.1. Características de las Infraestructuras de Funiculares en la CAPV. .....90
	Cuadro 7.2. Transporte de personas por cable. 2012-2018. .....91
	Cuadro 7.3. Tráfico en los botes de pasaje. 2008-2017. .....94
	Cuadro 7.4. Principales magnitudes de las grandes Plataformas Logísticas en la CAPV. 2018 .....95
	Cuadro 7.5. Evolución de la actividad de CTVi. 2016-2018 .....96
	Cuadro 7.6. Evolución de la actividad de Arasur. 2016-2018 .....97
	Cuadro 7.7. Evolución de la actividad de Aparkabisa. 2016-2018 .....98
	Cuadro 7.8. Evolución de la actividad de Zaisa. 2016-2018 .....99
	Cuadro 8.1. Accidentes de tráfico con víctimas registrados por la Ertzaintza por Territorio Histórico. 2018. .....105
	Cuadro 8.2. Horas anuales en funcionamiento según nivel de servicio. 2018 .....106
	Cuadro 8.3. Evolución de la congestión viaria. 2010-2018 .....106
	Cuadro 8.4. Evolución de las velocidades medias por tramos en la red de interés preferente (Km/h). 2017-2018 .....107
	Cuadro 8.5. Evolución de las velocidades medias en la red básica (Km/h). 2017-2018 .....108

Resumen Ejecutivo	Cuadro 11.1. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (nº establecimientos y %)	159
Marco General	Cuadro 11.2. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)	160
Evolución General	Cuadro 11.3. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (nº Establecimientos y %)	161
Transporte Carretera	Cuadro 11.4. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (Tasa de variación interanual)	162
Transporte Ferroviario	Cuadro 11.5. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (nº establecimientos y %)	163
Transporte Aéreo	Cuadro 11.6. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)	164
Transporte Marítimo	Cuadro 11.7. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (nº Establecimientos y %)	165
Otros Modos Transporte	Cuadro 11.8. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)	166
Efectos inducidos	Cuadro 11.9. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en la CAPV (nº Establecimientos y %)	167
Objetivos y Movilidad Sostenible	Cuadro 11.10. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Álava (nº Establecimientos y %)	169
Indicadores clave	Cuadro 11.11. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº Establecimientos y %)	171
Anexos	Cuadro 11.12. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº Establecimientos y %)	173
	Cuadro 11.13. Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (nº empleos y %)	174
	Cuadro 11.14. Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)	175
	Cuadro 11.15. Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (nº empleos y %)	176
	Cuadro 11.16. Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)	177
	Cuadro 11.17. Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (nº empleos y %)	178
	Cuadro 11.18. Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)	179
	Cuadro 11.19. Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (nº empleos y %)	180
	Cuadro 11.20. Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)	181
	Cuadro 11.21. Empleo del sector de transportes por modo en la CAPV (nº empleos y %)	182
	Cuadro 11.22. Empleo del sector de transportes por modo en Álava (nº empleos y %)	183
	Cuadro 11.23. Empleo del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº empleos y %)	184
	Cuadro 11.24. Empleo del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº empleos y %)	185
	Cuadro 11.25. Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)	186
	Cuadro 11.26. Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)	187
	Cuadro 11.27. Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)	188
	Cuadro 11.28. Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)	188
	Cuadro 11.29. Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)	189
	Cuadro 11.30. Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)	189
	Cuadro 11.31. Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)	190
	Cuadro 11.32. Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)	190
	Cuadro 11.33. VAB del sector de transportes por modo en la CAPV (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)	191

Resumen Ejecutivo	Cuadro 11.34.	VAB del sector de transportes por modo en Álava (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual).....	192
	Cuadro 11.35.	VAB del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)	193
	Cuadro 11.36.	VAB del sector de transportes por modo en Bizkaia (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual).....	194
	Cuadro 11.37.	Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción. 2012-2017	195
Marco General	Cuadro 11.38.	Índice de Precios Industriales (IPRI) en la CAPV por rama de actividad. 2014-2017	195
	Cuadro 11.39.	Longitud y densidad de la red de carreteras en la CAPV (km y m/km ²)	196
	Cuadro 11.40.	Longitud y densidad de la red de carreteras en Álava (km y m/km ²).....	197
	Cuadro 11.41.	Longitud y densidad de la red de carreteras en Gipuzkoa (km y m/km ²)	198
	Cuadro 11.42.	Longitud y densidad de la red de carreteras en Bizkaia (km y m/km ²).....	199
	Cuadro 11.43.	Evolución del parque de vehículos en la CAPV por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)	200
Transporte Carretera	Cuadro 11.44.	Evolución del parque de vehículos en Álava por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)	201
	Cuadro 11.45.	Evolución del parque de vehículos en Gipuzkoa por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)	202
	Cuadro 11.46.	Evolución del parque de vehículos en Bizkaia por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)	203
Transporte Ferroviario	Cuadro 11.47.	Índice de motorización (turismos/1.000 habitantes)	204
	Cuadro 11.48.	Tráfico de aeronaves por aeropuerto (nº aeronaves).....	205
	Cuadro 11.49.	Caracterización de la flota mercante en la CAPV	206
	Cuadro 11.50.	Movilidad de personas en la CAPV por territorio de residencia. 2003-2016	207
Transporte Aéreo	Cuadro 11.51.	Evolución de los desplazamientos totales (origen y/o destino en cada capital). 1996-2016.....	208
	Cuadro 11.52.	Evolución de los desplazamientos internos (origen y destino en cada capital). 1996-2016.....	209
	Cuadro 11.53.	Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas).....	210
Transporte Marítimo	Cuadro 11.54.	Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas y tasa de variación interanual)	211
Otros Modos Transporte	Cuadro 11.55.	Transporte privado: Evolución de la IMD en los principales accesos a las capitales vascas (nº vehículos y %)	212
	Cuadro 11.56.	Transporte público urbano: evolución del número de viajeros y viajeras en los autobuses urbanos de las tres capitales vascas.	213
	Cuadro 11.57.	Transporte público interurbano: evolución del número de viajeros y viajeras en los servicios regulares de autobús interurbano.	214
Efectos inducidos	Cuadro 11.58.	Transporte público urbano: viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2017.....	215
	Cuadro 11.59.	Volumen de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución 1998-2017 (miles de Tn y tasa de variación interanual).....	216
Objetivos y Movilidad Sostenible	Cuadro 11.60.	Volumen de mercancías transportadas por carretera según Comunidades Autónomas de origen y de destino. 2017 (Miles de Tn).	217
	Cuadro 11.61.	Matriculaciones ¹ por tramos de CO ₂ emitido. 2014-2017 (gr/km recorrido).....	218
	Cuadro 11.62.	Matriculaciones ¹ por tipo de combustible. 2014-2017	219
	Cuadro 11.63.	Vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera. CAPV. 31-12-2016	219
Indicadores clave	Cuadro 11.64.	Transporte público urbano y metropolitano: evolución del número de viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao (miles de personas y tasa de variación interanual).....	220
	Cuadro 11.65.	Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por mes (nº personas y %).....	221
Anexos	Cuadro 11.66.	Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por estación (nº personas y %)	222

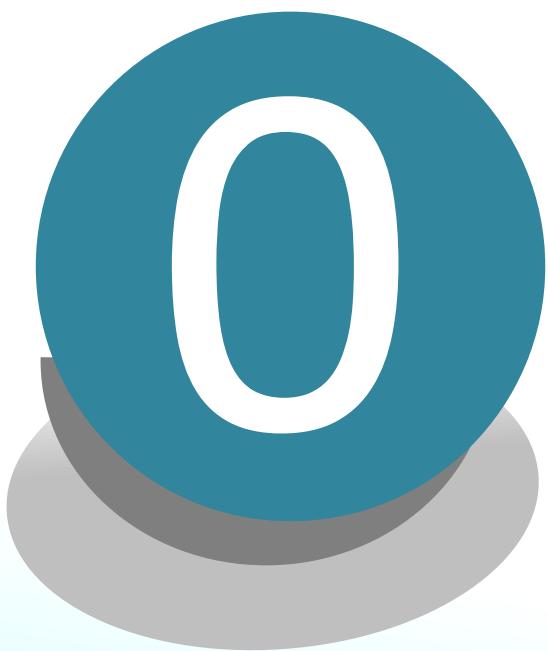
Resumen Ejecutivo	Cuadro 11.67.	Transporte público urbano y metropolitano: evolución de los viajeros y viajeras de Euskotren-Tranvía (miles de personas y tasa de variación interanual).....	223
Marco General	Cuadro 11.68.	Transporte público interurbano: evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (miles de personas).....	224
Evolución General	Cuadro 11.69.	Transporte público interurbano: viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2017.....	225
Transporte Carretera	Cuadro 11.70.	Transporte público interurbano: evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (tasa de variación interanual).....	226
Transporte Ferroviario	Cuadro 11.71.	Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino. 2016-2017.	227
Transporte Aéreo	Cuadro 11.72.	Volumen de mercancías por ferrocarril en la CAPV. Evolución 2002-2017 (miles de Tn y tasa de variación interanual).....	228
Transporte Marítimo	Cuadro 11.73.	Volumen de mercancías transportadas por RENFE con origen y/o destino la CAPV por CC.AA. 2017 (miles de Tn y peso porcentual)	228
Otros Modos Transporte	Cuadro 11.74.	Volumen de mercancías transportadas por RENFE con origen y/o destino la CAPV por CC.AA. 2018 (miles de Tn y peso porcentual)	229
Efectos inducidos	Cuadro 11.75.	Transporte de mercancías por Renfe: CC.AA. de origen o destino. 2016-2017.	230
Objetivos y Movilidad Sostenible	Cuadro 11.76.	Tráfico aéreo de personas en la CAPV: evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (miles de personas).....	231
Indicadores clave	Cuadro 11.77.	Tráfico aéreo de personas en la CAPV: evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (tasa de variación interanual)	232
Anexos	Cuadro 11.78.	Evolución del tráfico de mercancías en los aeropuertos vascos (Tn y tasa de variación interanual).....	233
	Cuadro 11.79.	Evolución del tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao (nº personas y tasa de variación interanual)	234
	Cuadro 11.80.	Evolución del tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual).....	235
	Cuadro 11.81.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (miles de Tn y tasa de variación interanual)	236
	Cuadro 11.82.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (%).....	237
	Cuadro 11.83.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual)	238
	Cuadro 11.84.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (%)	239
	Cuadro 11.85.	Evolución del tráfico de mercancías en el puerto de Bermeo (miles de Tn y tasa de variación interanual)	240
	Cuadro 11.86.	Transporte de personas por cable. Evolución 1994-2018.....	241
	Cuadro 11.87.	Transporte de personas en el Puente Colgante de Bizkaia. Evolución 2004-2017	242
	Cuadro 11.88.	Tráfico de personas en botes de pasaje. Evolución 2005-2017.....	242
	Cuadro 11.89.	Evolución del balance de accidentes registrados por la Ertzaintza por víctimas: Evolución (2000-2017).....	243
	Cuadro 11.90.	Carretera: Distribución de lesividad por territorio y tipo de vehículo. Datos registrados por la Ertzaintza.....	244
	Cuadro 11.91.	Carretera: Distribución de vehículos accidentados por tipo de accidente. Datos registrados por la Ertzaintza.....	246
	Cuadro 11.92.	Consumo energético del sector de transportes por tipo de energía y modo de transporte.	248
	Cuadro 11.93.	Ocupación de Superficie. Suelo de sistemas generales ¹ de la CAPV (superficie en Ha)	249

Resumen Ejecutivo	○
Marco General	○
Evolución General	○
Transporte Carretera	○
Transporte Ferroviario	○
Transporte Aéreo	○
Transporte Marítimo	○
Otros Modos Transporte	○
Efectos inducidos	○
Objetivos y Movilidad Sostenible	○
Indicadores clave	○
Anexos	○

INDICE DE GRAFICOS

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 2010-2018 corresponde al sector transporte, actividades postales y de correos (CNAE-2009 y SEC-10) ¹	22
Gráfico 1.2.	Distribución del VAB ¹ del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV. 2018 ² (%).....	23
Gráfico 1.3.	Distribución del empleo del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV. 2018 (%)	23
Gráfico 1.4.	Participación sector de transporte en el VAB y el empleo en la CAPV, y comparación con otros países de interés. 2015 (%).....	24
Gráfico 1.5	Distribución del VAB ¹ del sector de transporte en la CAPV por subsectores. 2018 ² (%)	26
Gráfico 2.1.	Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen ¹ . 2016.....	35
Gráfico 2.2.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según motivaciones 2011-2016 (%).	36
Gráfico 2.3.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte. 2011-2016 (%).	37
Gráfico 2.4.	Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario. 2000-2018.	38
Gráfico 2.5.	Desplazamientos según modo y sexo. 2011-2016.....	39
Gráfico 2.6.	Movilidad de personas en la CAPV por territorio de residencia. 2011-2016.	40
Gráfico 2.7.	Desplazamientos por habitante mayor de 5 años ¹ . 2011-2016.	40
Gráfico 2.8.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV por territorios según modo de transporte. 2011-2016.	41
Gráfico 2.9.	Evolución de los desplazamientos totales (origen y/o destino en cada capital). 2011-2016.....	42
Gráfico 2.10.	Evolución de los desplazamientos internos (origen y destino en cada capital). 2011-2016.....	43
Gráfico 2.11.	Distribución modal del transporte de mercancías. 2016 (%).....	45
Gráfico 3.1.	Parque de vehículos en la CAPV. 2018.....	48
Gráfico 3.2.	Distribución del parque de vehículos en la CAPV. 2018	49
Gráfico 3.3.	Índice de motorización en el ámbito europeo. 2015-2016 ¹	50
Gráfico 3.4.	Movilidad de personas en automóvil. Penetración del automóvil. 2007-2016 ¹	51
Gráfico 3.5.	Distribución de desplazamientos en automóvil según ámbito territorial. 2011-2016.	52
Gráfico 3.6.	Accesos desde el exterior a las capitales vascas en automóvil. 2007-2016.....	53
Gráfico 3.7.	Transporte público urbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2018	54
Gráfico 3.8.	Transporte de mercancías interregional entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2018.	56
Gráfico 3.9.	Tipología del transporte intrarregional e interregional de mercancías por carretera. 2018 (%).....	57
Gráfico 4.1.	Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao. 1995-2018.	65
Gráfico 4.2.	Transporte público urbano: Evolución de los viajeros y viajeras en Tranvía EuskoTren. 2002-2018.....	66
Gráfico 4.3.	Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 1980-2018.	67
Gráfico 4.4.	Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino (%). 2018.	68
Gráfico 4.5.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino en la CAPV por Renfe. 2016-2018.	69
Gráfico 4.6.	Transporte de mercancías transportadas por Renfe entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2018 (%).	70
Gráfico 4.7.	Tipología de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Renfe. 2018 (%).	71

Resumen Ejecutivo	Gráfico 4.8.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EuskoTren. 2002-2018.....	71
Marco General	Gráfico 5.1.	Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves ¹ en los aeropuertos vascos. 2000-2018	73
Evolución General	Gráfico 5.2.	Tráfico aéreo de pasajeros y pasajeras en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos. 1980-2018.....	74
Transporte Carretera	Gráfico 5.3.	Origen/destino de pasajeros y pasajeras por aeropuerto. 2018.	76
Transporte Ferroviario	Gráfico 5.4.	Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2018.....	77
Transporte Aéreo	Gráfico 5.5.	Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2018.....	79
Otros Modos Transporte	Gráfico 5.6.	Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2018 (%).	79
Efectos inducidos	Gráfico 6.1.	Tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao. 2003-2018.....	82
Objetivos y Movilidad Sostenible	Gráfico 6.2.	Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 1980-2018.....	83
Indicadores clave	Gráfico 6.3.	Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 1985-2018.	84
Anexos	Gráfico 6.4.	Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia: Tipología de mercancías. 2018 (%).....	86
	Gráfico 6.5.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por países. 2018.	87
	Gráfico 6.6.	Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2018.	88
	Gráfico 6.7.	Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2018. (%).....	88
	Gráfico 7.1.	Kilómetros de la red ciclable en las tres capitales de la CAPV (estado de las redes ciclísticas a diciembre de 2018).....	92
	Gráfico 7.2.	Kilómetros de la red ciclística en los tres territorios históricos. 2018	93
	Gráfico 7.3.	Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia. 2001-2018.	94
	Gráfico 8.1.	Accidentes con víctimas y víctimas registradas por la Ertzaintza y por las Policias Locales ¹ en las infraestructuras viarias vascas. Evolución 2000-2018.	103
	Gráfico 8.2.	Número de muertes en accidentes de tráfico por millón de habitantes en UE-28. 2016.....	104
	Gráfico 8.3.	Parque de turismos y motorización. Evolución 1998-2018	105
	Gráfico 8.4.	Población expuesta al ruido procedente del tráfico viario en las tres capitales de la CAPV ¹ . 2017.....	109
	Gráfico 8.5.	Población expuesta al ruido procedente del tráfico ferroviario en las tres capitales de la CAPV ¹ . 2017	110
	Gráfico 8.6.	Mapa estratégico de ruido tráfico viario del centro de Bilbao. Lden. 2017	111
	Gráfico 8.7.	Mapa estratégico de ruido del tráfico viario Donostia-San Sebastián. Lden. 2017	112
	Gráfico 8.8.	Mapa estratégico de ruido del tráfico viario Vitoria-Gasteiz Lden. 2017	113
	Gráfico 8.9.	Emisiones sectoriales totales de GEIs en la CAPV. 2017 (%)	115
	Gráfico 8.10.	Evolución sectorial de las emisiones de GEIs por sectores de actividad en la CAPV. 1990-2017 (%)	115
	Gráfico 8.11.	Emisiones de GEIs del sector de transporte en la CAPV. Evolución. 1990-2017.....	116
	Gráfico 8.12.	Consumo final de energía por sectores. Evolución 2008-2018.....	117
	Gráfico 8.13.	Distribución del consumo energético vasco por sectores de actividad. 2018 (%)	117
	Gráfico 8.14.	Distribución del consumo energético en el sector del transporte. 2018	118
	Gráfico 8.15.	Consumo energético en el sector del transporte por territorios. 2008-2018	119
	Gráfico 8.16.	Evolución de la factura energética del sector de transporte en la CAPV: Evolución 2008-2018	119



Resumen Ejecutivo

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

0. RESUMEN EJECUTIVO

Los **datos económicos** muestran que, en 2018, el VAB generado por el sector de transportes, actividades postales y de correos experimenta un incremento del 4,4% respecto al ejercicio previo, superando el avance del 4% registrado por el VAB correspondiente al conjunto de la economía vasca. La participación del VAB del sector sobre el VAB total de la economía vasca se mantiene en el 5,0%.

El subsector del transporte absorbe gran parte de la participación (93,2%) de la actividad del sector de transportes, actividades postales y de correos en el que se enmarca. El VAB generado por el sector del transporte asciende a 3.212,0 millones de €, lo que supone el 4,6% del total de la economía vasca en 2018.

Atendiendo a los establecimientos y el empleo asociado a dicho sector, el número de establecimientos del sector de transportes, actividades postales y de correos disminuye un 1,4% en 2018 (11.001 centros) mientras el empleo asociado crece un 1,4% (42.110 trabajadores). La participación de los establecimientos del sector sobre el conjunto de la economía de la CAPV es del 6,3% y el peso relativo del empleo sobre la economía total vasca se sitúa en el 4,7%.

La evolución seguida en 2018 por las empresas y autorizaciones (vehículos autorizados) para ejercer la actividad propia de transportista en el transporte de personas ha sido positiva, tanto en el número de compañías (+2%, 48 unidades más) como de autorizaciones (+0,6%), incrementando en 33 licencias. Por el contrario, en el transporte de mercancías se experimenta una contracción con una reducción de empresas registradas (-7,1%, pérdida de 473 sociedades) y de licencias asociadas (-4,6%) que suponen 720 autorizaciones menos.

En cuanto al **reparto modal del transporte y la movilidad**, destaca la supremacía del transporte por carretera frente a otros modos más sostenibles como son el transporte ferroviario y marítimo.

Respecto a la distribución modal del transporte de mercancías se aprecian importantes diferencias entre Euskadi y la UE-28, ya que en la CAPV el peso del transporte de mercancías por carretera es mucho mayor, alcanzando el 73,9% frente al 50,9% de media en la UE-28. Respecto a los otros modos de transporte más sostenibles, destaca el peso, significativamente menor, del transporte ferroviario en la CAPV frente a la UE-28.

Por otro lado, en el reparto modal en la movilidad de personas, de acuerdo a los datos del “Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca 2016”, destacamos que los desplazamientos a pie se afianza como principal modo de transporte entre los residentes de la CAPV, representando casi la mitad de los movimientos (47,1%). En segundo lugar, se mantiene el automóvil recogiendo el 35,2% de los desplazamientos. Analizando la evolución del reparto modal respecto a 2011, se observa un incremento de los desplazamientos a pie del 44,8%, y un descenso de la penetración del vehículo privado (coche y moto), cuyo peso se sitúa en el 36,4% en 2016 frente a 36,7% en 2011. Por otro lado, los modos de transporte colectivo (autobús, ferrocarril, avión y barco) suman un 13,3% de los desplazamientos frente al 16,1% de 2011. Por su lado, la bicicleta sigue su expansión; así, su peso se incrementa hasta el 2,2% (1,9% en 2011).

La demanda de movilidad del transporte público colectivo mantiene una tendencia creciente en cuanto al número de usuarios y usuarias de los servicios de transporte por carretera y ferrocarril en las dos últimas décadas. En el periodo 2000-2016 (último año con información completa), la cifra ha crecido un 11,7%, si bien el incremento se ha moderado los últimos años. Así, en 2016

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

se desplazaron un total de 251,5 millones de personas, lo que representa un aumento del 0,6% con respecto al año 2015.

En primer lugar, hay que destacar que al evaluar la demanda del transporte colectivo, es necesaria una visión conjunta del desempeño de la oferta existente en cada área. Es necesario precisar que estos datos deben ser analizados dentro del contexto de la oferta integral de servicios de transporte público colectivo, es decir, considerando la oferta de los diferentes modos (autobús, metro y tranvía), y en el total de áreas urbanas y suburbanas o metropolitanas. Esta consideración es aún más relevante en las áreas donde se ha incrementado la oferta modal en los últimos años, tales como el área metropolitana del Gran Bilbao y Vitoria-Gasteiz.

A continuación se exponen los aspectos más relevantes de cada modo de transporte.

■ En cuanto al **transporte público por carretera** destaca que:

- La oferta de servicios en el ámbito urbano se presta por los operadores Bilbobus, Dbus y Tuvisa. En 2018 Bilbobus, en Bilbao, cuenta con una flota de 148 autobuses que, distribuidos en 43 líneas, tiene un recorrido de 632,9 kilómetros (+0,2%); en Donostia-San Sebastián, Dbus dispone de 132 autobuses que, en 41 líneas, recorren 273 km (+2,2%); en Vitoria-Gasteiz, el servicio de Tuvisa se presta con un total de 86 autobuses (1 menos que el ejercicio precedente), con 18 líneas, que recorren 203,5 kilómetros en la capital alavesa.

- En el transporte de personas en el ámbito urbano, en 2018, el volumen de pasajeros y pasajeras crece en Vitoria-Gasteiz y Donostia-San Sebastián mientras que se contrae en la capital vizcaína. Por operadores, Tuvisa registra un incremento del 3,9%, alcanzando los 15,8 millones de desplazamientos, cifra record de actividad de la compañía; el pasaje de DBus se incrementa un 2,7%, es decir, se trasladan 29,2 millones de personas; por el contrario, Bilbobus experimenta un descenso del 1,6%, desplazando a 25,1 millones de viajeros y viajeras.

- En el ámbito interurbano del transporte de pasajeros y pasajeras, en 2018, las tres compañías que prestan servicio aumentan el volumen de desplazamientos. En concreto, Lurraldebus traslada a 24,8 millones de viajeros y viajeras, lo que representa un ascenso interanual del 1,7%; Bizkaibus, junto a la concesión de la línea de autobús A-3700 Bilbao/Vitoria-Gasteiz, rebasa los 28 millones de usuarias y usuarios, lo que significa una subida del 2,5%; Autobuses Interurbanos de Álava-AIA registra un flujo de 563,4 miles de personas, suponiendo una mejora del 6,6% respecto a 2017.

- El volumen de mercancías transportadas por carretera en Euskadi experimenta un descenso del 1,5%, con lo cual se movilizaron 95,7 millones de toneladas en 2018. El transporte intrarregional crece un 1,4%, lo que supone el traslado de 44,5 millones de toneladas; el transporte interregional sufre una contracción (-3,7%), bajando hasta 45,2 millones de toneladas y el transporte internacional cae un 4,7%, trasladando un volumen de 6,1 millones de toneladas.

■ En el **transporte ferroviario**, los aspectos más destacables son:

- La oferta en el ámbito urbano experimenta un leve ascenso en el tranvía de Vitoria-Gasteiz con una subida del 0,1% tanto en el número de trenes como en las plazas

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

ofertadas; la oferta del tranvía de Bilbao registra un crecimiento del 0,6% en cuanto al número de trenes y plazas puestas a disposición de la ciudadanía. En cuanto a la oferta del Metro de Bilbao, la red mantiene su longitud en 45,1 km donde se dispone de 41 estaciones. Los kilómetros ofertados crece un 1,4% respecto al ejercicio anterior y el número de coches-km y plazas-km ofertadas se incrementan en un 1%.

- Extendiendo el estudio al ámbito interurbano, la oferta prestada por EuskoTren mejora en 2018 en cuanto al número de trenes (+2,3%), los kilómetros ofertados (+4,3%) y las plazas-km (+0,8%), mientras se reducen el número de plazas (-0,4%). Renfe, en la red ferroviaria convencional, experimenta una leve contracción en el número de trenes (-0,8%), la cifra de plazas-kilómetro (-0,6%) y los trenes-kilómetro (-0,5%). En la línea de cercanías, disminuye un 0,6% el número de trenes, bajan los trenes-km en un 1,8% y las plazas-km en un 1,7%.
- El transporte de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao crece un 2%; así, la demanda se sitúa en 89,9 millones de clientes. El sistema tranviario de EuskoTren, en conjunto, desplazó a 11,3 millones de personas, lo que representa una variación interanual del +2,3%. La actividad del Tranvía de Bilbao crece un 3%, cerrando el año con 2.992,8 miles de desplazamientos. El Tranvía de Vitoria-Gasteiz experimenta un crecimiento del 2% superando los 8,3 millones de trasladados.
- En el ámbito interurbano, Renfe, en la red de ancho convencional, registra una subida del 1,4%, alcanzando los 16.314 miles de usuarios y usuarias. Euskotren mejora un 16,1% el pasaje, lo que en términos absolutos supone 22.344 miles de personas. Por el contrario, Renfe, red de ancho cierra 2018 con 865 miles de desplazamientos, lo que significa un descenso del 36,2% respecto a 2017.
- El tráfico de mercancías transportadas en ferrocarril se sitúa en 2.901,4 miles de toneladas con una reducción interanual del 7,2% respecto al ejercicio previo. Los datos de cada operador muestran que Renfe, red ferroviaria convencional más red ferroviaria ancho métrico, desplazó 2.082,9 miles de toneladas (-5,8% respecto a 2017), absorbiendo el 99,4% del tráfico ferroviario total. Euskotren soporta una importante contracción del 73,2%, trasladando 12,5 miles de toneladas.
- En el **transporte aéreo**:
 - El tráfico comercial de aeronaves del conjunto de los aeropuertos vascos crece un 7,1% respecto a 2017. En concreto, las operaciones en el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz se incrementan un 15,8% y en Bilbao se experimenta una subida del 7,1%. La terminal de Donostia-San Sebastián registra un descenso del 4,7%.
 - El transporte de personas experimenta una expansión en 2018 pues los tres aeropuertos de la CAPV, en conjunto, registraron un volumen total de 5.881 miles de viajeros y viajeras (+10,4% respecto a 2017). La terminal de Bilbao es el mayor motor del crecimiento del tráfico aéreo de personas en la CAPV con una mejora del 9,9%, con lo que se superan los 5.454,7 miles de personas viajeras. El pasaje del aeropuerto de Donostia-San Sebastián crece un 2,8%, desplazando a 287,1 miles de pasajeros y pasajeras. En último lugar, la afluencia de usuarios y usuarias de la terminal de Vitoria-Gasteiz aumenta un 71,1%, cerrando el ejercicio con 139,3 miles de personas viajeras.

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos de Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

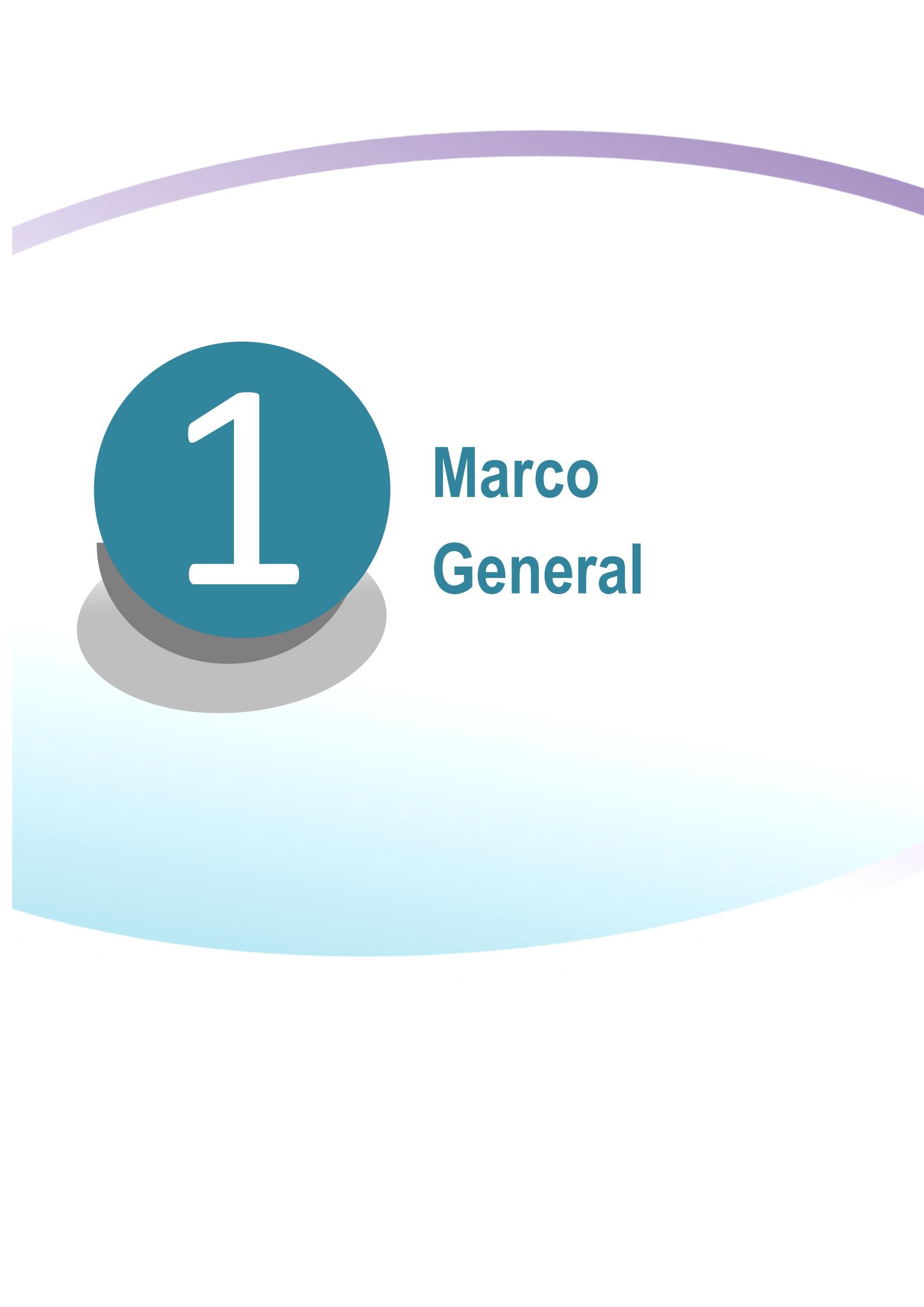
Anexos

- El intercambio de mercancías en los aeropuertos de la CAPV supera los 63,4 miles de toneladas, lo que en cifras relativas representa un aumento del 1,5%. La subida experimentada está originada, en gran medida, por la evolución positiva del volumen de mercancías transportado en el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, que crece un 2,8% desplazando 62,2 miles de toneladas. En la terminal de Gipuzkoa se registra un ascenso del 106,4% en el volumen transportado, cerrando el ejercicio con un flujo de 6,7 toneladas. En Bilbao, el tráfico se reduce un 37,8%, por lo que el tonelaje transportado cae hasta los 1,2 miles de toneladas.
- En lo relativo al **tráfico marítimo**:
 - Anavas tiene asociadas 13 empresas que cuentan con una flota mercante de 87 buques. El volumen de carga total mejora hasta alcanzar las 752,8 miles de toneladas brutas (+10,7%) y el tonelaje de peso muerto crece hasta 1,2 millones de toneladas (+12,2%).
 - En el transporte de personas, el Puerto de Bilbao es la única infraestructura con servicio regular de pasajeros y pasajeras, donde se registraron 200,6 miles de desplazamientos en 2018, representando una variación positiva del +7,6%. Se incrementan los viajeros y viajeras, tanto en la línea regular (+11,6%) como en los cruceros (+2,7%).
 - La actividad comercial registrada en los dos principales puertos vascos supera los 38,8 millones de toneladas en 2018, lo que en valores relativos suponen un incremento del 4,3%. En el Puerto de Bilbao la carga transportada alcanza los 35,7 millones de toneladas, subiendo un 4% respecto al ejercicio anterior. En el Puerto de Pasaia se experimenta una mejoría del flujo de mercancías del 5,5%, de forma que la cifra del volumen intercambiado registrada es de 3,1 millones de toneladas.
- Respecto a la **demandas de otros medios de transporte**:
 - El sistema del transporte por cable desplazó a cerca de 3,3 millones de personas en 2018 (+4,8% en relación a 2017); así, el volumen del pasaje de los funiculares se sitúa en 2.933 miles de personas (+5,5%) y el ascensor de Ereaga (único con datos disponibles desde 2015) traslada a 358 miles de personas (-0,3%). El puente colgante de Bizkaia trasladó a 3.480 miles de viajeros y viajeras (+2,4% respecto al 2017). En cuanto a los últimos datos correspondientes a 2017 sobre el tráfico de pasajeros y pasajeras trasladadas en los botes Portugalete-Las Arenas y Erandio-Barakaldo, se muestra un descenso hasta 484,9 miles de personas (-13,7% respecto a 2016).
- En cuanto a los **efectos adversos derivados de la actividad del transporte**:
 - Respecto a la accidentalidad, se pretende situar a Euskadi como referente en materia de movilidad segura y sostenible de acuerdo a la visión a largo plazo establecida en el “Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015-2020”. Así, 43 personas fallecieron en accidentes de tráfico en las carreteras vascas (39 fallecidos en 2017).
 - El índice de motorización considerado como un parámetro que puede incidir en varios efectos del transporte (congestión, contaminación,...) crece hasta los 461,9 vehículos



por 1.000 habitantes debido al incremento del parque de vehículos (+1,2% respecto a 2017), acumulando cinco años consecutivos de crecimiento.

- En la contaminación acústica, el tráfico viario de calles es el principal foco de ruido en las tres capitales de la CAPV. La población expuesta al ruido procedente del tráfico ferroviario es mínima. Prácticamente no hay personas expuestas al ruido derivado de la actividad industrial y portuaria. La noche es el periodo de mayor afección donde la población sometida a niveles por encima del objetivo de calidad ($L_n=55$ dBA) es del 30% en Bilbao, 12% en Donostia-San Sebastián y 10% en Vitoria-Gasteiz.
- De acuerdo a los últimos datos disponibles correspondientes a 2017, considerando el impacto medioambiental del sector de transporte, se observa un incremento del 6,3% de las emisiones de CO2 sectoriales respecto al año anterior. El consumo energético del sector del transporte crece el 5,8% en 2017.



1

**Marco
General**

Resumen Ejecutivo	○
Marco General	○
Evolución General	○
Transporte Carretera	○
Transporte Ferroviario	○
Transporte Aéreo	○
Transporte Marítimo	○
Otros Modos Transporte	○
Efectos inducidos	○
Objetivos y Movilidad Sostenible	○
Indicadores clave	○
Anexos	○

1. MARCO GENERAL

1.1. El transporte como sector de actividad económica

Previo al desarrollo de los aspectos más relevantes del sector del transporte como actividad económica, debe realizarse, una serie de aclaraciones metodológicas.

En primer lugar, cabe señalar que la información relativa a establecimientos, empleo y valor añadido bruto (VAB) se establece a partir de la vigente clasificación nacional de actividades económicas (CNAE-2009).

Por otro lado, conviene tener en cuenta que en 2013 se actualizaron los datos del VAB publicados en años anteriores de acuerdo con la metodología denominada SEC-2010 (Sistema de Cuentas Nacionales y Regionales de la Unión Europea 2010), aplicada desde el año 2010 inclusive. Dicho cambio metodológico afectó al VAB global y a los datos sectoriales. Particularmente, en el sector del transporte y las comunicaciones, los cambios vinieron determinados, en gran medida, por la incorporación de los gastos en I+D y el tratamiento de la producción para uso final propio. Asimismo, la información referida al conjunto de la economía también se vio afectada por la incorporación de la estimación de actividades ilegales, el tratamiento de las empresas de seguros y la delimitación del sector de la administración pública.

De forma análoga a lo realizado en ediciones anteriores del informe, la información relativa a establecimientos y empleo se ofrece con mayor desagregación para las actividades anexas al transporte, contemplándose la siguiente división:

- ▶ 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.

Conviene recordar también que en el informe referido a 2012 se incluyó por primera vez información relativa al transporte por tubería en materia de establecimientos y empleo, suponiendo mínimas variaciones en las cifras globales respecto a las publicadas anteriormente, ya que su peso relativo sobre el total es muy reducido (0,03% en el caso de los establecimientos y 0,09% en el del empleo, en 2013). No obstante, con el fin de realizar un análisis homogéneo, en el informe de Panorámica del Transporte en Euskadi 2012 las series de establecimientos y empleo fueron revisadas desde 2009 según este nuevo criterio.

Por último, apuntar que la información del VAB siempre es provisional para el último ejercicio presentado, aspecto motivado por su procedencia de las Cuentas Económicas, actualizándose cada año la información relativa al ejercicio precedente con datos definitivos.

Resumen Ejecutivo	○
Marco General	○
Evolución General	○
Transporte Carretera	○
Transporte Ferroviario	○
Transporte Aéreo	○
Transporte Marítimo	○
Otros Modos Transporte	○
Efectos inducidos	○
Objetivos y Movilidad Sostenible	○
Indicadores clave	○
Anexos	○

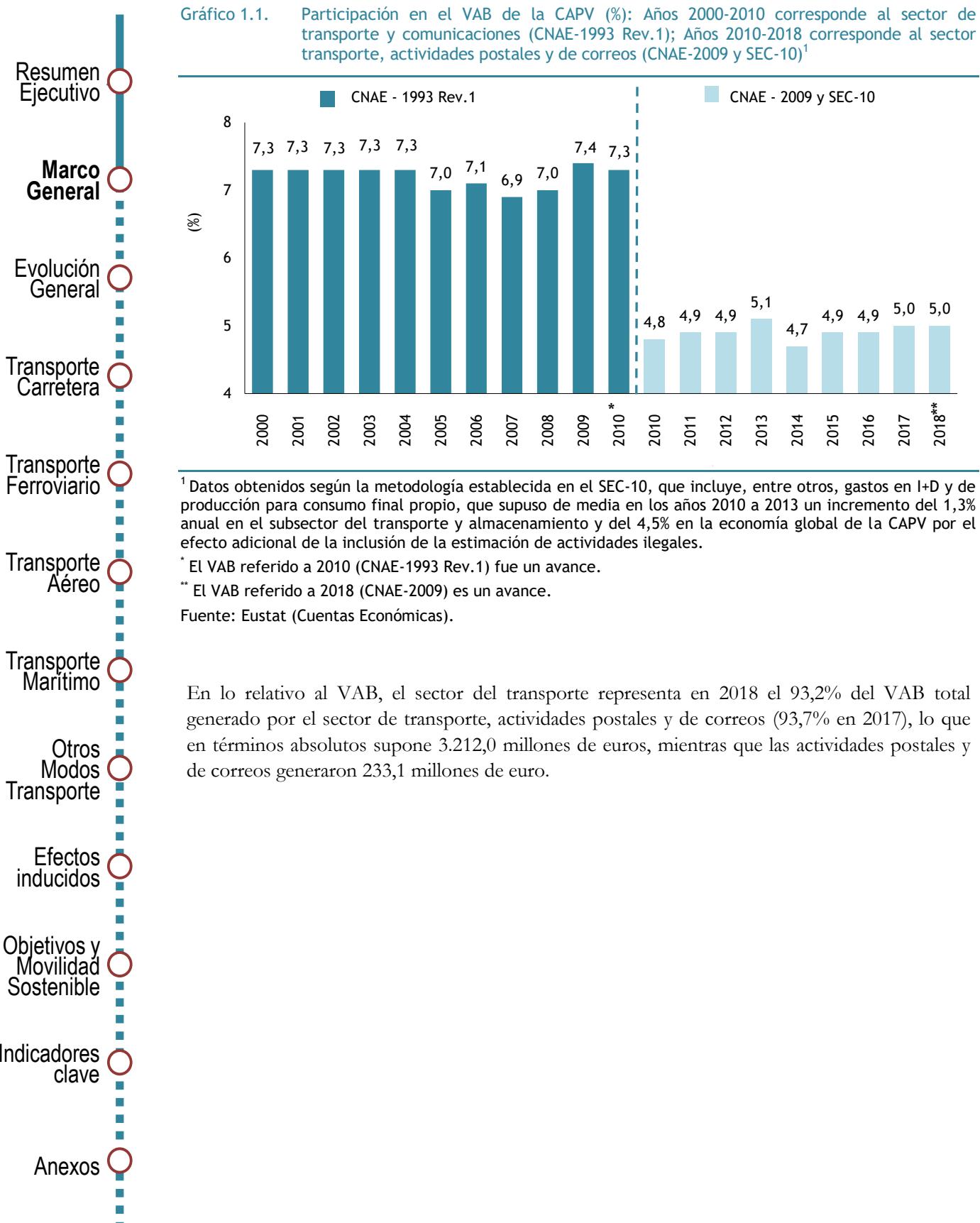
1.2. El sector de transporte, actividades postales y de correos

En primer lugar, hay que destacar la trascendencia del sector de transporte, actividades postales y de correos en la economía vasca en cuanto al número de establecimientos, personal empleado y valor añadido bruto generado.

A continuación, se detallan las principales magnitudes del sector de transporte, actividades postales y de correos, formado por las divisiones 49 a 53 de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas CNAE-2009 (sección H transporte y almacenamiento).

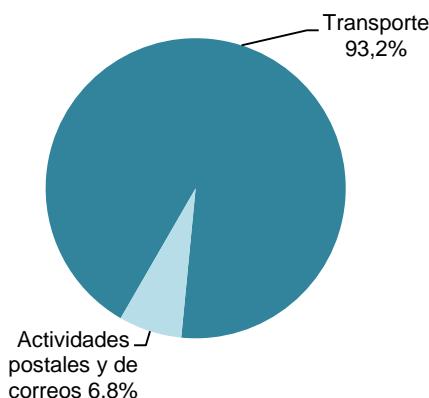
- En Euskadi, se localizan 11.001 establecimientos pertenecientes al sector de transporte, actividades postales y de correos en 2018. Dicha cifra
 - Se reduce un 1,4% respecto a 2017, frente al descenso del 0,9% registrado en la economía total vasca.
 - Representa el 6,3% sobre el conjunto de establecimientos de la CAPV en 2018.
- Los trabajadores ocupados en el sector ascienden a 42.110 personas. Lo que implica
 - Un incremento del 1,4% en relación al ejercicio precedente, experimentando un crecimiento inferior al registrado por el conjunto de la economía vasca (1,8% en 2018).
 - Una participación del 4,7% en el empleo total de la CAPV en 2018.
- El Valor Añadido Bruto (VAB) generado por el sector asciende a 3.445,1 millones de euros en 2018, lo que representa:
 - Una mejora del 4,4% respecto a 2017, superando al avance del 4,0% registrado por el VAB correspondiente al conjunto de la economía vasca.
 - El 5,0% del VAB total de la CAPV.

Atendiendo a una perspectiva temporal amplia (periodo 2000-2018), 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 2010-2018 (según CNAE-2009 y SEC-10), observamos que la aportación del sector al VAB de la economía vasca se mantiene en los últimos años.



Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Gráfico 1.2. Distribución del VAB¹ del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV. 2018² (%)



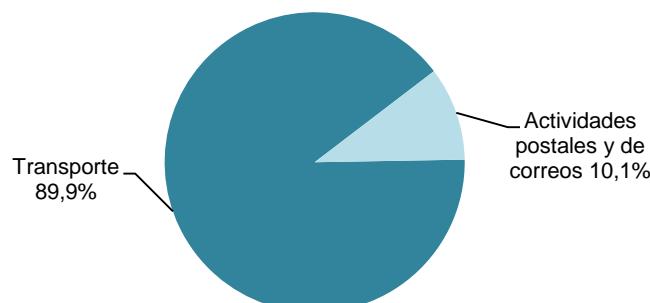
¹ Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento.

² El dato del VAB referido a 2018 es un avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009 y SEC-10).

En cuanto al volumen de trabajadores, el sector del transporte agrupa al 89,9% del total del macrosector en 2018, siendo las actividades postales y de correos el 10,1% restante. En el ejercicio anterior, tenía un peso relativo del 89,5% sobre el total del sector.

Gráfico 1.3. Distribución del empleo del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV. 2018 (%)



Fuente: Gobierno Vasco.

Resumen Ejecutivo	○
Marco General	○
Evolución General	○
Transporte Carretera	○
Transporte Ferroviario	○
Transporte Aéreo	○
Transporte Marítimo	○
Otros Modos Transporte	○
Efectos inducidos	○
Objetivos y Movilidad Sostenible	○
Indicadores clave	○
Anexos	○

1.3. El sector del transporte en Euskadi

En el siguiente apartado, el estudio se concentra en el sector del transporte, integrado por las divisiones 49 a 52 de la CNAE-2009.

a) Principales magnitudes económicas del sector del transporte

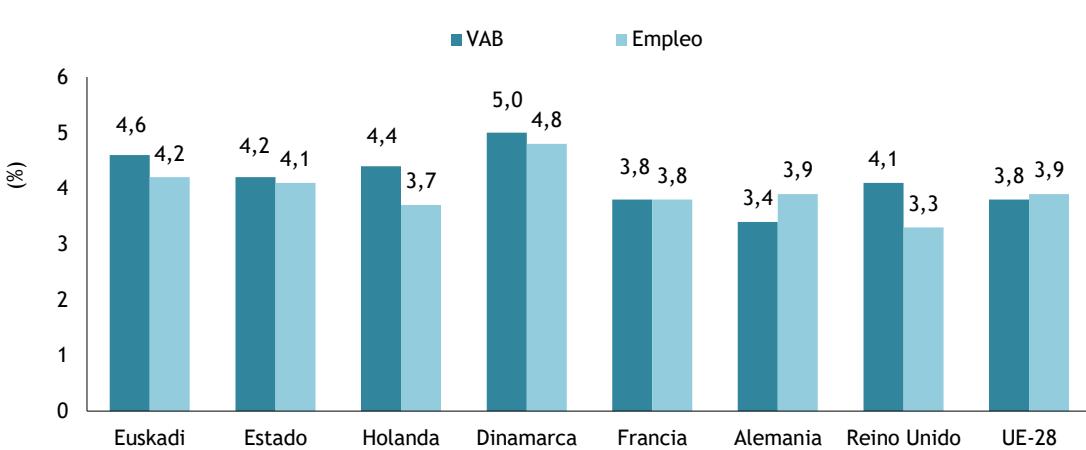
En 2018, el sector del transporte de Euskadi:

- Cuenta con 10.156 establecimientos, lo que supone el 5,8% del total de la economía vasca, participación ligeramente inferior al año anterior (5,9%).
- Ocupa a 37.838 personas, representando el 4,3% del empleo total de la CAPV, misma cuota que en el ejercicio anterior.
- Genera un Valor Añadido Bruto de 3.212 millones de euros, absorbiendo el 4,65% del total de la economía vasca, peso ligeramente inferior al registrado en el ejercicio previo (4,66% en 2017).

La población ocupada (de 16 y más años) en el sector del transporte por género¹, está conformada en un 81,9% por hombres y un 18,1% por mujeres (81,6% y 18,4%, respectivamente en 2017).

En el siguiente gráfico se recoge la comparativa europea de los pesos del sector en términos de VAB y empleo para el ejercicio 2015, últimos datos disponibles de ámbito europeo.

Gráfico 1.4. Participación sector de transporte en el VAB y el empleo en la CAPV, y comparación con otros países de interés. 2015 (%)



Fuente: Gobierno Vasco, DIRAE y Cuentas Económicas para el caso de Euskadi; Structural Business Statistics, EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2018, y Economy and Finance Statistics (Eurostat) para el Estado y el resto de países. Elaboración propia.

Las cifras económicas del sector del transporte en la CAPV mantienen niveles superiores al Estado y al conjunto de la Unión Europea, siendo Dinamarca el único país con mayor peso del sector transporte que Euskadi. Teniendo en cuenta la participación sobre el VAB total, el Estado

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.eus/r41-4833/es/>

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos de Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

se sitúa cuatro décimas porcentuales por detrás de Euskadi, mientras que en el ámbito de la UE-28 el diferencial crece hasta las ocho décimas porcentuales. En relación al empleo, las diferencias son comparativamente menores, ya que el Estado y la UE-28 se diferencian de la CAPV en una y tres décimas, respectivamente.

i) *Por subsector de actividad*

El transporte por carretera de mercancías es el grupo con mayor peso tanto en el número de establecimientos (63,9%) como en el empleo (42,4%). El segundo subsector en orden de importancia es el transporte terrestre de personas, que absorbe el 23,9% de los centros sectoriales y el 23,3% de los trabajadores sectoriales. En tercer lugar se sitúan las actividades anexas al transporte, que conjuntamente, alcanzan el 10,9% de los establecimientos y el 29,2% de la ocupación del sector.

Las tres categorías anteriores, de forma conjunta, suman el 98,7% del total de establecimientos vascos dedicados al transporte y el 94,9% del empleo total asociado a los mismos.

Cuadro 1.1. Establecimientos y empleo del sector del transporte por subsectores. CAPV. 2017-2018

	Establecimientos				Empleo			
	2017		2018		2017		2018	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Transporte terrestre de personas*	2.450	23,6	2.430	23,9	8.834	23,8	8.811	23,3
Transporte por carretera de mercancías	6.702	64,5	6.492	63,9	15.914	42,8	16.058	42,4
Transporte ferroviario interurbano de personas	63	0,6	63	0,6	1.140	3,1	1.170	3,1
Transporte ferroviario de mercancías	16	0,2	15	0,2	89	0,2	81	0,2
Transporte por tubería	5	0,0	5	0,0	22	0,1	22	0,1
Transporte marítimo y por vías navegables de personas	15	0,1	12	0,2	48	0,1	49	0,1
Transporte marítimo y por vías navegables de mercancías	14	0,1	15	0,1	366	1,0	320	0,8
Transporte aéreo de personas	11	0,1	10	0,1	332	0,9	298	0,8
Transporte aéreo de mercancías	3	0,0	3	0,0	168	0,5	3	0,0
Actividades anexas al transporte terrestre	258	2,5	245	2,4	2.394	6,4	2.392	6,3
Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables interiores	107	1,0	103	1,0	1.206	3,2	1.079	2,9
Actividades anexas al transporte aéreo	21	0,2	22	0,2	357	1,0	561	1,5
Resto de actividades anexas al transporte**	733	7,0	741	7,3	6.309	17,0	6.994	18,5
TOTAL	10.398	100,0	10.156	100,0	37.179	100,0	37.838	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: Gobierno Vasco.

La distribución del VAB por subsectores muestra que las actividades anexas al transporte concentran el 36,9% del total sectorial. Por detrás, se sitúa el transporte terrestre de mercancías² con una cuota del 34,4%, el transporte terrestre de pasajeros³ con el 18,1% y el transporte

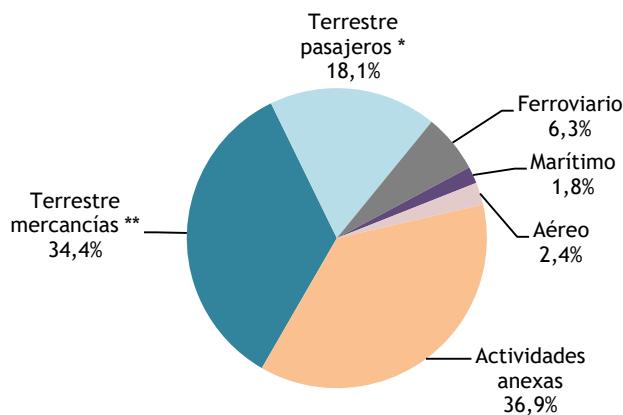
² Terrestre mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

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.

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

ferroviario con el 6,3%. Los subsectores menos participativos son el transporte marítimo y aéreo, que suman el 4,2% restante.

Gráfico 1.5 Distribución del VAB¹ del sector de transporte en la CAPV por subsectores. 2018² (%)



¹ Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento.

² El dato del VAB referido a 2018 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 y SEC-10).

Resumen Ejecutivo	○
Marco General	○
Evolución General	○
Transporte Carretera	○
Transporte Ferroviario	○
Transporte Aéreo	○
Transporte Marítimo	○
Otros Modos Transporte	○
Efectos inducidos	○
Objetivos y Movilidad Sostenible	○
Indicadores clave	○
Anexos	○

ii) *Presencia territorial*

Cuadro 1.2. Establecimientos y empleo del sector del transporte por subsectores y Territorio Histórico. CAPV. 2018

		Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Establecimientos									
Transporte Terrestre de personas *	296	12,2	1.406	57,9	728	30,0	2.430	100,0	
Transporte por carretera de mercancías	867	13,4	3.542	54,6	2.083	32,1	6.492	100,0	
Transporte ferroviario interurbano de personas	2	3,2	42	66,7	19	30,2	63	100,0	
Transporte ferroviario de mercancías	1	6,7	11	73,3	3	20,0	15	100,0	
Transporte por tubería	2	40,0	2	40,0	1	20,0	5	100,0	
Transporte marítimo y por vías navegables de personas	0	0,0	6	50,0	6	50,0	12	100,0	
Transporte marítimo y por vías navegables de mercancías	0	0,0	13	86,7	2	13,3	15	100,0	
Transporte aéreo de personas	3	30,0	5	50,0	2	20,0	10	100,0	
Transporte aéreo de mercancías	0	0,0	2	66,7	1	33,3	3	100,0	
Actividades anexas al transporte terrestre	46	18,8	127	51,8	72	29,4	245	100,0	
Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables interiores	0	0,0	77	74,8	26	25,2	103	100,0	
Actividades anexas al transporte aéreo	7	31,8	9	40,9	6	27,3	22	100,0	
Resto de actividades anexas al transporte**	100	13,5	396	53,4	245	33,1	741	100,0	
TOTAL	1.324	13,0	5.638	55,5	3.194	31,4	10.156	100,0	
Empleo									
Transporte Terrestre de personas *	1.253	14,2	5.104	57,9	2.454	27,9	8.811	100,0	
Transporte por carretera de mercancías	2.395	14,9	7.320	45,6	6.343	39,5	16.058	100,0	
Transporte ferroviario interurbano de personas	(***)	(***)	830	70,9	(***)	(***)	1.170	100,0	
Transporte ferroviario de mercancías	(***)	(***)	48	(***)	(***)	(***)	81	100,0	
Transporte por tubería	(***)	(***)	(***)	(***)	(***)	(***)	22	100,0	
Transporte marítimo y por vías navegables de personas	0	0	(***)	(***)	(***)	(***)	49	100,0	
Transporte marítimo y por vías navegables de mercancías	0	0	(***)	(***)	(***)	(***)	320	100,0	
Transporte aéreo de personas	(***)	(***)	261	87,6	(***)	(***)	298	100,0	
Transporte aéreo de mercancías	0	0	(***)	(***)	(***)	(***)	3	--	
Actividades anexas al transporte terrestre	198	8,3	1.295	54,1	899	37,6	2.392	100,0	
Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables interiores	0	0	898	83,2	181	16,8	1.079	100,0	
Actividades anexas al transporte aéreo	270	48,1	240	42,8	51	9,1	561	100,0	
Resto de actividades anexas al transporte**	1.422	20,3	3.809	54,5	1.763	25,2	6.994	100,0	
TOTAL	5.538	14,6 y (***)	19.805	52,3 y (***)	11.691	30,9 y (***)	37.838	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: Gobierno Vasco.

Resumen Ejecutivo	○
Marco General	○
Evolución General	○
Transporte Carretera	○
Transporte Ferroviario	○
Transporte Aéreo	○
Transporte Marítimo	○
Otros Modos Transporte	○
Efectos inducidos	○
Objetivos y Movilidad Sostenible	○
Indicadores clave	○
Anexos	○

El desglose de los datos por territorio histórico muestra que Bizkaia concentra más de la mitad de los establecimientos y del empleo del sector (5.638 centros y más de 19.805 trabajadores). Por detrás, se encuentra Gipuzkoa con alrededor de un tercio del sector (3.194 establecimientos y superando los 11.691 empleados). En tercer puesto, Álava absorbe el 13% de los establecimientos (1.324 centros) y el 14,6% del empleo (5.538 personas empleadas).

Conviene tener en cuenta que en las cifras de empleo desagregado por territorio no se computan aquellos no representados en el cuadro por salvaguarda del secreto estadístico, que en todo caso representa un peso porcentual muy bajo.

Para completar la información económica del sector del transporte, se analizan los datos más relevantes sobre las empresas y el número de autorizaciones para transporte, reflejando así, al menos en parte, la situación y evolución de la actividad económica de las empresas que realizan trabajos de transportista, las cuales son parte relevante del sector del transporte. Las autorizaciones se corresponden con el número de vehículos registrados con licencia para la actividad del transporte, desglosado por tipo de vehículo y tipo de tarjeta de autorización.

Cuadro 1.3. Distribución de empresas y autorizaciones para transporte de viajeros por Territorio Histórico. CAPV. 2018.

		Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
VD: Autobús Discrecional	Empresas	27	14,8	99	54,4	56	30,8	182	100,0
	Autorizaciones	541	20,3	1.415	53,2	704	26,5	2.660	100,0
VT: Taxis licencia A o B	Empresas	239	11,2	1.239	58,0	659	30,8	2.137	100,0
	Autorizaciones	240	11,2	1.239	58,0	659	30,8	2.138	100,0
VS: Ambulancia	Empresas	1	10,0	4	40,0	5	50,0	10	100,0
	Autorizaciones	4	0,9	193	43,4	248	55,7	445	100,0
ASC: Alquiler sin conductor	Empresas	0	--	0	--	0	--	0	--
	Autorizaciones	0	--	0	--	0	--	0	--
VTC: Taxis licencia C	Empresas	6	20,0	15	60,0	5	20,0	26	100,0
	Autorizaciones	30	31,3	40	41,7	26	27,1	96	100,0
Total en la CAPV		272	11,6	1.357	57,6	725	30,8	2.355	100,0
Autorizaciones		815	15,3	2.887	54,1	1.637	30,7	5.339	100,0

Fuente: Ministerio de Fomento.

Considerando los tres territorios históricos, más de la mitad de las empresas de transportes de viajeros y viajeras de la CAPV se localizan en Bizkaia (57,6%) donde están instaladas 1.357 compañías en 2018, llevando asociadas 2.887 autorizaciones (54,1% del total de licencias vascas). Alrededor de un tercio de las compañías de transporte de personas están afincadas en Gipuzkoa (30,8%), lo que en términos absolutos supone 725 empresas y 1.637 autorizaciones (30,7%). Finalmente, Álava concentra el 11,6% de las compañías dedicadas al traslado de pasajeros y pasajeras (272 empresas) y el 15,3% de las licencias para este transporte (815 autorizaciones).

Resumen Ejecutivo	○
Marco General	○
Evolución General	○
Transporte Carretera	○
Transporte Ferroviario	○
Transporte Aéreo	○
Transporte Marítimo	○
Otros Modos Transporte	○
Efectos inducidos	○
Objetivos y Movilidad Sostenible	○
Indicadores clave	○
Anexos	○

Cuadro 1.4. Distribución de empresas y autorizaciones para transporte de mercancías por Territorio Histórico. CAPV. 2018

		Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
MDL: mercancías discrecional ligero	Empresas	325	13,7	1.351	57,1	691	29,2	2.367	100,0
	Autorizaciones	486	14,4	1.930	57,2	961	28,5	3.377	100,0
MDP: mercancías discrecional pesado	Empresas	454	13,6	1.753	52,4	1.137	34,0	3.344	100,0
	Autorizaciones	1.626	14,9	4.748	43,4	4.562	41,7	10.936	100,0
OT: Operador de transporte (transitarios y almacenistas)	Empresas	55	12,0	204	44,4	200	43,6	459	100,0
	Autorizaciones	55	12,0	204	44,4	200	43,6	459	100,0
Total en la CAPV	Empresas	834	13,5	3.308	53,6	2.028	32,9	6.170	100,0
	Autorizaciones	2.167	14,7	6.882	46,6	5.723	38,7	14.772	100,0

Fuente: Ministerio de Fomento.

En relación al transporte de mercancías, las empresas situadas en Bizkaia superan la mitad del total de la CAPV, ya que cuenta con 3.308 compañías (53,6%) con 6.882 autorizaciones otorgadas (46,6%). Una tercera parte de las empresas de transportes de carga están registradas en Gipuzkoa (cuota del 32,9%, 2.028 compañías), lo que conlleva un 38,7% de las autorizaciones, es decir, 5.723 licencias. En Álava, se localizan 834 empresas, lo que representa una participación del 13,5% del total de la CAPV, contando con 2.167 licencias (14,7% de las autorizaciones dispensadas en Euskadi).

Cuadro 1.5. Evolución de empresas y autorizaciones para transporte de viajeros/as y mercancías en la CAPV. 2018

		CAPV								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ 18/12	Δ 18/17
Transporte de Viajeros/as	Empresas	2.415	2.350	2.394	2.400	2.405	2.307	2.355	-2,5	2,0
	Autorizaciones	4.702	4.674	5.042	5.112	5.107	5.306	5.339	13,5	0,6
Transporte de Mercancías	Empresas	6.807	6.925	6.668	6.831	6.559	6.643	6.170	-9,4	-7,1
	Autorizaciones	15.049	15.425	14.372	15.201	14.782	15.492	14.772	-1,8	-4,6
Total en la CAPV	Empresas	9.222	9.275	9.062	9.231	8.964	8.950	8.525	-7,6	-4,8
	Autorizaciones	19.751	20.099	19.414	20.313	19.889	20.798	20.111	1,8	-3,3

Fuente: Ministerio de Fomento.

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos de Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

En relación al transporte de personas, la evolución interanual es positiva tanto en el número de empresas (+2%, 48 unidades más) como de autorizaciones (+0,6%) incrementando en 33 licencias. Por el contrario, en el transporte de mercancías se experimenta una contracción con una reducción del volumen de compañías (-7,1%, pérdida de 473 sociedades) y de licencias asociadas (-4,6%) que suponen 720 autorizaciones menos. En el período 2012-2018, las sociedades dedicadas al transporte de viajeros y viajeras se reducen un 2,5% mientras que las licencias crecieron un 13,5%. Las compañías de mercancías disminuyeron un 9,4%, al igual que las autorizaciones concedidas a estas (-1,8%).

iii) *Coste laboral*

En el análisis del coste laboral, se realiza una comparativa entre el coste laboral total por trabajador y mes para el conjunto de la economía (excluido el sector primario) y los subsectores que componen la actividad del transporte, atendiendo a las diferencias existentes entre estas actividades y la economía en su conjunto.

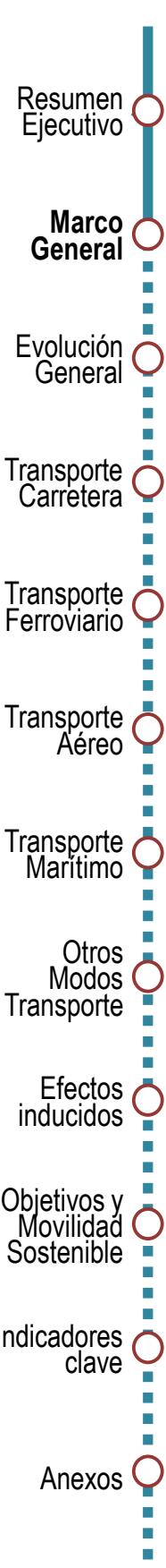
El estudio se sustenta en la encuesta trimestral de coste laboral (ETCL) del INE, presentando datos medios anuales en euros, calculados a partir de la información trimestral ofrecida por dicho organismo estadístico. La comparativa se realiza a nivel estatal ya que sólo en este caso puede obtenerse información relativa a las divisiones de la CNAE-09, aspecto que posibilita obtener información referida a los subsectores del transporte.

En 2018, el coste laboral por trabajador y mes ha crecido en todos los subsectores del transporte. Así, los ámbitos que registran un crecimiento superior al correspondiente al total de la economía son el transporte marítimo y por vías naveables (+2,7%), transporte aéreo (+2%) y almacenamiento y actividades anexas (+1,5%). En el transporte terrestre y por tubería, la subida es levemente inferior (+0,8%) a la economía en general (+1,0%).

Cuadro 1.6. Coste laboral por trabajador y mes. Estado. 2017-2018

	Coste laboral total		Variación interanual (%)
	2017	2018	
Total Economía (excluido sector primario)	2.547	2.573	1,0
Transporte terrestre y por tubería	2.697	2.719	0,8
Transporte marítimo y por vías naveables interiores	2.921	2.999	2,7
Transporte aéreo	4.346	4.431	2,0
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	3.016	3.062	1,5

Fuente: ETCL, INE.



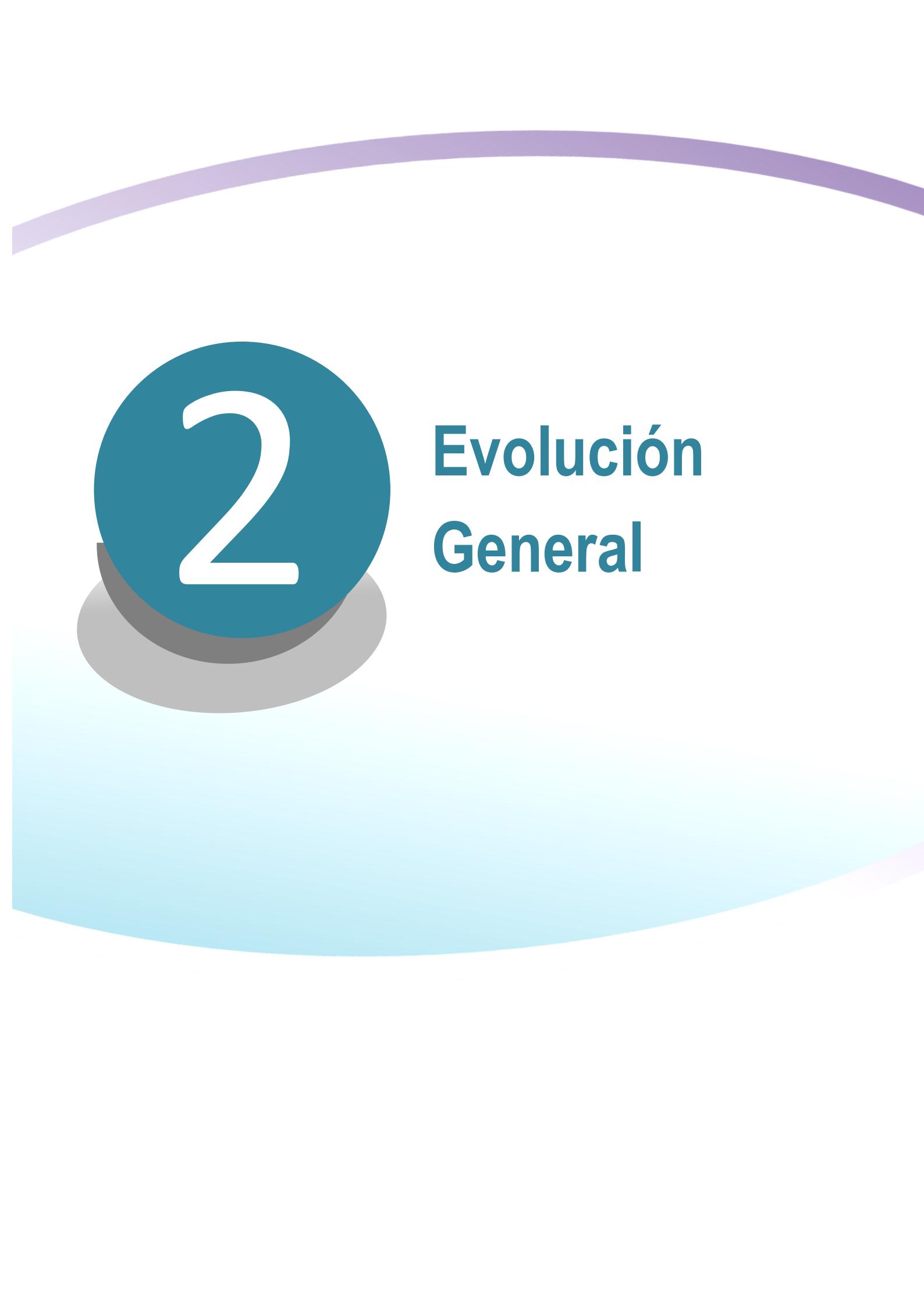
b) *Evolución de los precios*

La variación interanual de los precios al consumo vascos de diciembre sobre diciembre se sitúa en el 1,0%, muy superior a la subida del 0,1% del IPC del sector transporte. En referencia al resto de categoría de bienes, los grupos que experimentan mayor crecimiento en los precios son vivienda (+2,8%) y comunicaciones (+2,4%). En sentido contrario, el único sector que registra una contracción en sus precios es el ocio y la cultura (-0,3%).

Cuadro 1.7. IPC en la CAPV por grupos. 2015-2018

	Variación interanual de diciembre			
	2015	2016	2017	2018
Alimentos y bebidas no alcohólicas	2,3	0,7	1,7	0,6
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,0	0,8	1,8	1,2
Vestido y calzado	0,5	0,9	0,3	0,9
Vivienda	-1,6	0,4	1,1	2,8
Menaje	0,3	0,8	-0,7	0,5
Medicina	0,9	0,7	0,4	0,3
Transportes	-2,5	4,6	2,0	0,1
Comunicaciones	0,5	3,3	0,3	2,4
Ocio y cultura	0,1	0,9	-0,3	-0,3
Enseñanza	0,6	1,0	1,6	0,8
Hoteles, cafés y restaurantes	0,8	1,3	1,8	1,6
Otros	1,8	1,8	0,5	0,9
General	0,3	1,5	1,1	1,0

Fuente: INE.



2

Evolución General



2. Evolución General

2.1. Descripción general del Sistema de Transportes de Euskadi

El conjunto del sistema de transporte de la CAPV está compuesto por una extensa red de infraestructuras viarias, ferroviarias, aéreas, portuarias, sistema de cables y de logística integral. En el siguiente cuadro se sintetiza la información relativa a los componentes del conjunto del sistema:

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 *	Estado Diputaciones Forales	
Sistema Ferroviario	Red Transeuropea Red Peninsular	Estado	Adif y Renfe
	Red Métrica	C. A. del País Vasco Estado	ETS y EuskoTren Adif y Renfe Métrica
	Metro/Tranvía	C. A. del País Vasco	ETS y Metro Bilbao y EuskoTren
	Puente colgante	Autoridad Portuaria Bilbao	Privado
Sistema Portuario	Puertos Interés General	Estado	Autoridad Portuaria
	Puertos Autonómicos	C. A. del País Vasco	C.A. del País Vasco
Sistema Aéreo	Aeropuertos Interés General	Estado	Aena
Sistema de Cable	Ascensores y funiculares	C. A. del País Vasco Diputaciones Forales Ayuntamientos	Privados Públicos
	Centros de Transporte y Logística	Consorcios / Entidades públicas, privadas, mixtas.	Operadores logísticos
Sistema de Transporte Intermodal			

* Son autopistas de titularidad estatal la AP-68 y de la AP-1 el tramo al sur hasta Armiñón.

** Además de las carreteras de la red general, son también titularidad de las Diputaciones Forales las autopistas A-8 y la AP-1 de Luko a Eibar y los Túneles de Artxanda.

Fuente: Plan Director del Transporte Sostenible 2030.

Las características del Sistema de Transportes de Euskadi se resumen en el siguiente cuadro.

Descripción del Sistema de Transportes en Euskadi	
Resumen Ejecutivo	Según los últimos datos publicados correspondientes al ejercicio 2017, la red viaria vasca tiene una extensión de 4.160 kilómetros, de los cuales 623 corresponden a vías de alta capacidad (autopistas, autovías y carreteras multicarril), lo que representa el 15% del conjunto de la oferta viaria de la CAPV.
Marco General	La titularidad de las infraestructuras viarias recae principalmente en las Diputaciones Forales de cada territorio, a excepción de las autopistas A-68 y AP-1 tramo al sur hasta Armiñon (de titularidad estatal) y los Túneles de Artxanda (sociedad concesionaria de la Diputación foral de Bizkaia). En el caso de la A-8, la Diputación de Gipuzkoa y la Diputación de Bizkaia delegan la gestión para la explotación de la misma a Bidegi e Interbiak, respectivamente, al igual que la Diputación de Álava delega el tramo alavés de la AP-1 en la sociedad pública Arabat.
Evolución General	Con respecto al sistema ferroviario, los administradores de las infraestructuras son Adif 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 de la red tanto convencional como métrica de Adif), cuya oferta en la red convencional enlaza distintas localidades de las provincias con las capitales vascas, sirviendo también de conexión con el resto del Estado y que en la red métrica enlaza municipios del oeste del territorio de Bizkaia entre ellos y con municipios del Estado en la cornisa cantábrica y el norte de Castilla y León (red métrica que anteriormente gestionaba FEVE, actualmente integrada en Renfe); 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 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.
Transporte Carretera	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.”.
Transporte Ferroviario	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.
Transporte Aéreo	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.
Transporte Marítimo	El sistema aéreo de la CAPV está formado por las infraestructuras aéreas de los aeropuertos de Bilbao, Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz, todos ellos de titularidad estatal y gestionados por Aena.
Otros Modos Transporte	Por su parte, el sistema de cable de la CAPV está constituido por cuatro funiculares (Funicular de Artxanda, Funicular de Larreineta, Funicular de Igeldo 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 Igeldo.
Efectos inducidos	Por último, 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.
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

2.2. Evolución reciente de la movilidad general en Euskadi en 2018

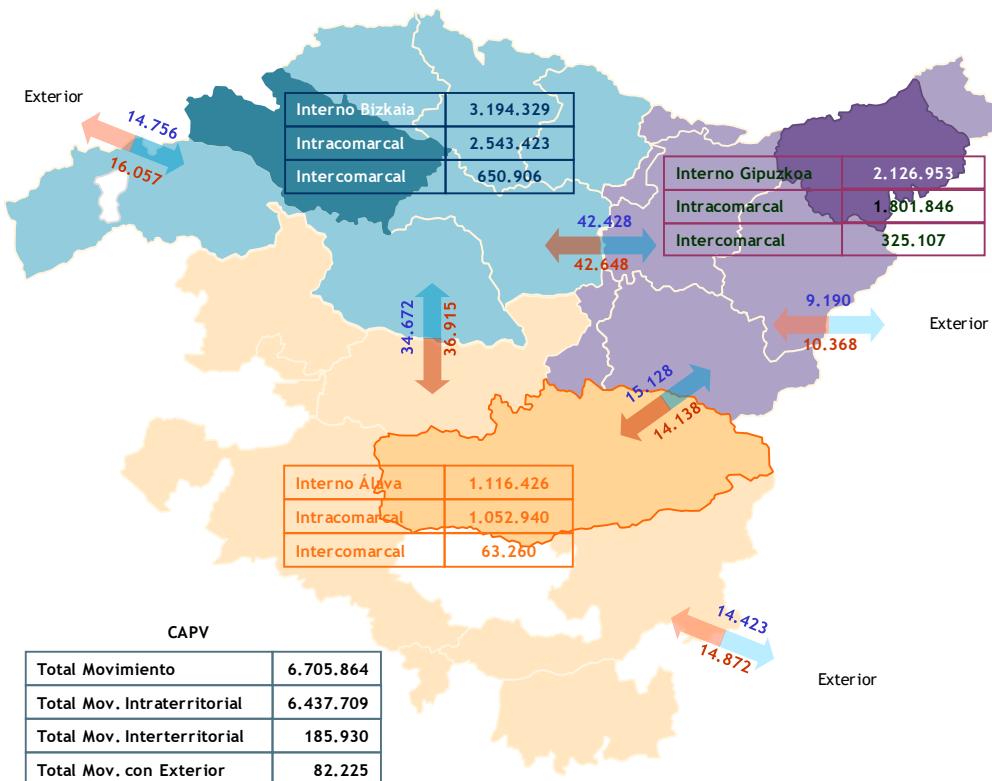
2.2.1. Principales magnitudes del transporte de personas en Euskadi

a) CAPV

De acuerdo a los datos del último “Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca 2016”, en la CAPV se registran 6.705.864 desplazamientos diarios de población (mayor de 6 años). Esta cifra supone una media de 3,33 desplazamientos por habitante en un día laborable medio.

Gráfico 2.1. Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen¹. 2016.

(desplazamientos/día)



¹ Se refiere a los residentes en la CAPV.

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016.

Analizando más en profundidad el ámbito de la movilidad de las personas en la CAPV en 2016, cabe destacar que el 98,8% de los desplazamientos diarios realizados tienen origen y destino en Euskadi. En particular, tal y como se observa en el gráfico anterior, el 96% de los movimientos son intraterritoriales, el 2,8% interterritoriales y el 1,2% restante se inician o finalizan fuera de la CAPV.

Respecto a los resultados recogidos en el anterior “Estudio de movilidad de la CAPV 2011”, los desplazamientos en el total de la CAPV han crecido un 8,1% (6.200.572 movimientos en el ejercicio 2011), lo que supone un aumento del 8,8% en los desplazamientos diarios realizados

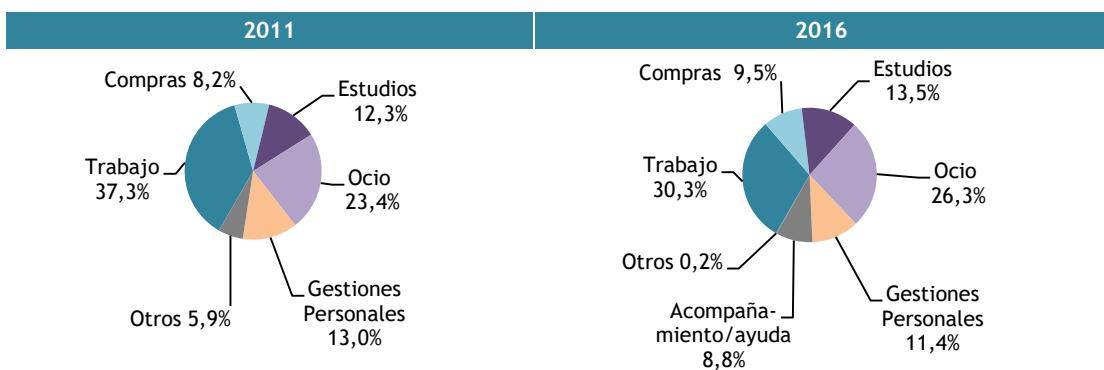
Resumen Ejecutivo	○
Marco General	○
Evolución General	○
Transporte Carretera	○
Transporte Ferroviario	○
Transporte Aéreo	○
Transporte Marítimo	○
Otros Modos Transporte	○
Efectos inducidos	○
Objetivos y Movilidad Sostenible	○
Indicadores clave	○
Anexos	○

con origen y destino en la CAPV. En concreto, los movimientos intraterritoriales se han incrementado el 9,4% mientras que los interterritoriales se reducen el 7,1%. Por último, los desplazamientos con origen o destino el exterior de la CAPV caen un 28,1%.

En lo referente a la intermodalidad, en 2016, en el conjunto de la CAPV el 99,1% de los desplazamientos se realizan en una sola etapa. Esto representa un incremento de 0,3 puntos porcentuales respecto a 2011.

En cuanto a las motivaciones de los desplazamientos, en el ejercicio 2016, la movilidad obligada, es decir, los desplazamientos realizados por razones laborales o por estudios, tiene el mayor peso, lo que supone el 43,8% de los movimientos diarios realizados por la población vasca. Se observa una contracción de la proporción de los desplazamientos por motivo laboral respecto a 2011 (30,3% en 2016 frente a 37,3% en 2011).

Gráfico 2.2. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según motivaciones 2011-2016 (%).



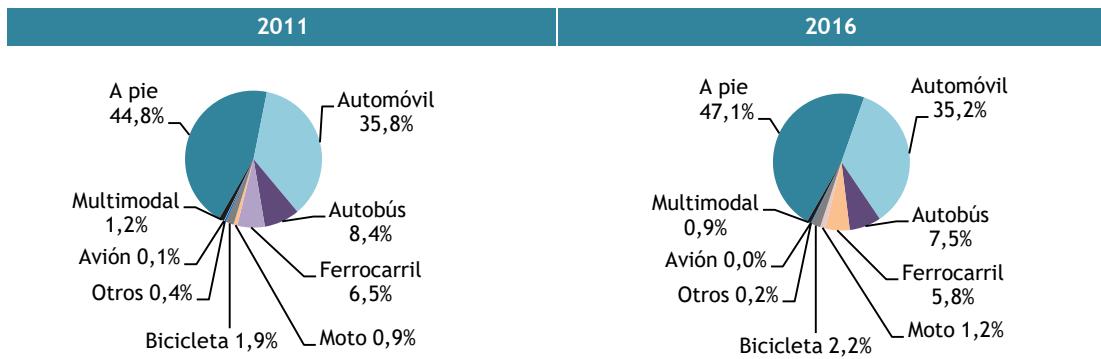
Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016.

Los desplazamientos a pie concentran prácticamente la mitad de los movimientos, lo que le afianza como principal modo de desplazamiento (47,1% en 2016 frente a 44,8% en 2011). Continúa el descenso de la penetración del vehículo privado (coche y moto), cuyo peso se sitúa en el 36,4% en 2016 frente a 36,7% en 2011. No obstante, el automóvil se mantiene en el segundo lugar en el orden de importancia, concentrando el 35,2% de los desplazamientos.

Por otro lado, los modos de transporte colectivo (autobús, ferrocarril, avión y barco) suman un 13,3% de los desplazamientos frente al 15,0% de 2011. Hay que señalar que dicha disminución es en el peso porcentual del conjunto del transporte colectivo, debido al incremento del número de desplazamientos en otros modos.

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Gráfico 2.3. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte. 2011-2016 (%).



Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016.

Centrando el análisis en el ejercicio 2018, el tráfico de pasajeros y pasajeras de los servicios públicos de transporte colectivo por carretera y ferrocarril crece un 2,3% con respecto a 2017, alcanzando los 263,2 millones de desplazamientos, lo que en términos absolutos supone un incremento de 5,9 millones de personas. Ambos medios de transporte mejoran en el número de clientes tanto en el ámbito urbano como interurbano. Así, el transporte urbano en autobús aumentó un 1,4% respecto a 2017, lo que en términos absolutos supone cerca de 70 millones de personas. Los trasladados interurbanos por carretera se incrementan un 2,2%, lo que representa 54,5 millones de usuarios y usuarias. Los viajes en ferrocarril en el área urbana crecen un 1%, rebasando los 100,2 millones de pasajeros y pasajeras. Los desplazamientos interurbanos experimentan la mayor subida (+7,7%) superando los 39,5 millones de viajes.

Hay que destacar que, en el análisis de la evolución del transporte colectivo, se debe tener 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.

Efectos inducidos

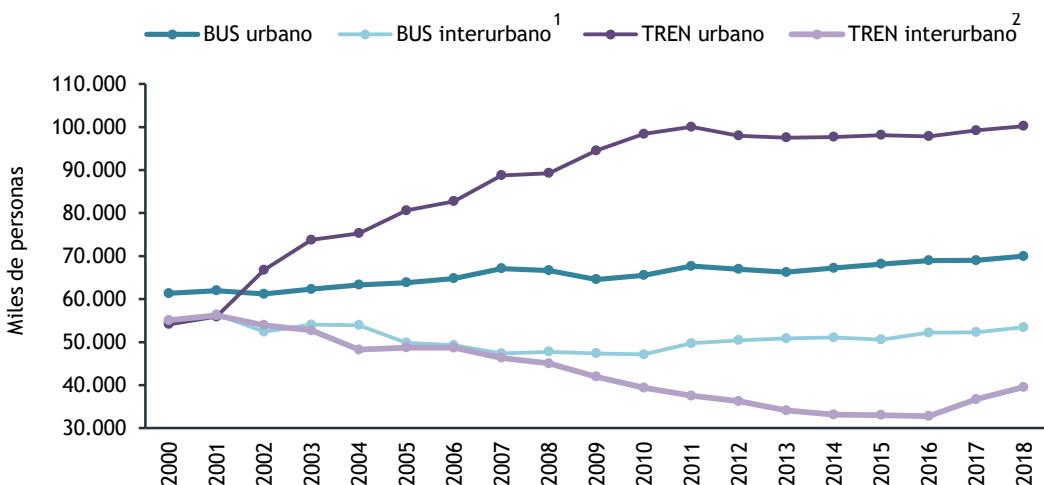
Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

Resumen Ejecutivo	●
Marco General	●
Evolución General	●
Transporte Carretera	●
Transporte Ferroviario	●
Transporte Aéreo	●
Transporte Marítimo	●
Otros Modos Transporte	●
Efectos inducidos	●
Objetivos y Movilidad Sostenible	●
Indicadores clave	●
Anexos	●

Gráfico 2.4. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario. 2000-2018.



¹ Los datos de “BUS interurbano”, relativos a Bizkaia, Gipuzkoa y Álava, incluyen los movimientos en autobús de las concesiones de cada una de las tres diputaciones, tanto dentro de su territorio como con poblaciones de los otros 2 territorios.

¹ Los datos de “BUS interurbano Bizkaia” desde 2011 incluyen las líneas de la concesión A-3700 Bilbao/Vitoria-Gasteiz, que en 2011 suponen 1.076.097 personas, no disponiendo actualmente de datos de años previos.

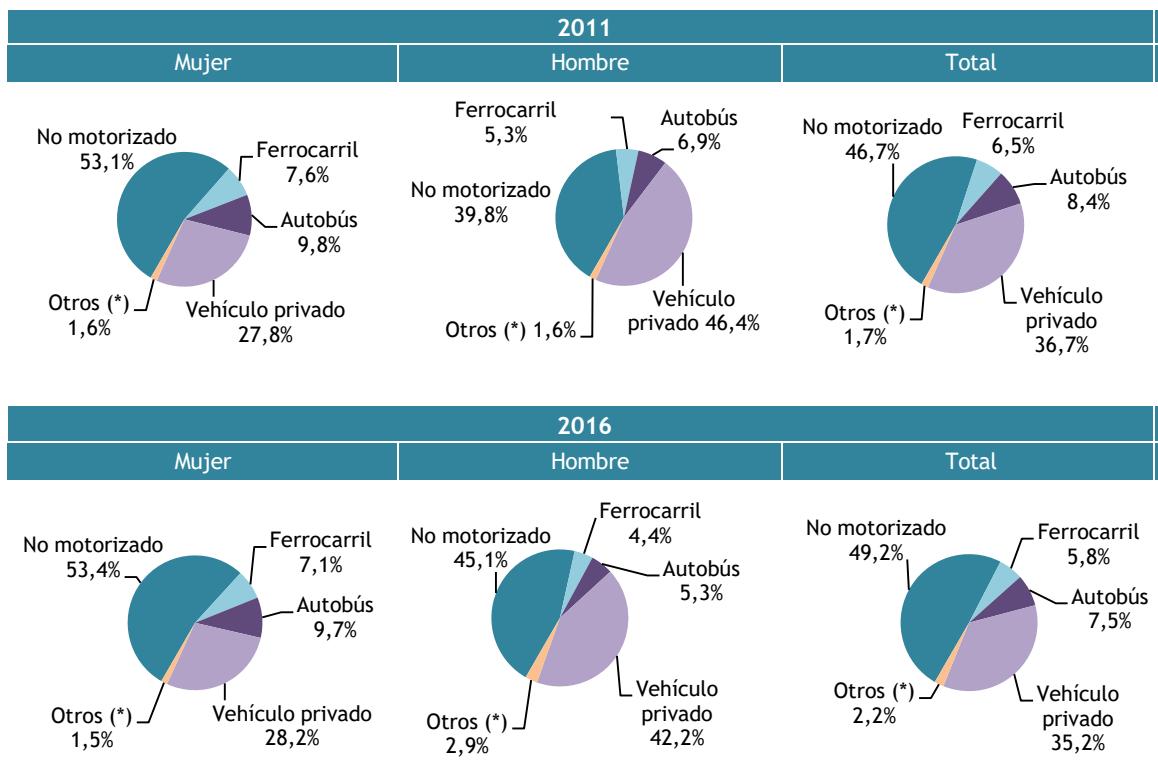
² En el tren interurbano de Bizkaia se excluyen los viajeros del funicular de La Reineta.

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

Desde una perspectiva de género, se aprecian diferencias entre mujeres y hombres en los diferentes modos de transporte. De acuerdo a los últimos datos disponibles del “Estudio de Movilidad en la CAPV 2016”, los desplazamientos no motorizados se han convertido en el tipo prioritario para ambos sexos (53,4% para mujeres y 45,1% para hombres). Los desplazamientos en automóvil privado son mayores entre los viajes realizados por los hombres, representando el 42,2% del total de movimientos, mientras que entre las mujeres alcanza el 28,2%. Ampliando el análisis al periodo 2011-2016 se percibe una tendencia hacia una movilidad más sostenible, con un incremento de los desplazamientos no motorizados.

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Gráfico 2.5. Desplazamientos según modo y sexo. 2011-2016.



(*) Incluye moto

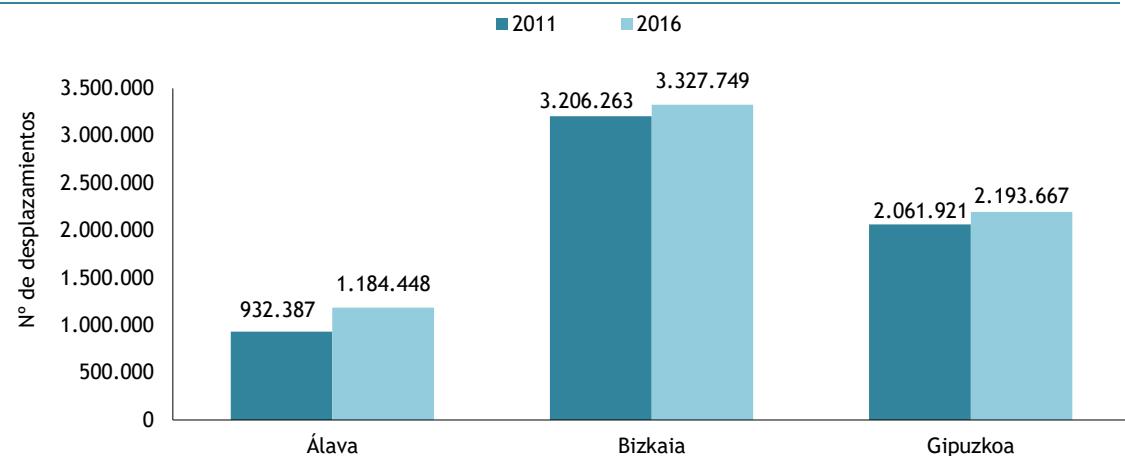
Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016.

b) Desglose territorial

Realizando un análisis de 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.

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

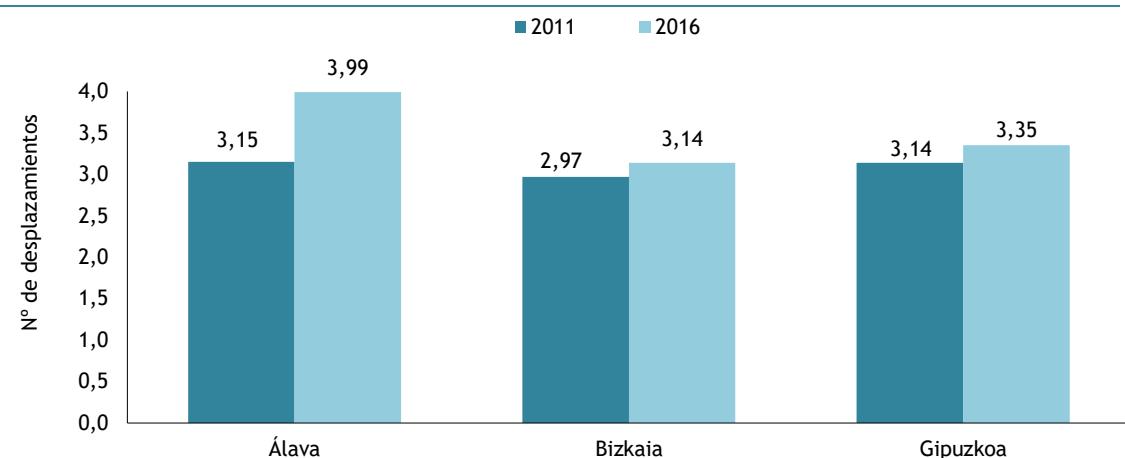
Gráfico 2.6. Movilidad de personas en la CAPV por territorio de residencia. 2011-2016.



Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011, Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016, EUSTAT.

Respecto a la distribución territorial de los desplazamientos en 2016, se observa que prácticamente la mitad de los traslados de la CAPV se concentran en los residentes en el territorio histórico de Bizkaia (49,6%), el 32,7% en los de Gipuzkoa y el restante 17,7% en los alaveses.

Gráfico 2.7. Desplazamientos por habitante mayor de 5 años¹. 2011-2016.



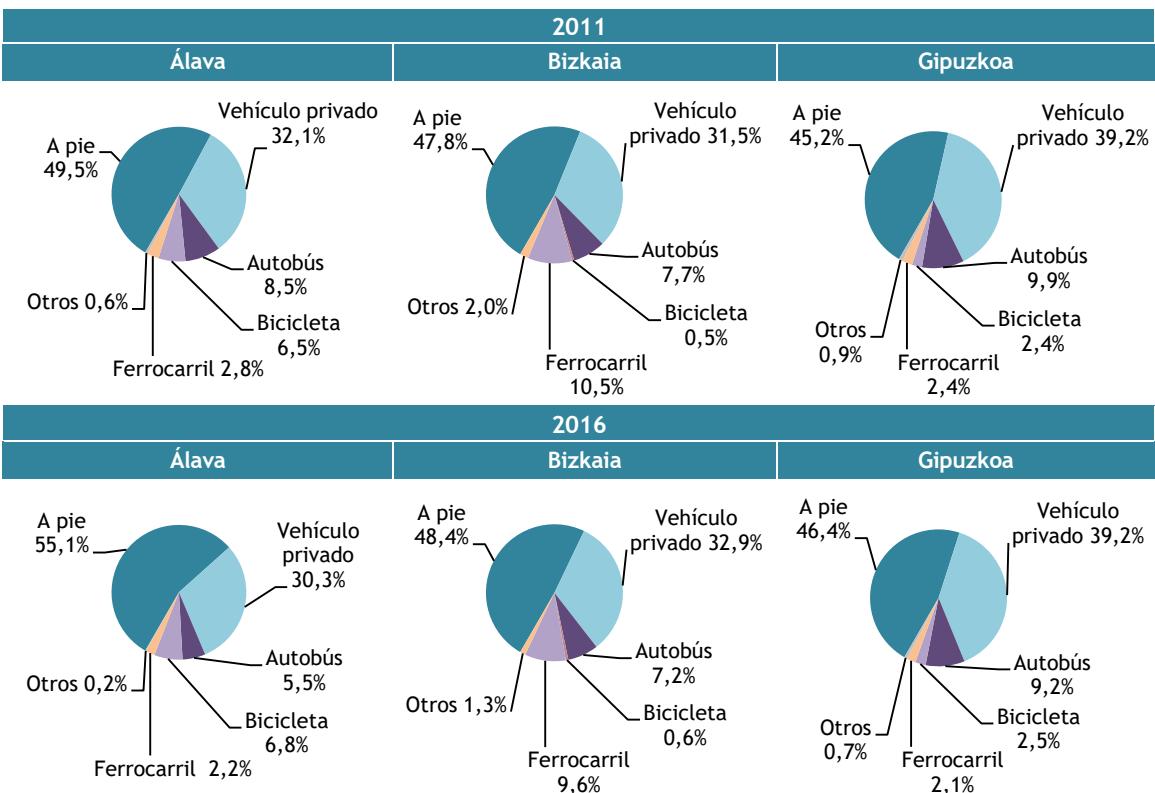
¹ Los datos del ejercicio 2016 son para población mayor de 6 años.

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011, Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016, EUSTAT.

Los desplazamientos han aumentado en los tres territorios históricos en el periodo 2011-2016. No obstante, los residentes en Álava han sido los principales responsables del aumento de la movilidad global en el último lustro, experimentando un crecimiento del 27%, le siguen los guipuzcoanos, con un incremento del 6,4% y los residentes en Bizkaia con un aumento de 3,8%.

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Gráfico 2.8. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV por territorios según modo de transporte. 2011-2016.



Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016.

En cuanto a la movilidad interna de cada territorio, destaca que los desplazamientos a pie tienen la mayor participación en los tres territorios (55,1% en Álava, 48,4% en Bizkaia y 46,4% en Gipuzkoa). Respecto a las particularidades de cada territorio, Gipuzkoa presenta una mayor proporción en la utilización del vehículo privado (39,2% del total de movimientos) y del transporte colectivo por carretera (9,2%). Por otro lado, Bizkaia registra la mayor proporción de desplazamientos en ferrocarril (9,6%) debido al volumen de traslados realizados en el Metro de Bilbao. En último lugar, Álava destaca por la elevada utilización de la bicicleta como medio de transporte, representando el 6,8% del total de los movimientos realizados por los residentes.

En la evolución respecto al ejercicio 2011, se observa el avance de los medios no motorizados (a pie y bicicleta) en todos los territorios históricos así, se incrementa 6 puntos porcentuales en Álava, 0,7 puntos en Bizkaia y 1,3 en Gipuzkoa. Por el contrario, se reducen los movimientos en vehículos privados motorizados (1,8 puntos porcentuales) en Álava, mientras que se mantiene en Gipuzkoa y se incrementa en Bizkaia (1,4 puntos porcentuales) y en los medios de transporte colectivos (autobús y ferrocarril) que bajan en los tres territorios.

En el periodo 2011-2016, se muestra un descenso en el porcentaje de desplazamientos realizados en vehículo motorizado individual con origen y/o destino en las capitales donostiarra y vitoriana, mientras en Bilbao se incrementa ligeramente. De igual manera, el porcentaje de traslados realizados en transporte colectivo se han reducido en este periodo, principalmente por el menor peso del uso del transporte público por ferrocarril y el transporte por carretera en autobús discrecional con destino y/o origen Bilbao y Donostia-San Sebastián. En sentido contrario, en

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

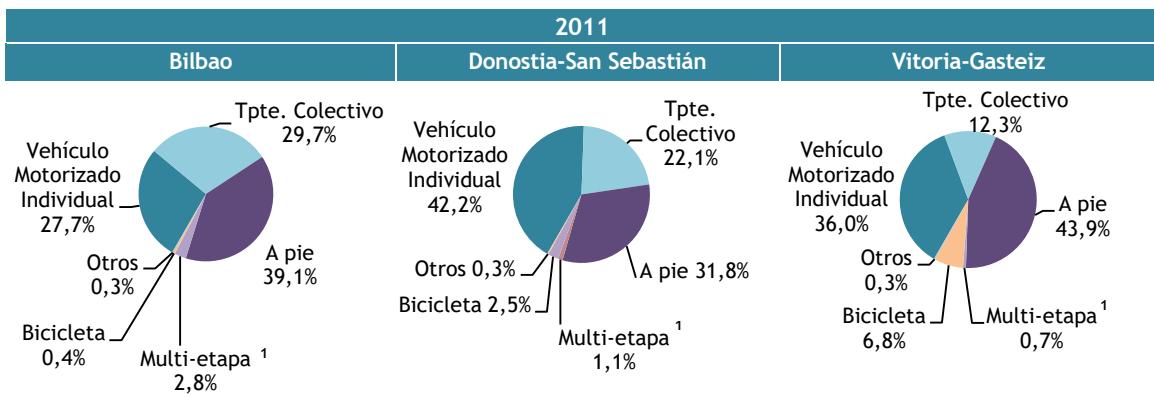
Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

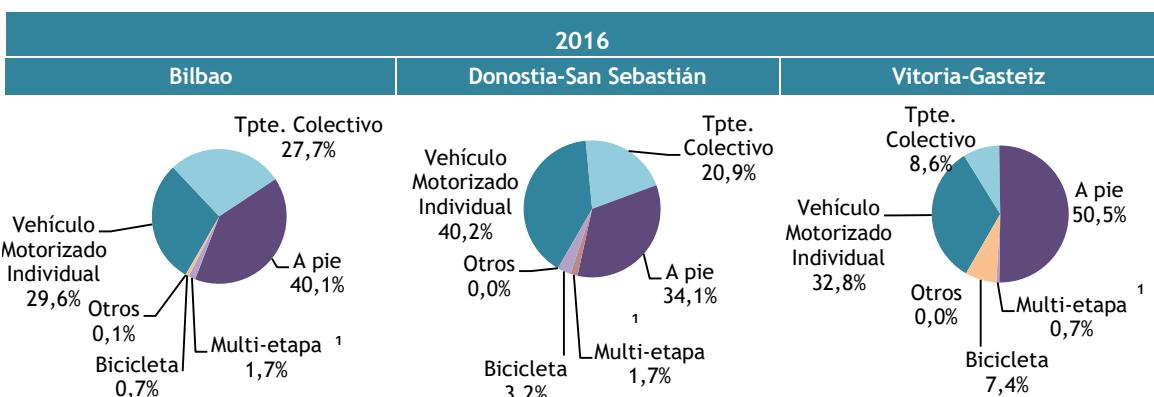
Anexos

terminos generales, se han incrementado los desplazamientos no motorizados, tanto los realizados a pie como en bicicleta.

Gráfico 2.9. Evolución de los desplazamientos totales (origen y/o destino en cada capital). 2011-2016



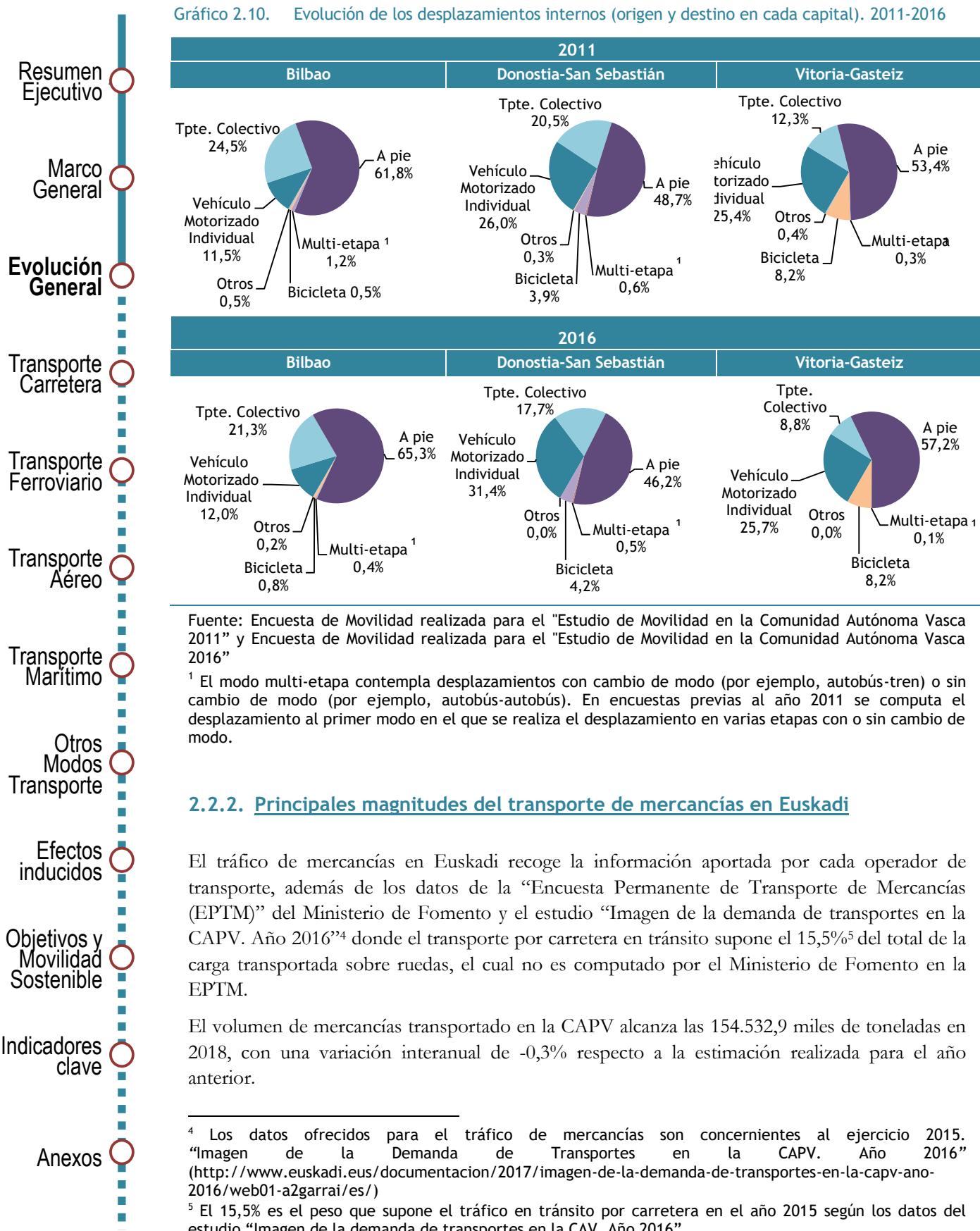
Fuente: Encuesta de Movilidad realizada para el "Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2011"



Fuente: Encuesta de Movilidad realizada para el "Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2016"

¹ 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.

En los desplazamientos internos de cada una de las tres capitales, se refleja que los traslados a pie han aumentado en la capital bilbaína (3,5 puntos porcentuales) en detrimento del transporte ferroviario. En Donostia-San Sebastián se ha registrado un incremento en el uso del automóvil (5,4 puntos porcentuales) y se han reducido los traslados en autobús tanto urbano como discrecional y los desplazamientos realizados andando (2,5 puntos). Por último, los residentes en Vitoria han incrementado los movimientos realizados a pie (3,8 puntos porcentuales) y en vehículo motorizado individual (+0,3 puntos) en perjuicio de los desplazamientos en transporte colectivo.





Cuadro 2.2. Distribución de mercancías por modos de transporte. 2016-2018

Tipo de tráfico	2016		2017		2018	
	Miles Tn.	%	Miles Tn.	%	Miles Tn.	%
Carretera	108.510,1	73,9%	114.978,7	74,2%	113.300,6	73,3%
▪ Internos	42.464	28,9%	43.859	28,3%	44.490,0	28,8%
▪ Origen / Destino	49.227	33,5%	53.298	34,4%	51.249,0	33,2%
▪ Tránsito ¹	16.819,1	11,5%	17.821,7	11,5%	17.561,6	11,4%
Ferrocarril	2.451,5	1,7%	2.282,5	1,5%	2.095,4	1,4%
Aéreo	55,1	0,0%	62,4	0,0%	63,4	0,0%
Marítimo ²	35.752,2	24,4%	37.702,5	24,3%	39.073,5	25,3%
TOTAL	146.768,9	100,0%	155.026,1	100,0%	154.532,9	100,0%

¹ Estimado en base a datos del estudio “Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2016”.

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

Fuente: EPTM, Ministerio de Fomento, Renfe, EuskoTren, Aena, Autoridad Portuaria de Bilbao, Autoridad Portuaria de Pasaia, Gobierno Vasco.

La distribución modal del transporte de mercancías muestra que el tráfico aéreo y marítimo se incrementa un 1,6% y un 3,6%, respectivamente. Por el contrario, el transporte en carretera y ferrocarril experimenta una reducción del volumen respecto al año previo (-1,5% y -8,2%, respectivamente).

Existen diferencias apreciables en la estructura de la CAPV y la UE-28. Partiendo de los últimos datos disponibles correspondientes al ejercicio 2016⁶, se detecta que el peso del transporte de mercancías por carretera es superior en la CAPV que en la media de la UE-28 (73,9% del total frente al 50,9%). Por otro lado, la participación de los modos de transporte más sostenibles, es decir, el ferroviario y marítimo, es inferior en la CAPV (1,7% y 24,4%, respectivamente) que en el conjunto de la UE-28 (11,6% y 37,4%, respectivamente).

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

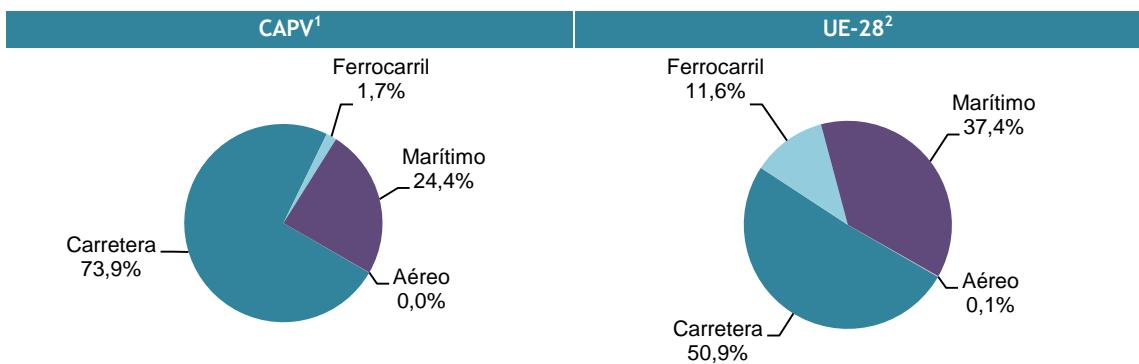
Indicadores clave

Anexos

⁶ Último dato disponible 2016, publicado en Statistical Pocketbook 2018.

Resumen Ejecutivo
Marco General
Evolución General
Transporte Carretera
Transporte Ferroviario
Transporte Aéreo
Transporte Marítimo
Otros Modos Transporte
Efectos inducidos
Objetivos y Movilidad Sostenible
Indicadores clave
Anexos

Gráfico 2.11. Distribución modal del transporte de mercancías. 2016 (%).



¹ Transporte en tránsito por carretera estimado en base a datos del estudio “Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2016”.

² Último dato disponible 2016. El transporte marítimo incluye vías navegables interiores.

Fuente: EPTM, Ministerio de Fomento, Renfe, Feve (desde 2013 Renfe opera la red métrica), EuskoTren, Aena, Autoridad Portuaria de Bilbao, Autoridad Portuaria de Pasaia, Gobierno Vasco, EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2018.

En este punto hay que remarcar que 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, junto con otras causas, se reflejan en efectos como el registrado en la reducción del peso del transporte de carretera sobre el total de mercancías transportadas en 10,8 puntos porcentuales desde el año 2002⁷, así como el incremento de la participación del transporte marítimo en 10 puntos en el mismo periodo.

⁷ Ver Imagen final de la demanda de transportes en la comunidad autónoma del País Vasco. Actualización a 2003: http://www.euskadi.eus/web01-a2oteus/es/contenidos/documentacion/demanda_de_transporte/es_11014/informe_demanda_transporte.html



3

Transporte por Carretera

Resumen Ejecutivo	○
Marco General	○
Evolución General	○
Transporte Carretera	○
Transporte Ferroviario	○
Transporte Aéreo	○
Transporte Marítimo	○
Otros Modos Transporte	○
Efectos inducidos	○
Objetivos y Movilidad Sostenible	○
Indicadores clave	○
Anexos	○

3. Transporte por carretera

3.1. Oferta del transporte por carretera en Euskadi

Los últimos datos publicados en los Anuarios Estadísticos del Ministerio de Fomento para el ejercicio 2017 muestran que la red de carreteras vascas alcanza los 4.160 kilómetros. Las vías de gran capacidad (considerando el conjunto de autopistas, autovías y carreteras multicarril) engloban el 15% del total de las carreteras vascas.

El sistema viario vasco registra un grado de vías de gran capacidad muy superior a la estructura viaria estatal, donde en conjunto, las autopistas, autovías y carreteras multicarril representan cerca del 10%. En el ámbito europeo, el nivel de este tipo de redes es mayor ya que considerando los países de la UE-28⁸ las vías de alta capacidad representan más del 20% de la totalidad de la red de carreteras.

La densidad de la estructura viaria vasca, que en 2017 se sitúa en 575 m/km², rebasa considerablemente a la de la totalidad del Estado (327,5 m/km² en 2017) y de la UE-28 (429,2 m/km² en 2016, último dato disponible).

Cuadro 3.1. Longitud y densidad de la red de carreteras. CAPV, Estado y UE-28. 2015-2017

Modalidad de carreteras	2015		2016		2017	
	Longitud (km)	Densidad (m/km ²) ¹	Longitud (km)	Densidad (m/km ²) ¹	Longitud (km)	Densidad (m/km ²) ¹
CAPV						
Autopistas de peaje	254	35,1	254	35,1	254	35,1
Autopistas libres, autovías, carreteras multicarril	363	50,2	369	51,0	369	51,0
Carreteras de calzada única	3.561	492,2	3.556	491,5	3.556	488,9
Total	4.178	577,5	4.179	577,6	4.160	575,0
ESTADO						
Autopistas de peaje	3.040	6,0	3.039	6,0	3.039	6,0
Autopistas libres, autovías, carreteras multicarril	13.982	27,6	14.070	27,8	14.124	27,9
Carreteras de calzada única	148.981	294,4	148.374	293,3	148.522	293,6
Total	166.003	328,1	165.483	327,1	165.685	327,5
UE 28						
Autopistas	75.820	17,0	76.823	17,2	--	--
Carreteras principales o nacionales	316.511	70,8	316.615	70,8	--	--
Carreteras secundarias o regionales	1.511.667	338,1	1.525.356	341,2	--	--
Total	1.903.998	425,9	1.918.794	429,2	--	--

¹ Calculada a partir de la longitud (m) de la red de carreteras y la superficie (km²) de la CAPV, Estado y UE-28 para cada caso.

Fuente: Ministerio de Fomento, INE, EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2018, International Road Federation.

Analizando los datos relativos a la oferta de los servicios de transporte públicos regulares de uso general de viajeros en el ámbito urbano de las tres capitales vascas, en 2018, es destacable que Bilbao se mantiene como el municipio con la mayor flota ya que Bilbobus tiene en circulación 148 autobuses en 43 líneas con una longitud de 632,9 km (+0,2% respecto a 2017). En segunda

⁸ UE-28, dato referido a 2016, último año disponible en Statistical Pocketbook 2018

Resumen Ejecutivo	○
Marco General	○
Evolución General	○
Transporte Carretera	○
Transporte Ferroviario	○
Transporte Aéreo	○
Transporte Marítimo	○
Otros Modos Transporte	○
Efectos inducidos	○
Objetivos y Movilidad Sostenible	○
Indicadores clave	○
Anexos	○

posición, se sitúa Donostia-San Sebastián, donde Dbus opera con 132 vehículos a través de 41 líneas con un itinerario de 273 km, un +2,2% respecto a 2017. En la capital alavesa, Tuvisa (Transportes Urbanos de Vitoria, S.A.) pone en circulación 86 autobuses en 18 líneas (crece un 20% respecto al año anterior) con un recorrido de 203,5 km.

Cuadro 3.2. Características de la oferta de transporte público urbano en las capitales vascas. 2016-2018

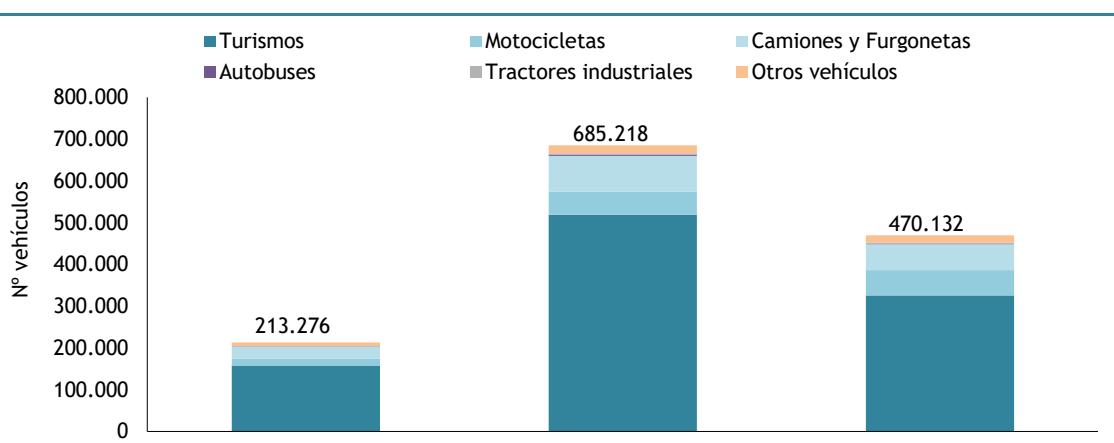
Modalidad de carreteras	2016	2017	2018	Δ % 17/18
BILBAO				
Líneas de Red ¹	43	43	43	0,0
Longitud (Km) ¹	596,3	631,5	632,9	0,2
Parque autobuses	149	148	148	0,0
DONOSTIA-SAN SEBASTIAN				
Líneas de Red ¹	39	41	41	0,0
Longitud (Km) ¹	269	267	273	2,2
Parque autobuses	130	132	132	0,0
VITORIA-GASTEIZ				
Líneas de Red ¹	15	15	18	20,0
Longitud (Km) ¹	203,5	203,5	203,5	0,0
Parque autobuses	81	87	86	-1,1
TOTAL				
Líneas de Red	97	99	103	4,0
Longitud (Km)	1.069,6	1.102,2	1.109,2	0,6
Parque autobuses	360	367	366	-0,3

¹ Incluidos los servicios regulares diurnos y nocturnos.

Fuente: Tuvisa, Bilbobus y Dbus.

Teniendo en cuenta la información sobre el transporte privado procedente de los registros de la Dirección General de Tráfico, en 2018 el parque automovilístico en Euskadi continua su senda ascendente registrando un incremento de 1,5% respecto a 2017, lo que significa que al cierre de 2018 estaban en circulación 1.368.626 vehículos.

Gráfico 3.1. Parque de vehículos en la CAPV. 2018

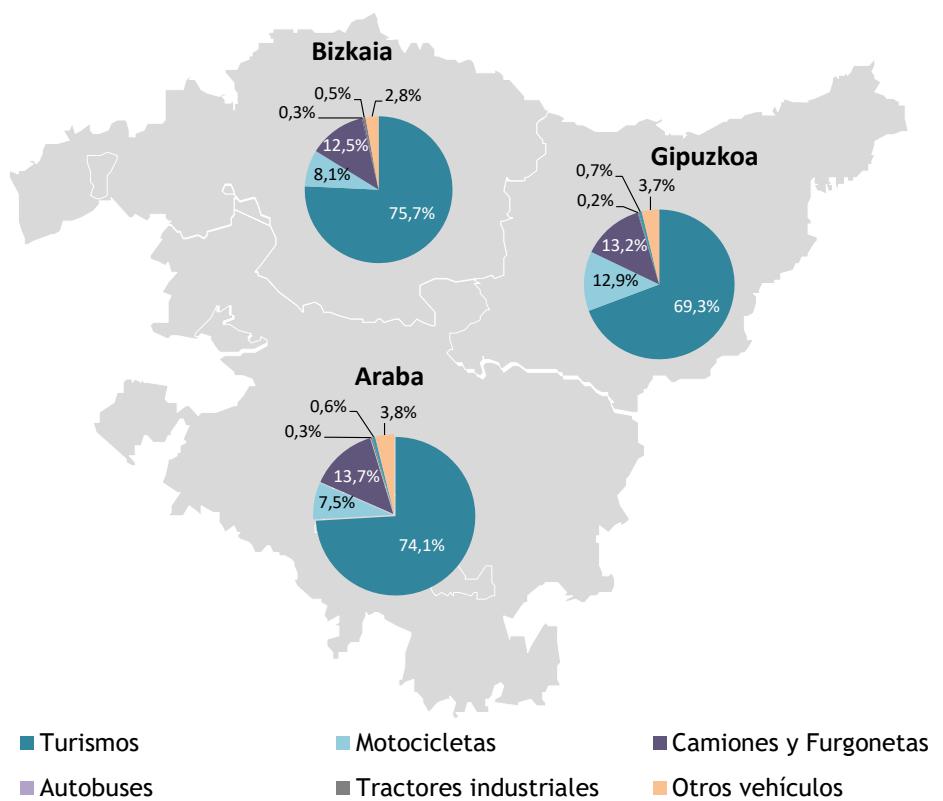


Fuente: DGT.

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Atendiendo a la clasificación del parque de vehículos, es reseñable que el 86,2% del parque móvil está integrado por turismos y camiones/furgonetas (73,3% y 12,9%, respectivamente). En cuanto a la evolución interanual, todas las categorías han experimentado una evolución positiva siendo mayor el crecimiento de motocicletas (+3,4%), otros vehículos (+3,2%) y autobuses (+3,1%).

Gráfico 3.2. Distribución del parque de vehículos en la CAPV. 2018

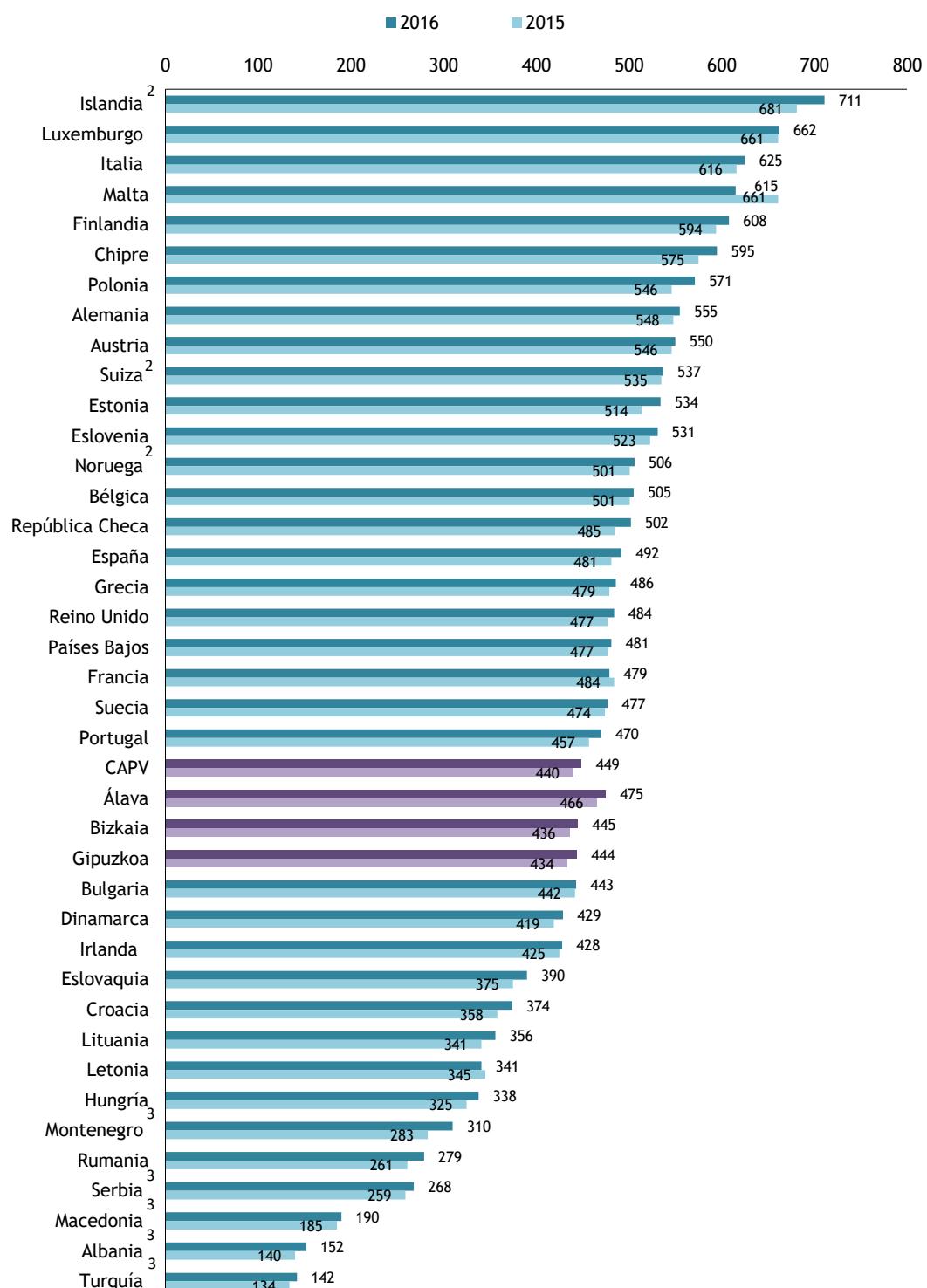


Fuente: DGT.

En el ámbito europeo, el siguiente gráfico muestra la clasificación del índice de motorización de cada país medido como el ratio de turismos por cada mil habitantes en el marco de la UE-28, otros países de la Asociación Europea de Libre Comercio y los países candidatos a formar parte de la UE. Considerando los últimos datos disponibles procedentes de Eurostat (referidos a 2016), Islandia avanza hasta la primera posición del ranking con 771 turismos por cada mil habitantes, mientras que en el último puesto se mantiene Turquía con un índice de 142 coches. En cuanto a la variación interanual, los datos muestran que los países que han registrado incrementos superiores en el ratio han sido dos países candidatos a la UE, Montenegro (9,5%) y Albania (8,6%), seguidos por Rumanía (6,9%) y otro país candidato a la UE, Turquía (6%). En sentido contrario, los países donde desciende el número de vehículos por habitantes son Malta (7,0%), Letonia (1,2%) y Francia (1,0%).

Resumen Ejecutivo	●
Marco General	●
Evolución General	●
Transporte Carretera	●
Transporte Ferroviario	●
Transporte Aéreo	●
Transporte Marítimo	●
Otros Modos Transporte	●
Efectos inducidos	●
Objetivos y Movilidad Sostenible	●
Indicadores clave	●
Anexos	●

Gráfico 3.3. Índice de motorización en el ámbito europeo. 2015-2016¹



¹Los últimos datos de los países de Europa provenientes de Statistical Pocketbook 2018 son de 2016.

²Países de la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA - European Free Trade Association).

³Países candidatos UE

Fuente: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2018, DGT e INE.

Resumen Ejecutivo	○
Marco General	○
Evolución General	○
Transporte Carretera	○
Transporte Ferroviario	○
Transporte Aéreo	○
Transporte Marítimo	○
Otros Modos Transporte	○
Efectos inducidos	○
Objetivos y Movilidad Sostenible	○
Indicadores clave	○
Anexos	○

Centrando la atención en la CAPV, en 2016 el índice se sitúa en los 449 turismos por cada mil habitantes, posicionándose en el lugar 23 del ranking (posición 20 de la UE-28). Centrándonos en cada uno de los territorios históricos, se observa que Álava mantiene el mayor índice de vehículos por habitante, 475, mientras que el grado de motorización de Bizkaia y Gipuzkoa es prácticamente igual, 445 y 444, respectivamente. Por otro lado, la media estatal (492) está por encima del índice de los tres territorios vascos.

El índice de motorización de la CAPV en 2018 crece un 1,2% respecto al año anterior, situándose en 461,9 turismos por cada mil habitantes. La evolución interanual ha sido positiva en los tres territorios históricos; así, Gipuzkoa pasa de 452,8 a 458,4 turismos por cada mil habitantes (+1,2%), Álava sube de 479,7 a 485,1 (+1,1%), y Bizkaia, donde el índice crece de 452,35 a 457,4 vehículos por cada mil habitantes (+1,1%).

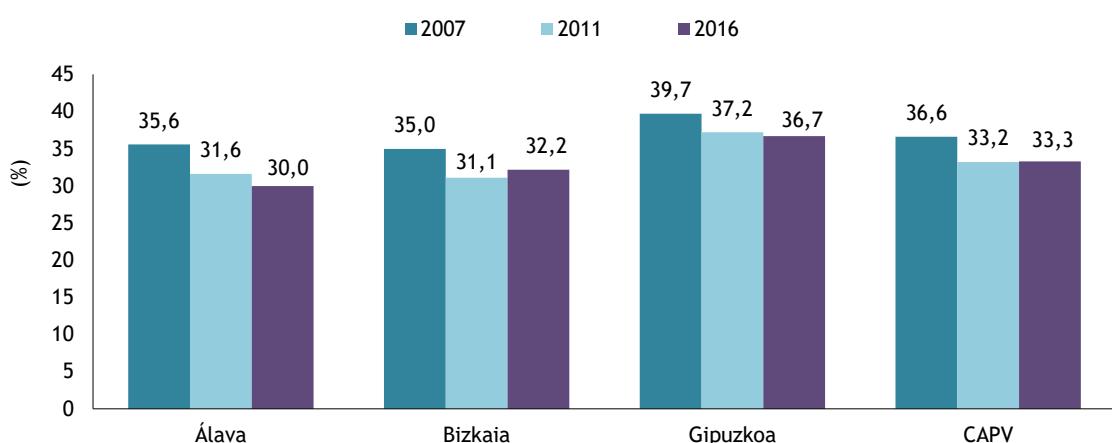
3.2. Movilidad de personas por carretera en Euskadi

a) Movilidad en vehículo privado

En primer lugar, hay que destacar el avance en el uso del automóvil ya que el índice de motorización se incrementa de 391 turismos por cada mil habitantes en 2000 a 461,9 en 2018.

En el periodo 2007-2016 el nivel de penetración del automóvil se reduce en 3,3 puntos porcentuales. Estudiando cada territorio en particular, en el periodo más reciente 2011-2016 se detecta que Álava y Gipuzkoa son las provincias que han experimentado una disminución en la utilización del automóvil (-1,6 y -0,5 puntos porcentuales, respectivamente). No obstante, en el territorio guipuzcoano se mantiene la mayor tasa de uso del automóvil (36,7%). Por su parte, Bizkaia ha registrado un leve incremento del peso de los desplazamientos en coche de 1,1 puntos porcentuales respecto a 2011.

Gráfico 3.4. Movilidad de personas en automóvil. Penetración del automóvil. 2007-2016¹



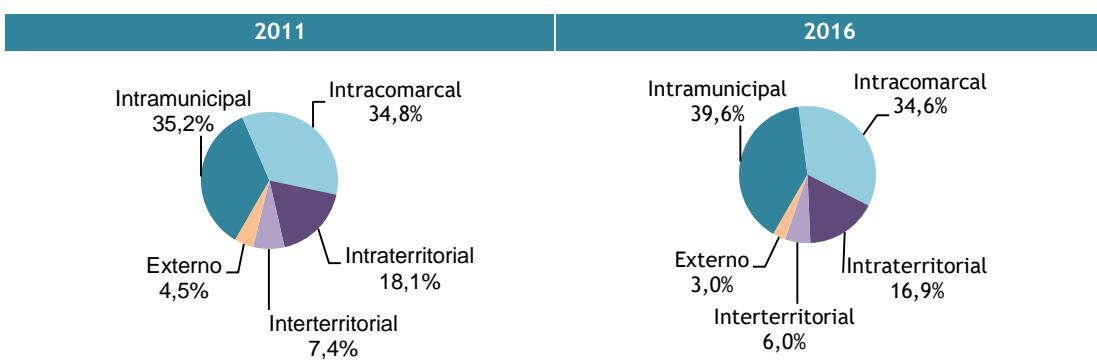
¹ El total hace referencia al sumatorio de los desplazamientos intraprovinciales

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007, Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016.

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

En lo referente a la distribución de los desplazamientos en automóvil⁹ por ámbito territorial, los trasladados municipales representan el 39,6% y los desplazamientos intracomarcales el 34,6% de los movimientos realizados en la CAPV. Por su parte, los movimientos intraterritoriales que suman el 16,9%, los interterritoriales el 6,0% y con el exterior el 3,0%. Realizando una comparativa con los resultados del “Estudio de Movilidad en la CAPV en 2011”, se observa un incremento de la participación de los movimientos urbanos realizados en automóvil en 4,4 puntos porcentuales, mientras que los trasladados intracomarcales prácticamente se mantienen. Se ha registrado una contracción en la proporción de los movimientos en automóvil intraterritoriales, interterritoriales y externos.

Gráfico 3.5. Distribución de desplazamientos en automóvil según ámbito territorial. 2011-2016.



Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016.

Según el “Estudio de Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2016”, en lo referente a la movilidad en vehículo privado en el ámbito urbano, cabe destacar que, en Donostia-San Sebastián el 31,4% del total de desplazamientos internos se realiza en automóvil¹⁰, en Vitoria-Gasteiz los modos motorizados individuales representan el 25,7%, mientras que en Bilbao la movilidad en automóvil se reduce hasta el 12,0%.

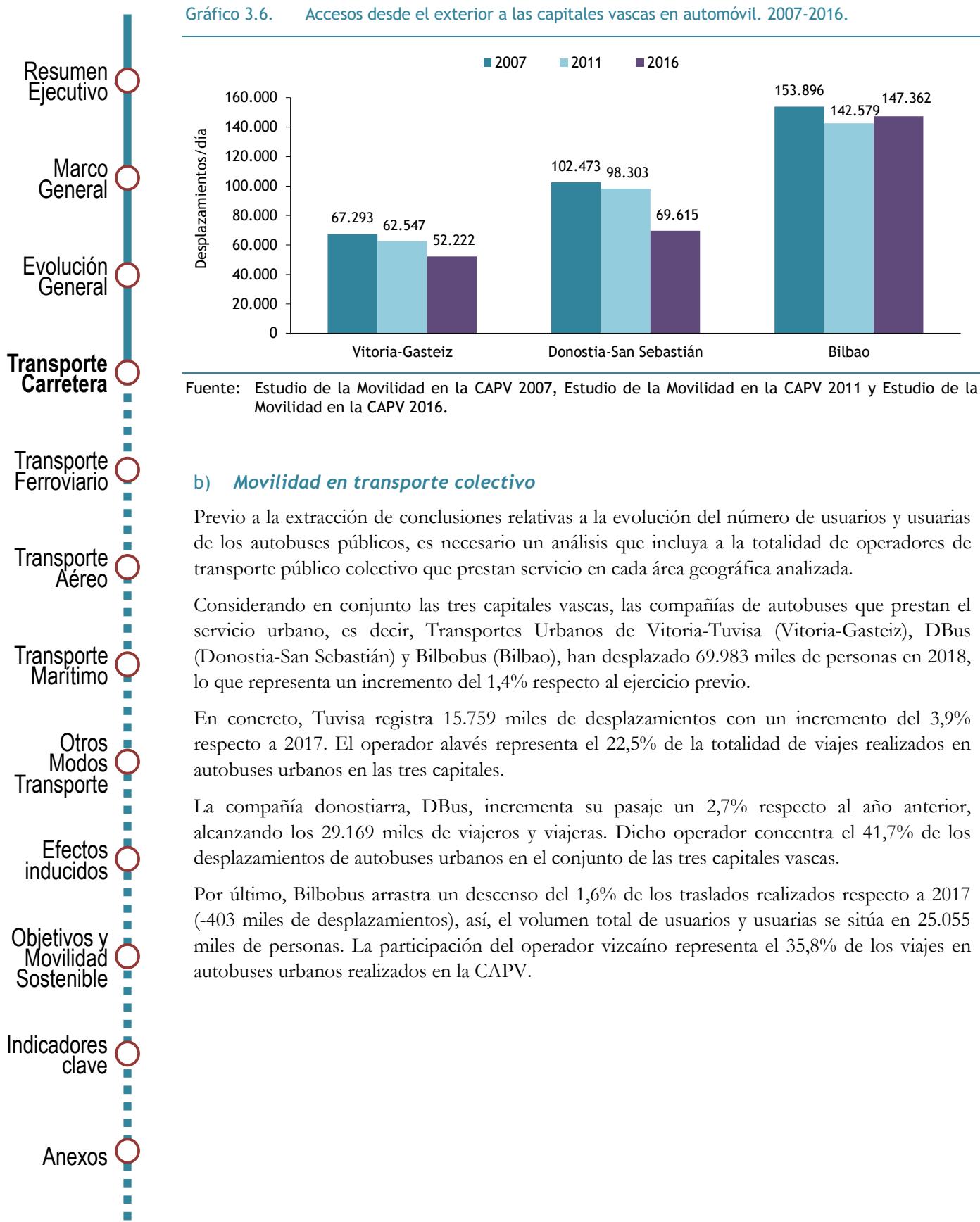
Asimismo, son relevantes los datos de acceso motorizado a las capitales vascas, ya que, el conjunto de desplazamientos con destino las tres capitales vascas, incluidos los internos, representan el 46,7% del total de los desplazamientos que realizan los residentes de la CAPV. De este modo, la utilización del automóvil¹¹ en los movimientos con destino a las capitales o realizados dentro de ellas suponen el 33,2%. Centrando la atención únicamente en los desplazamientos internos registrados en las tres capitales, la penetración del coche alcanza el 20,1% mientras que en los desplazamientos atraídos hacia las capitales, el uso del automóvil se incrementa hasta el 62,0%.

Respecto al acceso de automóviles a las capitales vascas desde el exterior, en base a los datos publicados en los últimos estudios de movilidad, sobresale Bilbao siendo la capital que registra la mayor cifra de accesos en automóviles desde el exterior, con un total de 147.362 desplazamientos diarios, a cierta distancia se encuentran Donostia-San Sebastián (69.615 desplazamientos/día) y Vitoria-Gasteiz (52.222 desplazamientos/día).

⁹ Incluye coche conductor, coche pasajero y taxi

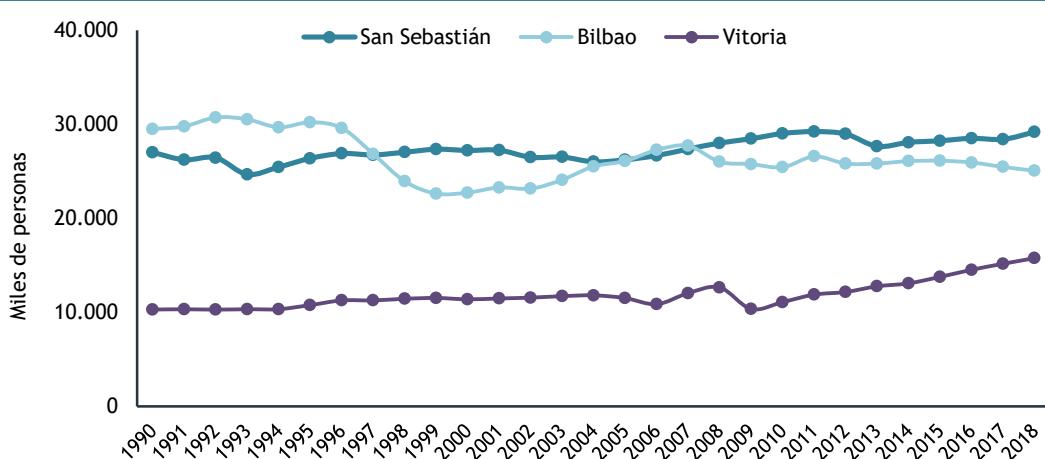
¹⁰ Incluye coche conductor, coche pasajero, moto y taxi.

¹¹ Incluye coche conductor, coche pasajero y taxi.



Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Gráfico 3.7. Transporte público urbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas¹². 1990-2018



Fuente: Tuvisa, Bilbobus y Dbus.

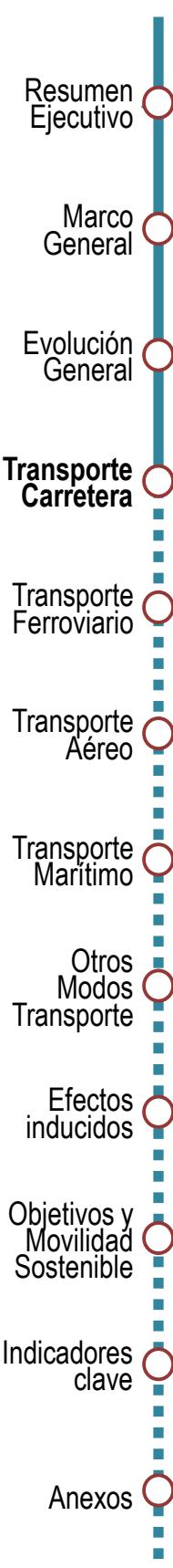
Analizando los desplazamientos interurbanos por carretera, los operadores encargados de prestar el servicio, es decir, Bizkaibus en el territorio histórico de Bizkaia, Autobuses Interurbanos de Álava-AIA en Álava y los agentes integrados en Lurraldebus en Gipuzkoa, han desplazado 53.451 miles de personas en 2018, lo que representa un incremento del 2,2% respecto a 2017.

En Gipuzkoa, se realizaron 24,8 millones de desplazamientos en autobuses interurbanos, lo que significa un incremento interanual del pasaje del 1,7%, manteniéndose la senda alcista iniciada en 2006.

Los servicios prestados por Bizkaibus junto a la concesión de la línea de autobús A-3700 Bilbao/Vitoria-Gasteiz, en el territorio de Bizkaia, alcanzan los 28,0 millones de viajeros y viajeras suponiendo una mejora del 2,5% respecto a 2017. Al hilo de estas cifras, se debe recordar 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.

En el territorio alavés, Autobuses Interurbanos de Álava – AIA realizó 563,4 miles de desplazamientos, lo que representa una subida del 6,6% del pasaje respecto al año anterior. En este punto, cabe matizar que el motivo por el que la cifra de personas que utilizan el autobús interurbano en Álava es relativamente baja, en comparación con la de los otros dos territorios, es debido 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.

¹² Los datos se pueden consultar en la tabla del anexo: Transporte público urbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2018.



Cuadro 3.3. Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús interurbano. 2000-2018¹.

Años	Resto provincia Gipuzkoa		Resto provincia Bizkaia ²		Resto provincia Álava ³	
	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	29.473,7	-- ⁽²⁾	500,1	-3,1
2012	20.517,0	3,8	29.414,2	-0,2	495,0	-1,0
2013	21.121,0	2,9	29.252,7	-0,5	490,0	-1,0
2014	22.159,5	4,9	28.479,0	-2,6	446,7	-8,8
2015	22.920,6	3,4	27.288,7	-4,2	392,2	-12,3
2016	23.962,7	4,5	27.748,8	1,7	467,5	19,2
2017	24.436,0	2,0	27.347,0	-1,4	528,6	13,1
2018	24.845,1	1,7	28.042,5	2,5	563,4	6,6

¹ Los datos de “BUS interurbano”, estén en la columna de Bizkaia, Gipuzkoa o Álava, incluyen los movimientos en autobús de las concesiones de cada una de las tres diputaciones, tanto dentro de su territorio como con poblaciones de los otros 2 territorios.

² Los datos de “BUS interurbano Bizkaia” desde 2011 incluyen las líneas de la concesión A-3700 Bilbao/Vitoria-Gasteiz, que en 2011 suponen 1.076.097 personas, no disponiendo actualmente de datos de años previos.

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.

³ 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, Diputación Foral de Álava y Diputación Foral de Bizkaia.

3.3. Movilidad de mercancías por carretera en Euskadi

Teniendo en cuenta la información extraída de la EPTM para 2018, se desplazaron 95,7 millones de toneladas por las carreteras de la CAPV, lo que significa que el tráfico de mercancías desciende un 1,5% respecto al ejercicio previo.

En el ámbito intrarregional se experimenta un incremento del volumen transportado del 1,4% creciendo tanto el transporte intramunicipal (+1,6%) como el intermunicipal (+1,4%). El tráfico interregional (origen o destino CAPV) se contrae un 3,7% donde el flujo de mercancías expedido cae un 5,9% y la mercancía recibida de otras comunidades disminuye en un 1,7% respecto a 2017. Por su lado, el tráfico internacional se redujo un 4,7% debido a la caída de las exportaciones (-6,5%) e importaciones (-2,8%).

Resumen Ejecutivo	○
Marco General	○
Evolución General	○
Transporte Carretera	○
Transporte Ferroviario	○
Transporte Aéreo	○
Transporte Marítimo	○
Otros Modos Transporte	○
Efectos inducidos	○
Objetivos y Movilidad Sostenible	○
Indicadores clave	○
Anexos	○

Cuadro 3.4. Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución. 2014-2018.

Tipo de desplazamiento	2014		2015		2016		2017		2018	
	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %
Transporte intrarregional ¹	50.203	22,7	41.108	-18,1	42.464	3,3	43.859	3,3	44.490	1,4
Intra-municipal	9.033	7,6	8.528	-5,6	7.229	-15,2	7.830	8,3	7.953	1,6
Inter-municipal	41.170	26,6	32.580	-20,9	35.235	8,1	36.029	2,3	36.537	1,4
Transporte interregional ²	39.321	1,3	44.396	12,9	42.751	-3,7	46.908	9,7	45.157	-3,7
Recibido de otras CC.AA.	20.204	1,9	23.674	7,2	22.219	-6,1	24.119	8,6	23.717	-1,7
Expedido a otras CC.AA.	19.117	0,7	20.722	8,4	20.532	-0,9	22.789	11,0	21.440	-5,9
Transporte internacional	5.352	15,0	5.519	3,1	6.477	17,4	6.390	-1,3	6.092	-4,7
Recibido	2.729	30,4	2.755	0,9	3.405	23,6	3.157	-7,3	3.070	-2,8
Expedido	2.622	2,3	2.764	5,4	3.071	11,1	3.233	5,3	3.022	-6,5
Total CAPV	94.875	12,4	91.023	-4,1	91.691	0,7	97.157	6,0	95.739	-1,5

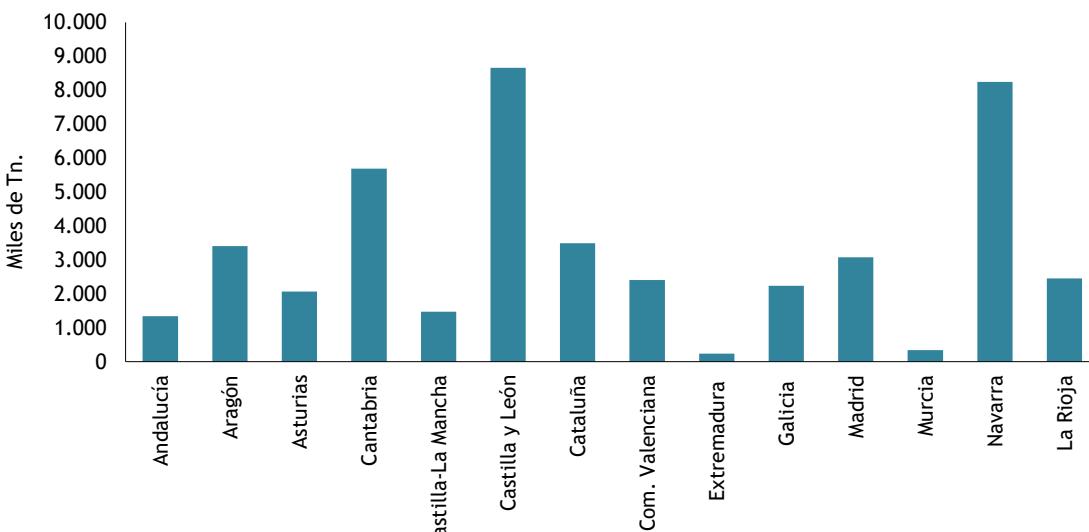
¹ Con origen y destino CAPV (incluye el transporte intermunicipal y el intramunicipal).

² Entre la CAPV y otras Comunidades Autónomas.

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

La evolución seguida por el volumen de mercancías transportadas en el último año implica que el transporte interregional tenga el mayor peso en el tráfico por carretera de la CAPV representando el 47,2% de la totalidad, seguido por el tránsito intramunicipal (46,5%) y por último, el flujo internacional que supone el 6,3% restante.

Gráfico 3.8. Transporte de mercancías interregional entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2018.



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

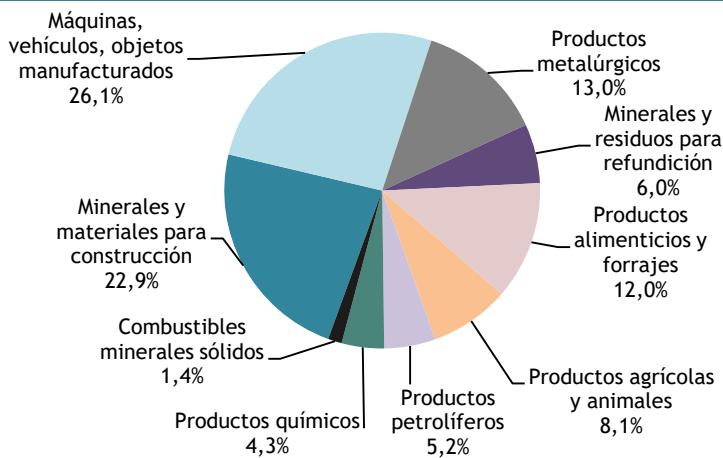
Analizando el intercambio de mercancías entre la CAPV y el resto de regiones, Castilla y León se posiciona como el mayor socio comercial de Euskadi con 8,7 millones de existencias intercambiadas, lo que representa el 19,2% del tráfico interregional. En segunda posición, se sitúa Navarra con 8,2 millones de toneladas (18,2% del flujo interregional) y en tercer puesto se afianza Cantabria con 5,7 millones (participación de 12,6%).

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

En valores absolutos, los territorios que han experimentado una variación interanual positiva en el tráfico de mercancías han sido Cantabria con un incremento de 1,1 millones de toneladas (+23,0%) y La Rioja que crece en 499 miles de toneladas (+25,5%).

En sentido opuesto, los intercambios de mercancías han descendido en Castilla y León con 1,7 millones de toneladas menos (-16,3%) y Galicia con una disminución del flujo de mercancías de 724 miles de toneladas (-24,4%).

Gráfico 3.9. Tipología del transporte intrarregional e interregional de mercancías por carretera. 2018 (%).



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

Realizando un estudio de la tipología de los productos intercambiados a nivel interregional e intrarregional en la CAPV, se observa que las categorías con mayor participación se mantienen respecto al año anterior. Así, las máquinas, vehículos y objetos manufacturados suponen el 26,1%, minerales y materiales de construcción alcanzan el 22,9% y productos metalúrgicos representan el 13,0% de las mercancías intercambiadas. En términos absolutos, los grupos que han incrementado el volumen intercambiado son los productos químicos (+310 miles de toneladas) y los productos agrícolas y animales (+65 miles de toneladas). En el lado opuesto, se ha reducido el tráfico de máquinas, vehículos y objetos manufacturados (-766 miles de toneladas) y productos alimenticios y forrajes (-353 miles de toneladas).



4

Transporte Ferroviario

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

4. Transporte ferroviario

4.1. Oferta del transporte ferroviario en Euskadi

Desde el 1 de enero de 2013, la estructura ferroviaria de Euskadi se compone de un conjunto de infraestructuras administradas por los siguientes agentes:

- ▶ Adif-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por cuyas vías, la principal operadora Renfe, une la CAPV con las principales capitales del Estado. El 1 de enero de 2013, la entidad Ferrocarriles de Vía Estrecha, FEVE, queda integrada en Adif en lo concerniente al mantenimiento y construcción de infraestructuras ferroviarias, en cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto Ley 22/2012, 20 de julio. A partir de la misma fecha, Renfe Operadora 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 cubren el ámbito urbano de las capitales de Bizkaia y Álava.

Atendiendo a los últimos datos disponibles referentes al ejercicio 2016, comparando la densidad de las infraestructuras ferroviarias de la CAPV con el resto del Estado y UE-28 las diferencias son considerables. Así, la red ferroviaria de la CAPV tiene una extensión de 560 kilómetros, con una concentración de infraestructuras ferroviarias de 77,4 m/km², cifra ampliamente superior a las densidades del conjunto del Estado con 31,5 m/km² y de la UE-28 con 48,6 m/km². Es destacable el elevado peso de las vías electrificadas sobre el total de la red ferroviaria vasca que representan el 96,25% del global, mientras que en el resto del Estado y la UE-28 el nivel de electrificación de la red férrea es notoriamente inferior, 63,7% y 53,7% respectivamente.

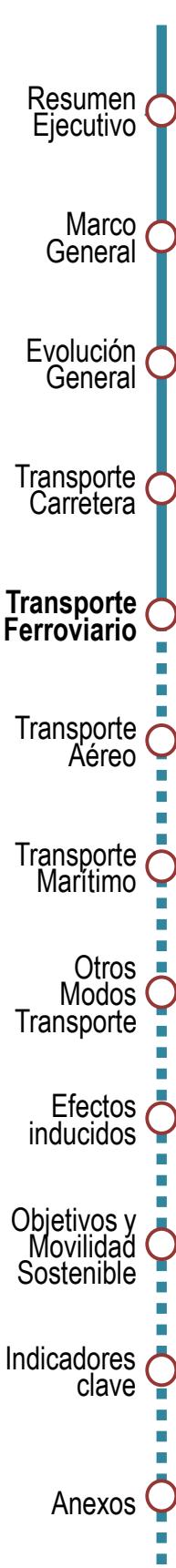
Cuadro 4.1. Densidad de líneas ferroviarias en la CAPV, Estado y UE-28. 2016

	Total	No Electrificadas			Electrificadas		
		Total	% del total	Vía única	Total	% del total	Vía única
Longitud (km)							
CAPV	560	21	3,75	21	539	96,25	251
Estado	15.922	5.784	36,3	5.764	10.138	63,7	4.231
UE 28 ¹	217.081	100.488	46,3	--	116.593	53,7	--
Densidad (m/km ²)							
CAPV	77,4	2,9	--	2,9	74,5	--	34,7
Estado	31,5	11,4	--	11,4	20,0	--	8,4
UE 28 ¹	48,6	22,5	--	--	26,1	--	--

¹ Los últimos datos disponibles correspondientes a UE-28 son del 2016.

Fuente: Adif, Compañías de CC.AA. y Particulares, Euskal Trenbide Sarea, Ministerio de Fomento, EU Transport in Figures-Statistical Pocketbook 2018, Eurostat.

En los siguientes apartados se detallan las características de cada uno de los administradores de infraestructuras ferroviarias de la CAPV, es decir, Adif, donde se desglosa la red ferroviaria convencional y la red de ancho métrico, y ETS-RFV; así como de la oferta de servicios de los agentes que operan en dichas vías férreas.



4.1.1. Adif-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

De acuerdo a los últimos datos disponibles correspondientes al ejercicio 2017, las líneas férreas convencionales tienen una extensión de 376,1 km siendo el 61,4% de doble vía. Renfe es la principal operadora en cuanto a 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 4.2. Datos básicos de la oferta de Adif, Red Ferroviaria Convencional. 2016-2017

Longitud de líneas en km.	2016	2017
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	231,1
Vía única electrificada		
Orduña-Miranda	62,9	--
Barakaldo-Muskiz	13,1	--
Total vía única electrificada	76,0	145,0

Fuente: Adif.

La red ferroviaria convencional operada a través de Renfe sufre una leve contracción respecto a 2017 ya que el número de trenes que circulan en las tres líneas regionales se reduce un 0,8% (7.150 trenes), los trenes-kilómetros caen un 0,6% (alrededor de 2,1 millones) y las plazas-kilómetros bajan un 0,5% (538,5 millones de plazas-kilómetros).

La oferta de cercanías prestada por Renfe sufre una ligera contracción en 2018 tanto en el número de trenes ofertados (-0,6%), que caen hasta los 127.830 ferrocarriles y en los trenes-kilómetros recorridos, que disminuyen un 1,8% (4.174.474 trenes-km); como en las plazas-kilómetros, con una reducción de 1,7% hasta 892,6 millones.

Los servicios ofertados en la línea de Donostia-San Sebastián experimentan un descenso en 2018. Los trenes ofertados caen un 1,9%, operando 24.287 ferrocarriles (-481 unidades respecto a 2017), los trenes-kilómetros bajan un 4% y las plazas-kilómetros decrecen un 3,4%, lo que en términos absolutos representa 1,7 millones y 391,9 millones, respectivamente.

Los tres indicadores de oferta relativos a la red de cercanías de Bilbao (3 líneas) registran una leve disminución del 0,3% respecto a 2017. Así, circularon 103,5 miles de trenes (341 menos que en 2017). El número de trenes-km baja hasta 2.478,4 miles y las plazas-km se sitúan en 500,6 millones.

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Cuadro 4.3. Datos básicos de la oferta de Renfe, red ferroviaria convencional. 2016-2018

	2016	2017	2018
LÍNEAS REGIONALES			
Nº de líneas ¹³	3	3	3
Nº de trenes ofertados	8.616	7.205	7.150
Trenes-km ofertados	2.147.867	2.113.468	2.100.034
Plazas-km ofertadas	551.362.295	541.453.930	538.486.485
LÍNEAS DE CERCANÍAS			
Nº de líneas	4	4	4
Nº de trenes ofertados	129.749	128.652	127.830
Trenes-km ofertados	4.348.927	4.252.501	4.174.474
Plazas-km ofertadas	931.457.429	907.783.143	892.553.408

Fuente: Renfe.

4.1.2. ETS-Euskal Trenbide Sarea

El sistema ferroviario de Euskadi se completa con las infraestructuras gestionadas por ETS – Euskal Trenbide Sarea, donde los operadores EuskoTren y Metro Bilbao prestan servicios. A este respecto, cabe señalar:

a) *Infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren*

Según los últimos datos disponibles, correspondientes al ejercicio 2017, la red ferroviaria de ETS operada por EuskoTren tiene una extensión de 187,4 km. La red está formada, prácticamente en su totalidad, (97,4%, 182,5 km en 2017) por vías electrificadas y en su mayoría por tramos de vía única (62%, 116,9 km en 2017). Se está realizando un importante esfuerzo en el desdoblamiento de vías pues en 2017, con 65,6 km, se ha doblado la cifra existente en 2010 (30,9 km).

Concretamente, EuskoTren presta 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 Txorierri. Dicha línea conecta con el Metro de Bilbao en la estación del Casco Viejo.

En 2018, los servicios prestados por EuskoTren se han incrementado en cuanto al número de trenes (+2,3% respecto a 2017), alcanzando los 281,7 miles de ferrocarriles. Por su parte, los kilómetros ofertados se sitúan en casi 5,8 millones de km (+4,3%) y las plazas-km crecen un 0,8%, hasta los 2.107,5 millones. En sentido contrario, la cifra de plazas ofertadas se contrae un 0,4%, situándose en torno a los 92 millones.

¹³ El año 2014 Renfe reorganizó sus servicios de líneas regionales, uniendo algunas líneas; con lo cual se han reducido el número de líneas pero se incrementan la amplitud de servicios.

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Cuadro 4.4. Datos básicos de la infraestructura de ETS actualmente operada por EuskoTren. Servicios ofrecidos por EuskoTren. 2016-2018

	2016	2017	2018
Nº de líneas	3	3	--
Longitud de líneas convencionales (km)	188,1	187,4	--
Longitud de líneas convencionales de vía única (km)	127,2	121,8	--
Longitud de líneas convencionales de doble vía (km)	60,3	65,6	--
Longitud de líneas convencionales electrificadas (km)	182,1	182,5	--
Longitud de líneas convencionales sin electrificar (km)	6,1	4,9	--
Nº trenes ofrecidos	213.540	275.532	281.736
Nº plazas ofrecidas	70.439.886	92.374.786	92.005.295
Nº km ofrecidos	4.743.322	5.518.007	5.756.613
Plazas-Km ofrecidas	1.812.116.537	2.090.104.768	2.107.468.020

Nota: No se incluyen los datos relativos a líneas de tranvía. Se incluyen los datos relativos al funicular de Larreineta.

Fuente: Euskal Trenbide Sarea (ETS) información relativa a número y longitud de líneas - Euskotren información relativa a oferta de trenes, plazas y km.

b) *Infraestructuras de ETS operadas por Metro Bilbao*

En 2018, la red de infraestructuras de ETS en las que opera Metro Bilbao tiene una longitud de 45,1 km y cuenta con 41 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 en la margen izquierda del área metropolitana. Existen 26 estaciones soterradas y 15 en superficie. Metro Bilbao cuenta con 80 accesos y 69 vestíbulos.

En abril de 2017, se puso en marcha la Línea 3 del Metro de Bilbao, cuyo operador es Euskotren, lo que refuerza la estructura actual del suburbano que suma 3 líneas. Además, tiene previstas otras actuaciones que supondrán el aumento de la red en dos líneas más en los próximos años: Línea 4- Matiko-Rekalde (en proyecto) y Línea 5- Etxebarri-Hospital (en proyecto).

Cuadro 4.5. Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro Bilbao. 2016-2018

	2016	2017	2018
Nº de líneas	2	2	2
Nº de estaciones	41	41	41
Longitud de la red (km)	45,1	45,1	45,1
Nº km ofrecidos	4.566.563	4.717.433	4.783.526
Coches-km ofrecidos	20.659.181	21.240.967	21.461.180
Plazas-km ofrecidas	2.957.094.397	3.039.879.581	3.071.017.091

Fuente: Metro Bilbao.

La oferta del Metro de Bilbao experimenta un crecimiento del 1,4% en los kilómetros ofrecidos en 2018, llegando casi a los 4,8 millones de km, y un aumento del 1% tanto de los coches-km (21,5 millones), como de las plazas-km, que superan los 3.071 millones en 2018.

c) *Infraestructuras tranviarias de ETS operadas por EuskoTren.*

La oferta ferroviaria de la CAPV se completa con las infraestructuras tranviarias de ETS que forman el Tranvía de Vitoria-Gasteiz y el Tranvía de Bilbao. 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.

Resumen Ejecutivo	En Bilbao, la estructura tranviaria se mantiene en 2018. La red está compuesta por 14 estaciones que recorren una distancia de 5,53 kilómetros entre las estaciones de Atxuri y La Casilla, siendo 1,72 km vías únicas (31,1% de la longitud total) y 3,81 km líneas de doble sentido.																																																																
Marco General	En 2018, la oferta tranviaria experimenta una variación positiva, ya que el número de trenes y de plazas puestas a disposición de la ciudadanía crecen un 0,6%, lo que en valores absolutos supone 62.260 trenes (+355 trenes más que en 2017), alcanzando las 7.782 miles de plazas puestas a disposición de la ciudadanía. Los kilómetros y las plazas-kilómetros ofertados aumentan un 0,3%, lo que significa 337.183 km y 42,1 millones de plazas-km, respectivamente.																																																																
Evolución General	En Vitoria-Gasteiz, la red de tranvía cuenta con dos líneas y 20 estaciones. La extensión del trayecto recorrido alcanza los 8,05 km, siendo, prácticamente, en su totalidad de doble sentido (99,6%). La oferta crece tanto en el número de trenes y plazas (+0,1%), alcanzando 97.575 trenes y 14.831 miles de plazas, como en kilómetros y plazas-km (+0,2%), lo que significa 495.780 km y 75,4 millones de plazas-km, respectivamente.																																																																
Transporte Carretera	Cuadro 4.6. Datos básicos de la oferta tranviaria de EuskoTren. 2017-2018																																																																
Transporte Ferroviario	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">Bilbao</th> <th colspan="2">Vitoria-Gasteiz</th> </tr> <tr> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2017</th> <th>2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nº de líneas</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Nº de estaciones</td> <td>14</td> <td>14</td> <td>20</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>Longitud de líneas (km)</td> <td>5,53</td> <td>5,53</td> <td>8,05</td> <td>8,05</td> </tr> <tr> <td>Longitud de líneas (vía única)</td> <td>1,72</td> <td>1,72</td> <td>0,03</td> <td>0,03</td> </tr> <tr> <td>Longitud de líneas (vía doble)</td> <td>3,81</td> <td>3,81</td> <td>8,02</td> <td>8,02</td> </tr> <tr> <td>Capacidad máxima (personas) ^(*)</td> <td>192 (50 plazas sentarse)</td> <td>192 (50 plazas sentarse)</td> <td>244 (52 plazas sentarse)</td> <td>244 (52 plazas sentarse)</td> </tr> <tr> <td>Capacidad aplicada (personas) ^(*)</td> <td>125 (50 plazas sentarse)</td> <td>125 (50 plazas sentarse)</td> <td>152 (52 plazas sentarse)</td> <td>152 (52 plazas sentarse)</td> </tr> <tr> <td>Nº trenes ofertados</td> <td>61.905</td> <td>62.260</td> <td>97.469</td> <td>97.575</td> </tr> <tr> <td>Nº plazas ofertadas</td> <td>7.738.125</td> <td>7.782.500</td> <td>14.815.288</td> <td>14.831.400</td> </tr> <tr> <td>Nº km ofertados</td> <td>336.217</td> <td>337.183</td> <td>494.835</td> <td>495.780</td> </tr> <tr> <td>Plazas-km ofertadas</td> <td>42.027.106</td> <td>42.147.845</td> <td>75.215.985</td> <td>75.358.487</td> </tr> </tbody> </table>		Bilbao		Vitoria-Gasteiz		2017	2018	2017	2018	Nº de líneas	1	1	2	2	Nº de estaciones	14	14	20	20	Longitud de líneas (km)	5,53	5,53	8,05	8,05	Longitud de líneas (vía única)	1,72	1,72	0,03	0,03	Longitud de líneas (vía doble)	3,81	3,81	8,02	8,02	Capacidad máxima (personas) ^(*)	192 (50 plazas sentarse)	192 (50 plazas sentarse)	244 (52 plazas sentarse)	244 (52 plazas sentarse)	Capacidad aplicada (personas) ^(*)	125 (50 plazas sentarse)	125 (50 plazas sentarse)	152 (52 plazas sentarse)	152 (52 plazas sentarse)	Nº trenes ofertados	61.905	62.260	97.469	97.575	Nº plazas ofertadas	7.738.125	7.782.500	14.815.288	14.831.400	Nº km ofertados	336.217	337.183	494.835	495.780	Plazas-km ofertadas	42.027.106	42.147.845	75.215.985	75.358.487
	Bilbao		Vitoria-Gasteiz																																																														
	2017	2018	2017	2018																																																													
Nº de líneas	1	1	2	2																																																													
Nº de estaciones	14	14	20	20																																																													
Longitud de líneas (km)	5,53	5,53	8,05	8,05																																																													
Longitud de líneas (vía única)	1,72	1,72	0,03	0,03																																																													
Longitud de líneas (vía doble)	3,81	3,81	8,02	8,02																																																													
Capacidad máxima (personas) ^(*)	192 (50 plazas sentarse)	192 (50 plazas sentarse)	244 (52 plazas sentarse)	244 (52 plazas sentarse)																																																													
Capacidad aplicada (personas) ^(*)	125 (50 plazas sentarse)	125 (50 plazas sentarse)	152 (52 plazas sentarse)	152 (52 plazas sentarse)																																																													
Nº trenes ofertados	61.905	62.260	97.469	97.575																																																													
Nº plazas ofertadas	7.738.125	7.782.500	14.815.288	14.831.400																																																													
Nº km ofertados	336.217	337.183	494.835	495.780																																																													
Plazas-km ofertadas	42.027.106	42.147.845	75.215.985	75.358.487																																																													
Transporte Aéreo	<p>^(*) 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.</p> <p>Fuente: EuskoTren.</p>																																																																
Transporte Marítimo																																																																	
Otros Modos Transporte																																																																	
Efectos inducidos	La aprobación por parte de la Unión Europea de incluir Euskadi en el corredor Atlántico de transporte ferroviario ha supuesto una consolidación de su participación en las redes de la UE y un respaldo a la Nueva Red Ferroviaria Vasca, popularmente conocida como la “Y Vasca”, el mayor proyecto de infraestructuras de la CAPV, que facilita el establecimiento de un nudo ferroviario en Vitoria-Gasteiz que servirá de conexión con el resto del Estado, y el enlace con el resto de Europa mediante la interconexión de vías férreas en Irún y a través de su aproximación al puerto de Bilbao. 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.																																																																
Objetivos y Movilidad Sostenible																																																																	
Indicadores clave	Esta infraestructura, que se adapta al ancho de vía estándar europeo, 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.																																																																
Anexos	La nueva red tendrá una extensión de 172 kilómetros donde el 60,6% del trazado transcurrirá a través de sus 80 túneles (104,2 km), el 9,9% sobre los 71 viaductos, y el restante 29,5% será a																																																																

Resumen Ejecutivo	○
Marco General	○
Evolución General	○
Transporte Carretera	○
Transporte Ferroviario	○
Transporte Aéreo	○
Transporte Marítimo	○
Otros Modos Transporte	○
Efectos inducidos	○
Objetivos y Movilidad Sostenible	○
Indicadores clave	○
Anexos	○

cielo abierto. La nueva infraestructura ferroviaria habilitará seis estaciones: Bilbao (Abando), Vitoria-Gasteiz (Parque de Arriaga), Donostia-San Sebastián (Atotxa), Astigarraga, Irún y Ezkio-Itsaso.

El Gobierno Central, a través del Ministerio de Fomento, es el ente responsable de 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 el 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.

Al cierre de 2018, de los 20 tramos desarrollados por ETS en el ramal guipuzcoano de la “Y Vasca” 12 están finalizados (71%), 5 están en ejecución (29%) y el resto no se ha iniciado (15%), mientras que Adif, encargada de la ejecución de los trabajos del ramal Vitoria/Gasteiz-Bilbao, ha acometido actuaciones sobre las dos terceras partes del trayecto.

4.2. Movilidad de personas en transporte ferroviario en Euskadi

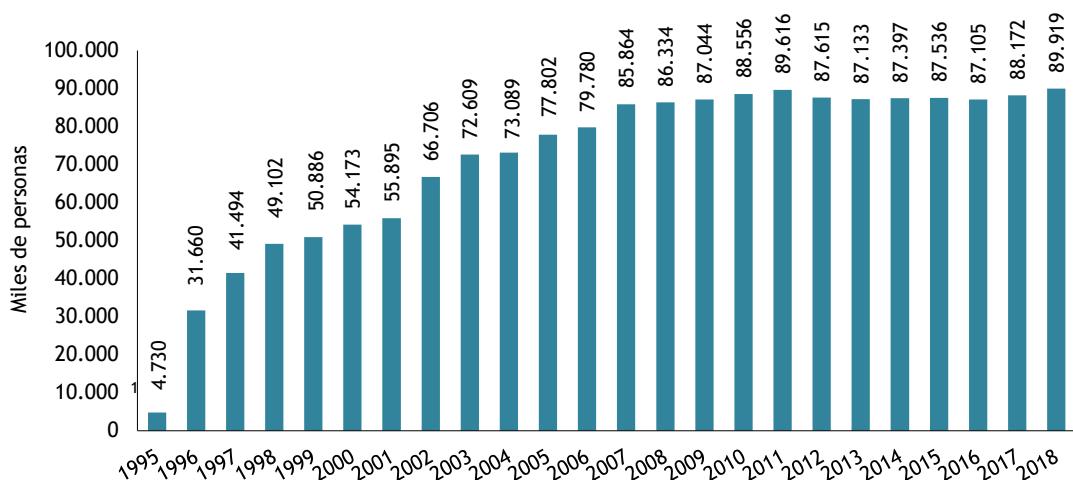
4.2.1. Transporte urbano / metropolitano

a) *Metro de Bilbao*

El tráfico de pasajeros y pasajeras del Metro de Bilbao mantiene una tendencia ascendente en los últimos años. Así, en 2018, se registraron 89,9 millones de usuarios y usuarias, lo que en cifras relativas supone un incremento del 2% respecto a 2017 (+1.747 miles de personas). En cuanto a la utilización de cada línea, el tronco común del trazado de la red experimenta una mejora del 1,8% del pasaje debido básicamente a la apertura de la boca de San Nicolás de la estación de Casco Viejo; la línea 1 crece un 3,3% ocasionado por la reapertura en abril de 2017 de la estación de Urduliz, de forma que el servicio de metro sustituye al que realizó el autobús en el tramo Sopela-Plentzia durante la ejecución de las obras; y en la línea 2, los viajeros y viajeras aumentan un 1,5% por el incremento de afluencia en las estaciones de Ansio, Kabiezes y Ariz.

Gráfico 4.1. Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao. 1995-2018.

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos



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

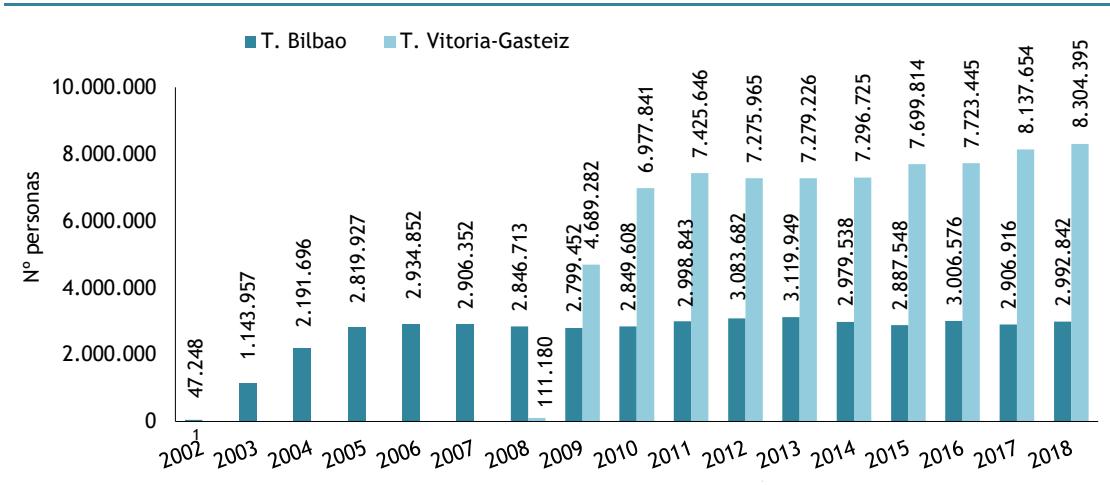
Fuente: Metro Bilbao.

El análisis por estaciones muestra que las terminales con mayor concurrencia de pasajeros y pasajeras son las más céntricas de Bilbao. El primer lugar lo ocupó Casco Viejo con 7.005.909 cancelaciones, estación que permite la conexión entre las tres líneas del sistema de metro. Las siguientes posiciones están ocupadas por Moyua con 6.381.670 viajes, seguida de Abando con 6.222.057, y ocupando el cuarto y quinto puesto las estaciones de Indautxu y Santimami/San Mamés con 6.161.704 y 6.134.691 viajes contabilizados, respectivamente. Estas cinco estaciones en conjunto absorben 31,9 millones de viajeros y viajeras, representando el 35,5% de la actividad global del Metro de Bilbao. Teniendo en cuenta las estaciones más concurridas según la margen de la ría, Barakaldo y Gurutzeta se mantienen como las terminales más frecuentadas en la margen izquierda, donde el tráfico está en torno a los 3,5 millones de viajeros y viajeras en cada una de ellas; en la margen derecha, por su parte, la parada con más desplazamientos es Areeta, con cerca de 3,4 millones de personas.

En cuanto a los títulos utilizados predomina Creditrans, que continúa siendo el billete más usado por los pasajeros y pasajeras, con una cuota del 52,4%. El segundo lugar es ocupado por Gizatrans, que representa el 13,5% de los desplazamientos. Por detrás, se colocan los abonos de nueva creación en 2017, como son Bidai 50 con una participación del 11,3%, y Bidai Oro con el 6,3%. Por su parte, la utilización del billete ocasional representa el 2,4% de los viajes.

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Gráfico 4.2. Transporte público urbano: Evolución de los viajeros y viajeras en Tranvía EuskoTren. 2002-2018.



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

Fuente: EuskoTren.

b) *Tranvía EuskoTren*

El servicio de transporte público urbano del tranvía prestado por Euskotren, en conjunto, ha trasladado a 11.297 miles de viajeros y viajeras, representando un incremento interanual del 2,3%.

En concreto, la actividad del Tranvía de Bilbao aumentó un 3% respecto a 2017, alcanzando los 2.992,8 miles de pasajeros y pasajeras (+85,9 miles de personas que en el ejercicio previo).

En el Tranvía de Vitoria-Gasteiz, se registra un incremento del 2% del pasaje en 2018. En valores absolutos los desplazamientos superan los 8,3 millones de usuarios y usuarias, lo que representa 166,7 miles de trasladados más que en 2017. En 2018, se alcanza el nivel máximo de actividad desde 2009, año en que se comienza a prestar el servicio.

4.2.2. Transporte interurbano

Los servicios de transporte interurbanos en la CAPV son prestados por los operadores de Renfe, tanto en la red convencional como en la red de ancho métrico, y EuskoTren¹⁴. En 2018, en conjunto, se superan los 39,5 millones de desplazamientos, lo que representa una variación interanual de +7,7% respecto a 2017. En el último año, Renfe en la red convencional y Euskotren experimentan incrementos en la demanda, mientras Renfe en la red métrica registra una contracción.

Más concretamente, Renfe, en la red de línea convencional, registra un incremento de viajeros y viajeras del 1,4% (+220 miles de personas), alcanzando la cifra de 16.314 miles de desplazamientos. Así, Renfe, operando en la red ferroviaria convencional, excluyendo el Metro de Bilbao, representa el 41,3% del tráfico ferroviario interurbano en Euskadi.

Respecto a la evolución por ámbito territorial, los usuarios y usuarias de 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 expansión del 3,8% respecto al ejercicio anterior,

¹⁴ Los datos se pueden consultar en la tabla del anexo: Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2018.

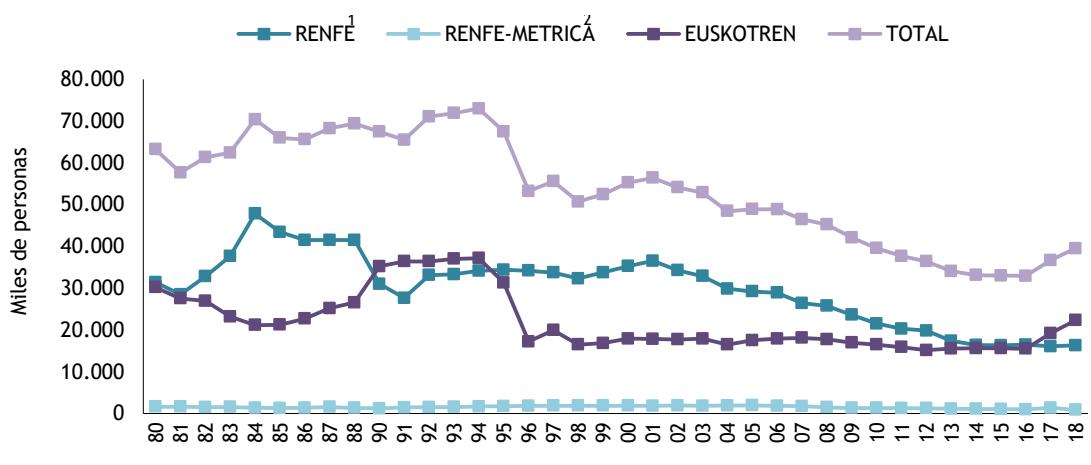
Resumen Ejecutivo	●
Marco General	●
Evolución General	●
Transporte Carretera	●
Transporte Ferroviario	●
Transporte Aéreo	●
Transporte Marítimo	●
Otros Modos Transporte	●
Efectos inducidos	●
Objetivos y Movilidad Sostenible	●
Indicadores clave	●
Anexos	●

sumando 10,4 millones de viajes, 384,9 miles de viajeros y viajeras más que en el año anterior. En sentido contrario, la línea C1 Irún-Brincola, que opera en el núcleo guipuzcoano de Donostia-San Sebastián, ha registrado una contracción del 2,7%, lo que supone 5,9 millones de desplazamientos, una reducción de 165,2 miles de personas con respecto a 2017. Los usuarios y usuarias de las líneas vizcaínas representan el 63,9% del total de Renfe en la red de vía convencional de la CAPV, mientras el 36,1% restante corresponde a la línea guipuzcoana.

Por su parte, Renfe a través de la red ferroviaria de ancho métrico, es decir, el trayecto de Bilbao a Balmaseda, registra un retroceso del 36,2% respecto al año anterior, bajando hasta los 865 miles de pasajeros y pasajeras, lo que en valores absolutos suponen 491 miles de desplazamientos menos. Con esta evolución, la participación de Renfe (red de ancho métrico) en el transporte ferroviario interurbano de la CAPV, excluyendo el Metro de Bilbao, cae al 2,2%.

El tráfico de viajeros y viajeras trasladado por EuskoTren experimenta en 2018 un crecimiento del 16,1% del pasaje, cerrando el ejercicio con 22.344 miles de usuarios y usuarias (3,1 millones de desplazamientos más que en 2017). La expansión experimentada proviene, en gran parte, de la incorporación de los viajeros y viajeras de la línea 3 del metro de Bilbao, gestionada por EuskoTren y puesta en marcha el 8 de abril de 2017 (5.037 miles de desplazamientos en 2018). Esta evolución, supone que EuskoTren alcance el 56,5% del transporte ferroviario interurbano en la CAPV.

Gráfico 4.3. Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 1980-2018.



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 y EuskoTren.

Comparando las cifras con las registradas a comienzo de la década de los ochenta, el transporte ferroviario interurbano, excluido el Metro de Bilbao, se ha reducido en 15,8 millones de personas en 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 cual ha absorbido gran parte de los viajeros y viajeras del servicio de cercanías de Renfe en el área metropolitana de la capital vizcaína.

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

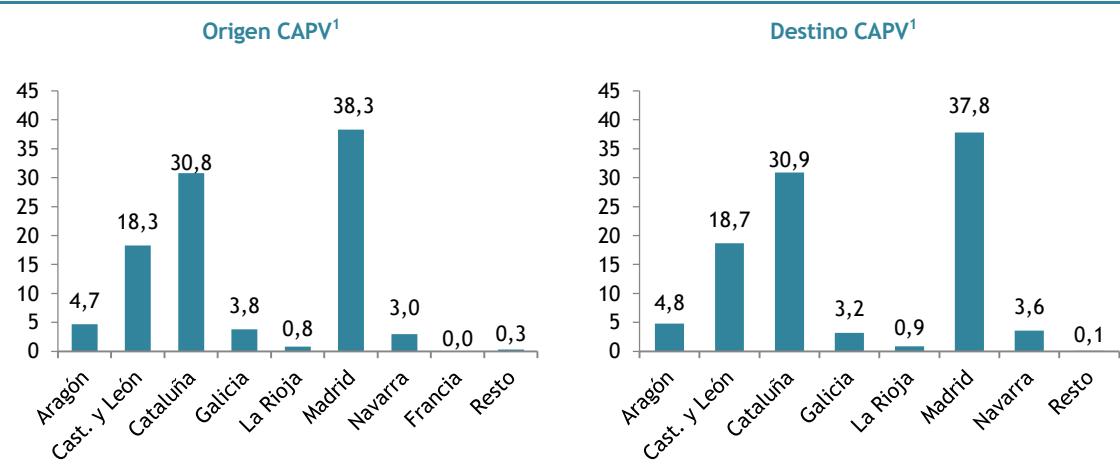
4.2.3. Transporte interregional

El servicio de transporte interregional de viajeros y viajeras con origen y/o destino en la CAPV es prestado por Renfe, que opera tanto en la red ferroviaria convencional como en la red ferroviaria de ancho métrico¹⁵.

La última información disponible sobre el tráfico de pasajeros y pasajeras en la red ancho métrico corresponden al año 2014, cuando el total de personas desplazadas fue de 56 miles de personas.

Respecto al transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia, hay que destacar que la Comunidad de Madrid es el principal origen y destino de la CAPV¹⁶, rebasando un tercio del total de desplazamientos (37,7% en 2018), seguido de Cataluña (30,6%) y Castilla y León (18,3%). El tráfico internacional de Renfe, entre la CAPV y Francia no tiene una participación significativa en 2018. Por último, el tráfico intrarregional (con origen y destino la CAPV) se reduce hasta el 1,0% del total del pasaje desplazado en las líneas de larga distancia de Renfe en la CAPV.

Gráfico 4.4. Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino (%). 2018.



¹No incluye tráfico intrarregional (origen y destino CAPV)

Fuente: Renfe

4.3. Tráfico de mercancías en transporte ferroviario en Euskadi

Los operadores que prestan servicio en el tráfico de mercancías por ferrocarril en la CAPV son Renfe, que a partir del año 2016 incluye el tráfico de la red ferroviaria convencional más red de ancho métrico, y EuskoTren. En 2018, el volumen total de mercancías experimenta un descenso hasta los 2.095,4 miles de toneladas, lo que en términos relativos, supone una reducción del 7,2% de la carga movilizada el año previo.

¹⁵ Desde el 1 de enero de 2013 FEVE queda integrada en la entidad Renfe Operadora.

¹⁶ Datos disponibles en la tabla del anexo: Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino. 2017-2018.

Resumen Ejecutivo	○
Marco General	○
Evolución General	○
Transporte Carretera	○
Transporte Ferroviario	○
Transporte Aéreo	○
Transporte Marítimo	○
Otros Modos Transporte	○
Efectos inducidos	○
Objetivos y Movilidad Sostenible	○
Indicadores clave	○
Anexos	○

Cuadro 4.7. Volumen de mercancías transportadas por ferrocarril con origen y/o destino en la CAPV. 2002-2018.

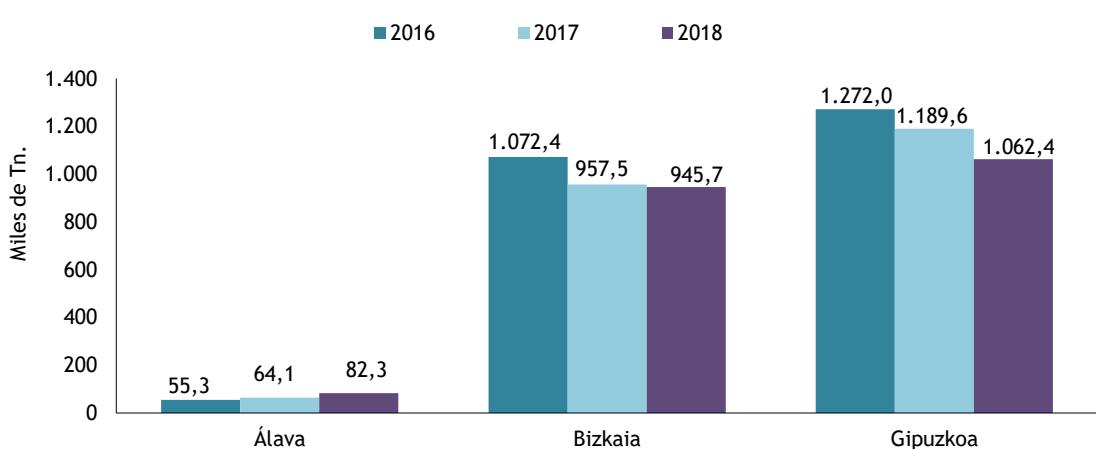
Años	Renfe, red ferroviaria convencional	Renfe, red ancho métrico	EuskoTren	(miles de toneladas) TOTAL
2002	--	1.127,9	157,0	1.284,9
2003	5.475,9	1.041,6	154,2	6.671,7
2004	5.932,5	1.092,4	164,9	7.189,8
2005	4.441,9	1.054,4	148,0	5.644,3
2006	4.601,3	1.063,4	166,4	5.831,1
2007	4.479,3	1.088,4	173,6	5.741,3
2008	4.148,4	1.053,6	183,3	5.385,3
2009	2.767,5	823,7	121,4	3.712,6
2010	3.158,6	976,7	139,6	4.274,9
2011	2.953,8	948,7	138,9	4.041,5
2012	2.159,6	862,0	84,1	3.105,7
2013	2.375,6	816,9	0,5	3.193,0
2014	2.528,4	694,7	0,3	3.223,4
2015	2.384,2	745,4	8,3	3.137,9
2016	2.399,7		51,4	2.451,1
2017	2.211,2		46,7	2.257,9
2018	2.082,9		12,5	2.095,4

A partir de 2016, el dato de Renfe incluye Renfe Métrica

Fuente: Renfe y EuskoTren.

El flujo de mercancías transportado por Renfe, considerando la red ferroviaria convencional más la red de ancho métrico, se sitúa en 2.082,9 miles de toneladas, suponiendo un descenso del 5,8% respecto a 2017 (-128,3 miles de toneladas). Renfe es el principal operador en el intercambio de mercancías por ferrocarril con origen y/o destino en la CAPV pues concentra el 99,4% del total del tráfico.

Gráfico 4.5. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino en la CAPV por Renfe. 2016-2018.



A partir de 2016, los datos de Renfe incluye Renfe Métrica

Fuente: Renfe

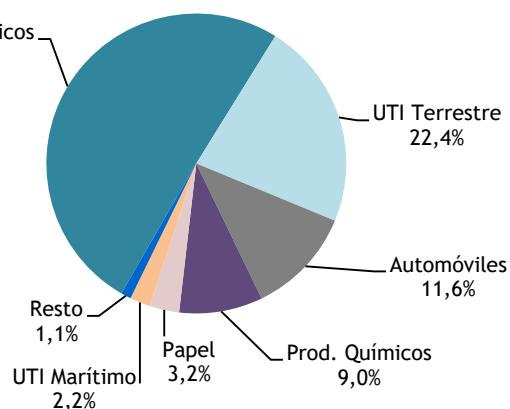
- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos
- La distribución del tráfico total de mercancías de la CAPV por territorio histórico muestra que Gipuzkoa absorbe más de la mitad del volumen global (50,82%), Bizkaia representa el 45,24% y Álava, el 3,94% restante.
- En 2018, Gipuzkoa y Bizkaia experimentan descensos en el volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino en dichos territorios. En el primer caso, se registra una disminución del 10,7%, lo que representa -127,2 miles de toneladas, cerrando el ejercicio con un flujo de 1.062,4 miles de toneladas. Los intercambios de mercancías en el territorio vizcaíno bajan un 1,2% (-11,8 miles de toneladas), lo que supone un tráfico de 945,7 miles de toneladas. Por el contrario, el flujo de existencias con origen y/o destino Álava crece un 28,4% (+18,2 miles de toneladas), lo que en términos absolutos supone 82,3 miles de toneladas.
- En 2018, el tráfico interregional de mercancías asciende a 2.074,1 miles de toneladas, concentrando el 99,6% del volumen total de la CAPV. Por Comunidades Autónomas, la Comunidad de Madrid se mantiene como principal socio comercial de la CAPV con un 22,8% del flujo interregional. Le siguen Castilla y León y Asturias con el mismo peso (22,1%). Por detrás, se sitúan Aragón (9,5%) y Cataluña (7,1%). De esta forma, los cinco territorios en conjunto, suman el 83,7% del tráfico interregional cuyo origen y/o destino es la CAPV. Para completar la información, el tráfico intraregional (con origen y destino la CAPV) alcanza las 8,8 miles de toneladas, absorbiendo el 0,4% de las mercancías totales intercambiadas¹⁷.
- Gráfico 4.6. Transporte de mercancías transportadas por Renfe entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2018 (%)**
-
- | Origen CAPV (%) | Destino CAPV (%) |
|-----------------------|-----------------------|
| Andalucía (1,2) | Aragón (15,8) |
| Aragón (2,0) | Asturias (40,2) |
| Cast. La Mancha (7,0) | Castilla y León (1,1) |
| Cast. y León (47,4) | Cataluña (2,7) |
| Cataluña (12,5) | Galicia (8,2) |
| Madrid (27,1) | La Rioja (0,2) |
| Murcia (0,3) | Madrid (19,3) |
| Valencia (1,5) | Navarra (2,5) |
| Resto (1,0) | Valencia (7,7) |
| | Resto (2,2) |
- Fuente: Renfe
- En la clasificación de las mercancías transportadas es destacable la concentración del tráfico en un limitado número de bienes. De esta forma, los productos siderúrgicos absorben más de la mitad del volumen de existencias transportadas por Renfe (50,5%). En segundo lugar se sitúan las Unidades de Transporte Intermodal (UTI)¹⁸ terrestres, que representan el 22,4%. Con menor peso, se encuentran los automóviles (11,6%) y productos químicos (9%).

¹⁷ Datos disponibles en la tabla del anexo: Transporte de mercancías por Renfe: CC.AA. de origen o destino. 2018.

¹⁸ La Unidad de Transporte Intermodal (UTI) es el contenedor, caja móvil o semiremolque adecuado para el transporte intermodal.

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

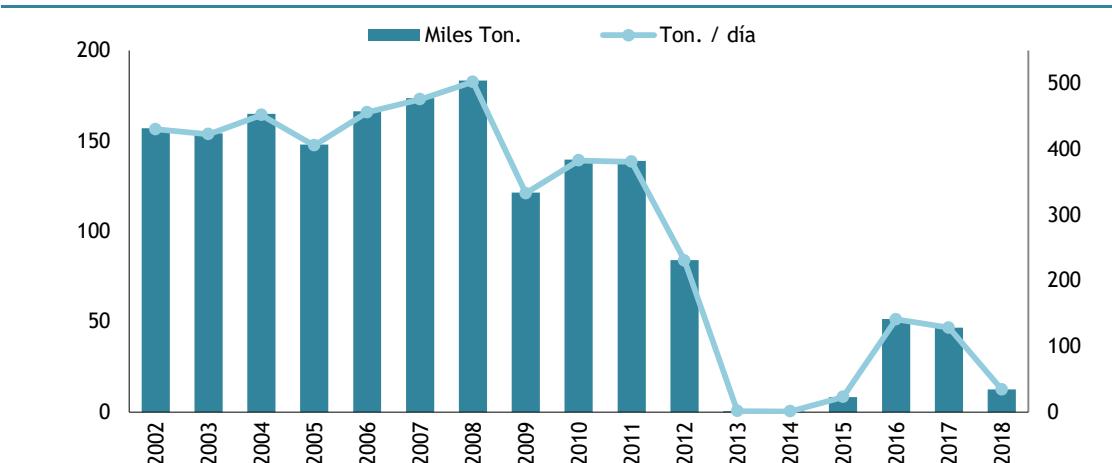
Gráfico 4.7. Tipología de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Renfe. 2018 (%)



Fuente: Renfe.

En cuanto al tráfico de mercancías con origen y/o destino Euskadi trasladado por Euskotren, en 2018 se ha experimentado una caída del 73,2% respecto al año anterior, finalizando el ejercicio con un volumen de 12,5 miles de toneladas. Esta reducción está originada por los problemas que ha tenido el operador externo a Euskotren, responsable de la gestión del transporte hasta el punto de conexión con la red de Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca (ETS), lo que ha impedido responder a la demanda de las empresas clientes.

Gráfico 4.8. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EuskoTren. 2002-2018.



Fuente: EuskoTren.



5

Transporte
Aéreo

Resumen Ejecutivo	○
Marco General	○
Evolución General	○
Transporte Carretera	○
Transporte Ferroviario	○
Transporte Aéreo	○
Transporte Marítimo	○
Otros Modos Transporte	○
Efectos inducidos	○
Objetivos y Movilidad Sostenible	○
Indicadores clave	○
Anexos	○

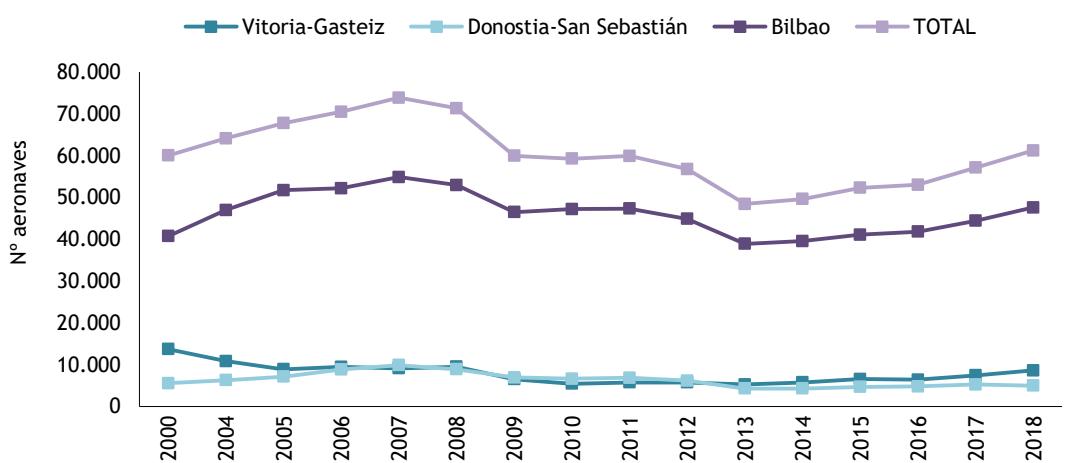
5. Transporte aéreo

5.1. Oferta del transporte aéreo en Euskadi

En 2018, se mantiene la senda creciente en el tráfico comercial de aeronaves en Euskadi ya que considerando el conjunto de los aeropuertos vascos se registraron 61.230 operaciones, lo que en términos relativos supone un incremento del 7,1% respecto a 2017. En particular, el aeropuerto alavés experimenta un ascenso interanual del 15,8%, y la terminal vizcaína crece un 7,1%. Por el contrario, en el aeropuerto de Donostia-San Sebastián se registra una caída del 4,7% respecto al año precedente.

El aeropuerto de Bilbao concentra el mayor volumen de operaciones de la CAPV (77,7% del tráfico aéreo vasco total), mientras la terminal de Vitoria-Gasteiz recoge el 14,1% y el aeropuerto donostiarra el 8,2% restante.

Gráfico 5.1. Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves¹ en los aeropuertos vascos. 2000-2018

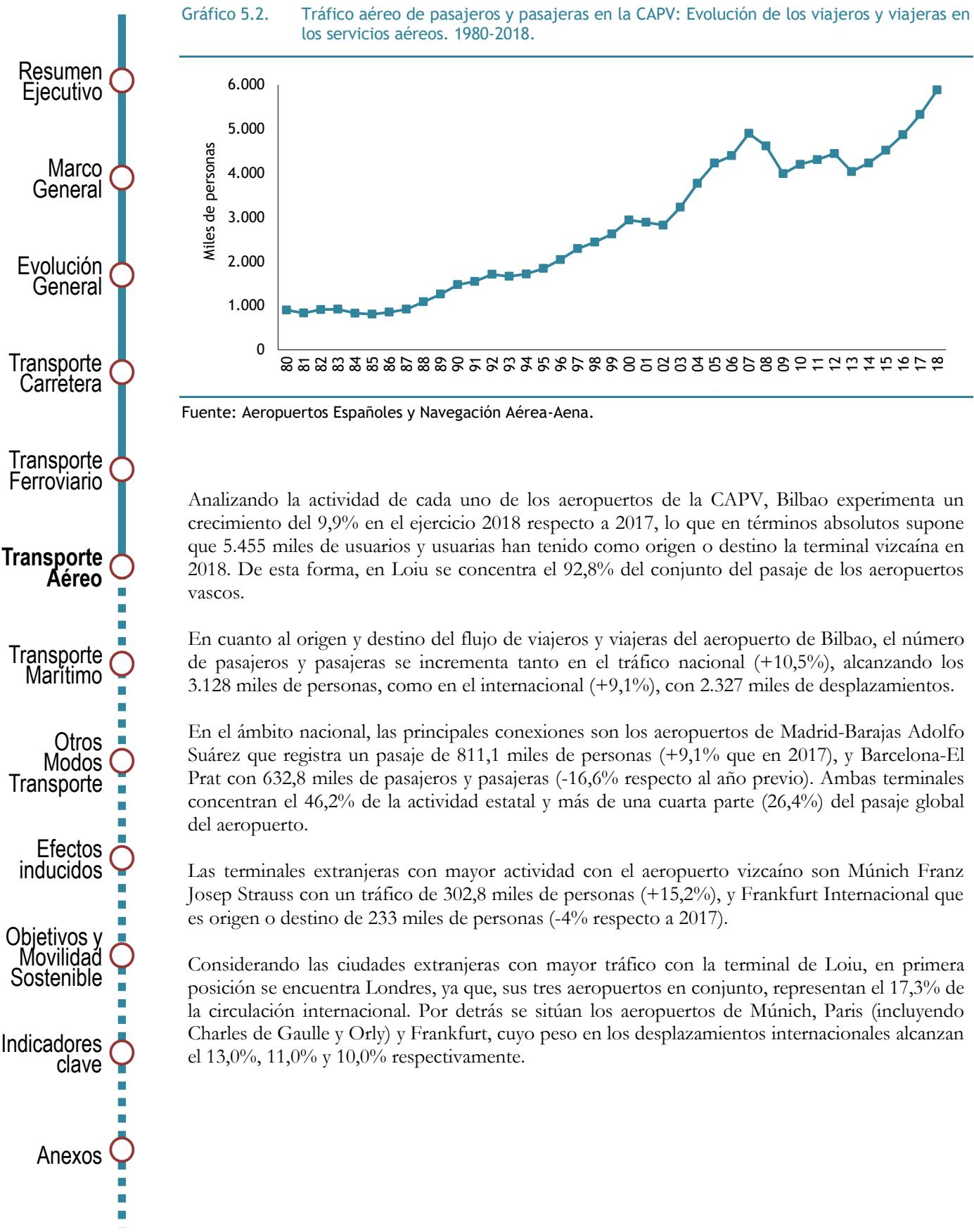


¹ Los datos de tráfico corresponden al tráfico comercial de aeronaves.

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-Aena.

5.2. Movilidad de personas en transporte aéreo en Euskadi

En Euskadi, en el ejercicio 2018, un total de 5.881 miles de personas han viajado con origen y/o destino los aeropuertos vascos, lo que significa un incremento del 10,4% en relación al año anterior. Este crecimiento en cuanto al número de viajeros y viajeras supera el desempeño experimentado por el sistema aeroportuario estatal en su conjunto, que aumenta el 5,8% en 2018 respecto al año previo.



Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Cuadro 5.1 Tráfico de personas en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros y viajeras por aeropuerto. 2000-2018.

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	3.228,1	14,4
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
2013	3.794,2	-9,0	245,0	-6,6	6,8	-71,9	4.046,0	-9,2
2014	3.982,9	5,0	245,0	0,0	7,1	4,4	4.235,0	4,7
2015	4.258,9	6,9	255,1	4,1	11,2	57,7	4.525,2	6,9
2016	4.570,4	7,5	261,3	3,6	36,4	231,6	4.868,2	7,8
2017	4.964,3	8,6	279,4	6,9	81,6	124,0	5.325,2	9,4
2018	5.454,7	9,9	287,1	2,8	139,6	71,1	5.881,3	10,4

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-Aena.

Nota: la fuente original puede disponer de datos más desagregados y actualizados. Link: www.aena.es

El aeropuerto de Donostia-San Sebastián registra un incremento de los desplazamientos del 2,8% respecto a 2017, lo que en términos absolutos supone 287,1 miles de traslados.

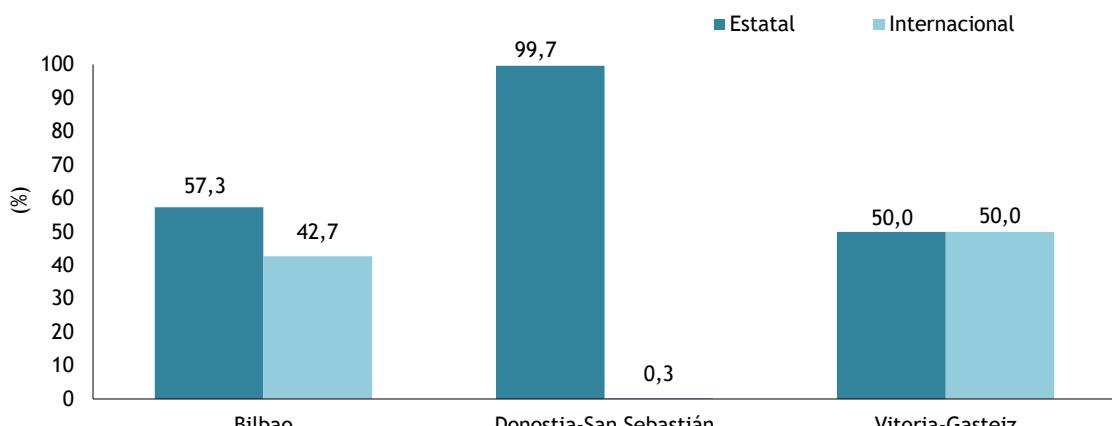
En cuanto al origen y destino del pasaje es destacable que el 99,7% tiene carácter nacional. De este modo, el aeropuerto Madrid-Barajas Adolfo Suárez se mantiene como la primera conexión aérea con Donostia-San Sebastián, alcanzando los 181,7 miles de clientes (+3,1% respecto 2017). En el segundo puesto se mantiene el aeropuerto de Barcelona-El Prat con 104,7 miles de usuarios y usuarias (+4,2%). Los intercambios de estas dos terminales con el aeropuerto guipuzcoano absorben el 98,7% del tráfico aéreo donostiarra.

La dimensión de la actividad internacional del aeropuerto es muy limitada, concentrando el 0,3% del total, lo que, en cifras absolutas, significa cerca de un millar de personas.

Por último, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz experimenta una considerable expansión en 2018, aumentando un 71,1% el pasaje respecto a 2017, lo que implica que, al cierre del ejercicio, 139,6 miles de personas utilizaron dicha infraestructura para sus desplazamientos aéreos. La subida experimentada en el último ejercicio permite recuperar gran parte de la actividad perdida desde 2007.

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Gráfico 5.3. Origen/destino de pasajeros y pasajeras por aeropuerto. 2018.



Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

En 2018 la actividad del aeropuerto alaves se reparte al 50% en lo que respecta a tráfico nacional e internacional.

Fijando la atención sobre los aeropuertos nacionales de despegue y aterrizaje del pasaje, Sevilla se sitúa como la principal conexión de la terminal alavesa (33,6 miles de pasajeros y pasajeras, +433,2% respecto a 2017) representando el 23,9% del tráfico aéreo alavés. Por detrás, se mantiene Tenerife (25,9 miles de viajeros y viajeras, +1.654,6%) concentrando el 18,4% del tráfico.

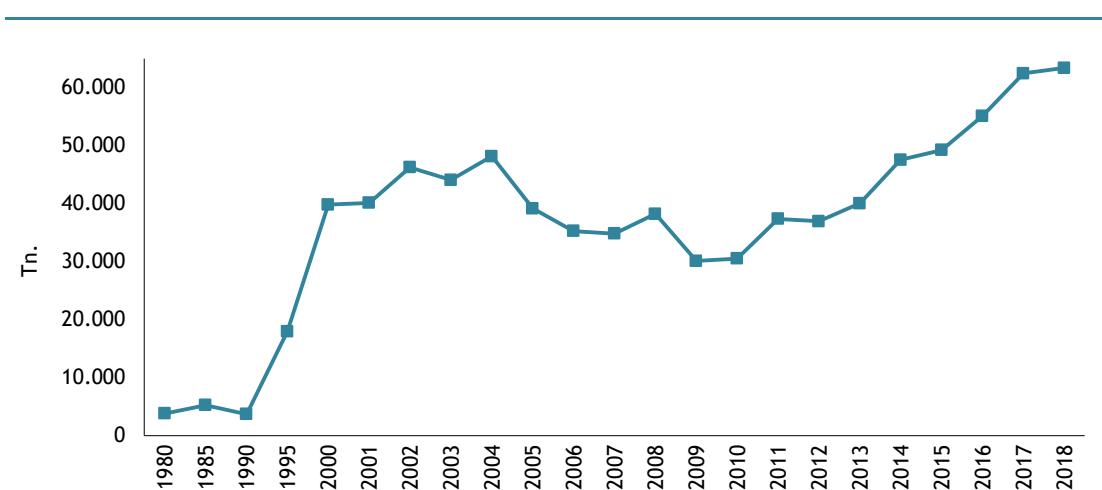
En cuanto a la circulación internacional de la terminal alavesa, las ciudades con mayor tráfico son Milán con 35,4 miles de personas (+32,3% respecto a 2017) y Colonia con 27,1 miles de desplazamientos (+393,9% respecto al año anterior), que absorben el 25,1% y 19,2% de los pasajeros y pasajeras, respectivamente.

5.3. Tráfico aéreo de mercancías en Euskadi

El volumen de mercancías trasladado en los tres aeropuertos de la CAPV se ha incrementado un 1,5% respecto a 2017, lo que en términos absolutos supone un tráfico aéreo de 63,4 miles de toneladas. La evolución seguida por el sistema aeroportuario vasco es inferior al conjunto estatal, cuyo crecimiento alcanzó el 9,9% en relación al año anterior.

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos de Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Gráfico 5.4. Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2018.



Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

El avance experimentado por el sistema aeroportuario vasco se debe, esencialmente, al incremento del tráfico de mercancías en el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz que registra un aumento del 2,8% en 2018, lo que implica que el intercambio de productos de la terminal alavesa supera las 62,2 miles de toneladas. En este año, Vitoria-Gasteiz se afianza en la cuarta posición en cuanto al volumen de mercancías dentro de los aeropuertos estatales (absorbe el 6,1% del tráfico total estatal) por detrás de las terminales Adolfo Suárez Madrid-Barajas (51,3% del tráfico de mercancías del sistema aéreo nacional), Barcelona-El Prat (17,1%) y Zaragoza (16,5%).

Las dos principales conexiones del aeropuerto alavés son las terminales de Leipzig y Bruselas. En 2018, se intercambiaron 20,1 miles de toneladas con origen o destino la ciudad alemana (+2,1% respecto a 2017) y 6,2 miles de toneladas con la ciudad belga (-2,5% respecto al año previo).

Por su parte, el aeropuerto de Bilbao experimenta una contracción en el volumen de mercancías intercambiadas, cerrando el ejercicio con 1,2 miles de toneladas (-37,8% respecto a 2017).

Analizando el tráfico de las diferentes conexiones con el aeropuerto de Bilbao, la terminal Frankfurt Internacional se convierte en el nexo más importante con 493 toneladas intercambiadas en 2018 (+6,5% respecto a 2017). Por detrás se sitúa el aeropuerto Madrid-Barajas que pierde su condición de principal socio comercial del aeropuerto vizcaíno con una caída del 75,5% del volumen trasportado en 2017, hasta las 238,9 toneladas.

Cuadro 5.2 Tráfico de mercancías por aeropuerto¹. 1980-2018.

Años	Bilbao		Donostia-San Sebastián		Vitoria-Gasteiz		Total	
	Tn.	Δ anual periodo (%)	Tn.	Δ anual periodo (%)	Tn.	Δ anual periodo (%)	Tn.	Δ anual periodo (%)
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	70,2	34.692,3	24,1	37.357,8	22,4
2012	2.262,8	-14,1	35,6	11,3	34.652,3	-0,1	36.950,7	-1,1
2013	2.538,4	12,2	20,4	-42,7	37.482,5	8,2	40.041,3	8,4
2014	2.855,6	12,5	30,7	50,5	42.160,7	12,5	45.047,0	12,5
2015	2.871,7	0,6	3,3	-89,2	46.371,9	10,0	49.246,9	9,3
2016	2.974,3	3,6	4,6	37,6	52.134,7	12,4	55.113,6	11,9
2017	1.956,4	-34,2	3,2	-28,8	60.479,4	16,0	62.439,0	13,3
2018	1.216,4	-37,8	6,7	106,4	62.156,2	2,8	63.379,3	1,5

¹ No incluye mercancía en tránsito

Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

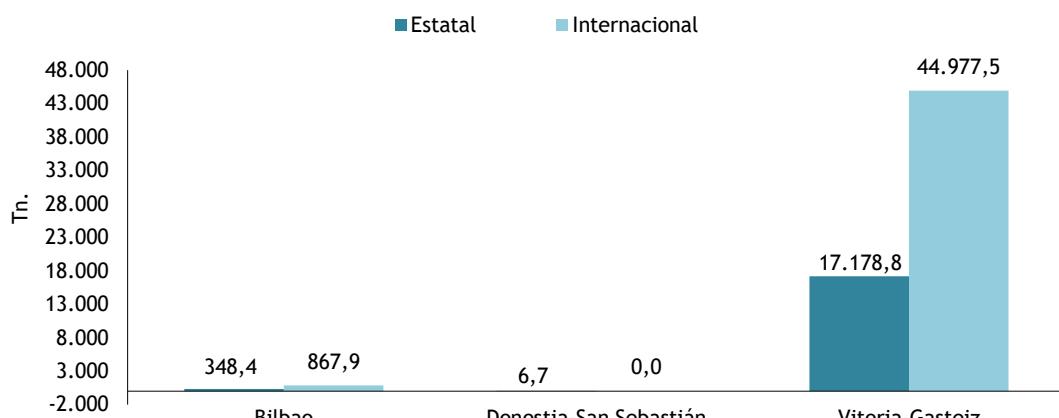
Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

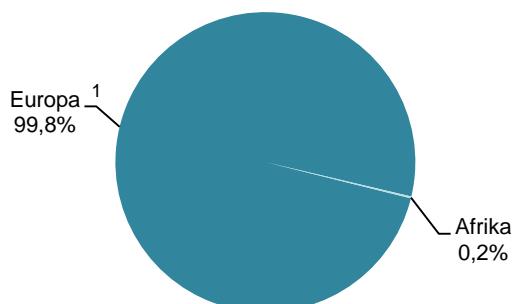
Gráfico 5.5. Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2018.



Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Analizando el origen/destino de las mercancías intercambiadas en los aeropuertos vascos, el tráfico internacional representa el 72,3% del global. En el caso del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, la carga intercambiada con países extranjeros alcanza el 72,4% del flujo de la terminal alavesa. Para Bilbao, la circulación internacional de mercancías representa el 71,4% del total. Por último, el aeropuerto de Donostia-San Sebastián, en 2018 no registra tráfico internacional de mercancías.

Gráfico 5.6. Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2018 (%).



¹ Incluye UE-28, Federación Rusa, Noruega, Serbia y Montenegro, Suiza, Turquía, Ucrania y Bielorrusia.

Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Atendiendo a las zonas geográficas de las mercancías transportadas, Europa domina sobradamente al resto de territorios con el 99,8% del tráfico con origen y/o destino en Euskadi. El resto de intercambios se producen en un 0,2% con África y en un 0,01% con América. En 2018, los socios comerciales más importantes de los aeropuertos de la CAPV son Alemania y España que tienen un peso del 36,6% y 27,7%, respectivamente. Le siguen Portugal (13,2%), Bélgica (11%) y el Reino Unido (5,6%). El conjunto de los cinco países absorbe el 94,1% del tráfico global aéreo de mercancías en la CAPV.



6

Transporte Marítimo

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos de Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

6. Transporte marítimo

6.1 Oferta del transporte marítimo en Euskadi

El sistema marítimo de Euskadi está formado por la flota mercante asociada a Anavas (Asociación de Navieros Vascos) donde, en 2018, están integradas 13 empresas navieras con 87 buques, mismas cifras que en el año anterior. El volumen de carga total experimenta una variación del +10,7% respecto a 2017, lo que en términos absolutos supone 752,8 miles de toneladas brutas. El peso muerto registra un crecimiento del 12,2% en 2018, superando los 1,2 millones de tonelaje de peso muerto.

Cuadro 6.1 Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV. 1995-2018

Año ³	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
2013	11	55	336.059	592.931
2014	11	54	331.535	584.104
2015	11	54	332.746	585.042
2016	13	57	349.645	607.848
2017	13	87	679.769	1.110.279
2018	13	87	752.809	1.245.610

¹ Toneladas Brutas.

² Tonelaje de Peso Muerto.

³ Datos correspondientes a 1 de enero del año “n+1”.

Fuente: Anavas.

En relación a la tipología de las embarcaciones, se aprecian ligeros cambios respecto al año previo. El grupo más numeroso de la flota continúa siendo el de buques remolcadores y de tráfico interior que, con 31 embarcaciones (reducción de 1 barco respecto a 2017), representan el 35,6% del total de la flota. Le siguen los L.P.G. (Gases Licuados de Petróleo) con 30 unidades (31 en 2017) y una participación del 34,5% del total. Por detrás, se colocan los bulk carrier y portacontenedores (12 unidades; 13,8% del total), buques tanques que aumentan en 2 unidades respecto al año previo (12,6% del total), y, en último lugar, los buques frigoríficos (3 embarcaciones; 3,4% del total de la flota).

La edad media de la flota mercante vasca se mantiene en torno a los 11 años, bastante inferior al conjunto del pabellón español que se sitúa en los 16,8 años¹⁹, y a la flota mundial, que presenta 18,3 años de media.

¹⁹ A fecha 1 de enero de 2018

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Cuadro 6.2 Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2015-2018

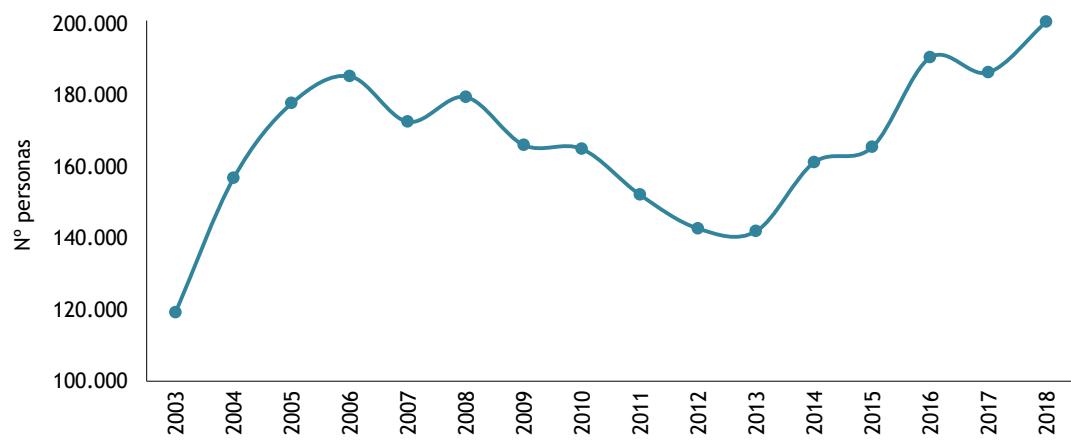
Tipo de buque	Nº buques			
	2015	2016	2017	2018
Remolcador y tráfico interior	33	32	32	31
Buque tanque	6	6	9	11
L.P.G. (Gases Licuados del Petróleo)	2	2	31	30
Bulk Carrier y portacontenedores	11	14	12	12
Frigorífico	2	2	3	3
TOTAL	54	57	87	87

Fuente: Anavas.

6.2 Movilidad de personas en transporte marítimo en Euskadi

El Puerto de Bilbao es el puerto considerado de interés general dentro de la infraestructura marítima de la CAPV que presenta actividad regular en el tráfico marítimo de pasajeros y pasajeras, pues el Puerto de Pasaia se dedica únicamente al tráfico de mercancías.

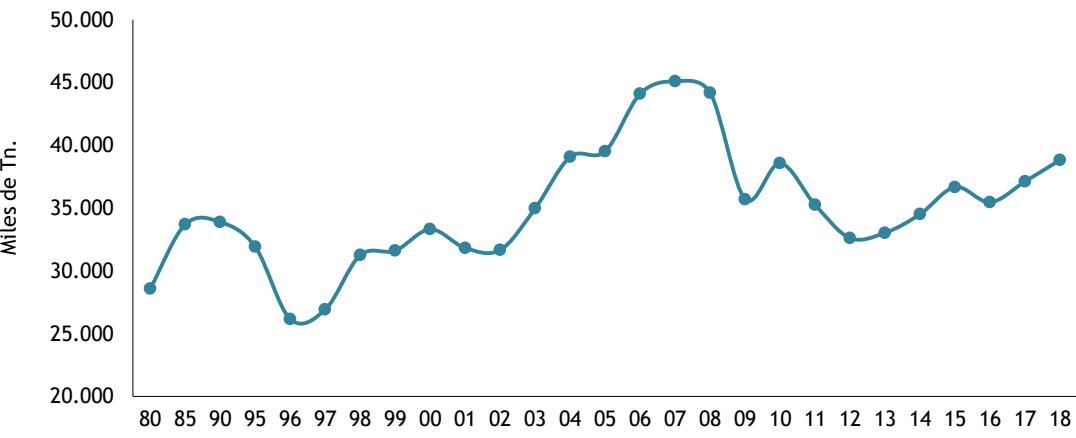
Gráfico 6.1. Tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao. 2003-2018



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

La información facilitada por la Autoridad Portuaria de Bilbao muestra que el puerto vizcaíno registra un incremento del 7,6% del pasaje respecto a 2017, lo que supone el movimiento de más de 200,6 miles de personas, cifra record para el puerto de Bilbao.

El servicio de línea regular entre Bilbao y el puerto británico de Portsmouth ha transportado a 114,2 miles de pasajeros y pasajeras, lo que en términos relativos representa un aumento del 11,6% en relación al año previo. Este crecimiento está originado tanto por el incremento de las personas embarcadas (+13,3%) como los viajeros y viajeras desembarcados (+10%).

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	6.3 Tráfico marítimo de mercancías en Euskadi
Transporte Aéreo	Considerando el tráfico de mercancías de los dos principales puertos comerciales vascos, Bilbao y Pasaia, en 2018 se experimenta un crecimiento de la actividad del 4,3%, lo que significa que el intercambio de mercancías en los puertos vascos supera los 38,8 millones de toneladas.
Transporte Marítimo	Gráfico 6.2. Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 1980-2018.
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasaia.
Objetivos y Movilidad Sostenible	Concretamente, el tráfico de mercancías del Puerto de Bilbao alcanzó los 35,7 millones de toneladas, lo que en términos relativos supone una mejora del 4% respecto al año anterior.
Indicadores clave	En el ranking de las infraestructuras portuarias del Estado, el Puerto de Bilbao avanza hasta la cuarta posición, rebasando a Cartagena (33,8 millones de toneladas). Las tres primeras posiciones de puertos estatales están ocupadas por Algeciras (107,9 millones de toneladas), Valencia (76,6 millones de toneladas) y Barcelona (67,9 millones de toneladas). De esta forma, la instalación
Anexos	

Cuadro 6.3 Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao. 2012-2018.

Puerto	(Nº de personas)							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	% Δ anual 18/17
Línea regular	76.801	85.975	81.036	94.981	104.028	102.337	114.173	11,6
▪ Embarcados	39.038	42.957	40.455	47.171	51.703	49.322	55.864	13,3
▪ Desembarcados	37.763	43.018	40.581	47.810	52.325	53.015	58.309	10,0
Cruceros	65.953	56.004	80.206	70.542	86.598	84.209	86.458	2,7
▪ Inicio línea	6.243	5.814	1.749	2.156	1.203	2.303	1.562	-32,2
▪ Fin de línea	6.394	5.866	1.728	1.877	2.503	3.959	1.629	-58,9
▪ En tránsito	53.316	44.324	76.729	66.509	82.892	77.947	83.267	6,8
TOTAL	142.754	141.979	161.242	165.523	190.626	186.546	200.631	7,6

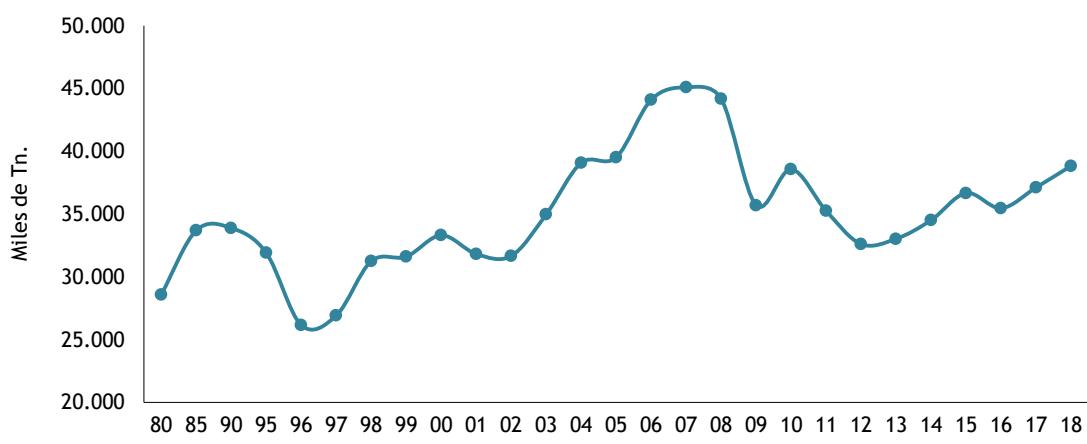
Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao.

En 2018, los 59 cruceros llegados a Getxo (2 menos que en 2017) han registrado 86,5 miles de cruceristas, lo que significa un aumento del 2,7% respecto al ejercicio previo originado por el incremento de los turistas en tránsito (+6,8% que en 2017) que cierran el ejercicio con 83,3 miles de pasajeros y pasajeras.

6.3 Tráfico marítimo de mercancías en Euskadi

Considerando el tráfico de mercancías de los dos principales puertos comerciales vascos, Bilbao y Pasaia, en 2018 se experimenta un crecimiento de la actividad del 4,3%, lo que significa que el intercambio de mercancías en los puertos vascos supera los 38,8 millones de toneladas.

Gráfico 6.2. Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 1980-2018.



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

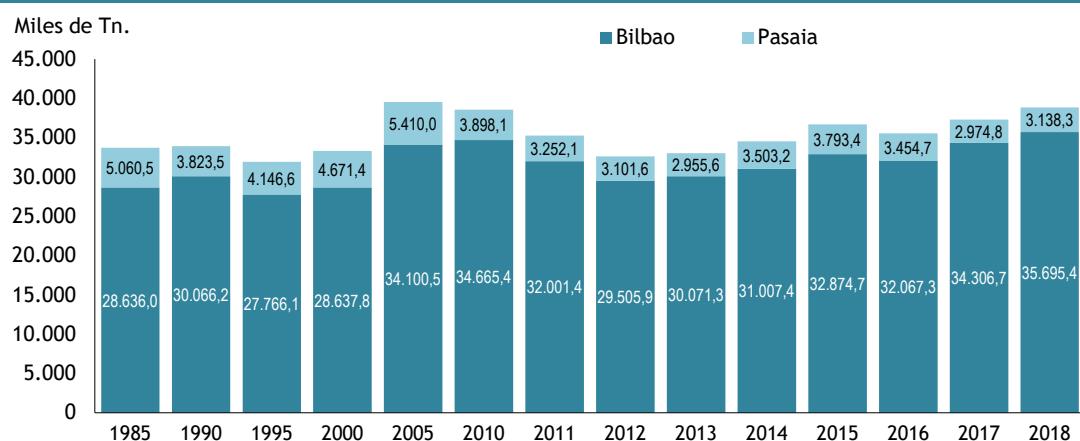
Concretamente, el tráfico de mercancías del Puerto de Bilbao alcanzó los 35,7 millones de toneladas, lo que en términos relativos supone una mejora del 4% respecto al año anterior.

En el ranking de las infraestructuras portuarias del Estado, el Puerto de Bilbao avanza hasta la cuarta posición, rebasando a Cartagena (33,8 millones de toneladas). Las tres primeras posiciones de puertos estatales están ocupadas por Algeciras (107,9 millones de toneladas), Valencia (76,6 millones de toneladas) y Barcelona (67,9 millones de toneladas). De esta forma, la instalación

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

portuaria vizcaína mantiene su competitividad en la estructura portuaria estatal con una participación del 6,3%.

Gráfico 6.3. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 1985-2018.



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

Analizando la tipología de los movimientos del puerto vizcaíno, el tráfico de mercancías descargadas crece un 3,1%, lo que en cifras absolutas supone 22,3 millones de toneladas. La carga de productos sube hasta los 13,3 millones de toneladas, lo que representa una mejoría del 5,6% respecto al año previo. Así, la actividad portuaria bilbaína está estructurada en un 62,5% por el volumen de descargas y un 37,2% por los productos cargados.

En último lugar, el avituallamiento y el tráfico local, tienen una participación mínima en el tráfico portuario, siendo el 0,3% para el primero mientras el segundo no tiene un peso significativo.

Cuadro 6.4 Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de movimiento. 2014-2018.

Concepto	Bilbao					Pasaia					(Miles de Tn.)
	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018	
Descargas	19.421,2	20.464,3	19.766,1	21.637,3	22.314,2	1.990,3	2.316,1	1.947,6	1.664,2	1.733,2	
Cargas	11.399,2	11.935,6	12.182,6	12.567,7	13.269,3	1.461,9	1.422,4	1.446,2	1.255,5	1.355,4	
Tráfico Local	60,6	359,0	0,9	0,0	0,2	--	--	--	--	--	
Avituallamiento	126,4	115,9	109,4	111,7	111,7	28,3	31,6	33,3	29,1	25,1	
Pesca	--	--	--	--	--	22,7	23,2	27,6	26,0	24,6	
Total	31.007,4	32.874,7	32.067,3	34.306,7	35.695,4	3.503,2	3.793,4	3.454,7	2.974,8	3.138,3	

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

Analizando las diferentes categorías de productos intercambiados en el Puerto de Bilbao, se aprecia que todos los grupos han tenido una variación positiva en 2018. En concreto, los graneles líquidos aumentan un 3,6% respecto a 2017 (+0,8% los productos petrolíferos, +8,4% gas natural y +26,2% otros graneles líquidos).

Teniendo en cuenta la participación de los diferentes grupos sobre el tráfico de mercancías del puerto vizcaíno, se observa que el 57,4% del total de intercambios corresponde a graneles líquidos (45,9% productos petrolíferos, 6,0% gas natural y 5,5% otros graneles líquidos), 29,0% mercancía en general y 13,3% graneles sólidos.

Cuadro 6.5 Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de producto. 2015-2018.

(Miles de Tn.)

Concepto	Bilbao				Pasaia			
	2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018
Graneles líquidos	18.199,8	18.087,2	19.783,8	20.490,5	--	--	--	--
Productos petrolíferos	15.319,1	15.614,7	16.236,4	16.367,3	--	--	--	--
Gas natural	1.206,3	1.178,2	1.989,0	2.156,1	--	--	--	--
Otros graneles líquidos	1.674,4	1.294,4	1.558,5	1.967,2	--	--	--	--
Graneles sólidos	4.528,2	4.362,1	4.543,2	4.757,9	1.694,3	1.099,2	834,4	1.003,0
Mercancía general	9.671,8	9.499,5	9.868,0	10.335,1	2.044,2	2.294,7	2.085,3	2.085,6
En contenedores	6.462,6	6.373,0	6.464,6	6.807,7	--	--	--	--
Otra mercancía general	3.209,2	3.126,5	3.403,4	3.527,4	--	--	--	--
Resto	474,9	118,5	111,7	111,9	54,9	60,8	55,1	49,7
Total	32.874,8	32.067,3	34.306,7	35.695,4	3.793,4	3.454,7	2.974,8	3.138,3

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

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

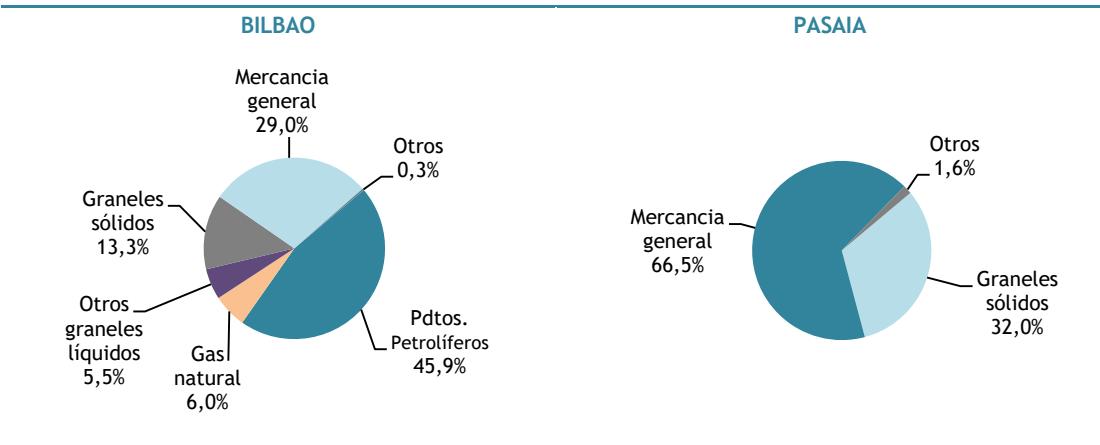
Anexos

Analizando el ámbito geográfico de la circulación de mercancías con origen y/o destino el Puerto de Bilbao, Europa Atlántica es el principal mercado absorbiendo el 32% del tráfico. Por países, Reino Unido continúa siendo el socio comercial más importante del puerto vizcaíno, con un intercambio de 3,7 millones de toneladas, si bien esta cifra supone una bajada del 19,5% respecto al ejercicio 2017. Así, la participación del país anglosajón cae hasta el 10,4% del total del tráfico marítimo vizcaíno. En la segunda posición se mantiene España con un incremento del 26,2% del flujo de mercaderías en 2018. De esta forma, el peso sobre el tráfico total sube hasta el 6,8%.

Ampliando el estudio a los mercados transoceánicos, la segunda área geográfica en cuanto al volumen de mercancías intercambiadas con el puerto es América del Norte, concentrando el 17,3% del total del tráfico. Considerando cada país en particular, Estados Unidos recupera la segunda posición como socio del puerto, con un incremento de la mercancía intercambiada del 22,9% en 2018, alcanzando una participación del 8,2% del tráfico global. En tercer lugar, se sitúa México con 2,8 millones de toneladas (+11,8% respecto a 2017), lo que representa el 7,9% del flujo de mercancías del puerto de Bilbao.

Resumen Ejecutivo
Marco General
Evolución General
Transporte Carretera
Transporte Ferroviario
Transporte Aéreo
Transporte Marítimo
Otros Modos Transporte
Efectos inducidos
Objetivos y Movilidad Sostenible
Indicadores clave
Anexos

Gráfico 6.4. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia: Tipología de mercancías. 2018 (%).



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

Por su parte, según la información publicada por la Autoridad Portuaria de Pasaia, 2018 es un año de expansión de la actividad comercial del puerto. Se ha registrado un incremento en el tráfico de mercancías del 5,5% respecto a 2017, lo que ha permitido alcanzar un volumen total de 3,1 millones de toneladas manejadas.

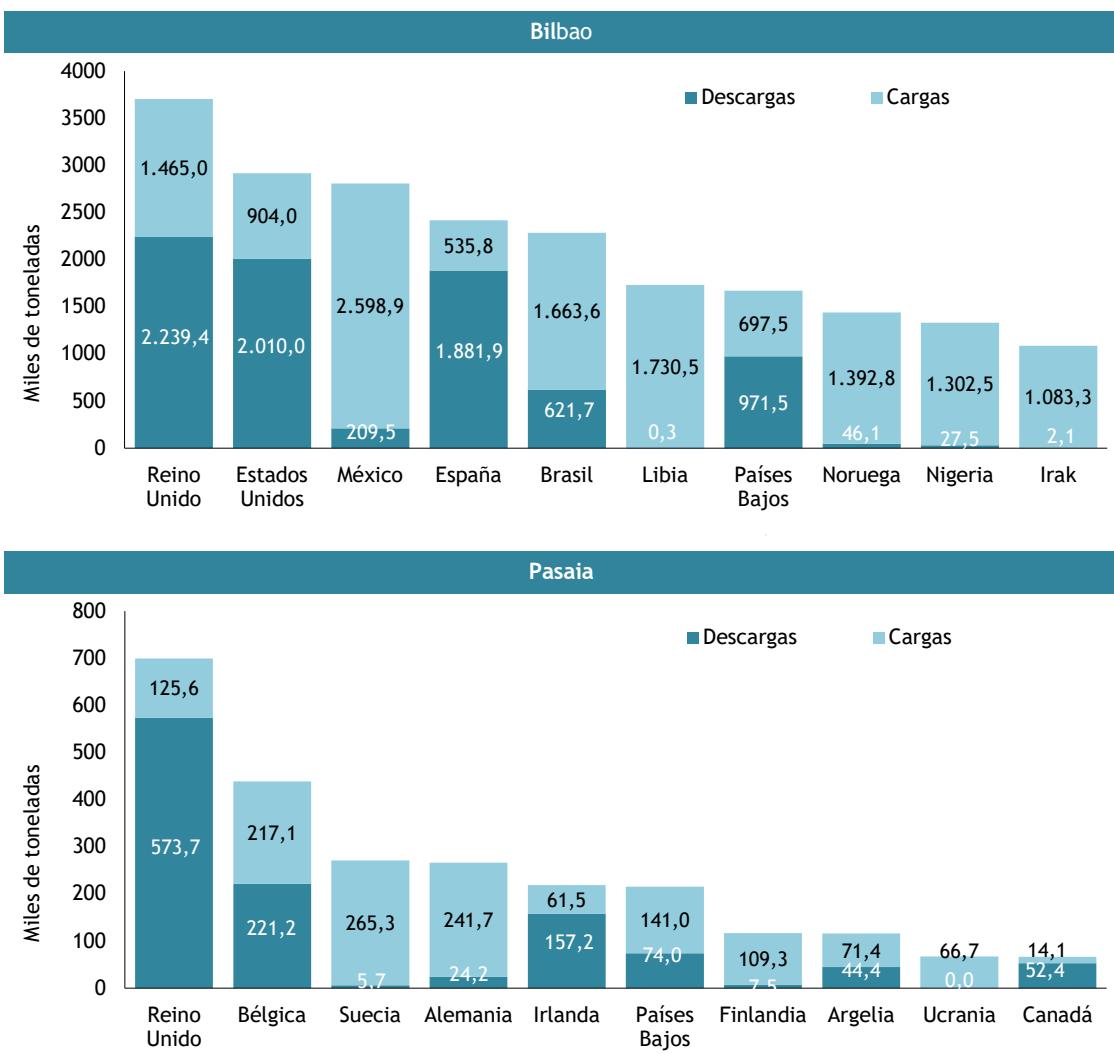
El avance del volumen de negocio marítimo de Pasaia está originado, tanto, por la subida de las mercancías desembarcadas (+4,1%) como por el incremento de la carga (+8,0%). Esta evolución supone una disminución del carácter importador del Puerto de Pasaia que representa el 55,2% del tráfico total, mientras que las mercancías fletadas representan el 43,2%.

El tráfico de mercancías del Puerto de Pasaia está compuesto, básicamente, por dos categorías: mercancía general y graneles sólidos (66,5% y 32%, respectivamente), que conjuntamente alcanzan el 98,5% del total del tráfico.

En 2018, el flujo de graneles sólidos transportados se incrementa (+20,2%), mientras que la cantidad de mercancía general se mantiene.

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Gráfico 6.5. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por países. 2018.

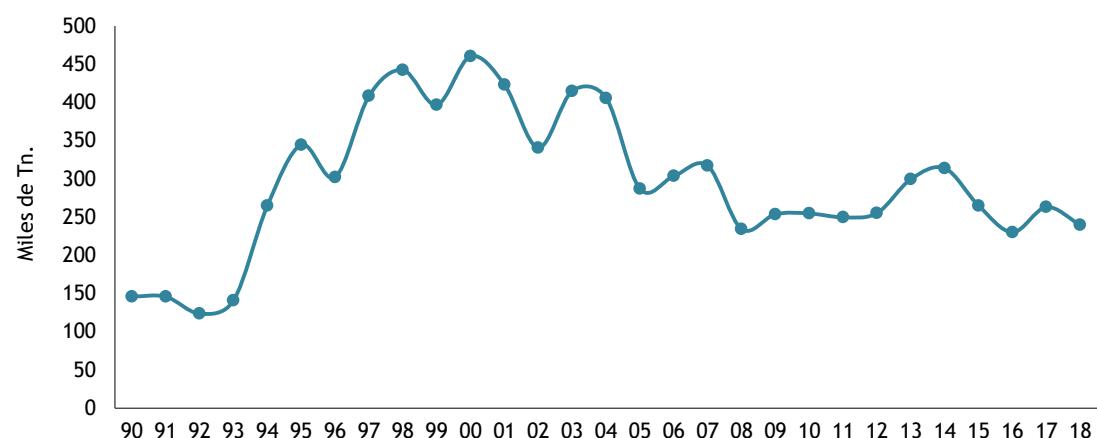


Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasaia.

En cuanto a los principales mercados del Puerto de Pasaia, la primera posición es ocupada por Reino Unido, con una participación del 22,6% de los intercambios totales. La actividad con el país anglosajón es, esencialmente, exportadora, suponiendo el 82% de los productos intercambiados. En segundo lugar, se mantiene Bélgica con el 14,2% de la cantidad total y en tercera posición, se sitúa Suecia con un peso del 8,8% del tráfico global del puerto, siendo, básicamente, productos importados desde este país (97,9%).

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Gráfico 6.6. Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2018.

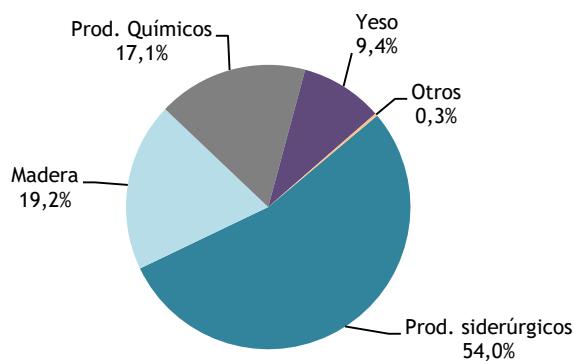


Fuente: Gobierno Vasco.

En el Puerto de Bermeo, el tráfico de mercancías registrado es de 239,7 miles de toneladas, lo que en términos relativos representa una disminución del 8,9% respecto a 2017.

En cuanto al origen de las operaciones, destaca que la mercancía cargada se reduce un 25,2%, es decir, la carga baja hasta los 99,6 miles de toneladas, mientras el volumen desembarcado creció un 8,7% hasta 139,4 miles de toneladas. Hay que resaltar que el Puerto de Bermeo vuelve a tener un carácter netamente exportador en 2018, ya que el volumen de descargas representa el 58,2% de la actividad total de dicha infraestructura.

Gráfico 6.7. Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2018. (%)



Fuente: Gobierno Vasco.

En cuanto a la clasificación de los productos intercambiados en el Puerto de Bermeo, la categoría que representa el mayor peso del tráfico portuario son los productos siderúrgicos, tales como chapas de metal y bobinas, que aglutinan el 54% del total del movimiento del puerto. El segundo puesto está ocupado por el comercio de madera, tablones y tableros alcanzando el 19,2% del volumen total. Por detrás, se encuentra el tráfico de productos químicos, en concreto fertilizantes tales como sulfato sódico, sosa caustica y potasa, que concentran el 17,1% del total de la actividad portuaria en 2018.



7

Otros Modos de Transporte e Intermodalidad

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

7. Otros modos de transporte e intermodalidad

7.1. Otros modos de transporte

7.1.1. Transporte por cable

En las siguientes líneas se exponen los aspectos más relevantes del transporte por cable en Euskadi, de uso exclusivo de personas, y que está constituido por los funiculares de Artxanda, Larreineta, Mamariga e Igeldo; y por los ascensores de Arangoiti, La Salve, Solokoetxe, Begoña y Ereaga. Todos ellos con ubicación en Bizkaia, a excepción del Funicular de Igeldo radicado en Donostia-San Sebastián.

Cuadro 7.1. Características de las Infraestructuras de Funiculares en la CAPV.

	F. de Igeldo	F. de Artxanda	F. de la Reineta	F. de Mamariga
Nº personas 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).

Cabe señalar que se debe valorar, de forma independiente, la evolución seguida por cada uno de los dos sistemas de transporte por cable, ya que no se dispone de información para los ascensores de Solokoetxe y Begoña (el ascensor de Begoña dejó de prestar servicio en julio de 2014), lo que impide la comparabilidad de datos con ejercicios precedentes.

El conjunto de funiculares, para los que se dispone de información, experimenta un crecimiento en el volumen de personas desplazadas del 5,5% respecto a 2017. Es destacable que todos los funiculares registraron mejoras en el pasaje. Los que más crecieron fueron el Funicular de Artxanda, con un incremento del 12,3%, y el Funicular de Mamariga, con un aumento del 3,6%.

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Cuadro 7.2. Transporte de personas por cable. 2012-2018.

Modo	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	(Miles de personas) % Δ 18/17
Funicular Artxanda	522	565	614	729	773	830	932	12,3
Funicular Larreineta	156	156	146	165	149	139	140	0,7
Funicular Igueldo	415	420	482	564	706	775	788	1,7
Funicular Mamariga ¹	679	821	1.015	590	975	1.036	1.073	3,6
TOTAL FUNICULARES	1.772	1.962	2.257	2.048	2.603	2.780	2.933	5,5
Ascensor Arangoiti ²	--	--	--	--	--	--	--	--
Ascensor La Salve ³	--	--	--	--	--	--	--	--
Ascensor Solokoetxe ⁴	586	--	--	--	--	--	--	--
Ascensor Begoña ⁴	388	--	--	--	--	--	--	--
Ascensor Ereaga	274	312	345	362	363	359	358	-0,3
TOTAL ASCENSORES⁵	1.248	312	345	362	363	359	358	-0,3
TOTAL⁵	3.020	2.274	2.602	2.410	2.966	3.139	3.291	4,8

¹ El funicular de Mamariga se inauguró en septiembre de 2010, por lo que el dato de dicho año corresponde a los trasladados efectuados entre septiembre y diciembre. A partir de junio de 2013, es gratuito para los usuarios de metro.

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 se dispone del dato del año 2013 y 2014 de los ascensores de Solokoetxe y Begoña. El ascensor de Begoña dejó de prestar servicio en el mes de julio de 2014.

⁵ No incluye los datos correspondientes al Ascensor de Arangoiti, Ascensor de La Salve, Ascensor de Solokoetxe ni Ascensor de Begoña.

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia, Gobierno Vasco, EuskoTren y Funicular Artxanda.

En relación al tráfico de pasajeros y pasajeras de los ascensores hay que tener en cuenta que desde 2013 sólo se dispone de información para el ascensor de Ereaga. En lo que respecta al resto, el ascensor de Arangoiti permanece parado desde diciembre de 2010; el ascensor de La Salve pasó a ser gratuito en 2008 y, por tanto, no dispone de registros de personas usuarias desde esa fecha; el ascensor de Begoña cesó en la prestación de sus servicios en el mes de julio de 2014 y no se dispone de información del primer semestre; y en el caso del ascensor de Solokoetxe no existen datos públicos para este ejercicio. En consecuencia, el nivel de actividad del ascensor de Ereaga registra un leve descenso del 0,3% del pasaje en 2018.

7.1.2. Bicicleta

La red ciclable que forma parte del sistema viario de la CAPV busca fomentar un medio de transporte respetuoso con el medioambiente y avanzar hacia una movilidad sostenible. En este sentido, las diputaciones forales y los ayuntamientos potencian 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.

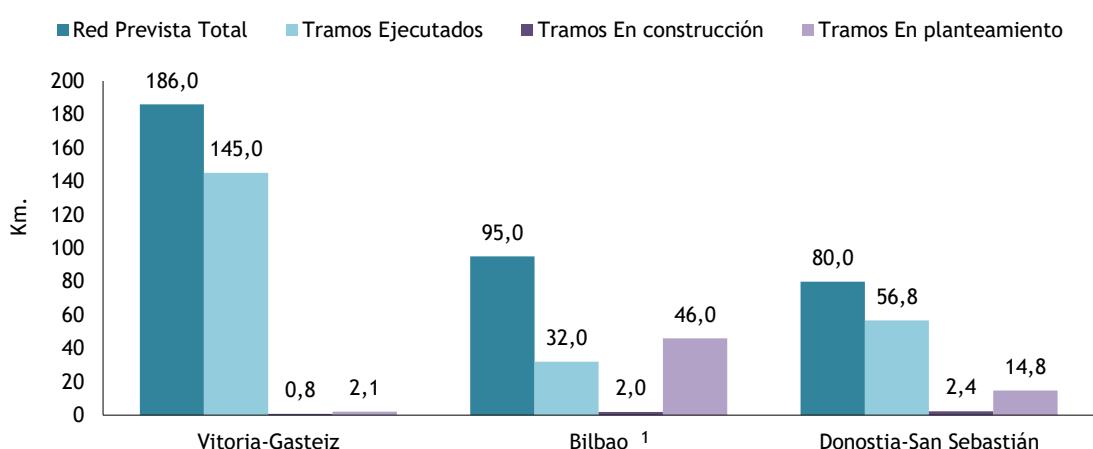
El análisis de la red de bidegorris de las tres capitales vascas muestra que Vitoria-Gasteiz cuenta con la red ciclable más extensa en el núcleo urbano, con 145 km en 2018, misma longitud que en el ejercicio previo. Por detrás, se sitúa Donostia-San Sebastián, que, según la última información disponible correspondiente a 2017, contaba con 56,5 km (incremento de 1,4% de las vías habilitadas respecto a 2016). En tercer lugar, Bilbao dispone de 32 km habilitados, dato correspondiente a 2017, lo que representa un 2,2% más que en el ejercicio 2016.

Resumen Ejecutivo

En 2018, la red planificada de bidegorris habilitados asciende al 78% en Vitoria-Gasteiz (186 kilómetros previstos). En 2017, último dato disponible, se alcanzó el 71% en Donostia-San Sebastián (80 km planificados) y el 33,7% en Bilbao (95 kilómetros previstos).

Marco General

Gráfico 7.1. Kilómetros de la red ciclable en las tres capitales de la CAPV (estado de las redes ciclísticas a diciembre de 2018)



¹ Último dato disponible 2017. A fecha de cierre de esta edición de Panorámica del Transporte en Euskadi no se dispone de datos más actualizados.

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

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

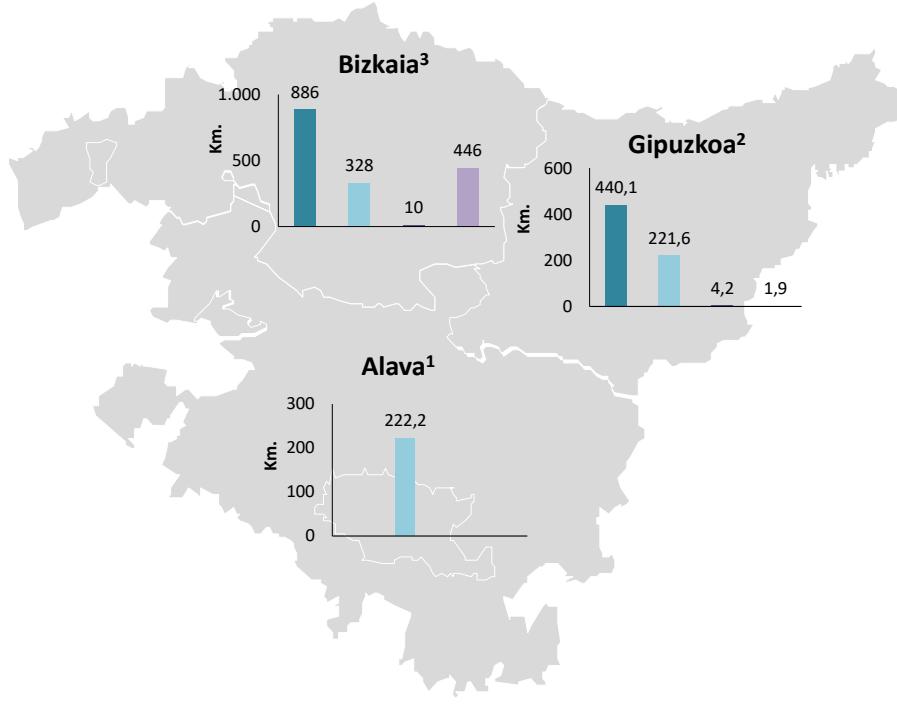
Anexos

En el ámbito total de la CAPV, la red habilitada de bidegorris en conjunto asciende a casi 767 kilómetros en 2017 (último dato disponible). En 2018, en Gipuzkoa, los tramos habilitados ascienden a 221,6 kilómetros, representando un incremento de 2,7%. Según los últimos datos disponibles, Bizkaia dispone de la mayor longitud de vías, alcanzando en 2017, los 328 kilómetros de carriles bici ejecutados, experimentando un incremento interanual de 4,5% mientras que la red ciclable de Álava constaba en 2011²⁰ de 222,2 kilómetros, de los cuales 103 kilómetros correspondían al uso exclusivo de ciclistas en Vitoria-Gasteiz.

²⁰ A fecha de cierre de esta edición de Panorámica del Transporte en Euskadi no se disponen de datos más actualizados.

Resumen Ejecutivo
Marco General
Evolución General
Transporte Carretera
Transporte Ferroviario
Transporte Aéreo
Transporte Marítimo
Otros Modos Transporte
Efectos inducidos
Objetivos y Movilidad Sostenible
Indicadores clave
Anexos

Gráfico 7.2. Kilómetros de la red ciclista en los tres territorios históricos. 2018



■ Red Prevista Total ■ Tramos ejecutados ■ Tramos En Construcción ■ Tramos En Planteamiento

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

Incluye 119,195 kilómetros de itinerarios verdes en el territorio de Álava.

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.

³ Último dato disponible 2017. A fecha de cierre de esta edición de Panorámica del Transporte en Euskadi no se dispone de datos más actualizados.

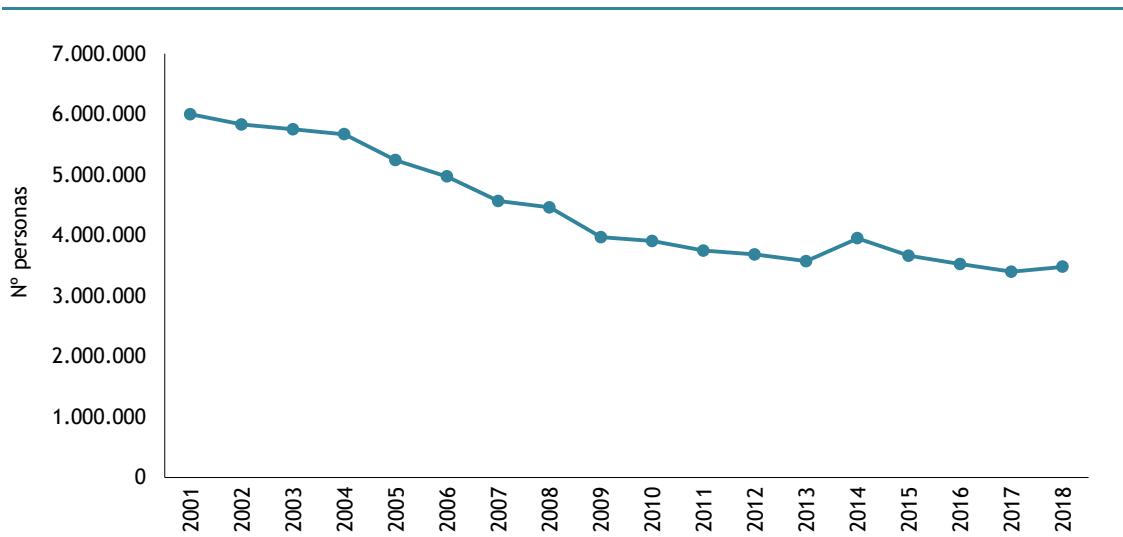
Fuente: Diputación Foral de Álava, Diputación Foral de Bizkaia, Diputación Foral de Gipuzkoa.

7.1.3. Puente Colgante de Bizkaia

El tráfico del Puente Colgante de Bizkaia, en la última década, ha experimentado un descenso continuado debido a la progresiva ampliación de los servicios del Metro de Bilbao hacia los municipios de la margen izquierda. En 2018, la infraestructura centenaria fue utilizada por 3.480 miles de pasajeros y pasajeras, lo que en términos relativos representa una mejora del 2,4% respecto a 2017. Analizando la evolución del pasaje desde el inicio de la pasada década (2001), 2,5 millones de personas han dejado de utilizar el puente colgante de Bizkaia para cruzar la ría vizcaína.

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Gráfico 7.3. Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia. 2001-2018.



Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia.

7.1.4. Botes de pasaje Ría Bilbao

De acuerdo a los últimos datos disponibles sobre el tráfico en botes correspondientes al ejercicio 2017, el tránsito de los botes que cruzan la ría entre Portugalete y Las Arenas se reduce un 2,4%, lo que en valores absolutos representa 11,3 miles de pasajeros y pasajeras menos que en 2016.

Cuadro 7.3. Tráfico en los botes de pasaje. 2008-2017.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	% Δ anual 16/15	% Δ anual 17/16
Portugalete-Las Arenas	550,7	554,8	579,4	619,9	620,5	514,9	486,7	415,8	477,0	465,7	14,7%	-2,4%
Erandio-Barakaldo	--	74,8	76,8	86,3	81,6	75,9	78,9	72,0	57,7	19,2	-19,8%	-66,7%
TOTAL	550,7	629,5	656,1	706,2	702,1	590,8	565,6	487,8	534,7	484,9	9,6%	-9,3%

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia.

De acuerdo a los últimos datos disponibles correspondientes a 2017, los usuarios y usuarias de los botes que cruzan la ría entre Erandio y Barakaldo disminuyen significativamente, un 66,7% respecto a 2016. En cifras absolutas, se desplazaron 19,2 miles de personas en 2017, nivel mínimo desde 2009.

Resumen Ejecutivo	●
Marco General	●
Evolución General	●
Transporte Carretera	●
Transporte Ferroviario	●
Transporte Aéreo	●
Transporte Marítimo	●
Otros Modos Transporte	●
Efectos inducidos	●
Objetivos y Movilidad Sostenible	●
Indicadores clave	●
Anexos	●

7.2. Plataformas logísticas e intermodales

Los centros logísticos dedicados a aportar soluciones integrales en la gestión del transporte de mercancías en Euskadi son: Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi) y Arasur en Álava, Aparkabisa en Bizkaia y Zaisa en Gipuzkoa. Sus principales características se detallan a continuación:

Cuadro 7.4. Principales magnitudes de las grandes Plataformas Logísticas en la CAPV. 2018

Plataforma	Empresas instaladas	Empleo	Tráfico mercancías (Tn anuales)	Tráfico veh. ind. diarios		Aparcamiento veh. ind. (nº)	Superficie aparcamiento Veh. Ind. (m ²)	Plazas aparcamiento veh. ind.	Ocupación media aparcamiento
				Camión	Furgoneta				
CTVi	67	1.547	---	1.176	498	1	23.821	182	98,9%
arasur	12	130	420.000	130	75	1	20.000	197	35%
apar kabisa	55	45	4.064	1.609	309	4	192.050	1.235	95%
Zaisa	143	1.745	3.200.000	1.800	3.000	2	45.000	375	88,9%

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

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

7.2.1. 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 7.5. Evolución de la actividad de CTVi. 2016-2018

	CTVi	Empresas instaladas	Empleo	Tráfico mercancías (Tn anuales)	Tráfico veh. ind. diarios		Aparcamiento Veh. ind. (nº)	Superficie aparcamiento Veh. ind. (m ²)	Plazas aparcamiento veh. ind.	Ocupación media aparcamiento
					Camión	Furgoneta				
2016	70	1.474		1.040	430			23.821	182	84,1%
2017	69	1.551	---	1.118	501	1				96,7%
2018	67	1.547		1.176	498					98,9%

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

En cuanto a la actividad del centro, es importante señalar que no se dispone de datos de la mercancía manejada por la plataforma desde 2014, debido a la inactividad de la empresa que gestionaba la parcela intermodal para tráfico ferroviario.

En 2018, las empresas ubicadas en el centro se reducen (2 compañías menos, lo que supone un -2,9%), por lo que el empleo registra un leve descenso del 0,3% (4 trabajadores menos). El tráfico de vehículos industriales aumenta un 3,4% debido, principalmente, al incremento de la circulación de camiones (+5,2%). Por último, el uso del aparcamiento de vehículos industriales aumenta en 2,2 puntos porcentuales, con una ocupación del 98,9% de ocupación de un total de 182 plazas disponibles.

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

7.2.2. 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 7.6. Evolución de la actividad de Arasur. 2016-2018

	arasur	Empresas instaladas	Empleo	Tráfico mercancías (Tn anuales)	Tráfico veh. ind. diarios	Aparcamiento veh. ind. (nº)	Superficie aparcamiento Veh. Ind. (m ²)	Plazas aparcamiento veh. ind.	Ocupación media aparcamiento
		2016	2017	2018	Camión | Furgoneta				
		8	75	350.000	65	30			30%
		8	100	370.000	75	50	1	20.000	197
		12	130	420.000	130	75			35%

Fuente: Arasur.

En 2018, la actividad de la plataforma logística registra una importante expansión en cuanto al número de empresas localizadas. Al respecto, se instalan 4 nuevas compañías (+50%), y el empleo crece un 30% (30 empleados más). El tráfico de mercancías experimenta una significativa subida del 13,5% (+50 mil toneladas), así como la circulación de los vehículos industriales, tanto en lo que respecta a los camiones, que alcanzan los 130 vehículos diarios (+73,3%), como a las furgonetas (25 vehículos más al día, +50%). La ocupación media del aparcamiento crece hasta el 35% (2 puntos porcentuales más que en 2017).

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

7.2.3. Aparkabisa

La actividad del centro logístico Aparkabisa, Bizkaiko Garraio Gunea, A.B. – Centro de Transportes de Bizkaia, S.A., consiste en la promoción, preparación y explotación de centrales integradas de mercancías y aparcamientos de vehículos industriales. La infraestructura dispone de excelentes comunicaciones gracias a las instalaciones en la zona portuaria del Puerto de Bilbao, la proximidad al Aeropuerto de Bilbao, 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.

Cuadro 7.7. Evolución de la actividad de Aparkabisa. 2016-2018



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

De acuerdo a los datos disponibles para 2018 sobre la plataforma, el número de empresas se mantiene en 55 sociedades. El tráfico de mercancías crece un 38% superando las 4.000 toneladas. En cuanto al tráfico de furgonetas, se contrae un 9,1% (31 vehículos menos al día). Finalmente, la ocupación media de los aparcamientos industriales se mantiene en niveles de años anteriores (95%).

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

7.2.4. 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.

Cuadro 7.8. Evolución de la actividad de Zaisa. 2016-2018

	Empresas instaladas	Empleo	Tráfico mercancías (Tn anuales)	Tráfico veh. ind. diarios		Aparcamiento veh. ind. (nº)	Superficie aparcamiento Veh. Ind. (m ²)	Plazas aparcamiento veh. ind.	Ocupación media aparcamiento
				Camión	Furgoneta				
2016	135	1.700	3.100.000	1.768	2.987				77,5%
2017	138	1.720	3.200.000	1.770	3.000	2	45.000	375	89,4%
2018	143	1.745	3.200.000	1.800	3.000				88,9%

Fuente: Zaisa.

El número de empresas que operan en la plataforma aumenta un 3,6% (5 compañías más) y el empleo mejora un 1,5% respecto a 2017, alcanzando los 1.745 trabajadores contratados. El volumen de mercancías movilizado se mantiene respecto al ejercicio anterior, 3,2 millones de toneladas.

El tráfico de camiones se incrementa un 1,7%, lo que representa 1.800 vehículos al día mientras la circulación de furgonetas continua en 3.000 vehículos al día, misma cifra que en 2017.

Por su parte, el área de aparcamiento del centro se ha sometido a 3 fases de ampliación, de modo que en la actualidad, Zaisa cuenta con dos aparcamientos para vehículos industriales acondicionados con 375 plazas en una superficie total de 45.000 m². La ocupación media de dichos aparcamientos ha sido del 88,9%, reduciéndose en 0,5 puntos porcentuales respecto a 2017.

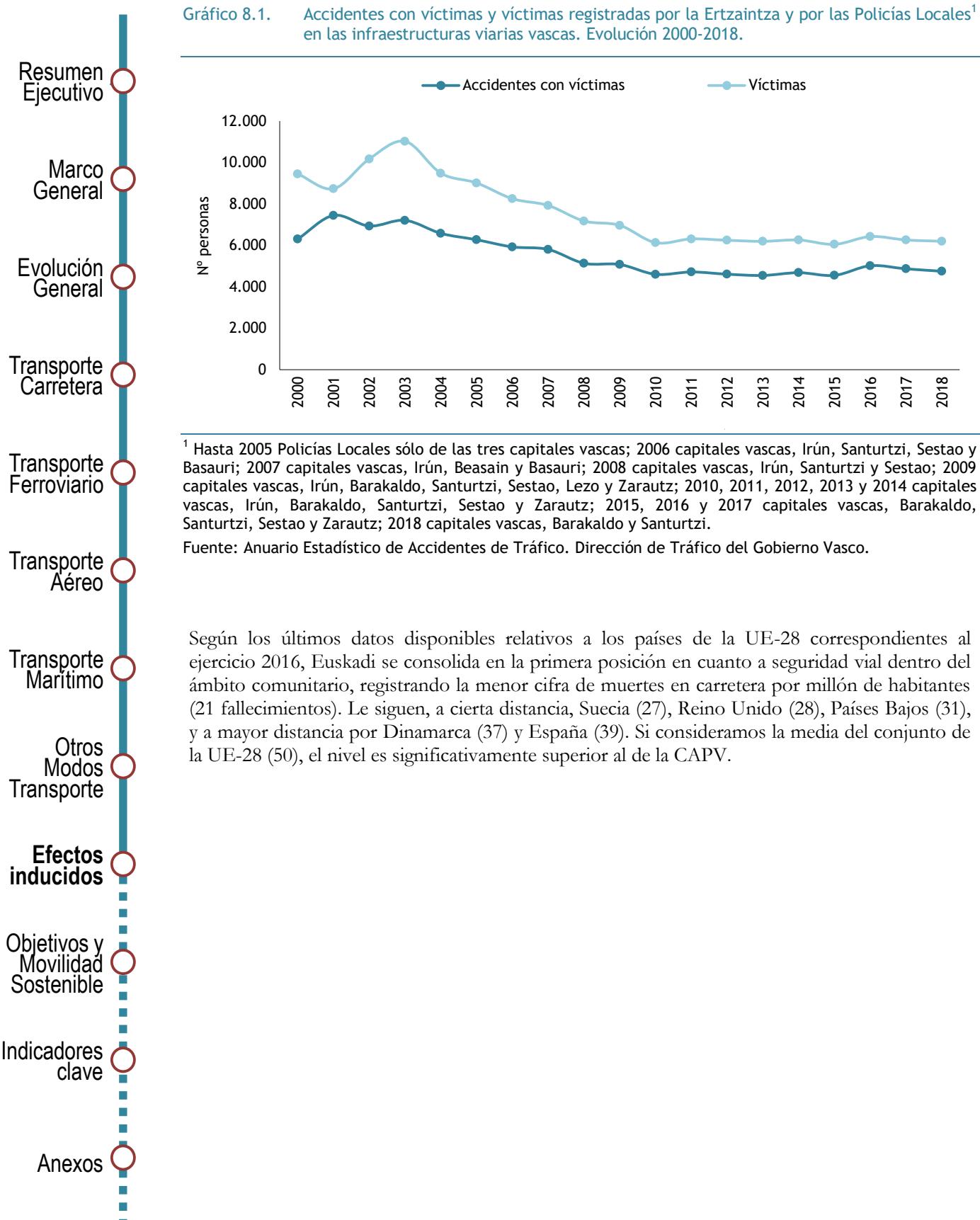
7.2.5. Estaciones intermodales

- Resumen Ejecutivo
 - Marco General
 - Evolución General
 - Transporte Carretera
 - Transporte Ferroviario
 - Transporte Aéreo
 - Transporte Marítimo
 - Otros Modos Transporte
 - Efectos inducidos
 - Objetivos y Movilidad Sostenible
 - Indicadores clave
 - Anexos
- El Gobierno Vasco tiene como objetivo el apoyo al desarrollo del transporte de mercancías por ferrocarril. Así, en mayo de 2011 se firmó 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, ambas incluidas en la Red Básica de Terminales Logísticas Intermodales del Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías del Ministerio de Fomento.
- En 2018, se aprueba el decreto para la modificación del Plan Territorial (PTP) de Álava Central con el fin de contemplar la ubicación en este ámbito de la proyectada Terminal Intermodal de Transferencia de Mercancías de Jundiz-Víllodas. Su objeto es incluir expresamente la localización de esta infraestructura en terrenos de los municipios de Iruña de Oca y Vitoria-Gasteiz. La modificación, que afecta a una superficie de alrededor de 45 hectáreas, califica el ámbito como “suelo de transformación territorial”, teniendo en cuenta, además, la compatibilidad medioambiental y social del proyecto.
- En 2017, se suscribió un acuerdo presupuestario entre el Gobierno Vasco y el ejecutivo del Estado, en torno a los presupuestos estatales, que incluye, en el ámbito de infraestructuras e inversiones ferroviarias, un impulso al proyecto de la plataforma intermodal. Concretamente, el acuerdo firmado establece la plataforma multimodal como “una de las grandes instalaciones intermodales y logísticas y un nudo estratégico de transferencia de mercancías internacionales que enlazará con el Puerto de Bilbao, los centros logísticos y el Aeropuerto de Foronda”. Para ello, el pacto incluía una partida inicial en los Presupuestos de 2018 de 600.000 euros, destinadas a realizar el proyecto básico y el estudio de explotación de la plataforma.
- En lo referente a la plataforma logística Pasaia-Irun, en 2017, se firmó un acuerdo presupuestario entre el Gobierno Vasco y el Gobierno Estatal para invertir 450.000 euros en 2018 para la redacción del proyecto de la intermodal. Es un paso previo al posterior desarrollo constructivo.



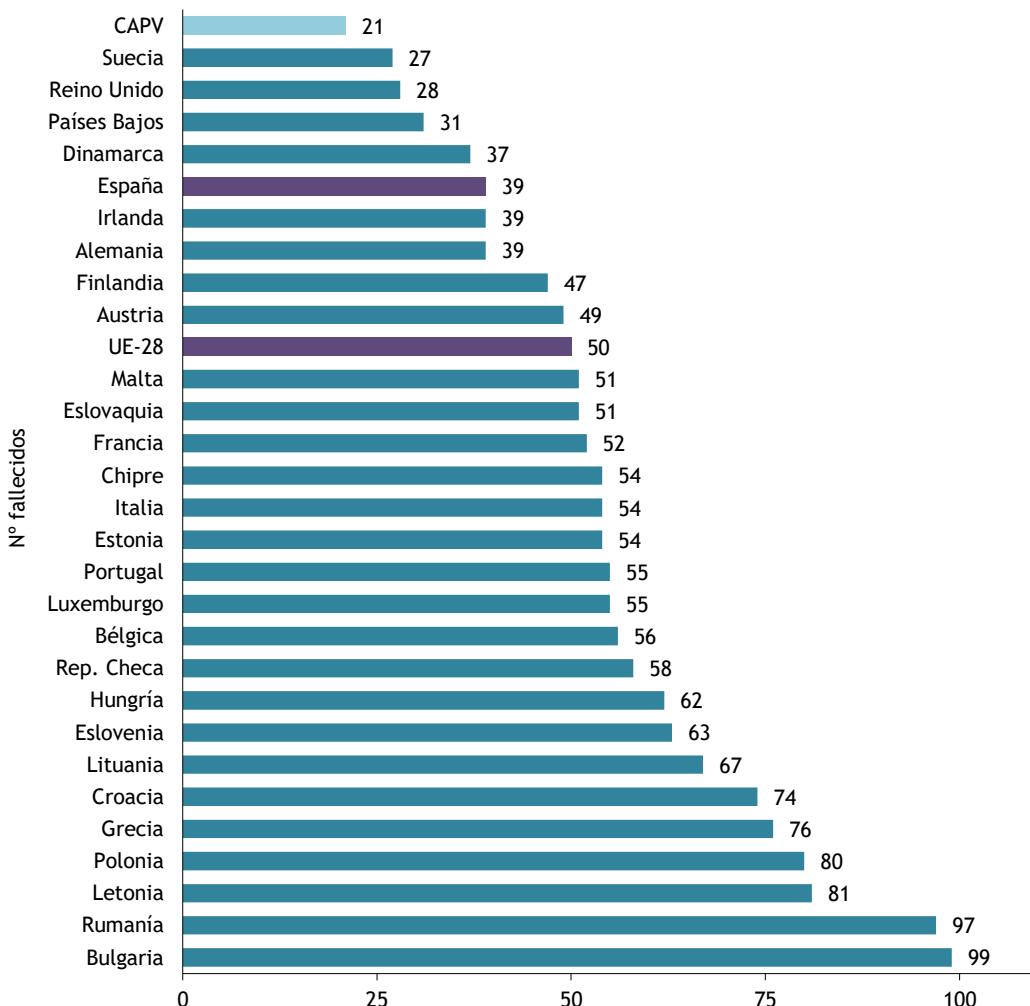
Efectos Inducidos de la Actividad del Transporte y Tendencias más Relevantes

8. Efectos Inducidos de la Actividad del Transporte y Tendencias más Relevantes	
Resumen Ejecutivo	
Marco General	A continuación, se exponen algunos aspectos de los efectos sobre la salud de las personas y el medio ambiente originados por la actividad del transporte que hacen necesaria una planificación del sector 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.
Evolución General	
Transporte Carretera	8.1.1. Accidentalidad La accidentalidad es una de las consecuencias derivadas del transporte que más perjuicios y secuelas sociales origina. Al hilo de esto, cabe apuntar que en el “Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015-2020”, documento que recoge los resultados del proceso de reflexión llevado a cabo en 2014 en torno a la situación de la seguridad vial y la movilidad segura y sostenible en Euskadi, se establece la siguiente visión estratégica: <i>“Situar a Euskadi como referente en materia de movilidad segura y sostenible, a partir de estrategias efectivas en materia de seguridad vial y gestión de tráfico, en el cual la ciudadanía tiene un comportamiento responsable y las instituciones públicas, en colaboración con los agentes privados, trabajan de manera coordinada y eficiente en la reducción del número y la gravedad de los accidentes de tráfico”</i>
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	Accidentes ■ En 2018, 42 ²¹ personas han fallecido en accidentes de tráfico en las carreteras vascas, 3 víctimas mortales más que en el ejercicio anterior (+7,7%).
Otros Modos Transporte	Según los datos facilitados por la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, en 2018 se han registrado 4.751 accidentes de tráfico con víctimas en la CAPV ¹ , lo que supone un descenso del 2,4%, donde 6.155 personas se vieron afectadas (-1,1% respecto a 2017). En cuanto al alcance de las lesiones, un 92,3% de los heridos son leves, un 7% sufren heridas graves y un 0,7% fallecen en el propio accidente o antes de las 24 horas siguientes. En comparación al año anterior, se reducen tanto los heridos graves (-5,9%) como los leves (-0,7%) mientras los fallecidos crecen (+7,7%).
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	²¹ 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, Beasain y Basauri; 2008 capitales vascas, Irún, Santurtzi y Sestao; 2009 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao, Lezo y Zarautz; 2010, 2011, 2012, 2013 y 2014 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao y Zarautz; 2015, 2016 y 2017 capitales vascas, Barakaldo, Santurtzi, Sestao y Zarautz; 2018 capitales vascas, Barakaldo y Santurtzi). Para más información consultar Anuarios Estadísticos de Accidentes del Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco.



- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Gráfico 8.2. Número de muertes en accidentes de tráfico por millón de habitantes en UE-28. 2016



Fuente: EU Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2018 Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco; INE.

Centrando el análisis en cada territorio histórico, teniendo en cuenta solo los accidentes registrados por la Ertzaintza, Álava registra el 16,2% de los accidentes con víctimas de la CAPV. En cuanto a la gravedad de las lesiones, concentra el 27% de los fallecidos en accidente de tráfico mientras que los heridos graves representan un cuarto del total de la CAPV. El 12,4% de las víctimas del territorio alavés sufren heridas graves.

En Bizkaia, se concentra el 45,8% de los siniestros con víctimas donde se registran el 46,8% de las personas lesionadas totales de la CAPV. Los fallecidos representan el 40,5% del global de Euskadi mientras que los heridos graves se sitúan en el 31,3%.

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Cuadro 8.1. Accidentes de tráfico con víctimas registrados por la Ertzaintza por Territorio Histórico. 2018.

Territorio	Accidentes con víctima		Víctimas							
			Total		Muertos		Heridos Graves		Heridos Leves	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Álava	422	16,2	603	16,9	10	27,0	75	25,0	518	16,0
Bizkaia	1.191	45,8	1.674	46,8	15	40,5	94	31,3	1.565	48,3
Gipuzkoa	988	38,0	1.299	36,3	12	32,4	131	43,7	1.156	35,7
Total CAPV	2.601	100	3.576	100	37	100	300	100	3.239	100

Nota: Cómputo de muertos a 24 horas

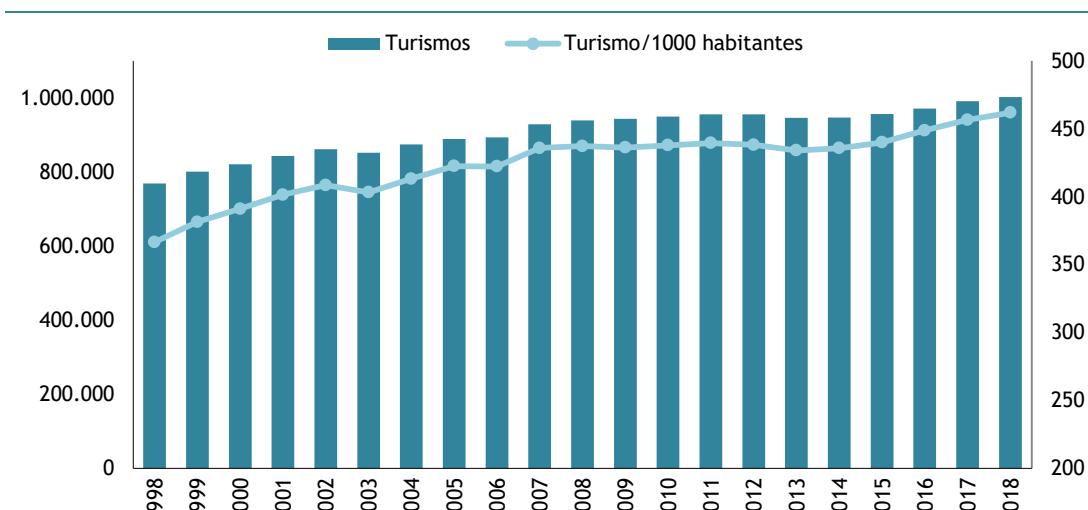
Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.

En Gipuzkoa, se acumula el 38% de los accidentes con víctimas de los sucedidos en la CAPV. Las personas lesionadas representan el 36,3% del conjunto del territorio vasco. Los fallecidos en las carreteras guipuzcoanas alcanzan el 32,4% del total de víctimas mortales. Los heridos graves suponen el 43,7% del total de Euskadi.

8.1.2. Congestión viaria

Es sabido que la demanda de movilidad en vehículo privado es uno de los factores que originan la congestión viaria en Euskadi, donde el índice de motorización mantiene una tendencia ascendente desde finales de los años noventa, registrando descensos en años puntuales. En 2018 el nivel de motorización crece hasta los 461,9 vehículos por 1.000 habitantes debido al incremento del parque de vehículos (+1,2% respecto a 2017). En relación a esto, hay que recordar que un mayor número de vehículos circulando en las carreteras vascas implica mayores problemas de congestión.

Gráfico 8.3. Parque de turismos y motorización. Evolución 1998-2018



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

Resumen Ejecutivo	Para conocer los problemas de congestión viaria en la CAPV se analiza la información contenida en las publicaciones “Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia ²² ” (elaborada por la Diputación Foral de Bizkaia), e “Información de Aforos en las Carreteras de Gipuzkoa ²³ ” (realizada por la Diputación Foral de Gipuzkoa).																																																																																																																																										
Marco General	En Bizkaia, el análisis se sustenta en la distribución de las horas anuales según el 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. De este modo, de cara al presente análisis, se considera que una carretera se encuentra congestionada a partir del nivel E.																																																																																																																																										
Evolución General	En el territorio vizcaíno, en 2018, el 1,56% de las vías analizadas han registrado un nivel de servicio catalogado como E, y el 0,23% un nivel de servicio catalogado como F, lo que significa que 1,79% de las horas totales anuales en funcionamiento de la red viaria de alta capacidad ha presentado problemas de congestión viaria.																																																																																																																																										
Transporte Carretera	Cuadro 8.2. Horas anuales en funcionamiento según nivel de servicio. 2018																																																																																																																																										
Transporte Ferroviario	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Estación</th> <th colspan="6">Niveles de servicio</th> <th rowspan="2">Total horas</th> </tr> <tr> <th>Carretera</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>E</th> <th>F</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>21a1 E. Kaxtresana-E. Cruces (BI-S)</td><td>A-8</td><td>3.095</td><td>1.135</td><td>2.290</td><td>2.217</td><td>22</td><td>1</td><td>8.760</td></tr> <tr> <td>21a2 E. Kaxtresana-E. Cruces (S-BI)</td><td>A-8</td><td>3.338</td><td>1.135</td><td>2.267</td><td>1.803</td><td>215</td><td>1</td><td>8.760</td></tr> <tr> <td>45a1 Pte. Rontegi (BI-Getxo)</td><td>N-637</td><td>3.363</td><td>1.451</td><td>2.286</td><td>1.485</td><td>149</td><td>26</td><td>8.760</td></tr> <tr> <td>45a2 Pte. Rontegi (Getxo-BI)</td><td>N-6370</td><td>3.558</td><td>1.388</td><td>2.021</td><td>1.482</td><td>213</td><td>97</td><td>8.760</td></tr> <tr> <td>81a1 E. Erandio-E. Universidad (BI-Getxo)</td><td>BI-637</td><td>4.661</td><td>1.618</td><td>1.826</td><td>626</td><td>28</td><td>1</td><td>8.760</td></tr> <tr> <td>81a2 E. Erandio-E. Universidad (Getxo-BI)</td><td>BI-637</td><td>4.068</td><td>1.206</td><td>1.908</td><td>1.326</td><td>218</td><td>34</td><td>8.760</td></tr> <tr> <td>99a1 E. Enekuri-TT. Artxanda</td><td>N-637</td><td>4.273</td><td>2.075</td><td>1.824</td><td>470</td><td>118</td><td>1</td><td>8.760</td></tr> <tr> <td>99a2 TT. Artxanda-E. Enekuri</td><td>N-637</td><td>4.383</td><td>1.584</td><td>1.696</td><td>877</td><td>219</td><td>2</td><td>8.760</td></tr> <tr> <td>179a1 E. Sestao-E. Trapagaran (BI-S)</td><td>A-8</td><td>3.236</td><td>1.365</td><td>2.833</td><td>1.162</td><td>152</td><td>12</td><td>8.760</td></tr> <tr> <td>179a2 E. Trapagaran-E. Sestao (S-BI)</td><td>A-8</td><td>3.329</td><td>1.153</td><td>2.435</td><td>1.625</td><td>173</td><td>45</td><td>8.760</td></tr> <tr> <td>183A La Arena-L.P. Santander</td><td>A-8</td><td>3.971</td><td>2.866</td><td>1.823</td><td>99</td><td>0</td><td>1</td><td>8.760</td></tr> <tr> <td>Total horas</td><td>41.275</td><td>16.976</td><td>23.209</td><td>13.172</td><td>1.507</td><td>221</td><td>96.360</td></tr> <tr> <td>Distribución por nivel de servicio de las horas totales (%)</td><td>42,83</td><td>17,62</td><td>24,09</td><td>13,67</td><td>1,56</td><td>0,23</td><td>100</td></tr> <tr> <td>Suma de niveles E y F. Participación s/las horas totales (%)</td><td>--</td><td>--</td><td>--</td><td>--</td><td>1,79</td><td>--</td><td>--</td></tr> </tbody> </table>	Estación	Niveles de servicio						Total horas	Carretera	A	B	C	D	E	F	21a1 E. Kaxtresana-E. Cruces (BI-S)	A-8	3.095	1.135	2.290	2.217	22	1	8.760	21a2 E. Kaxtresana-E. Cruces (S-BI)	A-8	3.338	1.135	2.267	1.803	215	1	8.760	45a1 Pte. Rontegi (BI-Getxo)	N-637	3.363	1.451	2.286	1.485	149	26	8.760	45a2 Pte. Rontegi (Getxo-BI)	N-6370	3.558	1.388	2.021	1.482	213	97	8.760	81a1 E. Erandio-E. Universidad (BI-Getxo)	BI-637	4.661	1.618	1.826	626	28	1	8.760	81a2 E. Erandio-E. Universidad (Getxo-BI)	BI-637	4.068	1.206	1.908	1.326	218	34	8.760	99a1 E. Enekuri-TT. Artxanda	N-637	4.273	2.075	1.824	470	118	1	8.760	99a2 TT. Artxanda-E. Enekuri	N-637	4.383	1.584	1.696	877	219	2	8.760	179a1 E. Sestao-E. Trapagaran (BI-S)	A-8	3.236	1.365	2.833	1.162	152	12	8.760	179a2 E. Trapagaran-E. Sestao (S-BI)	A-8	3.329	1.153	2.435	1.625	173	45	8.760	183A La Arena-L.P. Santander	A-8	3.971	2.866	1.823	99	0	1	8.760	Total horas	41.275	16.976	23.209	13.172	1.507	221	96.360	Distribución por nivel de servicio de las horas totales (%)	42,83	17,62	24,09	13,67	1,56	0,23	100	Suma de niveles E y F. Participación s/las horas totales (%)	--	--	--	--	1,79	--	--
Estación	Niveles de servicio						Total horas																																																																																																																																				
	Carretera	A	B	C	D	E		F																																																																																																																																			
21a1 E. Kaxtresana-E. Cruces (BI-S)	A-8	3.095	1.135	2.290	2.217	22	1	8.760																																																																																																																																			
21a2 E. Kaxtresana-E. Cruces (S-BI)	A-8	3.338	1.135	2.267	1.803	215	1	8.760																																																																																																																																			
45a1 Pte. Rontegi (BI-Getxo)	N-637	3.363	1.451	2.286	1.485	149	26	8.760																																																																																																																																			
45a2 Pte. Rontegi (Getxo-BI)	N-6370	3.558	1.388	2.021	1.482	213	97	8.760																																																																																																																																			
81a1 E. Erandio-E. Universidad (BI-Getxo)	BI-637	4.661	1.618	1.826	626	28	1	8.760																																																																																																																																			
81a2 E. Erandio-E. Universidad (Getxo-BI)	BI-637	4.068	1.206	1.908	1.326	218	34	8.760																																																																																																																																			
99a1 E. Enekuri-TT. Artxanda	N-637	4.273	2.075	1.824	470	118	1	8.760																																																																																																																																			
99a2 TT. Artxanda-E. Enekuri	N-637	4.383	1.584	1.696	877	219	2	8.760																																																																																																																																			
179a1 E. Sestao-E. Trapagaran (BI-S)	A-8	3.236	1.365	2.833	1.162	152	12	8.760																																																																																																																																			
179a2 E. Trapagaran-E. Sestao (S-BI)	A-8	3.329	1.153	2.435	1.625	173	45	8.760																																																																																																																																			
183A La Arena-L.P. Santander	A-8	3.971	2.866	1.823	99	0	1	8.760																																																																																																																																			
Total horas	41.275	16.976	23.209	13.172	1.507	221	96.360																																																																																																																																				
Distribución por nivel de servicio de las horas totales (%)	42,83	17,62	24,09	13,67	1,56	0,23	100																																																																																																																																				
Suma de niveles E y F. Participación s/las horas totales (%)	--	--	--	--	1,79	--	--																																																																																																																																				
Otros Modos Transporte	Fuente: Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia. Diputación Foral Bizkaia																																																																																																																																										
Efectos inducidos	En un periodo de tiempo más amplio (2010-2018), se observa que el nivel de congestión de las carreteras de alta capacidad vizcaínas se ha ido incrementando desde 2014.																																																																																																																																										
Objetivos y Movilidad Sostenible	Cuadro 8.3. Evolución de la congestión viaria. 2010-2018																																																																																																																																										
Indicadores clave	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2010</th> <th>2011</th> <th>2012</th> <th>2013</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Suma de niveles E y F. Participación sobre las horas totales (%)</td> <td>1,85</td> <td>1,59</td> <td>1,16</td> <td>1,02</td> <td>1,13</td> <td>1,15</td> <td>1,44</td> <td>1,45</td> <td>1,79</td> </tr> </tbody> </table>		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Suma de niveles E y F. Participación sobre las horas totales (%)	1,85	1,59	1,16	1,02	1,13	1,15	1,44	1,45	1,79																																																																																																																						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018																																																																																																																																		
Suma de niveles E y F. Participación sobre las horas totales (%)	1,85	1,59	1,16	1,02	1,13	1,15	1,44	1,45	1,79																																																																																																																																		
Anexos	Fuente: Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia. Diputación Foral Bizkaia																																																																																																																																										

²² Para mayor información, consultar:

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

²³ Para mayor información, consultar:

http://w390w.gipuzkoa.net/WAS/CORP/DWIBideAzpiegiturakWEB/listaDocumentos.do?lista=5&apart=5&js=S&anti_cache=1418142005274



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).

En la red de interés preferente guipuzcoana, en 2018, en la N-1, A-15, 5 de 7 tramos de la AP-8 y 4 de los 6 tramos de la N-634 experimentan una reducción de la velocidad media, lo que conlleva una mayor congestión. Por el contrario, la AP-1, N-121-A y N-638 han registrado mayor media de velocidad, lo que es un indicio de una menor aglomeración.

Cuadro 8.4. Evolución de las velocidades medias por tramos en la red de interés preferente (Km/h). 2017-2018

Carretera	Pki	Pkf	Longitud (Km)	Velocidad media (Km/h)	
				2017	2018
A-15	139,8	156,6	16,8	87,0	87
	159,9	164,4	5,5	98,5	93
	164,4	167,2	2,9	101,5	98
	167,2	169,3	2,1	93	91
AP-1	114,3	133,0	18,8	104,5	106
	133,0	146,2	13,2	106,5	106,5
AP-8	0,0	7,4	7,4	89	84,5
	7,4	15,5	8,1	96	88,5
	15,5	25,5	10,0	107	103
	25,5	38,2	12,7	102,5	99,5
	38,2	54,6	16,4	98	99
	54,6	69,7	15,1	99	95,5
	69,7	74,9	5,2	94	94,5
	68,5	75,1	6,6	65	67,5
N-121-A	405,3	416,0	10,7	82,5	81
	416,0	436,8	20,8	92	90,5
	436,8	447,7	10,9	90,5	87
	447,7	454,4	6,8	79	76,5
N-634	0,0	4,0	4,0	58,5	57,5
	4,0	19,1	15,1	48,5	47
	19,1	29,9	10,8	50	47
	29,9	44,3	14,4	51,5	49,5
	44,3	57,8	13,5	57	58
	57,8	66,0	8,2	56	56
	0,0	2,5	2,5	44	45
Fuente: Información de Aforos en las Carreteras de Gipuzkoa.					

En la mayoría de los tramos considerados de la red básica guipuzcoana, la velocidad media se ha incrementado, lo que implica menor congestión, excepto en la GI-631, donde 3 de 4 tramos registran menor media de velocidad, y la GI-40 y GI-638, donde los intervalos con reducción igualan a los tramos donde crece la velocidad.



Cuadro 8.5. Evolución de las velocidades medias en la red básica (Km/h). 2017-2018

Carretera	Pki	Pkf	Longitud (Km)	Velocidad media (Km/h)	
				2017	2018
GI-11	0,0	2,3	2,3	75,5	75,5
	0,0	5,5	5,5	91	97,5
GI-20	5,5	7,2	1,7	77,5	79
	7,2	11,0	3,8	77	78
GI-40	11,0	15,7	4,7	84	85
	0,0	1,9	1,9	48,5	47,5
GI-41	1,8	3,8	1,9	65	67
	0,0	3,0	3,0	56,5	56,5
GI-627	18,0	27,2	9,2	49,5	50
	27,2	36,0	8,8	67	67,5
GI-631	36,0	44,5	8,5	55	56,5
	44,5	56,3	11,8	64,5	64,5
GI-632	0,0	3,8	3,8	61,5	65,5
	3,8	13,6	9,8	58,5	57
GI-636	13,6	19,1	5,5	45,5	44
	19,1	34,5	15,5	53	50,5
GI-638	0,0	11,2	11,2	95	95
	11,2	22,1	10,9	52	53,5
GI-636	22,1	24,6	2,5	61,5	63,5
	29,8	35,2	5,4	69,5	68
GI-638	0,0	17,2	17,2	54	55,5
	0,0	4,7	4,7	45	44,5
	4,7	7,9	3,2	49,5	53

Fuente: Información de Aforos en las Carreteras de Gipuzkoa.

En este punto, cabe recordar un año más que, de acuerdo con la estrategia global de la Comisión Europea “Transporte 2050”²⁴, 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 y pasajeras se incrementaría un 34% (51% en 2050).

8.1.3. Medio ambiente

a) *Ruido*

La actividad del transporte genera contaminación acústica que conlleva efectos negativos que afectan a la salud y la calidad de vida de la población. 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.

A continuación, se presentan los principales resultados obtenidos en los Mapas Estratégicos de Ruido de los focos de ruido ambiental que afectan a las tres capitales de la CAPV²⁵. Los focos considerados para obtener los mapas son tráfico viario de calles y carreteras, tráfico ferroviario y

²⁴ MEMO Transporte 2050: ¡Error! Referencia de hipervínculo no válida. http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-197_es.pdf

²⁵ Para más información, consultar la página de Sistema de Información sobre Contaminación Acústica: <http://sicaweb.cedex.es/mapas-consulta-fase3.php>

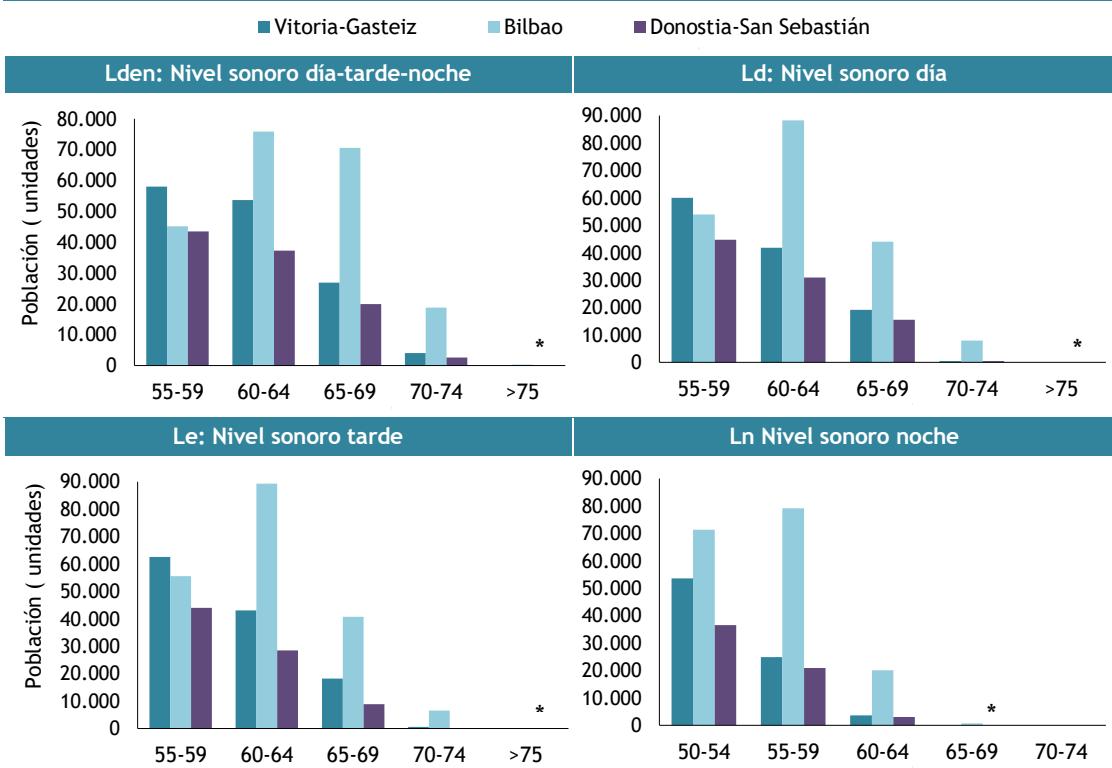
Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

actividad industrial²⁶. El indicador de población afectada utilizado tiene en cuenta los mapas de ruido en fachadas de 4 metros de altura.

La noche es el periodo de mayor afección en las tres capitales vascas. Así, el porcentaje de población sometida a niveles por encima del objetivo de calidad de acústica para dicho periodo ($Ln=55$ dBa) es del 30% en Bilbao, 12% en Donostia-San Sebastián y 10% en Vitoria-Gasteiz.

El tráfico viario de calles es el principal foco de ruido en los tres municipios. Los resultados del mismo son muy similares a los obtenidos por el ruido total. Las vías con más tráfico de Bilbao presentan mayores niveles de ruido, destacando las vías de entrada y salida de la ciudad. Los focos de ruido viario en la ciudad guipuzcoana afectan al 7% de la población, según el indicador población afectada a 4 metros. En la capital alavesa, el 9% de la población está afectada por el tráfico viario. En este municipio, el tranvía presenta cierta afección acústica en las fachadas de los edificios orientados al mismo sobre todo durante los periodos de día y tarde.

Gráfico 8.4. Población expuesta al ruido procedente del tráfico viario en las tres capitales de la CAPV¹. 2017

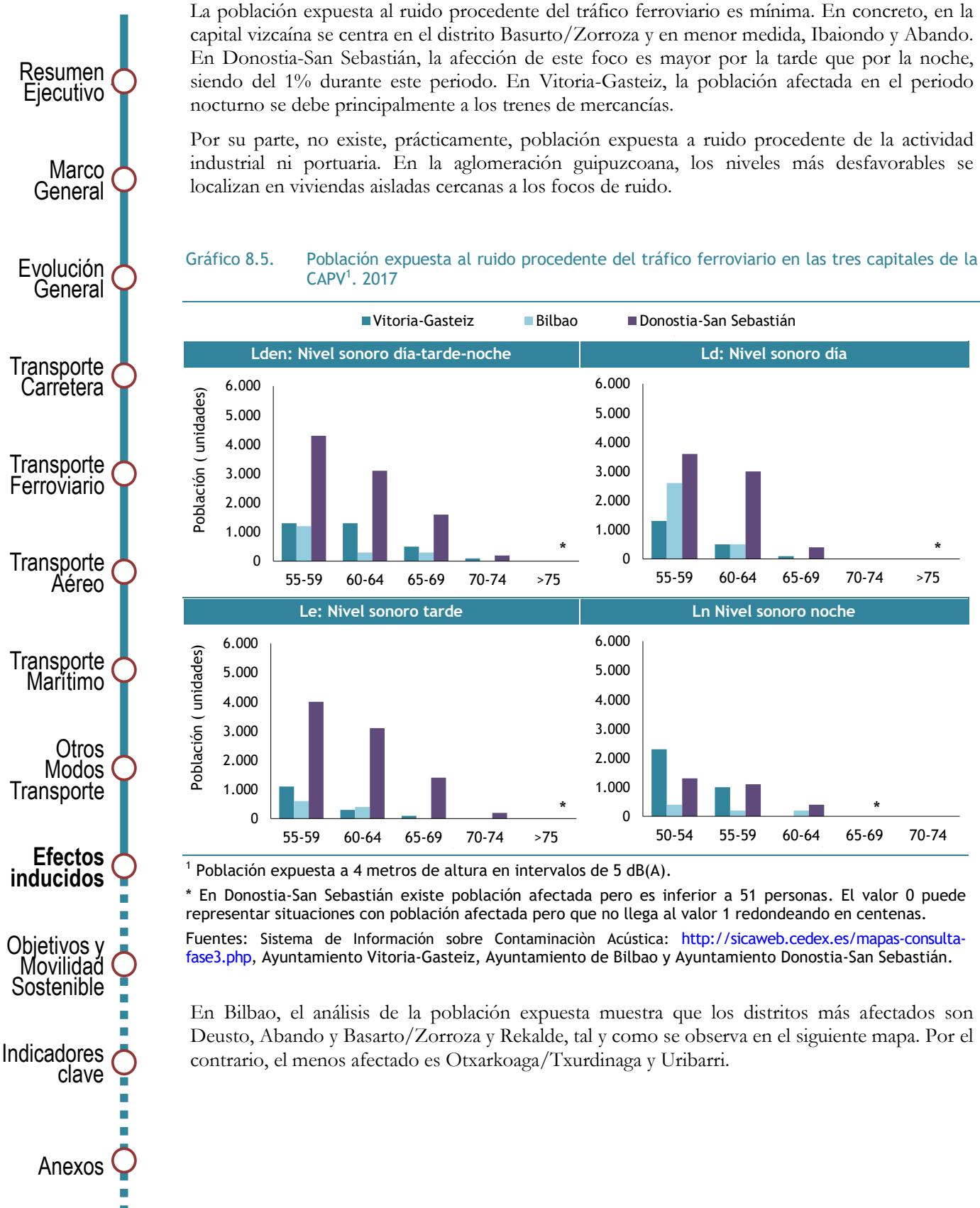


¹ Población expuesta a 4 metros de altura en intervalos de 5 dB(A).

* En Donostia-San Sebastián existe población afectada pero es inferior a 51 personas. El valor 0 puede representar situaciones con población afectada pero que no llega al valor 1 redondeando en centenas.

Fuentes: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica: <http://sicaweb.cedex.es/mapas-consultafase3.php>, Ayuntamiento Vitoria-Gasteiz, Ayuntamiento de Bilbao y Ayuntamiento Donostia-San Sebastián.

²⁶ En Vitoria-Gasteiz, el tráfico viario incluye calles+tranvía. En Bilbao, el ruido originado en las líneas de tranvía se consideran dentro del tráfico ferroviario. http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-197_es.pdf



- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Gráfico 8.6. Mapa estratégico de ruido tráfico viario del centro de Bilbao. Lden. 2017

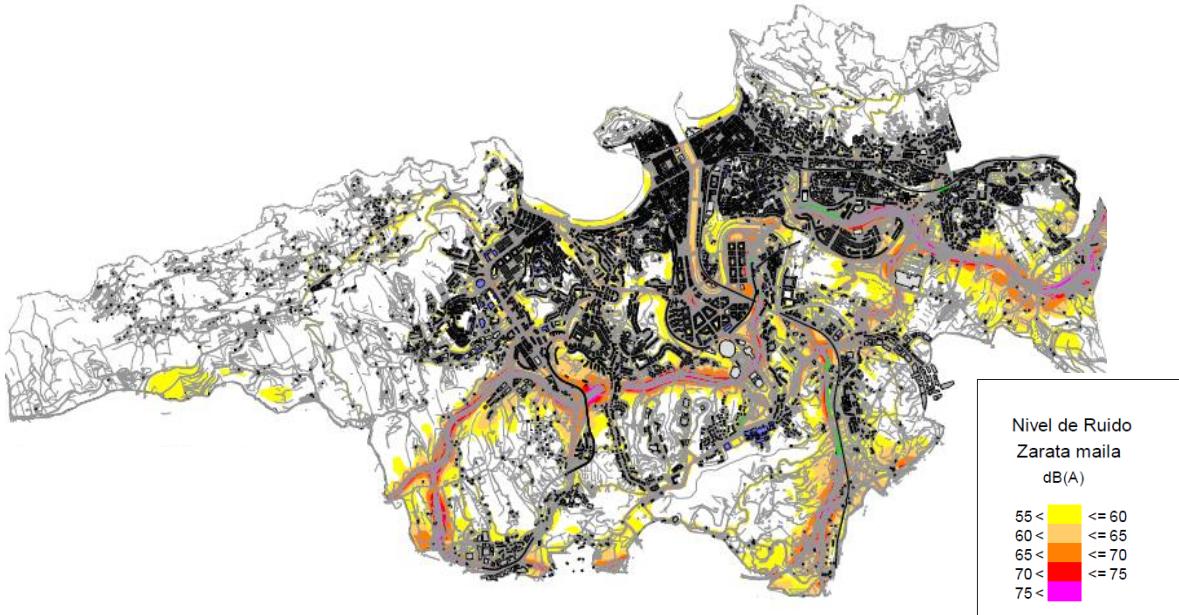


Fuentes: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica: <http://sicaweb.cedex.es/mapas-consulta-fase3.php> y Ayuntamiento de Bilbao.

En Donostia-San Sebastián, los viales que presentan mayores niveles acústicos en el periodo nocturno (más desfavorable, entre 60 y 65 dB (A)) son Avda. Tolosa, Avda. Zumalakarregi, Zarautz, Lugartiz, Pº de la Concha, Zubietza, Avda. La Libertad, San Martín, Alameda del Boulevard, Hernani, Urbietza, Easo, Prim, Pº Árbol Gernika, Avda. Carlos I, Avda. Sancho el Sabio, Pº Izoztegui-Pedro Manuel Collado, Avda. Madrid, Pº Zorroaga, Pº de la Ribera de Loiola, Pº de Zurriola, Pº Federico García Lorca, Pº Francia, Pº Colón, Avda. Navarra, Gran Vía, Miracruz, Avda. Ategorrieta, Avda. Alcalde José Elosegi, Avda. Pajases de San Pedro, Pº Otxoki y Avda. Buenavista.

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Gráfico 8.7. Mapa estratégico de ruido del tráfico viario Donostia-San Sebastián. Lden. 2017

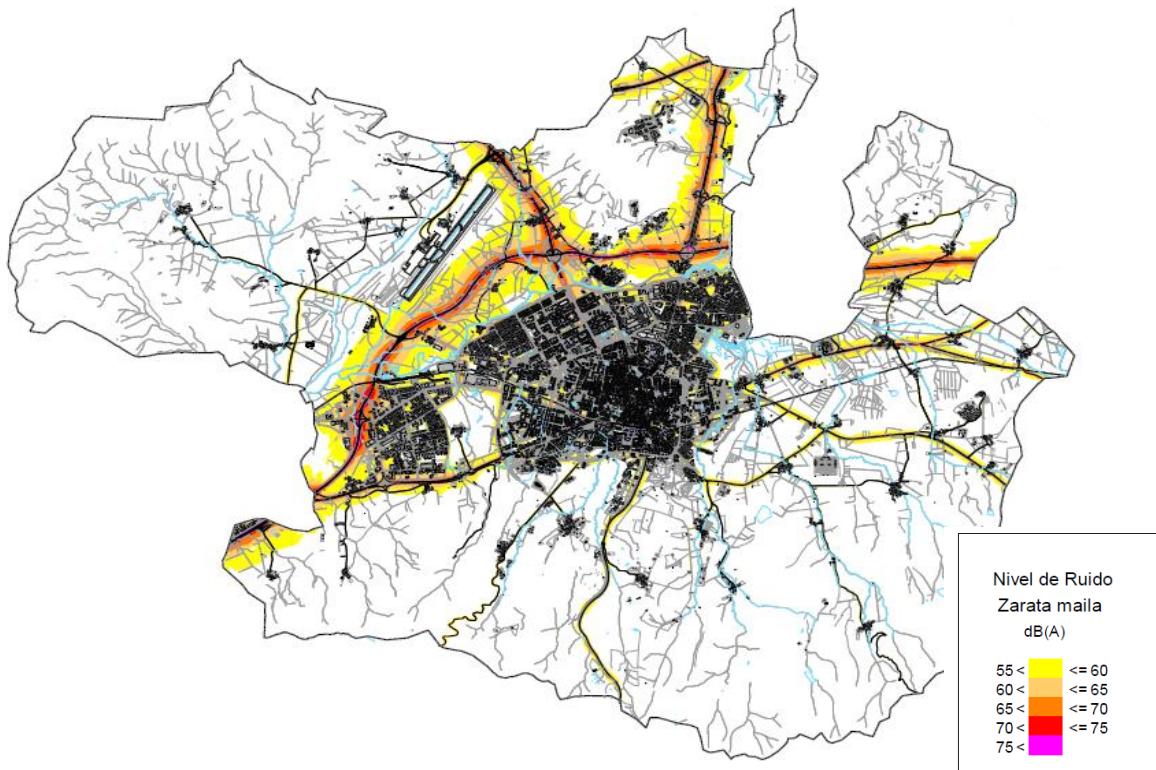


Fuentes: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica: <http://sicaweb.cedex.es/mapas-consulta-fase3.php> y Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

En Vitoria-Gasteiz, las zonas más afectadas por ruido debido al tráfico viario de las calles son Bulevar de Salburua, Zaramaga-Madrid-Aragón-Jacinto Benavente, Avda. Zabalgana-Bulevar de Euskal Herria-Juan de Garay, Bulevar de Martituri-Antonio Machado y Bremen.

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Gráfico 8.8. Mapa estratégico de ruido del tráfico viario Vitoria-Gasteiz Lden. 2017



Fuentes: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica: <http://sicaweb.cedex.es/mapas-consulta-fase3.php> y Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

Según la información de la “Encuesta de Medio Ambiente - Familias”²⁷, publicada por el Eustat en 2016, el 8,3% de las viviendas vascas sufrió algún problema de ruidos relacionados con el transporte terrestre en 2015, siendo un problema levemente mayor en Bizkaia (9,3% de las viviendas), seguido de cerca en Gipuzkoa (8,4% de las viviendas) y con menor incidencia en Álava (4,9% de los domicilios).

Ruido

- La noche es el periodo de mayor afección en las tres capitales vascas. La población sometida a niveles por encima del objetivo de calidad de acústica ($Ln=55$ dBa) es del 30% en Bilbao, 12% en Donostia-San Sebastián y 10% en Vitoria-Gasteiz.
- El tráfico viario de calles es el principal foco de ruido. La población expuesta al ruido procedente del ferroviario es mínima.

b) Cambio climático

La lucha contra el cambio climático requiere 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.

²⁷ Para mayor información, consultar: http://es.eustat.eus/estadisticas/tema_456/opt_0/ti_Medio_ambiente_-_Familias/temas.html

Resumen Ejecutivo

En diciembre de 2018 se ha celebrado en Polonia la vigésimo tercera conferencia de las partes de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP24) así como la decimocuarta sesión de la conferencia de las partes en calidad de reunión de las partes del Protocolo de Kioto (COP-MOP14).

Los logros más destacados por las Partes en la Convención son:

- Acuerdo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero para limitar el aumento medio de la temperatura global a menos de 2 °C, y lo más cerca posible a 1,5 °C para finales de siglo.
- El acuerdo para el establecimiento de una parte importante del Libro de Reglas, el marco técnico para poner en marcha el Acuerdo de París.
- El acuerdo sobre las normas para la realización del diagnóstico global que se realizará en 2023.
- El lanzamiento del proceso para la aprobación de un nuevo objetivo de financiación climática global en 2025.
- La aprobación de medidas para mejorar la información y las actuaciones de adaptación al cambio climático.
- La creación de un Comité de Cumplimiento del Acuerdo de París.
- La aprobación de tres importantes declaraciones sobre transición justa, movilidad eléctrica y bosques.

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

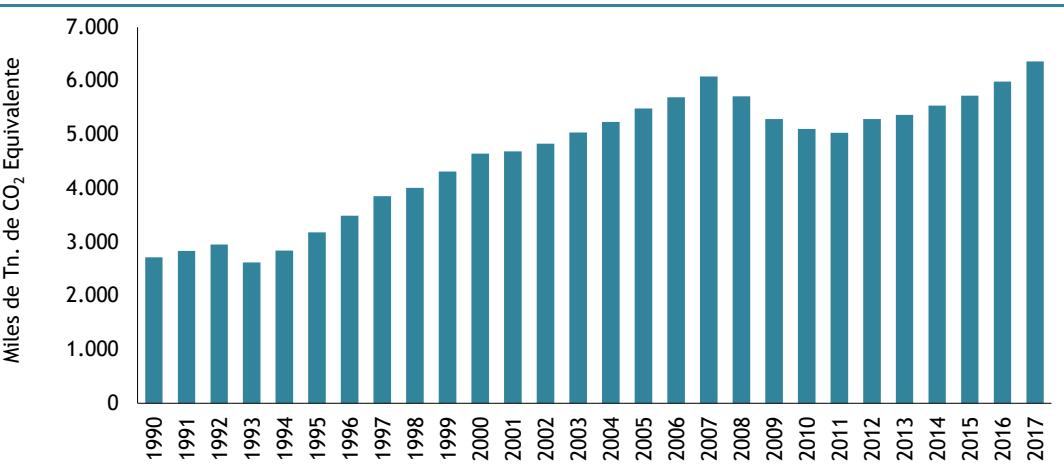
- En 2017, último dato publicado, las emisiones de CO₂ del sector transporte se incrementan un 6,3% respecto a 2016, con una participación del 31,7% de las emisiones totales producidas en la CAPV.
- En torno al 95,5% de las emisiones del sector transporte están asociadas al transporte por carretera. Alrededor del 60% son generadas por turismos y prácticamente el 40% restante por el transporte de mercancías.

En 2018, las iniciativas puestas en marcha en nuestra comunidad en la lucha por el cambio climático son:

- La participación en UNIHAK 2018, Congreso transfronterizo sobre el cambio climático y Litoral donde se debatió sobre los retos del cambio climático, los fenómenos costeros externos, la economía azul y la mitigación.
- La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático convoca las Subvenciones a entidades privadas que realicen proyectos para la generación de conocimiento en la conservación del patrimonio natural. Los proyectos deberán versar sobre Red Natura 2000, Hábitats naturales y seminaturales, especies de flora y fauna silvestre amenazada u otros elementos del Patrimonio Natural.
- El Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco inicia el procedimiento para la elaboración del Anteproyecto de Ley de Cambio Climático del País Vasco.

Según el último dato disponible sobre las emisiones totales de GEIs correspondiente a 2017, se superan los 20 millones, lo que supone un incremento del 5,5% respecto a 2016. El incremento

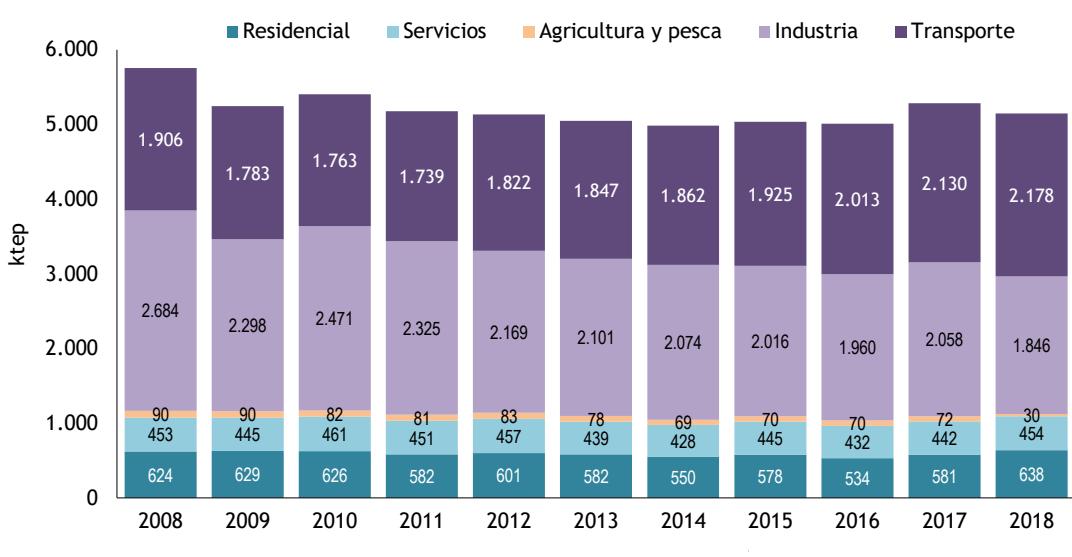
- de emisiones se produce en un escenario de crecimiento de la actividad económica (aumento del PIB vasco del 3,1% en 2017).
- El índice de referencia para el Protocolo de Kioto se encuentra en 3,6 puntos porcentuales por debajo respecto al año base Protocolo de Kioto en 2017.
- Gráfico 8.9. Emisiones sectoriales totales de GEIs en la CAPV. 2017 (%)**
-
- | Sector | Porcentaje (%) |
|--------------------|----------------|
| Transporte | 31,7% |
| Industria | 21,1% |
| Sector energético* | 33,4% |
| Residuos | 4,3% |
| Residencial | 3,9% |
| Agricultura | 3,4% |
| Servicios | 2,2% |
- * El sector energético incluye la energía eléctrica importada.
- Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2017. Gobierno Vasco.
- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos
- La clasificación por áreas pone en relieve que el sector energético (incluye la energía eléctrica importada) se mantiene como el principal agente emisor de gases de efecto invernadero (33,4% del total). Le sigue, con cierta proximidad, el transporte con un 31,7% del total y a mayor distancia, la industria con un 21,1%. Centrándonos en el sector de transporte, el nivel de emisiones supera 6,4 millones de toneladas de CO₂ equivalente, con un incremento del 6,3% respecto a 2016.
- Gráfico 8.10. Evolución sectorial de las emisiones de GEIs por sectores de actividad en la CAPV. 1990-2017 (%)**
-
- | Sector | Emisiones directas del sector energético (sin energía eléctrica importada) (%) | Emisiones del sector energético incluyendo la energía eléctrica importada (%) |
|-------------|--|---|
| Energético* | 36,8 | 13,8 |
| Transporte | 134,1 | 134,1 |
| Servicios | 95,9 | 95,9 |
| Residencial | 23,3 | 23,3 |
| Residuos | -24,6 | -24,6 |
| Agricultura | -36,5 | -36,5 |
| Industria | -38,9 | -38,9 |
- * Emisiones directas del sector energético (sin energía eléctrica importada).
- * Emisiones del sector energético incluyendo la energía eléctrica importada.
- Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2017. Gobierno Vasco.

Resumen Ejecutivo	Comparando los datos actuales con el año base (Protocolo de Kyoto), las emisiones del transporte aumentaron un 134,1%, siendo el sector con mayor incremento. Por detrás, se encuentran el sector servicios con un aumento de 95,9% y, a cierta distancia, el crecimiento en el sector energético sin incluir las emisiones derivadas de la electricidad importada (36,8%) y con mayor diferencia, el sector residencial (23,3%). Si consideramos las emisiones derivadas de la electricidad importada dentro del sector energético, las emisiones se reducen un -13,8%.
Marco General	Gráfico 8.11. Emisiones de GEIs del sector de transporte en la CAPV. Evolución. 1990-2017.
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	Como en ejercicios anteriores, es importante resaltar 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 CO ₂ , las ayudas a los vehículos eléctricos, así como la extensión del uso de biocarburantes y de vehículos híbridos o eléctricos.
Otros Modos Transporte	En 2018 en la CAPV, se ha aprobado el Programa de Ayudas a Inversiones en Transporte y Movilidad Eficiente que promueve los modos de transporte más eficientes, el uso de energías renovables, la utilización de tecnologías energéticamente más eficientes y la disponibilidad de las infraestructuras necesarias de recarga eléctrica y de suministro de combustibles alternativos. La vigencia del plan ha sido hasta el 31 de octubre de 2018.
Efectos inducidos	c) Consumo energético²⁸
Objetivos y Movilidad Sostenible	En Euskadi se consumieron 5.146 miles de toneladas (ktep) en 2018, lo que en términos relativos supone un descenso del 2,6% respecto al año anterior. En la última década, periodo comprendido entre los años 2008 y 2018, el consumo final de energía del sector del transporte ha crecido por encima del resto de sectores (+14,3%), como consecuencia, fundamentalmente, del aumento de la demanda de movilidad por carretera.
Indicadores clave	
Anexos	

²⁸ En 2011, 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.

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

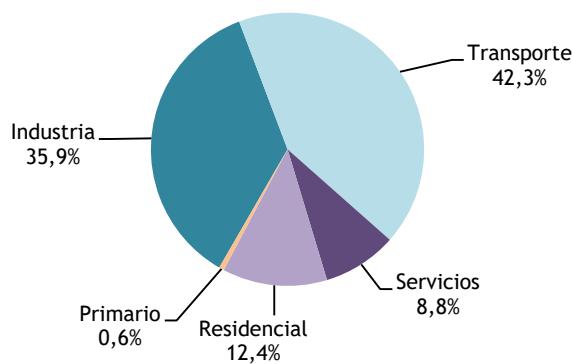
Gráfico 8.12. Consumo final de energía por sectores. Evolución 2008-2018.



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2018. EVE.

En 2018 el consumo final de energía del sector de transporte asciende a 2.178 ktep, representando un incremento del 2,3%, lo que encadena 7 años consecutivos de aumentos. La distribución del consumo por sectores muestra que el transporte acapara la mayor cuota del consumo energético total vasco (42,3%).

Gráfico 8.13. Distribución del consumo energético vasco por sectores de actividad. 2018 (%)

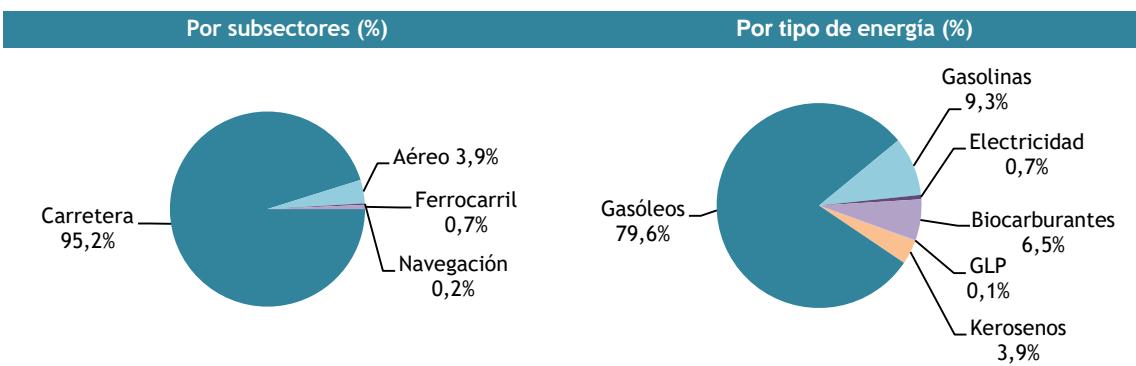


Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2018. EVE.

La distribución del consumo del sector transporte por subsectores, en 2018, muestra que el transporte por carretera (público y privado) concentra el mayor gasto energético del sector consumiendo el 95,2% del total (91,3% en 1990). Por detrás, con una participación significativamente inferior, se mantiene el transporte aéreo, con el 3,9% del consumo energético total del sector. En conjunto, el transporte ferroviario y marítimo absorbe el 0,9% del gasto en energía del sector del transporte.

Resumen Ejecutivo
Marco General
Evolución General
Transporte Carretera
Transporte Ferroviario
Transporte Aéreo
Transporte Marítimo
Otros Modos Transporte
Efectos inducidos
Objetivos y Movilidad Sostenible
Indicadores clave
Anexos

Gráfico 8.14. Distribución del consumo energético en el sector del transporte. 2018



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2018. EVE.

En 2018 continúa la dependencia de la energía derivada de productos petrolíferos en el sector del transporte, ya que gasóleos, gasolinas, kerosenos y GLP suman el 92,8% del consumo energético del sector. La participación de los biocarburantes es del 6,5%. No obstante, es destacable que su tendencia ha sido alcista en los últimos años. Como consecuencia del desequilibrio existente entre fuentes energéticas en el sector, se origina 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.

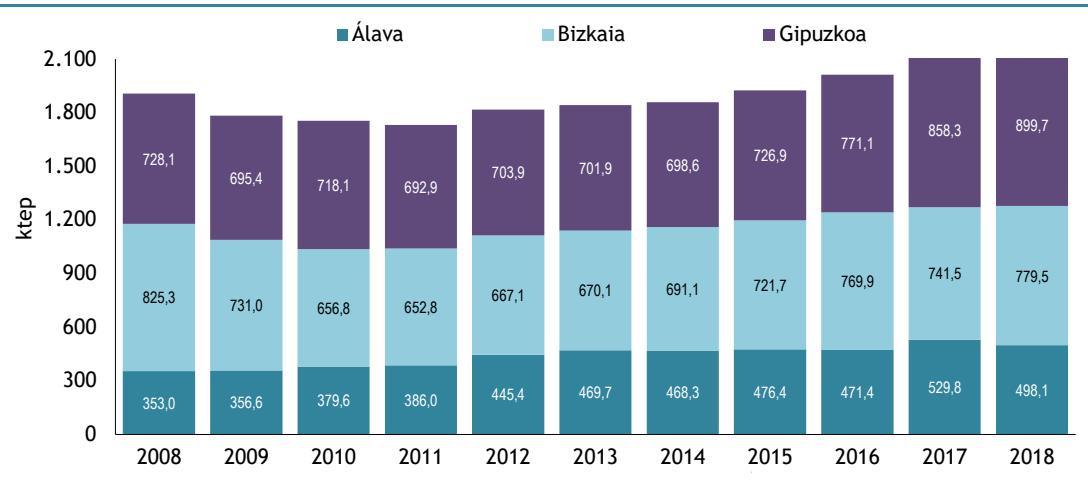
Indicadores de consumo de energía

- El sector del transporte absorbe el 42,3% del total del consumo energético en la CAPV.
- En la última década, el consumo final de energía del sector transporte ha aumentado un 14,3%, mientras el consumo energético total vasco registra un descenso del 10,6%.
- En 2018, el coste de la energía correspondiente al sector transporte asciende a 3.052 millones de euros, lo que supone un incremento del 11,6% respecto al ejercicio anterior.

En el periodo 2008-2018, el consumo energético en Álava ha aumentado un 41,1%, absorbiendo el 22,9% del total del sector transporte. En Bizkaia, se registra un descenso del 5,6% representando el 35,8% del consumo sectorial. Por último, Gipuzkoa crece un 23,6% desde 2008, alcanzando una participación del 41,3% del consumo total sectorial de este ejercicio.

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

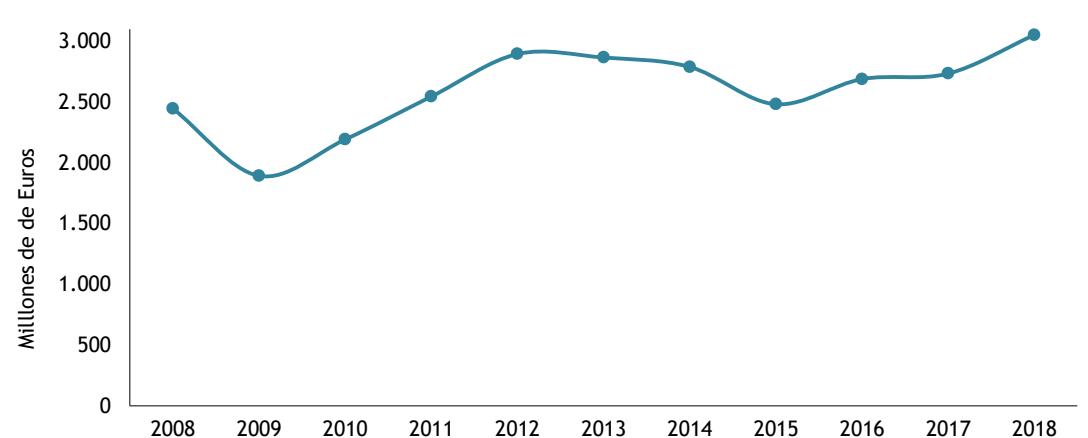
Gráfico 8.15. Consumo energético en el sector del transporte por territorios. 2008-2018



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2018. EVE.

El importe de la facturación energética del transporte asciende a 3.052 millones de euros en 2018, representando un incremento del 11,6% respecto al año previo.

Gráfico 8.16. Evolución de la factura energética del sector de transporte en la CAPV: Evolución 2008-2018



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2018. EVE.

En 2018, el consumo de biocarburantes aumenta a 140,7 miles de toneladas equivalentes de petróleo, lo que representa una importante subida (+47,1%). Esta variación está en línea con el objetivo de la Estrategia Energética de Euskadi 2020 que pretende disminuir la dependencia energética del petróleo en el sector transporte.

En el transporte público urbano por carretera, la flota de autobuses de Transportes Urbanos de Vitoria-Gasteiz está compuesta por 81 vehículos que funcionan con biodiesel más 5 unidades híbridas. Bilbobus cuenta con un 96% de sus autobuses que circulan utilizando una mezcla de biodiesel superior al 5%, además, dispone de 4 vehículos 100% eléctricos más 1 híbrido. En cuanto a la flota de Dbus, 30 autobuses son eléctricos o híbridos (22,7%) y 102 son convencionales (a gasóleo).

Resumen Ejecutivo	Por último, hay que resaltar que en el contexto de las medidas llevadas a cabo por las administraciones públicas de cara a potenciar el uso eficiente de la energía en el contexto del transporte, cabe recordar un año más 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 destacar la labor del CIC energigune en lo relativo a la investigación para el desarrollo de biocarburantes.
Marco General	
Evolución General	Fijando el análisis en nuestra comunidad autónoma, y poniendo 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:
Transporte Carretera	<p>Movilidad</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Aumento de la movilidad en la CAPV, aunque ralentizándose: 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. ■ El parque móvil ha experimentado un incremento continuado. No obstante, en los años de crisis se observaron síntomas de estancamiento en los niveles de motorización de la población de la CAPV. En otro sentido, en los últimos años el índice de motorización ha repuntado alcanzando en 2018 la cota máxima de motorización. ■ Avance de las infraestructuras viarias. En el periodo transcurrido 2000-2017 las vías de alta capacidad han crecido un 25,9%. En 2017, la proporción de dichas vías alcanza el 15 % del total de la red viaria mientras que en el 2000 suponían el 11,4%. ■ Incremento ininterrumpido de la demanda de los servicios de transporte colectivo en el ámbito urbano (autobús y ferrocarril), con un ascenso del 47,4% en el periodo 2000-2018. ■ Aumento sostenido de los transportes públicos urbanos de gran capacidad. En el caso de MetroBilbao, su demanda se ha incrementado un 66% entre los años 2000 y 2018, si bien en los últimos años, el volumen de usuarios y usuarias de este servicio se ha mantenido relativamente constante. De igual forma, hay que resaltar el incremento de los servicios tranviarios en Bilbao y Vitoria-Gasteiz. ■ Notable incremento del tráfico aéreo de personas con origen o destino en la CAPV, subiendo un 100,4% en el periodo 2000-2018. Se experimenta un repunte en los últimos años con una variación interanual del 10,4% en 2018 respecto al año anterior. ■ Creciente participación del tráfico marítimo en el volumen total de mercancías de la CAPV, pasando de una cuota del 16,2% al 25,3% en el periodo 2003-2018.
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	



9

**Objetivos en
materia de
transporte y
movilidad
sostenible**

9. Objetivos en materia de transporte y movilidad sostenible

Resumen Ejecutivo	Entre los objetivos fundamentales del Gobierno Vasco está alcanzar un modelo de transporte sostenible para lo cual se ha elaborado el Plan Director del Transporte Sostenible de Euskadi 2030 ²⁹ .
Marco General	Este plan da continuidad al anterior “Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012 (PDTS)” ³⁰ , y está alineado con las directrices europeas definidas en el “Libro Blanco - La Política Europea de Transportes de cara al 2010” ³¹ así como con la Estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador-Europa 2020. Igualmente, se complementará con la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, aprobada por Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015.
Evolución General	
Transporte Carretera	En este capítulo se ofrece una síntesis de los objetivos marcados por la Unión Europea en el “Libro Blanco – Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible” ³² . Posteriormente, se detallarán las principales metas y estrategias recogidas en el “Plan Director del Transporte Sostenible 2030 (PDTS)”.
Transporte Ferroviario	Finalmente, se detallan las actuaciones desarrolladas por el Gobierno Vasco en 2018 para avanzar hacia una planificación del transporte más sostenible en Euskadi.
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	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.
Otros Modos Transporte	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:
Efectos inducidos	<p>Desarrollar y utilizar nuevos combustibles y sistemas de propulsión sostenibles</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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%).
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	<p>²⁹ Para mayor información, consultar: http://www.euskadi.eus/plan-director-del-transporte-sostenible/web01-a2kudeak/es/</p> <p>³⁰ Para mayor información, consultar: http://www.bizkaia.eus/fitxategiak/07/Mediateka/3_Plan%20Director%20Transporte%20Sostenible%202002-2012_cas.pdf?hash=64add5a4cb06a627466a2075a8a59c32</p> <p>³¹ Para mayor información, consultar: Libro Blanco - La política europea de transportes de cara al 2010</p> <p>³² Para mayor información, consultar: Libro blanco del transporte - Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte</p>
Anexos	

²⁹ Para mayor información, consultar:
<http://www.euskadi.eus/plan-director-del-transporte-sostenible/web01-a2kudeak/es/>

³⁰ Para mayor información, consultar:
http://www.bizkaia.eus/fitxategiak/07/Mediateka/3_Plan%20Director%20Transporte%20Sostenible%202002-2012_cas.pdf?hash=64add5a4cb06a627466a2075a8a59c32

³¹ Para mayor información, consultar:
Libro Blanco - La política europea de transportes de cara al 2010

³² Para mayor información, consultar: Libro blanco del transporte - Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte

	Optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, incluso incrementando el uso de modos más eficientes desde el punto de vista energético
Resumen Ejecutivo	<ul style="list-style-type: none"> 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.
Marco General	<ul style="list-style-type: none"> 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 y pasajeras de media distancia debería realizarse por ferrocarril.
Evolución General	<ul style="list-style-type: none"> 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.
Transporte Carretera	<ul style="list-style-type: none"> 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
Transporte Ferroviario	<ul style="list-style-type: none"> Implantar la infraestructura de gestión del tráfico aéreo modernizada (SESAR)³³ 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 (ERTMS³⁴, ITS³⁵, SSN y LRIT³⁶, RIS³⁷). Implantar el sistema global de navegación por satélite europeo (Galileo).
Transporte Aéreo	<ul style="list-style-type: none"> Para 2020, establecer el marco para un sistema europeo de información, gestión y pago de los transportes multimodales.
Transporte Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> 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.
Otros Modos Transporte	<ul style="list-style-type: none"> 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.
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	<hr/> <p>³³ De conformidad con el Plan Director ATM europeo: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/sesar/deployment_en</p> <p>³⁴ Conforme al plan de implantación europeo para ERTMS: véase la Decisión C (2009) 561 de la Comisión.</p> <p>³⁵ Conforme al plan de ejecución EasyWay 2: véase la Decisión C (2010) 9675 de la Comisión.</p> <p>³⁶ 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).</p> <p>³⁷ Véase la Directiva 2005/44/CE.</p>
Anexos	

9.2. Objetivos y estrategias del PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Plan Director del Transporte Sostenible 2030

En junio de 2017 se aprueba el “Plan Director del Transporte Sostenible 2030” de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Un plan que da continuidad al anterior, que se elaboró para el periodo 2002-2012 y que está alineado con el cumplimiento de las directrices europeas definidas en el Libro Blanco de Transporte, que fue elaborado por la Comisión Europea en 2011, así como con la Estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador-Europa 2020. Igualmente, se complementará con la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, aprobada por Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015. El PDTs tiene como misión lograr un modelo de transporte sostenible e integrado como instrumento de cohesión social y de desarrollo socio-económico de Euskadi.

Existen seis objetivos definidos, y están perfectamente individualizados, en tanto que las estrategias pueden servir para la consecución de más de un objetivo.

Objetivo 1. Fomentar un desarrollo económico, sostenible, inteligente y responsable

Siguiendo las directrices de la política europea este objetivo trata, además de fomentar el crecimiento económico, de minimizar los efectos adversos del transporte desvinculando el desarrollo económico del incremento de la demanda del transporte. Para ello, es necesario desarrollar una red de transporte sostenible bien planificada y ordenada, y que cuente con la colaboración y coordinación de las administraciones, empresas y de la sociedad vasca en general.

Estrategias:

- 1) Impulsar una cultura de desarrollo socioeconómico sostenible, mediante una planificación y ordenación del transporte de forma coordinada desde las administraciones, empresas y la sociedad: Impulsar, a través de la Autoridad del Transporte en Euskadi, la planificación, ordenación y coordinación en el desarrollo de la Política Común del Transporte y en la consecución de un transporte sostenible y elaborar la normativa correspondiente para la ordenación y coordinación de los servicios de transporte terrestre, de carretera y ferrocarril, marítimo, aéreo y por cable.
- 2) Impulsar la competitividad del transporte de Euskadi: Poner a disposición de las empresas del sector una red de comunicaciones que favorezca su competitividad y que potencie la conectividad de Euskadi, desde su posición estratégica; elaborar programas para el establecimiento de las garantías suficientes de un desempeño de los servicios en base a la libre y leal competencia, con acciones formativas, divulgativas y de inspección y potenciar los Programas de Modernización del Transporte que posibiliten hacer frente al proceso de globalización y al incremento de la competencia en el sector.
- 3) Fomentar un sistema de transporte avanzado y gestionado en base a criterios de internalización de costes: Identificar e implantar medidas para la internalización de costes, en coordinación con las autoridades competentes y propiciar junto a las autoridades competentes una política fiscal que motive e incentive las diferentes y necesarias estrategias, tanto públicas como privadas, encaminadas a la incorporación de la sostenibilidad en el transporte.

	Objetivo 2. Promover una accesibilidad universal, en correspondencia con una planificación territorial adecuada
Resumen Ejecutivo	La accesibilidad es un aspecto que, durante los próximos años, irá adquiriendo cada vez más protagonismo. Esta tendencia estará marcada, en cuanto a la movilidad se refiere, principalmente por el envejecimiento poblacional. Por todo ello, disponer de un sistema de transporte accesible, junto a una planificación territorial adecuada, es un objetivo fundamental. Se deberán satisfacer las necesidades de movilidad tanto de las personas como de las mercancías, pero sin llegar a comprometer la capacidad de futuras generaciones.
Marco General	Estrategias:
Evolución General	<ol style="list-style-type: none"> 1) Impulsar un transporte sostenible garantizando la accesibilidad, en coordinación con una planificación territorial sostenible: Integrar el desarrollo urbano sostenible, y en consecuencia el transporte sostenible, en los criterios territoriales; impulsar una planificación integrada de los usos del suelo y la movilidad bajo criterios de sostenibilidad económica, medioambiental y social y promocionar acciones dirigidas a mejorar las condiciones socio-sanitarias de la sociedad y los profesionales del transporte.
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Resumen Ejecutivo	○
Marco General	○
Evolución General	○
Transporte Carretera	○
Transporte Ferroviario	○
Transporte Aéreo	○
Transporte Marítimo	○
Otros Modos Transporte	○
Efectos inducidos	○
Objetivos y Movilidad Sostenible	○
Indicadores clave	○
Anexos	○

Objetivo 3. Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte

Este objetivo trata de establecer un nuevo equilibrio más sostenible en el uso de los diferentes modos de transporte de Euskadi. Para ello, se impulsará la intermodalidad tanto para el transporte de personas como de mercancías y se fomentarán aquellos modos de transporte más sostenibles en términos económicos, sociales y medioambientales como son el marítimo y el ferroviario, reduciendo así las emisiones y colaborando en el cumplimiento de los objetivos y obligaciones medioambientales de Euskadi. En concreto, la red ferroviaria de Euskadi, pese a tener una densidad importante, ésta responde a trazados y funcionalidades diseñados en el siglo XIX y, por tanto, requiere de una modernización para lograr un mayor uso del ferrocarril como medio de transporte.

Estrategias:

- 1) Potenciar el desarrollo de la intermodalidad tanto en el transporte de personas como de mercancías, desarrollando una red de transporte público de viajeros coordinada e integrada y una red de infraestructuras logísticas multimodal: Impulsar programas de apoyo a la incorporación del concepto “intermodal” en el transporte, tanto a nivel de empresa como de la sociedad en general y impulsar medidas que permitan el desarrollo de los transportes combinados.
- 2) Fomentar el uso de los modos de transporte más sostenibles, especialmente el sistema ferroviario: Mejorar el transporte ferroviario en términos de competitividad y accesibilidad, modernizando sus infraestructuras y optimizando su funcionalidad y desarrollar las actuaciones institucionales necesarias para, entre otros, avanzar en la transferencia de competencias pendientes.
- 3) Impulsar la sustitución del petróleo en el transporte por energías alternativas, reduciendo el impacto ambiental y la vulnerabilidad ante una futura escasez de esta energía: Reducir la dependencia del sector transporte con respecto al petróleo.

Objetivo 4. Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa

Euskadi tiene una posición geográfica estratégica en Europa que debe poner en valor no solo como gestor de los flujos en tránsito, sino también como gestor de nodo logístico intermodal de las comunicaciones continentales. Para explotar esta ventaja, es necesario disponer de una infraestructura logística de calidad, competitiva e intermodal, en la que colaboren las instituciones públicas y privadas.

Estrategias:

- 1) Poner en valor la posición estratégica de Euskadi en Europa no solo como gestores de flujos de tránsito, sino también como gestores de nodo logístico intermodal de las comunicaciones continentales: Concretar la estrategia para incentivar el transporte intermodal; garantizar la calidad de la red de infraestructuras intermodales; coordinar e integrar las actuaciones propuestas por Euskadi, Europa y el Estado y avanzar en la colaboración público privada en las Plataformas Logísticas Intermodales.
- 2) Implantación del modelo Basque Country Logistics para que, desde la colaboración público privada, nuestras empresas puedan competir en un mercado cada vez más globalizado: desarrollo del modelo del Basque Country Logistics; contribuir a la definición de políticas de fomento del transporte sostenible de mercancías en Euskadi; contribuir a la planificación y desarrollo de la Red de Plataformas Logísticas Intermodales en Euskadi y fomentar la competitividad del sistema logístico.
- 3) Hacia un transporte aeroportuario más accesible, integrado y competitivo: Revisar y adaptar la planificación aeroportuaria en base a las necesidades de la Euskadi del futuro;

Resumen Ejecutivo	adecuar el modelo de gestión / operación del sistema aeroportuario de Euskadi en torno a los conceptos de interconexión e intermodalidad; desarrollar actuaciones comerciales que fomenten la competitividad del sistema aeroportuario de Euskadi, y la consiguiente generación de riqueza y dotar al nuevo modelo aeroportuario de la capacidad financiera necesaria.
Marco General	Objetivo 5. Fomentar un uso eficiente y responsable de los sistemas de transporte
Evolución General	Cada vez se hace más necesario disponer de un sistema de transporte eficiente, integrado y coordinado y concienciando a la sociedad de su uso responsable. En este sentido, cada vez son más los países que, siguiendo las directrices europeas, se replantean el modelo de financiación del transporte público, y que gestionan sus servicios e infraestructuras desde la eficiencia y sostenibilidad a largo plazo.
Transporte Carretera	Estrategias:
Transporte Ferroviario	<ol style="list-style-type: none"> 1) Concienciar a la sociedad, instituciones y empresas sobre la necesidad de un transporte sostenible desde el punto de vista económico, social y medioambiental: Establecer relaciones e intercambio de experiencias con otras instituciones o países que se singularicen por iniciativas de éxito en el transporte sostenible e impulsar campañas de sensibilización sobre la movilidad sostenible y segura, procurando la adecuación de los hábitos de conducta en las personas y la prevención en el transporte de mercancías.
Transporte Aéreo	<ol style="list-style-type: none"> 2) Promover un sistema de transportes sostenible construyendo, garantizando y manteniendo los servicios de transporte, las infraestructuras y sus conexiones desde la búsqueda de su eficiencia: Priorizar las acciones de mantenimiento de las infraestructuras actuales sobre la inversión en nuevas infraestructuras, y limitar implantación de grandes actuaciones a lugares donde se garantice un uso sostenible del transporte.
Transporte Marítimo	<ol style="list-style-type: none"> 3) Diseñar un sistema de financiación del transporte público que garantice su sostenibilidad y maximice su eficiencia: Impulsar y apoyar la “fidelización del usuario” del transporte público y establecer y regular el modelo de financiación del transporte en Euskadi.
Otros Modos Transporte	Objetivo 6. Desarrollar un sistema de transporte público integrado
Efectos inducidos	Es necesario desarrollar un sistema de transporte integrado y coordinado, fomentando la intermodalidad, coordinando la oferta, desarrollando la integración tarifaria y facilitando la accesibilidad al transporte público mediante modernos y sencillos sistemas de pago. Se considera que la integración tarifaria es clave para un sistema de transporte integrado que fomente la intermodalidad y que, consecuentemente, sea más sostenible. La integración y cohesión del sistema de transporte público requerirá de una labor de coordinación y alineamiento de las autoridades competentes.
Objetivos y Movilidad Sostenible	Estrategias:
Indicadores clave	<ol style="list-style-type: none"> 1) Potenciar el uso del transporte público: Mediante una planificación coordinada de la oferta y disponer de un marco de referencia objetivo respecto a la estructura de costes, ratios de cobertura y sistema tarifario. 2) Desarrollo de un modelo integrado de transporte público económicamente sostenible: Racionalización de la oferta del transporte público; establecer un modelo tarifario común, más sencillo y atractivo para el uso del transporte público y un billete único para los diferentes modos de transporte público.
Anexos	

Resumen Ejecutivo	El programa de Gobierno de la XI legislatura recoge en sus compromisos el presente Plan Director de Transporte Sostenible 2030, incorporando sus iniciativas, y contribuyendo a la consecución de los objetivos establecidos, en especial, el relativo a la reducción en un 20% de las emisiones de gas de efecto invernadero.
Marco General	EL PDTS tiene como misión lograr un modelo de transporte sostenible e integrado como instrumento de cohesión social y de desarrollo socio-económico de Euskadi. Dado el carácter transversal del transporte, a la hora de aplicarse el presente Plan deben de tenerse en cuenta tanto los 15 planes estratégicos como los 54 Planes departamentales complementarios en los que el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras, y en concreto la Viceconsejería de Transportes, ha tomado parte.
Evolución General	El actual Plan Director del Transporte Sostenible 2030 fue aprobado el 13 de junio de 2017.
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	En cuanto a la planificación y desarrollo del transporte , se continúan con las acciones previstas en el Plan Director de Transporte Sostenible 2030. Asimismo, se finalizan la elaboración del Avance del Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco y el Plan Integral de Movilidad Eléctrica.
Transporte Aéreo	La <i>Autoridad del Transporte de Euskadi (ATE)</i> , a lo largo de 2018, ha mantenido las siguientes reuniones: la reunión del Pleno en marzo, la reunión de la Sección de Alta Inspección en septiembre; Ponencia para la "Elaboración de una guía vasca de estiba de la carga para el transporte de mercancías por carretera" (mayo y septiembre); Ponencia de accesibilidad (mayo y septiembre); Ponencia de análisis actual del sector del taxi, claves y oportunidades (mayo, junio, septiembre).
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	Se han llevado a cabo una serie de acciones de coordinación institucional para materializar la constitución de la Autoridad de Movilidad de Álava y fomentar la calidad y eficiencia del sector mediante dos jornadas: la de logística en junio, y la de la mujer en el sector del transporte en diciembre. En lo relativo a la formación, se realiza un estudio sobre las necesidades formativas y capacidades a poseer en el campo de la logística y movilidad 4.0. También se ha planteado la modernización de la plataforma Moveuskadi en dispositivos móviles.
Efectos inducidos	El Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS) ha seguido trabajando en la potenciación de instrumentos y organismos para desarrollar una política de transporte sostenible. En 2018, 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 en la elaboración del actual informe de panorámica del transporte de Euskadi.
Objetivos y Movilidad Sostenible	En planificación, respecto al "Plan Director de Transporte Sostenible", se continúa con las acciones previstas en 2018.
Indicadores clave	Respecto a otras iniciativas en planificación, se señalan las siguientes:
Anexos	<ul style="list-style-type: none"> – Se ha terminado de elaborar el Avance del III Plan General de Carreteras del País Vasco, para el periodo 2017-2028. – Se ha elaborado y aprobado el Plan Integral de Movilidad Eléctrica.

9.3. Hacia un modelo de transporte sostenible en Euskadi

El programa de Gobierno de la XI legislatura recoge en sus compromisos el presente Plan Director de Transporte Sostenible 2030, incorporando sus iniciativas, y contribuyendo a la consecución de los objetivos establecidos, en especial, el relativo a la reducción en un 20% de las emisiones de gas de efecto invernadero.

EL PDTS tiene como misión lograr un modelo de transporte sostenible e integrado como instrumento de cohesión social y de desarrollo socio-económico de Euskadi. Dado el carácter transversal del transporte, a la hora de aplicarse el presente Plan deben de tenerse en cuenta tanto los 15 planes estratégicos como los 54 Planes departamentales complementarios en los que el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras, y en concreto la Viceconsejería de Transportes, ha tomado parte.

El actual Plan Director del Transporte Sostenible 2030 fue aprobado el 13 de junio de 2017.

Transporte Carretera

9.4. Actuaciones en 2018

Transporte Ferroviario

En cuanto a la **planificación y desarrollo del transporte**, se continúan con las acciones previstas en el Plan Director de Transporte Sostenible 2030. Asimismo, se finalizan la elaboración del Avance del Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco y el Plan Integral de Movilidad Eléctrica.

Transporte Aéreo

La *Autoridad del Transporte de Euskadi (ATE)*, a lo largo de 2018, ha mantenido las siguientes reuniones: la reunión del Pleno en marzo, la reunión de la Sección de Alta Inspección en septiembre; Ponencia para la "Elaboración de una guía vasca de estiba de la carga para el transporte de mercancías por carretera" (mayo y septiembre); Ponencia de accesibilidad (mayo y septiembre); Ponencia de análisis actual del sector del taxi, claves y oportunidades (mayo, junio, septiembre).

Transporte Marítimo

Se han llevado a cabo una serie de acciones de coordinación institucional para materializar la constitución de la Autoridad de Movilidad de Álava y fomentar la calidad y eficiencia del sector mediante dos jornadas: la de logística en junio, y la de la mujer en el sector del transporte en diciembre. En lo relativo a la formación, se realiza un estudio sobre las necesidades formativas y capacidades a poseer en el campo de la logística y movilidad 4.0. También se ha planteado la modernización de la plataforma Moveuskadi en dispositivos móviles.

Otros Modos Transporte

El **Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS)** ha seguido trabajando en la potenciación de instrumentos y organismos para desarrollar una política de transporte sostenible. En 2018, 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 en la elaboración del actual informe de panorámica del transporte de Euskadi.

Efectos inducidos

En planificación, respecto al "Plan Director de Transporte Sostenible", se continúa con las acciones previstas en 2018.

Objetivos y Movilidad Sostenible

Respecto a otras iniciativas en planificación, se señalan las siguientes:

- Se ha terminado de elaborar el Avance del III Plan General de Carreteras del País Vasco, para el periodo 2017-2028.
- Se ha elaborado y aprobado el Plan Integral de Movilidad Eléctrica.

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

En los siguientes párrafos se detallan las principales actuaciones desarrolladas por el Gobierno Vasco en materia de transporte en 2018, siguiendo la estructura por objetivos definida en el actual Plan Director de Transporte Sostenible:

**Objetivo 1 -
Fomentar un desarrollo económico, sostenible, inteligente y responsable.**

Programa de Modernización del Sector del Transporte

- El objetivo de mejora de la calidad y competitividad en el sector del transporte de mercancías y personas viajeras engloba una serie de actuaciones tendentes al incremento de estos factores. En 2018 se han desarrollado los programas de ayudas relativos a abandono de la actividad, fomento del asociacionismo, implantación de sistemas de calidad y medioambiente, y modernización del sector en materias como la implantación de nuevas tecnologías (sistemas de localización y control, elementos de seguridad, sistemas de retención infantil).

Promoción y potenciación de la formación

- En 2018, en cuanto a las actividades docentes para formación de profesionales y postgraduados en el sector marítimo:
 - Se suscribe un convenio con la Universidad de Deusto destacando el Máster en Gestión de Empresas Marítimo Portuarias y Derecho Marítimo.
 - Se suscribe un convenio con la Universidad del País Vasco, colaborando en la gestión del buque "El Saltillo" intensificando durante el verano su presencia en puertos vascos.
 - Se han editado los números 21 y 22 de la Revista de Derecho del Transporte.
 - Se continúa con la programación de la formación en prácticas del alumnado de náutica y promoción del Short Shipping, registrándose un incremento apreciable tanto del número de alumnos en prácticas como en el de meses de embarque. Dado que ambas líneas confluyen en la formación del alumnado en prácticas, se ha tratado con la Asociación de Navieros Vascos la unificación de ambas bajo la acción "Prácticas alumnado náutica".
 - Se ha colaborado junto con Uniport y el Bilbao Exhibition Centre, entre otros, en la preparación de la World Maritime Week que tiene lugar en el mes de febrero del 2019.
 - Se han iniciado las gestiones de las subvenciones nominativas a asociaciones profesionales del sector para la preparación de los actos conmemorativos del 500 Aniversario de la primera vuelta al mundo realizada por Juan Sebastián Elcano y que se llevan a cabo a lo largo de 2019.
- Se han realizado actuaciones en materia de formación y profesionalización del sector del transporte, considerando que la formación es un factor clave para la mejora de la competitividad del mismo. Se han mantenido contactos con entidades que imparten estudios en materia de transporte y se mantiene el apoyo al máster de logística del Instituto Vasco de Logística y Movilidad Sostenible.
- Se ha realizado una convocatoria de las pruebas de Consejero de Seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, tanto para la obtención del título como para su renovación, realizándose las citadas pruebas el día 23 de noviembre de 2018.
- Se ha desarrollado una convocatoria para la obtención del título de competencia profesional para el transporte nacional e internacional de mercancías y de viajeros por carretera, tramitándose las solicitudes y entregas de títulos, habiéndose realizado las pruebas el día 1 de octubre de 2018.

Resumen Ejecutivo	Objetivo 2 - Promover una accesibilidad universal, en correspondencia con una planificación territorial adecuada
Marco General	Plan de Carreteras <ul style="list-style-type: none"> Se ha terminado de elaborar el avance del III Plan General de Carreteras del País Vasco, para el periodo 2017-2028, habiendo sido informado favorablemente por el Pleno de la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco celebrado en Donostia el pasado 2 de Julio. Mediante Orden de 30 de agosto de 2018, de la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, se somete a información pública y oficial el citado avance, habiéndose llevado a cabo este proceso de información pública durante el último trimestre de 2018.
Evolución General	<ul style="list-style-type: none"> En el mismo ámbito de la planificación viaria, y dando cobertura jurídica a la actuación anterior, se ha tramitado y aprobado la Ley 5/2018, de 29 de noviembre, de tercera modificación de la Ley reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, que entre otras cosas actualiza el catálogo de la red objeto del Plan.
Transporte Carretera	<ul style="list-style-type: none"> En materia de normativa de firmes aplicables a carreteras, se continúa con la revisión y actualización de la normativa vigente en lo relativo a la caracterización de nuevas mezclas para pavimentos, determinación de criterios para el análisis de características del firme al objeto de mejorar la durabilidad y seguridad vial, seguimiento de comportamiento de firmes ejecutados y estudio de materiales alternativos y de diseños más sostenibles.
Transporte Ferroviario	<ul style="list-style-type: none"> En 2018 se han elaborado sendas propuestas normativas en materia de rehabilitación superficial y rehabilitación estructural, que, tras ser informadas por la Mesa de Firmes, serán próximamente aprobadas.
Transporte Aéreo	<ul style="list-style-type: none"> Se continúa avanzado en la normativa relacionada con otros temas, como son las mezclas bituminosas abiertas en frío, mezclas templadas, utilización de fresados, firmes de gran durabilidad, etc. Durante 2018 se ha aprobado, por Orden de 22 de octubre de 2018, de la consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, una nueva normativa reguladora de los elementos reductores de velocidad en travesías de las redes forales, elaborada en colaboración con las instituciones competentes en materia de carreteras y seguridad vial.
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	Objetivo 3 - Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte
Efectos inducidos	Potenciación del Ferrocarril
Objetivos y Movilidad Sostenible	Plan Eusko Tren XXI <ul style="list-style-type: none"> En 2018, en el ámbito de Bizkaia, han continuado las obras de construcción de la variante de Ermua y la adecuación de las estaciones de Derio y La Cruz-Kurtzea. Además, se ejecutan las obras de urbanización del área resultante del soterramiento de Durango y se suprime el paso a nivel de Lasarmintegi (Galdakao). En el ámbito de Gipuzkoa, se han finalizado las obras de eliminación del paso a nivel de Santa Clara en Zarautz y la mejora del nivel de protección del paso a nivel de Txikierdi (Usurbil). Asimismo, se han iniciado las obras de la nueva estación de Hendai, acordado con SNCF y han finalizado las obras convenidas con la Autoridad Portuaria de Pasajes en el área de Trintxerpe. Por último, continúan las obras de la pasante subterránea donostiarra del Topo (Lugaritz-Easo).
Indicadores clave	
Anexos	

Resumen Ejecutivo	<p>Nueva Red Ferroviaria Vasca</p> <ul style="list-style-type: none"> En base al convenio de colaboración suscrito en fecha 24 de abril de 2006, modificado el 27 de diciembre de 2017, entre la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco, la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para la construcción de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, el Gobierno Vasco redacta 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), asumiendo la dirección facultativa de dichas obras, la contratación y la ejecución de las mismas y la colaboración en la gestión administrativa de los expedientes expropiatorios de dicho ramal. En este sentido, 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. Durante 2018 se han continuado las obras de los tramos: Antzuola-Ezkio/Itsaso (oeste), Urnieta-Hernani, Hernialde-Zizurkil y Zizurkil-Andoain y se ha procedido a la resolución del tramo Hernani-Astigarraga.
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Resumen Ejecutivo	<ul style="list-style-type: none"> En el año 2018 han continuado los desarrollos de la interoperabilidad de la tarjeta Mugi para las líneas 1 y 2 y, se ha trabajado en la implantación y puesta en marcha de la interoperabilidad del operador del transporte urbano de Vitoria-Gasteiz, Tuvisa. A su vez también se ha trabajado en la coordinación y actualización de los centros de compensación de los tres territorios históricos. Dentro de la estrategia para la promoción y desarrollo de las Plataformas Logísticas Intermodales de la CAPV se integra la marca Basque Country Logistics, cuya misión es instrumentalizar una plataforma logística multimodal y multipolar como gran nodo de vertebración de los flujos de mercancías de la península ibérica con la Unión Europea y que en 2018 ha realizado diversas actuaciones y presentaciones a nivel autonómico, estatal y europeo. El apoyo a los centros logísticos ya existentes en Euskadi se ha materializado en una aportación económica en consonancia con la participación societaria en los mismos.
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Resumen Ejecutivo	<ul style="list-style-type: none"> En cuanto al mantenimiento y gestión de las instalaciones náutico-deportivas, destaca la finalización de la redacción del proyecto de "Ampliación de pantalanes en el puerto de Lekeitio", cuya obra será licitada y ejecutada por Euskadiko Kirol Portua (EKP) en 2019. En las dársenas gestionadas por EKP las actuaciones más destacadas son: <ul style="list-style-type: none"> Adecuación del edificio de la lonja de Donostia-San Sebastián, Portaaviones, a nuevos usos". Esta obra se ha adjudicado e iniciado en 2018. Redacción del proyecto de ampliación del foso de la grúa puente o "Travellift" de Hondarribia y licitación de la ejecución de dicha obra. El objetivo es adecuar dicho foso a unas mejores condiciones de accesibilidad y seguridad de las embarcaciones en las operaciones de izado y botadura que se realizan. Reposición de pantalanes, pavimento y otros elementos de los mismos, sustitución de pilonas y colocación de nuevos finger en los distintos puertos e instalaciones como Donostia, Hondarribia, Plentzia y Bermeo. Cerramiento de las zonas de varadero de Deba, Mutriku y Plentzia para garantizar las condiciones de seguridad tanto a personas como a embarcaciones en las operaciones y trabajos de varadero y reordenación y mejora de los varaderos de Bermeo y Plentzia. Reparación y acondicionamiento de los carros de varada del puerto de Bermeo.
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	<ul style="list-style-type: none"> Durante el ejercicio 2018 se ha continuado con la ejecución del contrato vigente para la limpieza de lámina de agua y superficie terrestre en los puertos de Bizkaia: Mundaka, Bermeo, Armintza y Plentzia, y se ha adjudicado y comenzado un nuevo contrato para la prestación de este servicio para los puertos de Ondarroa, Lekeitio, Ea y Elantxobe. Para los puertos de Gipuzkoa no ha sido posible llevar a buen término la licitación de la limpieza que se inició en 2017, ya que el contrato finalizaba en los primeros meses del ejercicio 2018. El servicio se prestó satisfactoriamente y abonó puntualmente desde su expiración. Está previsto que el nuevo expediente de contratación sea puesto en marcha en el primer trimestre de 2019.
Transporte Aéreo	<ul style="list-style-type: none"> En lo relativo al servicio de seguridad y vigilancia de los puertos de competencia de la CAPV, en 2018 expiró el contrato existente para la prestación del servicio en los puertos de Bermeo y Ondarroa, así como en Lekeitio y Mundaka durante la época estival. Es por ello que la nueva contratación se puso en marcha a mediados de año, pero un recurso administrativo obligó a desistir el procedimiento, por lo que, el nuevo expediente de contratación se ha puesto en marcha a finales de 2018. Respecto al servicio de seguridad y vigilancia en el puerto de Donostia, se adjudicó y formalizó un nuevo contrato para el desarrollo de esta prestación durante los próximos ejercicios. Dada la escasez de medios personales, no se ha podido avanzar durante el ejercicio en certificaciones de los puertos en calidad y medio ambiente.
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	<ul style="list-style-type: none"> Desde la finalización del Plan de Gestión Aeroportuaria de la CAPV (2014) y, en base a éste y a los Planes abiertos de Marketing de los aeropuertos localizados en los tres Territorios Históricos del País Vasco (Loiu, Hondarribia y Foronda), se configuró el Comité de Coordinación Aeroportuario. Este, a su vez, impulsó la creación del Grupo Técnico de Trabajo Aeroportuario y estableció sus funciones para aportar, analizar y discriminar iniciativas técnicas que ayuden a impulsar cada aeropuerto (en su ámbito y como parte de la CAPV) para un aumento de volumen de negocio, a corto y largo plazo. En el ámbito de los tres aeropuertos, desde la Dirección de Planificación de Transporte se ha creado la mesa de trabajo con Aena, S.A. y las tres sociedades de promoción aeroportuarias a los efectos de identificar los nuevos escenarios de colaboración fomentando la conectividad natural entre los tres aeropuertos bajo el lema "un aeropuerto, tres terminales". Se ha trabajado conjuntamente con Basquetour en la organización del Congreso Europeo Routes 2018, que se ha celebrado en Euskadi en abril de 2018. Se ha redefinido e impulsado la Sociedad de Promoción Aeroportuaria Ortzibia, S.L., y se han mantenido los apoyos a la Sociedad para la Promoción del Aeropuerto de Vitoria, S.A. (VIA) y a la Sociedad para la Promoción del Aeropuerto de Bilbao, S.L.
Indicadores clave	
Anexos	

Resumen Ejecutivo	Objetivo 4 - Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa
Marco General	Potenciación del Eje Atlántico como eje de comunicaciones
Evolución General	<ul style="list-style-type: none"> El Gobierno Vasco ha continuado con el liderazgo de las acciones de promoción entre distintas regiones del Arco Atlántico, tras la incorporación definitiva del eje Atlántico en las redes de transporte transeuropeas prioritarias. Asimismo, tras la finalización del proyecto CFA-EFFIPLAT liderado por el Gobierno Vasco, en 2018 se han realizado las acciones de su responsabilidad como Jefe de Fila, tales como: comunicación y difusión, coordinación, justificación y control del proyecto. Se ha participado en la Comisión del Arco Atlántico (CAA), 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 Planificación del Transporte participa en el Grupo de Transportes del Arco Atlántico. En el ámbito de la euroregión Aquitania-Euskadi, se ha trabajado para dar continuidad al proyecto Transfermuga, de mejora de las conexiones ferroviarias en la eurociudad Baiona-Donostia.
Transporte Carretera	Objetivo 5 - Fomentar un uso eficiente y responsable de los sistemas de transporte
Transporte Ferroviario	<ul style="list-style-type: none"> El Plan Director del Transporte Sostenible 2030 de Euskadi, aprobado en 2017, es una herramienta que sirve de marco de referencia para la implantación de una política de transporte basada en la integración multimodal y en la consideración del transporte como parte de la política territorial. Partiendo de dicho Plan Director de Transporte Sostenible 2030, y complementado con otros planes estratégicos y sectoriales ya redactados o en redacción por el Gobierno Vasco, en 2018 se ha continuado con las acciones previstas en el citado Plan. Se ha colaborado con el Ente Vasco de la Energía (EVE), en la elaboración del Plan Integral de Movilidad Eléctrica, el cual ha sido aprobado por el Gobierno Vasco en 2018. Se ha iniciado la tramitación del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi, que permitirá integrar todos los elementos comunes de diseño de tarifas y coordinación de operadores, garantizando la prestación del servicio, formulando los mecanismos de cooperación económica y tecnológica de los mismos e impulsando los modos de transporte medioambientalmente más sostenibles y la utilización de energías limpias que contribuyan a la lucha contra el cambio climático.
Transporte Aéreo	Objetivo 6 - Desarrollar un sistema de transporte público integrado
Transporte Marítimo	Mejora de la oferta ferroviaria en el transporte urbano
Otros Modos Transporte	<ul style="list-style-type: none"> Dentro de la trama urbana se proyectan los tranvías como una oferta más del transporte metropolitano que debe integrarse en el sistema total del transporte de manera que la oferta se aadecue a la demanda. Es pues necesario, en este caso especialmente, que los análisis de movilidad se realicen en el marco de mesas formadas por personal técnico de todas las instituciones. Bajo estas premisas, se están redactando los estudios y proyectos para la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Salburúa y Zabalgana. Asimismo, continúan las obras de la ampliación del tranvía a la Universidad de Vitoria-Gasteiz. Se han finalizado los estudios y proyectos para la implantación de un autobús eléctrico inteligente (BEI) en Vitoria-Gasteiz y se han iniciado los trabajos de redacción del proyecto constructivo de las cocheras del BEI y de adaptación del sistema viario en el entorno de la plaza América Latina.
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	



10

Indicadores Clave del Sector del Transporte en la CAPV

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

10. Indicadores clave del sector del transporte en la CAPV

Indicador 1	2003 (CNAE-1993 Rev.1)	2016 ³⁸ (CNAE-2009 Y SEC-10)	2017 ¹ (CNAE-2009 Y SEC-10)	2018 (a) ¹ (CNAE-2009 Y SEC-10)	Grado avance	
					18-03	18-17
Productividad del transporte (VAB/Empleo)	55,3 miles de euros por persona ocupada	75,1 miles de euros por persona ocupada	74,5 miles de euros por persona ocupada	76,3 miles de euros por persona ocupada	37,8%	+2,4%

En 2018 la productividad del transporte se sitúa en 76,3 miles de euros por persona ocupada, mientras que la correspondiente al conjunto de la economía supera los 77,6 miles de euros por persona ocupada.

En cuanto a la evolución de la productividad del transporte, se experimenta un incremento del 37,8% respecto a 2003 y una subida del 2,4% respecto al ejercicio previo. Considerando el conjunto de la economía, se registra una variación interanual positiva del +2,2%.

Indicador 2	2003 (CNAE-1993 Rev.1)	2016 ¹ (CNAE-2009 Y SEC-10)	2017 ¹ (CNAE-2009 Y SEC-10)	2018 (a) ¹ (CNAE-2009 Y SEC-10)	Grado avance	
					18-03	18-17
Participación del sector del transporte en el VAB vasco (VAB transporte/VAB economía)	4,80%	4,62%	4,66%	4,65%	-0,15	-0,01

En 2018 la participación del sector del transporte en el VAB de la CAPV es del 4,65%.

La evolución de la participación que tiene el VAB del transporte sobre el total de la economía vasca ha decrecido en 0,15 puntos porcentuales respecto a 2003 y cae en 0,01 puntos porcentuales respecto al ejercicio previo.

Indicador 3	2005	2016	2017	2018	Grado avance	
					18-05	18-17
Transporte de mercancías por modo de transporte	Carretera Ferrocarril Aéreo Marítimo	80,8% 3,0% 0,0% 16,2%	73,9% 1,7% 0,0% 24,4%	74,2% 1,5% 0,0% 24,3%	73,3% 1,4% 0,0% 25,3%	-7,5 -1,6 0,0 +9,1 -0,9 -0,1 0,0 +1,0

En 2018 el transporte de mercancías por carretera tiene el mayor peso (73,3%), seguido del transporte marítimo (25,3%) y por detrás, se sitúa el ferrocarril con una participación del 1,4%.

Respecto a 2017, la participación del transporte de mercancías por carretera cae en 0,9 puntos y por ferrocarril se reduce en 0,1 puntos porcentuales mientras el peso del transporte marítimo se incrementa 1 punto porcentual. Desde 2005, la cuota de los intercambios por carretera disminuye en 7,5 puntos mientras que la participación de los flujos marítimos aumentó en 9,1 puntos.

³⁸ Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

	Indicador 4		2003	2016	2017	2018	Grado avance							
			(Miles de personas)				18-03	18-17						
			Movilidad de personas por modo de transporte	Carretera	116.380	121.130	121.334	123.434	+6,1%	+1,7%				
Resumen Ejecutivo	Movilidad de personas por modo de transporte	Marco General	Ferrocarril	126.453	130.627	135.916	139.740	+10,5%	+2,8%					
Resumen Ejecutivo	Aéreo	Evolución General	3.228	4.868	5.325	5.881	+82,2%	+10,4%						
Resumen Ejecutivo	Marítimo	Transporte Carretera	119	191	187	201	+68,9%	+7,5%						
Resumen Ejecutivo														
Marco General	En 2018 el transporte colectivo de personas por carretera asciende a 123,4 millones de viajeros y viajeras; el tráfico de personas por ferrocarril se sitúa en 139,7 millones de personas; los usuarios y usuarias de los aeropuertos vascos ascienden a 5,9 millones de personas y el volumen de pasajeros y pasajeras supone 201 miles de personas.													
Evolución General	En el periodo 2003-2018, la evolución del pasaje es positiva en todos los modos de transporte creciendo el 82,2% en el tráfico aéreo, el 68,9% en el marítimo, el 10,5% en ferrocarril y 6,1% en carretera.													
Transporte Carretera	Respecto al año previo, los desplazamientos de personas aumentan un 10,4% en los aeropuertos vascos, un 7,5% en el Puerto de Bilbao, un 2,8% en el transporte por ferrocarril y un 1,7% en los desplazamientos en autobús.													
	Indicador 5		2006	2016	2017	2018	Grado avance							
			X	M	X	M	18-06	18-17						
			Comercio exterior por modo de transporte	Carretera	63,0%	38,1%	59,0%	47,2%	57,6%	45,7%	-5,4	+7,6	-1,4	-1,5
Transporte Ferroviario	Carretera	Ferrocarril	0,0%	0,4%	0,1%	1,2%	0,2%	1,2%	0,1%	1,0%	+0,1	+0,6	-0,1	-0,2
Transporte Aéreo	Aéreo	1,9%	1,7%	3,3%	3,7%	3,5%	3,2%	3,2%	2,6%	+1,3	+0,9	-0,3	-0,6	
Transporte Marítimo	Marítimo	29,2%	56,1%	36,1%	43,2%	37,3%	48,2%	39,1%	50,6%	+9,9	-5,5	1,8	2,4	
Otros Modos Transporte	Otros	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,0%	0,0%	0,1	0,0	0,0	-0,2	
Transporte Marítimo														
Transporte Marítimo	En 2018 las exportaciones del transporte por carretera suponen el 57,6% mientras las importaciones representan el 45,7% mientras que las exportaciones del transporte marítimo representan el 39,1% y las importaciones el 50,6%.													
Otros Modos Transporte	En la evolución seguida desde 2006, la participación de las exportaciones del tráfico marítimo crece en 9,9 puntos porcentuales mientras la cuota de las importaciones del tráfico por carretera aumentó en 7,6 puntos.													
Otros Modos Transporte	En 2018 desciende el peso de las exportaciones del ferrocarril en 0,1 puntos mientras en las importaciones, sube el peso del transporte marítimo en 2,4 puntos porcentuales.													
	Indicador 6		2002	2014	2015	2016	2017	Grado avance						
								17-02	17-16					
			Consumo energético del transporte	1.590 ktep	1.862 ktep	1.925 ktep	2.013 ktep	2.130 ktep	34,0%	5,8%				
Objetivos y Movilidad Sostenible	De acuerdo con los objetivos estratégicos del Programa Marco Ambiental PMA 2015-2020, se debe fomentar el uso eficiente de los recursos y el consumo responsable.													
Indicadores clave	El consumo energético del transporte ha crecido un 34% en el periodo 2002-2017, variación de signo opuesto al citado objetivo estratégico. En 2017, el consumo energético del transporte se ha aumentado un 5,8% interanual, en misma dirección que la actividad económica (expansión del PIB vasco del 3,1% en 2017 frente al 2,9% en 2016).													
Anexos														

	Indicador 7	1990	2008	2015	2016	2017	Grado avance							
							17-90	17-16						
Resumen Ejecutivo	Emisiones de GEIs del transporte	2.717 miles de Tn CO ₂ equivalente	5.713 miles de Tn CO ₂ equivalente	5.722 miles de Tn CO ₂ equivalente	5.983 miles de Tn CO ₂ equivalente	6.360 miles de Tn CO ₂ equivalente	134,1%	6,3%						
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.														
Atendiendo al período 1990-2017, las emisiones de GEIs del transporte han crecido un 134,1%, evolución contraria al compromiso asumido en el Protocolo de Kyoto, aplicado al transporte. En 2017, en términos relativos, las emisiones de GEIs del transporte han aumentado un 6,3% interanual, en un entorno de crecimiento de la actividad económica (subida del PIB del +3,1% en 2017 respecto a 2016).														
Marco General	Indicador 8		2004		2008		Grado avance							
	Costes externos del transporte		Carretera		Ferrocarril		08-04							
Evolución General	1.905.459 miles de euros	46.447 miles de euros	1.654.450 miles de euros	45.811 miles de euros			-13,2%	-1,4%						
Transporte Carretera	De acuerdo a los últimos datos disponibles, los costes externos del transporte en 2018 se sitúan en torno a los 1.700 millones de euros.													
Transporte Ferroviario	Respecto a 2004, los costes externos del transporte por carretera se reducen un 13,2% mientras que los costes externos del transporte por ferrocarril caen un 1,4%.													
Transporte Aéreo	Indicador 9		2006		2016		2017							
	Gasto medio por persona, gasto medio por hogar y gasto total en transporte		Persona: 12.687 €		Persona: 14.168 €		Persona: 14.175 €							
Transporte Marítimo	Hogar: 33.183 €		Hogar: 33.691 €		Hogar: 33.709 €		Hogar: 34.212 €							
Otros Modos Transporte	Total: 26.822.197 €		Total: 30.311.924 €		Total: 30.410.050 €		Total: 30.980.831 €							
Efectos inducidos	En 2018 el gasto medio por persona en transporte se sitúa en los 14.403 €, por hogar sube a 34.212 € y el total está en torno a los 31 millones de €.													
Objetivos y Movilidad Sostenible	En el ámbito temporal amplio (periodo 2006-2018), el gasto medio por persona crece un 13,5%, el gasto medio hogar aumenta un 3,1% y el total del transporte en la CAPV aumenta un 15,5%.													
Indicadores clave	La variación interanual muestra un crecimiento del 1,6% del gasto por persona, el 1,5% en el hogar y el 1,9% en el conjunto del sector transporte de la CAPV.													
Anexos														

	Indicador 10	1998	2016	2017	2018	Grado avance	
						18-98	18-17
Resumen Ejecutivo	Índice motorización	467,0 turismos por 1.000 habitantes	448,8 turismos por 1.000 habitantes	456,6 turismos por 1.000 habitantes	461,9 turismos por 1.000 habitantes	-1,1%	+1,2%
Marco General		En 2018 el índice de motorización de la CAPV se sitúa en 461,9 turismos por cada 1.000 habitantes. Desde 1998 el grado de motorización ha descendido un 1,1%. En 2018 se experimenta un incremento del nivel de motorización del 1,2% respecto al ejercicio previo.					
Evolución General							
Transporte Carretera							
Transporte Ferroviario							
Transporte Aéreo							
Transporte Marítimo							
Otros Modos Transporte							
Efectos inducidos							
Objetivos y Movilidad Sostenible							
Indicadores clave							
Anexos							



11

Anexos

11. Anexos

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

11.1. Novedades legislativas en 2018: europeas, estatales y de la CAPV

11.1.1. Novedades legislativas europeas

a) *Directivas*

Transporte por carretera

- Directiva (UE) 2018/217 de la Comisión, de 31 de enero de 2018, que modifica la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas mediante la adaptación de la sección I.1 de su anexo I al progreso científico y técnico (DO L 42 de 15.2.2018, p. 52/53).
- Directiva (UE) 2018/645 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de abril de 2018, por la que se modifica la Directiva 2003/59/CE, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera y la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción (DO L 112 de 2.5.2018, p. 29/41).
- Directiva (UE) 2018/1846 de la Comisión, de 23 de noviembre de 2018, por la que se modifican los anexos de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas, para adaptarlos al progreso científico y técnico (DO L 299 de 26.11.2018, p. 58/59).

Transporte marítimo y fluvial

- Directiva (UE) 2018/131 del Consejo, de 23 de enero de 2018, por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) para modificar la Directiva 2009/13/CE de conformidad con las enmiendas de 2014 al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, aprobadas el 11 de junio de 2014 por la Conferencia Internacional del Trabajo (DO L 22 de 26.1.2018, p. 28/33).
- Directiva Delegada (UE) 2018/970 de la Comisión, de 18 de abril de 2018, por la que se modifican los anexos II, III y V de la Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior (DO L 174 de 10.7.2018, p. 15/19).

Fuente: Diario Oficial de la Unión Europea.

Resumen Ejecutivo	b) Reglamentos
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Transporte por carretera	
■ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/502 de la Comisión, de 28 de febrero de 2018, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 que establece los requisitos para la construcción, ensayo, instalación, funcionamiento y reparación de los tacógrafos y de sus componentes (DO L 85 de 28.3.2018, p. 1/71).	
Transporte ferroviario	
■ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/278 de la Comisión, de 23 de febrero de 2018, por el que se modifica el anexo del Reglamento (UE) n.º 1305/2014 en lo que se refiere a la estructura de los mensajes, el modelo de datos y mensajes y la base de datos operativa de vagones y unidades intermodales, y para adoptar una norma de tecnologías de la información para la capa de comunicación de la interfaz común (DO L 54 de 24.2.2018, p. 11/13).	
■ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545 de la Comisión, de 4 de abril de 2018, por el que se establecen las disposiciones prácticas relativas a la autorización de vehículos ferroviarios y al proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios con arreglo a la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 90 de 6.4.2018, p. 66/104).	
■ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/763 de la Comisión, de 9 de abril de 2018, por el que se establecen las modalidades prácticas para la expedición de certificados de seguridad únicos a empresas ferroviarias con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 653/2007 de la Comisión (DO L 129 de 25.5.2018, p. 49/67).	
■ Reglamento Delegado (UE) 2018/761 de la Comisión, de 16 de febrero de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad para la supervisión por las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de un certificado de seguridad único o una autorización de seguridad con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 1077/2012 de la Comisión (DO L 129 de 25.5.2018, p. 16/25).	
■ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/867 de la Comisión, de 13 de junio de 2018, por el que se establece el reglamento interno de la(s) Sala(s) de Recurso de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (DO L 149 de 14.6.2018, p. 3/15).	
■ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1795 de la Comisión, de 20 de noviembre de 2018, por el que se establecen el procedimiento y los criterios para la aplicación de la prueba de equilibrio económico con arreglo al artículo 11 de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 294 de 21.11.2018, p. 5/14).	
Transporte marítimo	
■ Reglamento Delegado (UE) 2018/414 de la Comisión, de 9 de enero de 2018, por el que se complementa la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la determinación de los elementos específicos de los equipos marinos que pueden beneficiarse del etiquetado electrónico (DO L 75 de 19.3.2018, p. 3/17).	
■ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/608 de la Comisión, de 19 de abril de 2018, por el que se establecen los criterios técnicos aplicables a las etiquetas electrónicas para equipos marinos (DO L 101 de 20.4.2018, p. 64/67).	
■ Reglamento Delegado (UE) 2018/674 de la Comisión, de 17 de noviembre de 2017, por el que se completa la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los puntos de recarga para vehículos de motor de categoría L, el suministro de electricidad en puerto a los buques de navegación interior y los puntos de repostaje de GNL para los transportes acuáticos, y por el que se modifica dicha Directiva en lo que respecta a los conectores de los vehículos de motor para el repostaje de hidrógeno gaseoso (DO DO L 114 de 4.5.2018, p. 1/3).	
■ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/773 de la Comisión, de 15 de mayo de 2018, relativo a los requisitos de diseño, construcción y rendimiento y a las normas de ensayo para equipos marinos y por el que se deroga el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/306 (DO L 133 de 30.5.2018, p. 1/180).	

	Transporte aéreo
Resumen Ejecutivo	<ul style="list-style-type: none"> ■ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/55 de la Comisión, de 9 de enero de 2018, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/1998 en lo que respecta a la inclusión de la República de Singapur entre los terceros países a los que se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil (DO L 10 de 13.1.2018, p. 5/8). ■ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/139 de la Comisión, de 29 de enero de 2018, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1033/2006 en lo que respecta a las referencias a las disposiciones de la OACI (DO L 25 de 30.1.2018, p. 4/5). ■ Reglamento (UE) 2018/394 de la Comisión, de 13 de marzo de 2018, que modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en lo que respecta a la supresión de requisitos para las operaciones aéreas con globos (DO L 71 de 14.3.2018, p. 1/9). ■ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/871 de la Comisión, de 14 de junio de 2018, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas cuya explotación queda prohibida o sujeta a restricciones dentro de la Unión (DO L 152 de 15.6.2018, p. 5/21). ■ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1048 de la Comisión, de 18 de julio de 2018, por el que se establecen los requisitos de utilización del espacio aéreo y los procedimientos operativos en relación con la navegación basada en la performance (DO L 189 de 26.7.2018, p. 3/8). ■ Reglamento (UE) 2018/1065 de la Comisión, de 27 de julio de 2018, que modifica el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 en lo que respecta a la convalidación automática de las licencias de tripulación de vuelo de la Unión y a la formación en materia de despegue y aterrizaje (DO L 192 de 30.7.2018, p. 31/33). ■ Reglamento (UE) 2018/1142 de la Comisión, de 14 de agosto de 2018, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 en lo que se refiere a la introducción de determinadas categorías de licencias de mantenimiento de aeronaves, la modificación del procedimiento de aceptación de los elementos de proveedores externos y la modificación de las facultades de las organizaciones de formación en mantenimiento (DO L 207 de 16.8.2018, p. 2/57). ■ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1974 de la Comisión, de 14 de diciembre de 2018, que modifica el Reglamento (UE) n.º 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 (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 326 de 20.12.2018, p. 1/52). ■ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1975 de la Comisión, de 14 de diciembre de 2018, que modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en lo que respecta a los requisitos para las operaciones aéreas con planeadores y maletines de vuelo electrónicos (DO L 326 de 20.12.2018, p. 53/63).
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Fuente: Diario Oficial de la Unión Europea.

Resumen Ejecutivo	11.1.2. <u>Novedades legislativas estatales</u>
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	Transporte por carretera
Transporte Ferroviario	<ul style="list-style-type: none"> ■ Real Decreto 949/2018, de 27 de julio, por el que se modifica la cuantía de la subvención al transporte regular, aéreo y marítimo, de los residentes en los territorios no peninsulares con el resto del territorio nacional, de conformidad con lo previsto en la disposición adicional centésima cuadragésima séptima de la Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 (BOE-A-2018-10651). ■ Real Decreto 1411/2018, de 3 de diciembre, por el que se modifica el Catálogo de la Red de Carreteras del Estado. (BOE-A-2018-16617). ■ Orden FOM/509/2018, de 19 de abril, por la que se delegan competencias en relación con el desvío del tráfico en autopistas de peaje en casos de urgencia. (BOE-A-2018-6801). ■ Orden FOM/510/2018, de 8 de mayo, por la que se modifica la Orden FOM/2523/2014, de 12 de diciembre, por la que se actualizan determinados artículos del pliego de prescripciones técnicas generales para obras de carreteras y puentes, relativos a materiales básicos, a firmes y pavimentos, y a señalización, balizamiento y sistemas de contención de vehículos. (BOE-A-2018-6802). ■ Resolución de 26 de marzo de 2018, de la Dirección General de Carreteras, por la que se actualizan determinadas tablas de la norma 5.2 IC sobre drenaje superficial de la instrucción de carreteras. (BOE-A-2018-7489). ■ Orden FOM/606/2018, de 25 de mayo, sobre el contenido del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera. (BOE-A-2018-7511).
Transporte Aéreo	Transporte ferroviario
Transporte Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> ■ Real Decreto 1011/2017, de 1 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria (BOE-A-2018-285). ■ Real Decreto 271/2018, de 11 de mayo, por el que se modifica el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario (BOE-A-2018-6372). ■ Real Decreto 695/2018, de 29 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria (BOE-A-2018-9029). ■ Real Decreto 1513/2018, de 28 de diciembre, por el que se modifica la disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria. (BOE-A-2018-17999). ■ Resolución de 26 de diciembre de 2017, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, sobre delegación de competencias. (BOE-A-2018-837). ■ Resolución de 14 de febrero de 2018, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se aprueba la actualización para el año 2018, de la Declaración sobre la Red de ADIF. (BOE-A-2018-2874).
Otros Modos Transporte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Resolución de 14 de febrero de 2018, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, por el que se aprueba la actualización, para el año 2018, de la Declaración sobre la Red de ADIF-Alta Velocidad. (BOE-A-2018-2875). ■ Resolución de 16 de abril de 2018, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, por el que se delegan determinadas competencias. (BOE-A-2018-5581).
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

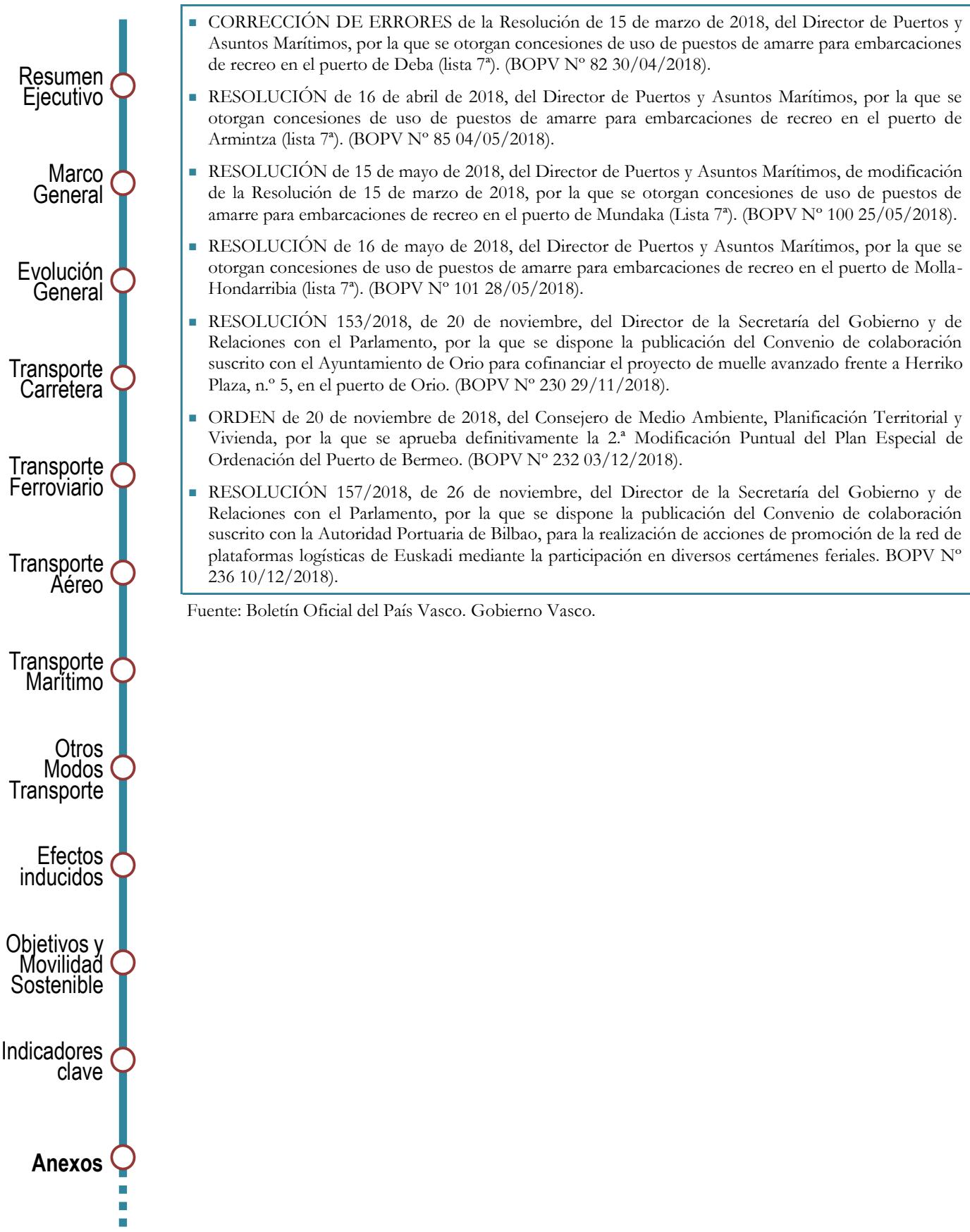
Resumen Ejecutivo	<ul style="list-style-type: none"> Orden FOM/642/2018, de 13 de junio, por la que se modifican la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria y la Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero, por la que se desarrollan principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, establecidos en el artículo 73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.(BOE-A-2018-8016).
Marco General	<p>Transporte marítimo</p> <ul style="list-style-type: none"> Resolución de 26 de enero de 2018, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establece el procedimiento de homologación para impartir cursos de Formación básica y avanzada para capitanes, oficiales, marineros y otro personal a bordo de buques regidos por el Código IGF y la expedición de sus certificados de suficiencia. (BOE-A-2018-2520). Resolución de 8 de febrero de 2018, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se determinan las condiciones para la obtención del certificado de suficiencia en alto voltaje. (BOE-A-2018-2521). Resolución de 26 de junio de 2018, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se desarrolla el procedimiento para la aceptación de funciones y servicios equivalentes a los períodos de embarque exigidos para la revalidación de las tarjetas profesionales de marina mercante. (BOE-A-2018-9322).
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	<p>Transporte aéreo</p> <ul style="list-style-type: none"> Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. (BOE-A-2018-15405). Resolución de 30 de noviembre de 2017, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se modifica la de 16 de junio de 2017, por la que se conceden exenciones al cumplimiento de los apartados 3 y 5 del artículo 5 del Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre y a los Requisitos SPO.IDE.A.130, SPO.IDE.A.131 y SPO.IDE.A.145 previstos en el Anexo VIII del mismo Reglamento en relación con la operación de la aeronave Air Tractor AT 802 Y Air Tractor AT 802 A en operaciones no comerciales, operaciones de instrucción en organizaciones de formación aprobadas y operaciones comerciales especializadas. (BOE-A-2018-1052).
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	<ul style="list-style-type: none"> Orden FOM/174/2018, de 31 de enero, por la que se modifica el apartado quinto del anexo I del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, por el que se aprueban las tarifas a aplicar por el uso de la red de ayudas a la navegación aérea (Eurocontrol) y se modifica el tipo de interés por mora en el pago de dichas tarifas. (BOE-A-2018-2632). Resolución de 2 de marzo de 2018, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se adoptan los medios aceptables de cumplimiento y material guía, aprobados para las operaciones con aeronaves pilotadas por control remoto, en virtud de la Disposición Final Cuarta del Real Decreto 1036/2017 de 15 de diciembre. (BOE-A-2018-5303).
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	<p>Fuente: Ministerio de Fomento.</p>
Indicadores clave	
Anexos	

Resumen Ejecutivo	11.1.3. <u>Novedades legislativas de la CAPV</u>
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Transporte por carretera	
Resumen Ejecutivo	<ul style="list-style-type: none"> ■ RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2017, de la Directora de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2018, en la Comunidad Autónoma del País Vasco. (BOPV N° 15 22/01/2018). ■ RESOLUCIÓN de 15 de enero de 2018, de la Directora de Tráfico, por la que se convoca prueba selectiva para la obtención del certificado de Aptitud de Director/a de Escuelas Particulares de Conductores. (BOPV N° 19 26/01/2018). ■ RESOLUCIÓN de 7 de marzo de 2018, de la Directora de Planificación del Transporte, por la que se hace pública la relación de personas beneficiarias de las ayudas previstas en la Orden de 28 de junio de 2017, por la que se establece un programa de ayudas al sector del transporte público de mercancías y viajeros por abandono de la actividad. (BOPV N° 57 21/03/2018). ■ RESOLUCIÓN de 7 de marzo de 2018, de la Directora de Planificación del Transporte, por la que se hace pública la relación de personas beneficiarias de las ayudas previstas en la Orden de 28 de junio de 2017, por la que se establece un programa de ayudas para la implantación de sistemas de gestión de calidad y de gestión medioambiental en el sector del transporte público de mercancías y viajeros por carretera de la Comunidad Autónoma del País Vasco. (BOPV N° 57 21/03/2018). ■ RESOLUCIÓN de 7 de marzo de 2018, de la Directora de Planificación del Transporte, por la que se hace pública la relación de personas beneficiarias de las ayudas previstas en la Orden de 28 de junio de 2017, por la que se establece un programa de ayudas a asociaciones profesionales y empresariales del sector del transporte por carretera de la Comunidad Autónoma del País Vasco. (BOPV N° 57 21/03/2018). ■ RESOLUCIÓN de 7 de marzo de 2018, de la Directora de Planificación del Transporte, por la que se hace pública la relación de personas beneficiarias de las ayudas previstas en la Orden de 28 de junio de 2017, por la que se establece un programa de ayudas para la implantación de sistemas de nuevas tecnologías y de seguridad en el sector del transporte público de mercancías y viajeros por carretera de la Comunidad Autónoma del País Vasco. (BOPV N° 57 21/03/2018). ■ RESOLUCIÓN de 7 de marzo de 2018, de la Directora de Planificación del Transporte, por la que se hace pública la relación de personas beneficiarias de las ayudas previstas en la Orden de 28 de junio de 2017, por la que se establece un programa de ayudas para la implantación de sistemas de nuevas tecnologías y de seguridad en el sector del transporte público de mercancías y viajeros por carretera de la Comunidad Autónoma del País Vasco. (BOPV N° 57 21/03/2018). ■ DECRETO 43/2018, de 27 de marzo, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Álava, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el Proyecto de construcción de mejora de la intersección y vial de acceso al polígono industrial de Lacorzanilla desde la carretera A-2120, en Berantevilla y Zambrana. (BOPV N° 67 09/04/2018). ■ RESOLUCIÓN 76/2018, de 10 de abril, del Director de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento, por la que se dispone la publicación del Convenio Marco de Cooperación suscrito con la Diputación Foral de Álava y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, para la creación de la Autoridad de Movilidad de Álava. (BOPV N° 76 20/04/2018). ■ RESOLUCIÓN 83/2018, de 23 de abril, del Director de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento, por la que se dispone la publicación del Convenio de colaboración suscrito con la Diputación Foral de Álava y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz para la implantación del bus eléctrico inteligente en la ciudad de Vitoria-Gasteiz. (BOPV N° 89 10/05/2018). ■ ORDEN de 16 de mayo de 2018, de la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, por la que se establece un programa de ayudas al sector del transporte público de mercancías y viajeros por abandono de la actividad. (BOPV N° 106 04/06/2018).
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Resumen Ejecutivo	<ul style="list-style-type: none"> ORDEN de 16 mayo de 2018, de la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, por la que se establece un programa de ayudas para sistemas de nuevas tecnologías y de seguridad en el sector del transporte público de mercancías y viajeros por carretera de la Comunidad Autónoma del País Vasco. (BOPV Nº 106 04/06/2018).
Marco General	<ul style="list-style-type: none"> RESOLUCIÓN de 18 de octubre de 2018, de la Directora de Planificación del Transporte, por la que se modifica el importe global máximo destinado en la Orden de 16 de mayo de 2018, por la que se establece un programa de ayudas al sector del transporte público de mercancías y viajeros por abandono de actividad. (BOPV Nº 212 05/11/2018).
Evolución General	<ul style="list-style-type: none"> DECRETO 152/2018, de 30 de octubre, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de construcción de la mejora de la carretera GI-638 y creación de paseo peatonal entre los PK 1,200 y 3,610 (2-EM-28/2016), en Mutriku. (BOPV Nº 212 05/11/2018).
Transporte Carretera	<ul style="list-style-type: none"> ORDEN de 22 de octubre de 2018, de la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, de aprobación de la instrucción técnica para la instalación de reductores de velocidad en las travesías de la Red de Carreteras del País Vasco. (BOPV Nº 214 07/11/2018).
Transporte Ferroviario	<ul style="list-style-type: none"> RESOLUCIÓN de 26 de octubre de 2018, de la Directora de Tráfico, por la que se autoriza la instalación y uso de cinemómetros y dispositivos complementarios de captación y reproducción de imágenes para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico en un punto de la red viaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco. (BOPV Nº 214 07/11/2018).
Transporte Aéreo	<p style="text-align: center;">Transporte ferroviario</p> <ul style="list-style-type: none"> RESOLUCIÓN de 12 de enero de 2018, del Director de Infraestructuras del Transporte, por la que se aprueban los Mapas Estratégicos de Ruido correspondientes a los grandes ejes ferroviarios de las líneas de titularidad autonómica (3.^a fase). (BOPV Nº 14 19/01/2018).
Transporte Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2018, del Director de Infraestructuras del Transporte, por la que se somete nuevamente a Información Pública el «Estudio Informativo de la prolongación a Salburua del Tranvía de Vitoria-Gasteiz. 2.^a Fase». (BOPV Nº 22 31/01/2018).
Otros Modos Transporte	<ul style="list-style-type: none"> RESOLUCIÓN de 7 de febrero de 2018, del Director de Infraestructuras del Transporte, por la que se convoca a la titular de la finca con nº de identificación sp-1, al levantamiento de acta previa a su ocupación afectada por el «Proyecto constructivo de la supresión del paso a nivel de Urduliz de la línea del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao». (BOPV Nº 34 16/02/2018).
Efectos inducidos	<ul style="list-style-type: none"> RESOLUCIÓN 66/2018, de 9 de marzo, del Director de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento, por la que se dispone la publicación del Acuerdo por el que se autoriza la séptima modificación de la encomienda a Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea para la realización de determinadas actividades en relación con la construcción de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco en el periodo 2011-2018. (BOPV Nº 54 16/03/2018).
Objetivos y Movilidad Sostenible	<ul style="list-style-type: none"> RESOLUCIÓN 70/2018, de 9 de marzo, del Director de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento, por la que se dispone la publicación del Convenio suscrito con el Ministerio de Fomento y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para la construcción de la Variante Sur Ferroviaria de Bilbao. (BOPV Nº 89 10/05/2018).
Indicadores clave	<ul style="list-style-type: none"> RESOLUCIÓN 84/2018, de 23 de abril, del Director de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento, por la que se dispone la publicación de la Adenda nº 2. Acuerdo de modificación y segunda ampliación temporal, del Convenio de Colaboración suscrito con Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea y la Diputación Foral de Bizkaia, para la continuación de las obras de construcción y financiación de la Línea 3 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao (Línea Etxebarri-Matiko) de 27 de diciembre de 2013. (BOPV Nº 89 10/05/2018).
Anexos	<ul style="list-style-type: none"> RESOLUCIÓN 71/2018, de 9 de marzo, del Director de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento, por la que se dispone la publicación de la modificación del Convenio de colaboración suscrito con fecha 24 de abril de 2006, con la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para la encomienda de determinadas actuaciones para la construcción de la nueva red ferroviaria en el País Vasco. (BOPV Nº 91 14/05/2018).

Resumen Ejecutivo	<ul style="list-style-type: none"> RESOLUCIÓN 82/2018, de 23 de abril, del Director de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento, por la que se dispone la publicación de la modificación del Convenio de colaboración suscrito con fecha 24 de abril de 2006, con la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para la construcción de la nueva red ferroviaria en el País Vasco. (BOPV Nº 97 22/05/2018).
Marco General	<ul style="list-style-type: none"> RESOLUCIÓN 99/2018, de 22 de mayo, del Director de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento, por la que se dispone la publicación del Acuerdo por el que se autoriza la modificación de la encomienda a Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea para la redacción de los estudios y proyectos necesarios para adecuar la oferta de transporte público en la ciudad de Vitoria-Gasteiz mediante la generación de un sistema multimodal integrado e íntegramente electrificado de medios de transporte público colectivo y de última milla. (BOPV Nº 104 31/05/2018).
Evolución General	<ul style="list-style-type: none"> RESOLUCIÓN 103/2018, de 29 de mayo, del Director de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento, por la que se dispone la publicación del Acuerdo por el que se encomienda a Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea la realización de determinadas actividades en relación con los proyectos y obras del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao (Líneas 1 y 2) durante el año 2018. (BOPV Nº 10705/06/2018).
Transporte Carretera	<ul style="list-style-type: none"> CORRECCIÓN DE ERRORES de la Orden de 16 de mayo de 2018, de la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, por la que se convocan ayudas a asociaciones profesionales y empresariales del sector del transporte por carretera de la Comunidad Autónoma del País Vasco. (BOPV Nº 112 12/06/2018).
Transporte Ferroviario	<ul style="list-style-type: none"> RESOLUCIÓN 111/2018, de 14 de junio, del Director de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento, por la que se dispone la publicación del Acuerdo por el que se encomienda a Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea la realización de actuaciones complementarias para la implantación de la electrificación en el transporte público urbano, a través de un sistema de bus eléctrico inteligente en la actual línea 2 periférica en la ciudad de Vitoria-Gasteiz. (BOPV Nº 119 21/06/2018).
Transporte Aéreo	<ul style="list-style-type: none"> ORDEN de 30 de agosto de 2018, de la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, por la que se somete a información pública y oficial el Avance del III Plan General de Carreteras del País Vasco. (BOPV Nº 188 28/09/2018).
Transporte Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> DECRETO 178/2018, de 11 de diciembre, por el que se aprueba el Acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias Estado-Comunidad Autónoma del País Vasco sobre traspaso de las funciones y servicios de la Administración del Estado en materia de ferrocarriles y transporte ferroviario en relación con las líneas ferroviarias Basurto Hospital-Ariz e Irauregi-Lutxana-Barakaldo. (BOPV Nº 240 14/12/2018).
Otros Modos Transporte	<h3>Transporte marítimo</h3> <ul style="list-style-type: none"> RESOLUCIÓN 59/2018, de 27 de febrero, del Director de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento, por la que se dispone la publicación del Convenio de colaboración suscrito con el Ministerio de Fomento, Puertos del Estado, Autoridad Portuaria de Bilbao, Ayuntamiento de Bilbao, Comisión Gestora de Zorrotzaurre y la Junta de Concertación de la Unidad de ejecución 1 de la actuación integrada 1 de Zorrotzaurre, para la articulación de rellenos en el Puerto de Bilbao para la ulterior aportación del suelo resultante al desarrollo urbanístico de la península de Zorrotzaurre. (BOPV Nº 60 26/03/2018).
Efectos inducidos	<ul style="list-style-type: none"> RESOLUCIÓN de 15 de marzo de 2018, del Director de Puertos y Asuntos Marítimos, por la que se otorgan concesiones de uso de puestos de amarre para embarcaciones de recreo en el puerto de Deba (lista 7ª). (BOPV Nº 64 04/04/2018).
Objetivos y Movilidad Sostenible	<ul style="list-style-type: none"> RESOLUCIÓN de 15 de marzo de 2018, del Director de Puertos y Asuntos Marítimos, por la que se otorgan concesiones de uso de puestos de amarre para embarcaciones de recreo en el puerto de Mutriku (lista 7ª). (BOPV Nº 64 04/04/2018).
Indicadores clave	<ul style="list-style-type: none"> RESOLUCIÓN de 15 de marzo de 2018, del Director de Puertos y Asuntos Marítimos, por la que se otorgan concesiones de uso de puestos de amarre para embarcaciones de recreo en el puerto de Mundaka (lista 7ª). (BOPV Nº 70 12/04/2018).
Anexos	



11.2. Infraestructuras: principales novedades en 2018

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Infraestructuras viarias – Principales novedades 2018

- En el territorio histórico de Bizkaia, en enero de 2018, se abre a los vehículos la primera fase de la Variante de Ermua pudiendo atravesar los túneles de Uretamendi.
- La Diputación Foral de Bizkaia, el Ayuntamiento de Mallabia y la Agencia Vasca del Agua, Ura, han formalizado esta mañana un acuerdo para la ejecución de los trabajos de mejora de la carretera BI-3302. La actuación completa incluye la construcción de una acera para peatones y la mejora de carretera para la circulación de vehículos.
- Se evalúan los daños ocasionados por el desprendimiento de una ladera sobre la carretera BI-3102 en Larrabetzu.
- En marzo se adjudica la primera fase del proyecto de acondicionamiento del enlace de Kukularra con un plazo de ejecución de 12 meses desde su inicio. La reforma completa del enlace se abordará en dos fases y contribuirá a reducir la congestión de tráfico entre Rontegi y el corredor de Txorierri. Las obras comienzan en mayo.
- En abril se aprueba la ejecución por el procedimiento de emergencia de las obras para subsanar los daños en BI-3102 en Larrabetzu producidos por el deslizamiento de la ladera en un plazo de 5 meses.
- En este mes entran en servicio los túneles de Urdinbide que serán utilizados por 16.000 vehículos al día.
- En el mes de mayo se licita la fase 1b de la Variante Sur Metropolitana, que conectará el tramo actual con la AP-68 en Arrigorriaga. Un mes después, se inicia el túnel que unirá La Avanzada, la A-8 y la Supersur. Con esta actuación se pretende combatir los atascos en La Avanzada, Rontegi y A8.
- En junio estrena nuevo bidegorri en el alto de Autzaganen para uso peatonal y ciclista.
- Diputación y Ayuntamiento de Bilbao colaborarán para mejorar carreteras y accesos en Artxanda, Miraflores y Zabalgunea. Acuerdan un cambio de titularidad en varios tramos de carreteras forales para generar itinerarios peatonales, seguros y accesibles en un ámbito de actuación de 8,5 km dentro de la ciudad. La conexión peatonal entre Santutxu con Bolueta y Miribilla a través de Miraflores facilitará la movilidad de las personas entre Casco Viejo, Atxuri, Santutxu, Bolueta y Miribilla.
- En julio se aprueba el proyecto de mejora de la BI-630 entre Malabriga y Artzentales.
- Diputación Foral de Bizkaia y Ayuntamiento de Iurreta colaboran para mejorar la N-634 para vehículos y peatones.
- En septiembre acuerdan medidas con el Puerto de Bilbao para minimizar las afecciones en los túneles de Mamariga con el objetivo de facilitar el tránsito de los Transportes Especiales que tienen origen/destino en el Puerto de Bilbao y garantizar que éste sigue manteniendo su accesibilidad y competitividad.
- Se abre totalmente al tráfico la variante de Ermua.
- En septiembre se aprueba la segunda fase del proyecto de construcción de la remodelación del enlace de Kukularra.
- En diciembre se aprueba el proyecto de mejora en la BI-633 de Markina a Berriatua con un plazo de ejecución de 20 meses.
- En Gipuzkoa, en enero de 2018, se ha anunciado que se duplicará la capacidad del aparcamiento disuasorio de Aritzeta, pasando de las 156 plazas actuales a 312. Antes de que finalice el año, la agencia foral redactará el proyecto correspondiente y sacará a licitación la ejecución del mismo.
- En febrero se ultiman los trámites administrativos para comenzar las obras de construcción del bidegorri Jaizubia-Amute en Hondarribia con 1,4 km y un plazo de ejecución de 6 meses.
- En abril se avanza en la creación del nuevo acceso viario con el proyecto de semi-enlace y Ronda Sur, que tras su construcción, mejorará notablemente la movilidad de las vecinas y vecinos de Irun.
- En julio se ha aprobado el proyecto de construcción de la mejora de la carretera GI-638 y la creación de un bidegorri y un paseo peatonal entre Deba y Mutriku. El plazo de ejecución sería de catorce meses y medio.

Resumen Ejecutivo	<ul style="list-style-type: none"> Finaliza la ampliación de la calzada de la AP-8 en una longitud de 380 metros que ha permitido acometer una transición de dos a tres carriles en los primeros 140 metros y de tres a cuatro carriles en los siguientes 190 metros hasta conectar con el ramal de entrada a la AP-1. En septiembre se realizan obras en la rotonda de Martutene: un nuevo carril directo para el movimiento hospitales-Astigarraga que agilizará el tráfico y disminuirá las colas de entrada que se generan. En octubre finalizan los trabajos de renovación del túnel de San Lorenzo-Larre, dirección Iruña tras cuatro meses de obras. Se construirá un nuevo enlace en la GI-20, Variante de San Sebastián, en Marrutxipi que mejorará el acceso directo a los barrios de Intxaurrendo, Egia y Gros y descargará en otras partes de la ciudad tráficos que ahora se dirigen hacia esos barrios. En 2018 se han realizado obras de reparación de la GI-627. En noviembre se ha aprobado el proyecto de ampliación del puente de SACEM, dando así inicio a la fase de licitación. En ese mes se anuncia la construcción de una rotonda en la intersección entre la carretera nacional N-634 (carretera de la costa) y la carretera GI-631. Las obras comenzarán en febrero de 2019. Se ha aprobado la concesión al Ayuntamiento de Irún de una subvención para sufragar la ejecución de las obras de la primera fase de la Ronda Sur, la nueva variante de titularidad municipal para ir hasta Behobia por el sur de la ciudad. En diciembre se presenta el proyecto de mejora de la carretera GI-631 entre los municipios Azkoitia y Urretxu que se realizará en 3 fases. En 2018, en el mes de febrero sale a información pública la relación de los bienes y derechos afectados por el “proyecto de construcción de mejora de trazado y ampliación de plataforma de la carretera A-3302 entre la intersección de acceso a Estarrona y la intersección con la carretera A-3606 y acceso sur al vial del polígono industrial aeronáutico VIAP desde la A-3302”. En mayo se adjudica la ejecución de las obras de reforma de la N-240 a la altura de Legutio y que contará con un plazo de ejecución de 25 meses. Las obras arrancan el mes de junio. Se publica el concurso para la redacción del proyecto de construcción de desdoblamiento y conversión en autovía de la carretera N-124 en el tramo comprendido entre los p.k. 25,50 y p.k. 28,00, desglosado del proyecto de construcción de desdoblamiento y conversión en autovía de la carretera N-124, p.k. 25,50 a p.k. 31,90. En junio concluyen las obras de la carretera entre Assa y Elvillar. La nueva vía tiene una longitud de 6,3 km, una calzada de seis metros de anchura y un nuevo enlace entre la A-3218 y la entrada a Elvillar. En octubre se convoca el levantamiento de las Actas Previas a la Ocupación, de Ocupación Definitiva y de Justiprecio por mutuo acuerdo si procediera, de los bienes y derechos afectados por el “proyecto de construcción de acondicionamiento de la carretera A-625, entre el p.k. 357,30 y el p.k. 354,22 (límite de provincia con Bizkaia)”.
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

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

Infraestructura ferroviaria de Adif – Principales novedades 2018	
Resumen Ejecutivo	Red ferroviaria convencional de Adif
Marco General	<ul style="list-style-type: none"> En 2018, en enero, se acuerda realizar el proyecto de mejoras en la seguridad en la estación de Legazpi (Gipuzkoa). Las medidas incluyen la supresión del paso a nivel entre andenes y la construcción de un paso inferior en un plazo de 28 meses. En el mismo mes comienzan las obras de accesibilidad de la estación de Lezo-Errenerria (Gipuzkoa). Las actuaciones dotarán a la terminal de un paso inferior entre andenes, con escaleras y ascensores y la renovación del suelo. Las obras tienen un plazo de ejecución de 12 meses. Se licita el contrato para el suministro y transporte de los desvíos para la implantación de ancho estándar en la estación de Irún. El proyecto de implantación de un tercer carril con ancho estándar en el trayecto Astigarraga-Irun, dará continuidad a la Línea de Alta Velocidad Vitoria/Gasteiz-Bilbao-Donostia/San Sebastián, y permitirá la conexión con la frontera francesa. Se ejecutará en un plazo de 12 meses.
Evolución General	
Transporte Carretera	<ul style="list-style-type: none"> En febrero finalizan las obras de mejoras de la cubierta del edificio principal de la estación de Atotxa Donostia-San Sebastián y del hotel anejo. Se realizan trabajos de sujeción del talud junto al túnel de Urbinaga en la línea de cercanías Bilbao Abando –Santurtzi.
Transporte Ferroviario	<ul style="list-style-type: none"> En abril se avanza en los trámites del proyecto para el intercambiador de Urbinaga (Sestao) entre el ferrocarril de cercanías y Metro Bilbao. También se refiere a la electrificación asociada al nuevo trazado. A finales de este mes se aprueba la firma de un convenio expropiatorio de terrenos ferroviarios en el barrio de Pozokoetxe que favorecerá el desarrollo urbanístico y social de Basauri.
Transporte Aéreo	<ul style="list-style-type: none"> En mayo se avanza en la tramitación administrativa para la ampliación de las vías en la estación de Lezo-Errenerria hasta alcanzar los 550 metros de longitud, favorecerá la recepción y expedición de trenes al Puerto de Pasaia. Se contratan las obras de accesibilidad de las estaciones de Urnieta, Ordizia y Andoain centro (Gipuzkoa). Finalizan las obras de mejora en el edificio internacional de la estación de Irún.
Transporte Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> En julio se avanza en los trámites para poder llevar a cabo obras de consolidación de taludes en trincheras de la red ferroviaria de ancho métrico en la provincia de Bizkaia. Se licita la redacción del proyecto de construcción de la fase I de la nueva plataforma intermodal Júndiz (Vitoria-Gasteiz). También incluye la conexión de la Plataforma al Corredor Atlántico en ancho estándar y la elaboración de un estudio funcional para la implantación de una autopista ferroviaria.
Otros Modos Transporte	<ul style="list-style-type: none"> En agosto se acometen las obras de protección y adecuación en el túnel de Gaintxurizketa donde se realizan trabajos de drenaje, y tratamientos en el interior y el puente sobre el Urumea donde se refuerza el tramo metálico para el óptimo reparto de las cargas sobre la vía. En diciembre el Ayuntamiento de Basauri y Adif firman el acta de ocupación de los terrenos ferroviarios del barrio de Pozokoetxe.
Efectos inducidos	<ul style="list-style-type: none"> Se mejoran las telecomunicaciones de las líneas de cercanías de Bizkaia y Gipuzkoa ampliando el ancho de banda y la disponibilidad de los servicios de voz, vídeo y datos necesarios en las estaciones y subestaciones de las líneas.
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

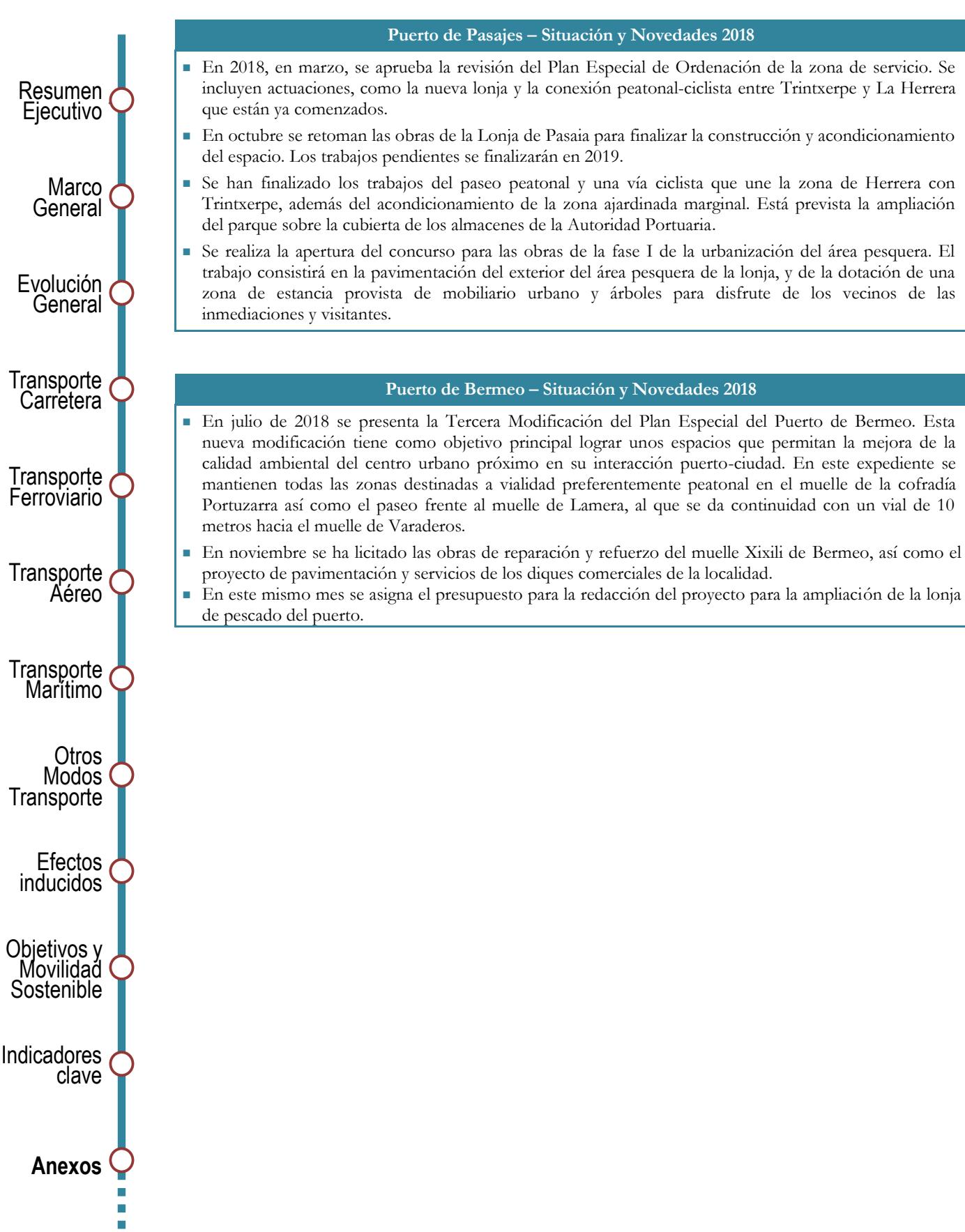
Infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren – Principales novedades 2018	
Resumen Ejecutivo	En 2018, en el territorio vizcaíno, ETS ha avanzado en los siguientes ejes:
Marco General	<ul style="list-style-type: none"> • Se prosigue en el proceso de renovación de las estaciones y la adecuación del trazado de la Línea del Txorierri. La inversión se distribuye entre la modernización de las estaciones y su adaptación a las necesidades surgidas con la puesta en marcha de la Línea 3 del metro de Bilbao y la renovación de la vía del tramo Derio-Zamudio. En la estación de Larrondo, las actuaciones realizadas incluyen la reforma de los andenes y marquesinas, la construcción de dos nuevos cubículos protectores de las máquinas validadoras, la renovación del mobiliario y de la iluminación y el acondicionamiento de los accesos para las personas con movilidad reducida. En la estación de Derio se amplía el andén central tanto en longitud como en anchura; se renueva el vestíbulo subterráneo, que incrementa su superficie; y se remodela los accesos peatonales. Estas obras finalizarán a comienzos de 2019. • Renovación de 2.838 metros de vía única, entre Derio y Zamudio, que discurre paralela a la carretera BI-737. La mayor parte de los trabajos de renovación de la superestructura concluyeron en diciembre de 2018. • Otra intervención importante en el entorno de Derio es en la supresión del paso a nivel peatonal entre la avenida del Txorierri y la calle Astintze, que incluye su sustitución por un paso soterrado dotado de rampas y escaleras. • Durante el año 2018 ETS licitó y adjudicó dos concursos en los que se engloban las instalaciones de la nueva estación de Derio: las asociadas a los ascensores que entraron en servicio en diciembre de 2018. • Entre septiembre y diciembre se llevó a cabo el servicio de apoyo para la redacción del proyecto de un nuevo enclavamiento en Sondika-Larrondo. • En octubre dio comienzo el contrato para integrar los enclavamientos de las estaciones de la Línea del Txorierri en el Centro de Control de Tráfico Centralizado (CTC) del Puesto de Mando de Amara. • Se traslada la subestación provisional de Lutxana a la estación de Kurtzea. La obra ha incluido todas las actuaciones necesarias para desarrollar un sistema de suministro permanente y fiable de energía de tracción en la línea. • En febrero culminó una primera fase de los trabajos para realizar la migración al modelo TCP/IP del telemundo de señalización CTC (control de tráfico centralizado). Adicionalmente, se dotó de acceso a la red de fibra óptica a las estaciones de la línea que carecían de ella. • En la segunda fase, realizada en noviembre, se iniciaron las obras de modernización de los sistemas de comunicaciones. • En febrero se adjudican las obras para la modificación del enclavamiento de Usansolo. El trabajo incluye la sustitución del bloqueo automático banalizado (BAB) en el tramo comprendido entre las estaciones de Usansolo y Lemoa y el cambio del enclavamiento eléctrico de Usansolo por otro de última tecnología. También se realizó la actualización de los sistemas existentes de Euroloop en Usansolo y de las instalaciones electrónicas para las nuevas señales del tramo Usansolo-Lemoa. • Proyecto Durango: se entrega el plan en el que se define la urbanización de la parcela situada en el centro de ese municipio. La urbanización de ese gran espacio permite los accesos a la nueva estación y su integración en el entorno. • En junio se presenta el proyecto que debe ser sometido a información pública para la presentación de alegaciones o sugerencias que serán analizadas por el equipo técnico municipal para su eventual incorporación al estudio. Los objetivos del plan son la mejora urbanística del entorno y la consiguiente regeneración de la zona, así como la optimización de la movilidad y las relaciones entre vecindarios. En el espacio recuperado está prevista la construcción de seis bloques de viviendas, uno de ellos de protección oficial (VPO). • En octubre se reabre al uso público el acceso a la estación de Durango por la plaza Ezkurdi. Las obras incluyen la cubrición del acceso principal mediante la construcción de un cerramiento de vidrio y acero. Los trabajos han incluido la mejora de la escalera existente, con la ampliación de los peldaños y la creación de nuevos rellanos para reducir la pendiente.
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren – Principales novedades 2018	
Resumen Ejecutivo	<ul style="list-style-type: none"> Urbanización de Abadiño: en diciembre se abre al público, de manera parcial, el espacio urbanizado creado en Abadiño. Mediante este proyecto se han generado nuevos elementos como son los espacios de estancia y recreo de la plaza Galicia, un bidegorri, un vial y zonas verdes. La actuación tiene un doble beneficio: mejorar la seguridad, gracias a la supresión del paso a nivel que existía en la calle Arzubia, y ganar espacio para uso de la ciudadanía. Variante ferroviaria de Ermua: ETS prosiguió con las obras que lleva a cabo para construir la variante de 1.500 m de longitud, así como la nueva estación en ese municipio. A final de 2018 el proyecto se encuentra en su fase final, cuya entrada en servicio se llevará a cabo en enero de 2019. En mayo se realizaba la unión entre los dos frentes del nuevo túnel de Ermua, de un kilómetro de longitud, que hace posible la variante ferroviaria. Los trabajos de construcción de la nueva estación y el desdoblamiento de la vía entre Ermua y Zaldibar precisan la realización de las correspondientes instalaciones eléctricas para lograr la fiabilidad y redundancia en el suministro de energía, el control de las instalaciones, tanto desde la propia estación como desde los Puestos de Mando de Atxuri y Amara. La puesta en marcha del nuevo tramo también requiere de la obra de señalización para dotarlo de señales, circuitos de vía, euroloop y su control. Finaliza la construcción de la subestación eléctrica de tracción de los talleres y cocheras de Lebario, que entró en funcionamiento en 2018.
Marco General	<ul style="list-style-type: none"> En Gipuzkoa ETS desarrolla los siguientes proyectos: <ul style="list-style-type: none"> Adecuación de camino peatonal junto a la estación de Lasao: en la actualidad, solo circulan por sus raíles los trenes del Museo Vasco del Ferrocarril. Tiene una longitud aproximada de 250 metros y el plazo de ejecución es de 3 meses. En septiembre se realizó la apertura del paso peatonal inferior de Santa Klara, en Zarautz, cuya construcción ha posibilitado la supresión del paso a nivel garantizando la seguridad de los peatones y creando un espacio de esparcimiento con una plaza. En junio el Gobierno Vasco y el Ayuntamiento de Zarautz informaban del convenio que habían alcanzado para realizar el estudio para la construcción de una nueva estación en el emplazamiento del actual. Se incluye el derribo del edificio actual y la construcción de un paso subterráneo peatonal. Paso a nivel de Txikierdi: se licitan y adjudican dos concursos para mejorar la señalización del paso a nivel. El objetivo es su equipación con señales luminosas y acústicas y semibarreras de funcionamiento automático. Los avances más significativos en Topo (Lasarte Oria-Donostia-Hendaia) han sido: <ul style="list-style-type: none"> Construcción de la variante Lugaritz-Easo: en marzo se iniciaban los trabajos de excavación entre Miraconcha y Easo. La nueva infraestructura dotará de un sistema metro al centro de la capital donostiarra. En julio se firmaba un acuerdo de colaboración entre ETS y el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián para definir los criterios de ordenación y gestión del terreno que se liberará al concluir las obras de construcción de la variante entre la estación de Amara en la Plaza Easo, la playa de vías y la zona de Mirlans y su integración urbana. En octubre comienza el proceso de vallado y el desmontaje de diversos elementos del mobiliario urbano en el centro de la ciudad, en áreas limitadas para proceder a la reposición de los servicios afectados por la construcción del cañón de acceso de una de las entradas a la futura estación de Centro-La Concha. En el mismo mes se realizan los trabajos de reposición de los servicios afectados por las obras en la calle Easo. En diciembre en el tramo de la Avenida de Zarautz, se desarrollan los trabajos previos a la excavación del cañón número 1 de la estación de Benta Berri. Remodelación estación Anoeta: se amplía la línea de cancelación y se sustituye la iluminación general del vestíbulo y de zonas de acceso y espera para mejorar los accesos. En noviembre se adjudicó el contrato para la realización de los trabajos de pavimentación, impermeabilización y construcción e instalación de una marquesina en el acceso posterior a la estación.
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Resumen Ejecutivo	<p>Infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren – Principales novedades 2018</p> <ul style="list-style-type: none"> En este mes se abría al público la conexión peatonal y ciclista entre Trintxerpe, en Pasaia, y la estación de Herrera del Topo, de Donostia. Los trabajos han consistido en la urbanización de una zona de 20.400 metros cuadrados. Al final de 2018 se realizaba la última fase de los trabajos de construcción del parking-mirador de Oleta dotado de una plaza-mirador con graderío y escenario, zonas verdes con un área de picnic y un parking con capacidad para el estacionamiento de 29 coches (uno de ellos eléctrico) y 12 motos. En junio ETS inició las obras para la instalación de un nuevo ascensor en la estación de Irún-Colón y la posterior supresión del paso a nivel entre andenes. En octubre se adjudican las obras para construir la nueva estación de Hendaia. Las obras se inician a finales de año y el plazo de ejecución es de 14 meses.
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	<p>Infraestructuras ETS operadas por Metro Bilbao – Principales novedades 2018</p> <ul style="list-style-type: none"> En la Línea 1 se llevan a cabo los trabajos de excavación de la parcela en la que se emplazará el futuro estacionamiento disuasorio de Ibarbengoa. Al final del año, se había iniciado la construcción de los muros perimetrales del sótano -2. El parking estará integrado en la propia estación y dispondrá de 304 plazas. En la Línea 3 se realiza la obra de instalación de dos nuevos ascensores panorámicos de andén en la estación de Zurbaranbarri, con la finalidad de dotar de accesibilidad completa al cañón de la calle Zumaia. En noviembre se firma un acuerdo entre ETS y Ayuntamiento de Bilbao para construir un nuevo frontón en el número 4 de la calle de la Esperanza, en el solar contiguo a la estación de Zazpikaleak / Casco Viejo. En noviembre y diciembre ETS procedió a realizar varias obras destinadas a la mejora de la señalización en la estación de Kukullaga lo que permite la realización simultánea de dos itinerarios de trenes. En diciembre se aprobó el expediente en el que se establecen las bases técnicas para la instalación de una cubierta fotovoltaica en la estación de Kukullaga que sustituye a la actual. Se finalizan las obras y se pone en servicio la nueva subestación eléctrica de Ariz.
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	<p>Infraestructuras tranviarias ETS operadas por EuskoTren – Principales novedades 2018</p> <ul style="list-style-type: none"> En 2018 prosiguen las obras de ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz hacia la universidad. Esta infraestructura incrementará en 1,4 kilómetros la longitud del trazado tranviario. Al cierre del año todo estaba planificado para la próxima llegada a la zona de obra de las cajas de motores de los aparatos de vía y proceder a hormigonar el desvío situado en la calle Domingo Martínez Aragón. Durante el año 2018 se licitaron y adjudicaron tres concursos que engloban las instalaciones necesarias en la ampliación tranviaria: energía, señalización viaria y señalización tranviaria. En noviembre se adjudicó la obra de ampliación de las cocheras de Ibaiondo. ETS continuó con la tramitación del proceso para la ampliación del tranvía a Salburua. Con la prolongación mejorará la conexión de los barrios de Judimendi, Santa Lucía y Salburua con el centro y norte de la ciudad, así como con la zona de Universidad, actualmente en ejecución. Se trabajó en la redacción del estudio informativo de la ampliación del tranvía a Zabalgana que conectará con la línea a Salburua. El estudio deberá integrar el trazado y las paradas en el entramado de la ciudad, además de la reubicación de paradas de autobuses y taxis, zonas de carga y descarga y plazas de aparcamiento. En mayo se firma un convenio para la financiación y realización de los proyectos constructivos de las cocheras del Bus Eléctrico Inteligente (BEI) y del soterramiento de la rotonda de la plaza de América Latina. El BEI cubrirá la ruta de la Línea 2, que actualmente realizan los autobuses convencionales de Tuvisa. Tendrá un trazado de 10 kilómetros en el que se integrarán 24 paradas nuevas por sentido. En julio se adjudicó el servicio para la redacción del Plan de Mejoras en sus instalaciones que incluirá dos informes en los que analizará las posibles mejoras a implementar tanto en las instalaciones eléctricas y equipos electromecánicos como en las ferroviarias.
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Resumen Ejecutivo	<ul style="list-style-type: none"> Durante el año 2018 ETS ha continuado con el proceso de instalación de cable radiante en los túneles de Karakate, Meagas, Zudigarai, San Esteban y Autzagane, de las líneas Bilbao-Donostia y Amorebieta-Bermeo. En 2018, en el Tranvía de Bilbao, prosiguen los trabajos de redacción del proyecto constructivo para la tranviarización del tramo ferroviario Atxuri-Bolueta. En los meses de abril y septiembre se llevó a cabo la redacción de los proyectos en los que se definen las características que deberán tener las instalaciones para proceder a la tranviarización del tramo Atxuri-Bolueta, en los ámbitos de la señalización, las comunicaciones y la energía. El proyecto incluye la señalización en la nueva bretelle (doble escape) de Bolueta y en la playa de vías de Atxuri, así como las actuaciones en el puesto de mando.
Marco General	
Evolución General	<p>Infraestructuras Nueva Red Ferroviaria Vasca – Principales novedades 2018</p> <ul style="list-style-type: none"> Al finalizar el año 2018, en el ramal guipuzcoano de la "Y vasca", se habían completado 12 tramos del corredor Bergara-Lezo: Bergara-Bergara, Bergara-Antzuola, Antzuola-Ezkio/Itsaso Este, Ezkio/Itsaso - Ezkio/Itsaso, Ezkio/Itsaso-Beasain, Beasain Oeste, Beasain Este, Ordizia-Itsasondo, Legorreta, Tolosa, Tolosa-Hernialde y Andoain-Urnieta. El trazado terminado asciende a 37 km, que representan el 54% de la extensión total del corredor. Existen 22 tramos en ejecución con una longitud de 22 km (32% del total). En el tramo Hernani-Astigarraga: se llega a un acuerdo para la resolución del contrato y la redacción de un nuevo proyecto. Al cierre del año, el objetivo estaba puesto en la aprobación del expediente para la licitación de la fase 2 del tramo en el primer cuatrimestre de 2019. En marzo se presentó el proyecto, ya finalizado, de la nueva estación de Abando, soterrada, concebida a tres niveles y en la que se agruparán todos los servicios de alta velocidad, cercanías y largo recorrido. El plan contempla una estación intermodal integrada, con conexión directa con el Metro de Bilbao, intercambiador de autobuses, así como un parking para más de 500 plazas y una zona para taxis. En mayo adjudicaron el proyecto constructivo de la nueva estación de alta velocidad de Atotxa siendo la primera de las tres estaciones de alta velocidad que se construirá en las capitales vascas. El plazo de ejecución es de 10 meses. En el mismo mes se informa de la adjudicación de los proyectos constructivos de las estaciones de Ezkio-Itsaso y Astigarraga. En junio de 2018 se presentaba la alternativa de trazado de la Variante Sur Ferroviaria a su paso por Barakaldo que, de acuerdo con los estudios realizados, podría discurrir soterrado por el valle de El Regato. Dicha variante discurre bajo tierra en una longitud continuada de 10,2 km. En julio se adquirió el compromiso del Ministerio de Fomento de completar la construcción de la Nueva Red Ferroviaria Vasca y el acceso a las capitales vascas. Se acordó realizar el estudio informativo de la estación de Vitoria-Gasteiz junto con la Declaración de Impacto Ambiental en 2019. Se aprueba formular y tramitar el Estudio Informativo de la estación de Abando-Bilbao de forma inmediata. Se pretende licitar el proyecto de la estación de alta velocidad de Donostia-San Sebastián a mediados de 2019. Se lleva a cabo la tramitación del nuevo Estudio Informativo que posibilitará la conexión de la Y vasca con el Puerto de Pasaia. En otoño de 2018 se pretende resolver las alegaciones y concluir los correspondientes Estudios Informativos de las conexiones de la Y vasca con Navarra y con Burgos. En cuanto al Eje Atlántico, en diciembre, se analiza la planificación y ejecución de la infraestructura ferroviaria que discurre por los Estados de España y Francia y, en particular, el momento en el que se halla el tramo referido a la conexión Irún-Hendaia.
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Resumen Ejecutivo	<p>Aeropuerto de Bilbao – Novedades 2018</p> <ul style="list-style-type: none"> En abril de 2018 comenzaron las obras de reasfaltado de pista 12-30, con 2.500 metros de longitud y 45 de ancho. El plazo previsto para la realización de los trabajos es de seis meses. <p>Aeropuerto de Donostia-San Sebastián – Novedades 2018</p> <ul style="list-style-type: none"> En 2018 se realizan obras de renovación de la terminal en relación al pavimento, accesos y los sistemas de agua y calefacción. En concreto, la superficie que se renovará se extiende a lo largo de 2.730 metros cuadrados. <p>Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz – Novedades 2018</p> <ul style="list-style-type: none"> En 2018, en mayo, se anuncia la convocatoria de un concurso para encargar el proyecto de modernización y actualización de la terminal que incluye la subida de los techos y la dotación de una mayor iluminación natural.
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	<p>Puerto de Bilbao – Situación y Novedades 2018</p> <ul style="list-style-type: none"> Las inversiones realizadas en 2018 más destacables son: <ul style="list-style-type: none"> La primera fase de las obras de construcción del Espigón Central entra en su recta final. A lo largo de 2019 se completará su relleno y se iniciará su urbanización. En octubre de 2018 se inició la extracción de arena que será utilizada para la finalización del relleno del Espigón Central. Esta segunda etapa finalizará en primavera de 2019 y, posteriormente, se rematarán estructuras, se procederá al cierre perimetral y se procederá a llevar a cabo la primera etapa de su urbanización. Las obras concluirán a comienzos de 2020. En febrero se inicia el relleno de la dársena de Udondo que genera una explanada de 22.700 m² para actividades industriales. Se finalizará en primavera de 2019. Se concluyen las obras de vía mango. La urbanización del apartadero de Arasur se inician en 2018 y se finalizarán en primavera de 2019. En abril se completan las obras de construcción de la rampa ro-ro nº 8 siendo móvil y con una capacidad mínima de 250 toneladas. Se renueva la red de alumbrado exterior de la zona de servicio del puerto. El proyecto incluye la colocación de proyectores LED conectados a un software de gestión que ayuda a controlar, gestionar y motorizar de forma remota la iluminación en función de las necesidades y la meteorología. La concesionaria de la terminal de contenedores finalizó en el primer trimestre de 2018 la puesta en marcha de nuevas puertas automáticas lo que supone una gestión más eficiente de la recepción y entrega de los contenedores que implica una reducción del tiempo de espera de los camiones, garantiza un control total del proceso y el registro en tiempo real de las operaciones. Desde junio de 2018 está operativa la nueva terminal de operaciones de Toro y Betolaza. Los trabajos finalizarán en 2019. Se construye una planta de tratamiento de residuos industriales en el muelle AZ-1 y la actividad comenzará en 2019. Se realizan las obras de un almacén para graneles sólidos situado en el muelle AZ-1. En mayo de este ejercicio, una empresa de almacenaje, distribución y transporte ha concluido la ampliación de sus instalaciones con la construcción de una nave de 5.000 m² para mercancía paletizada.
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	



Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

11.3. Anexo estadístico

11.3.1. Marco general

a) *Número de establecimientos*

Cuadro 11.1. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (nº establecimientos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	
1995	4.533	89,2	3,3	5.084	3,7	137.804
1996	13.144	96,2	9,0	13.667	9,3	146.306
1997	14.490	96,9	9,4	14.957	9,7	154.293
1998	15.097	97,1	9,3	15.543	9,6	161.667
1999	15.375	97,1	9,3	15.828	9,6	165.402
2000	15.200	97,0	9,0	15.670	9,3	168.264
2001	14.904	96,9	8,9	15.378	9,2	166.914
2002	14.666	96,2	8,6	15.245	8,9	170.479
2003	14.396	96,1	8,4	14.975	8,7	171.988
2004	14.304	96,0	8,2	14.906	8,5	175.412
2005	14.371	95,4	7,9	15.067	8,3	181.533
2006	14.352	94,7	7,7	15.154	8,1	186.306
2007	14.870	94,1	7,5	15.795	7,9	199.310
2008	14.742	93,5	7,2	15.766	7,7	203.911
2009	14.500	93,1	7,2	15.574	7,7	201.952

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	
2009	13.825	95,0	6,8	14.547	7,2	202.093
2010	12.495	94,5	6,5	13.227	6,9	191.057
2011	11.782	94,8	6,4	12.430	6,7	185.454
2012	11.637	94,6	6,3	12.304	6,7	184.471
2013	11.185	95,0	6,2	11.770	6,6	179.285
2014	10.439	95,6	5,9	10.923	6,2	176.879
2015	10.450	95,6	5,9	10.932	6,2	176.384
2016	10.255	93,9	5,8	10.920	6,2	175.674
2017	10.398	93,2	5,9	11.160	6,4	175.393
2018	10.156	92,3	5,8	11.001	6,3	173.849

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 11.2. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)

				(%)
	AÑO / SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
Resumen Ejecutivo	1996	190,0	168,8	6,2
Marco General	1997	10,2	9,4	5,5
Evolución General	1998	4,2	3,9	4,8
Transporte Carretera	1999	1,8	1,8	2,3
	2000	-1,1	-1,0	1,7
	2001	-1,9	-1,9	-0,8
	2002	-1,6	-0,9	2,1
	2003	-1,8	-1,8	0,9
	2004	-0,6	-0,5	2,0
	2005	0,5	1,1	3,5
	2006	-0,1	0,6	2,6
	2007	3,6	4,2	7,0
	2008	-0,9	-0,2	2,3
	2009	-1,6	-1,2	-1,0

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

	AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
Transporte Ferroviario	2009	--	--	--
Transporte Aéreo	2010	-9,6	-9,1	-5,5
Transporte Marítimo	2011	-5,7	-6,0	-2,9
Otros Modos Transporte	2012	-1,2	-1,0	-0,5
	2013	-3,9	-4,3	-2,8
	2014	-6,7	-7,2	-1,35
	2015	0,1	0,1	-0,3
	2016	-1,8	-0,1	-0,4
	2017	1,4	2,2	-0,2
	2018	-2,3	-1,4	-0,9

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos de Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Cuadro 11.3. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (nº Establecimientos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	
1995	480	91,6	2,7	524	3,0	17.709
1996	1.566	97,6	8,4	1.605	8,6	18.592
1997	1.754	97,8	8,9	1.793	9,1	19.731
1998	1.833	98,1	8,9	1.869	9,1	20.563
1999	1.887	98,1	8,8	1.923	9,0	21.434
2000	1.834	97,7	8,5	1.877	8,7	21.482
2001	1.812	97,9	8,3	1.851	8,5	21.712
2002	1.763	96,8	7,9	1.822	8,2	22.237
2003	1.715	96,5	7,6	1.778	7,9	22.540
2004	1.724	96,2	7,6	1.792	7,9	22.694
2005	1.774	95,4	7,5	1.860	7,8	23.812
2006	1.746	94,9	7,2	1.840	7,6	24.171
2007	1.851	93,8	7,0	1.974	7,5	26.285
2008	1.843	92,9	6,8	1.984	7,4	26.936
2009	1.824	92,7	6,8	1.967	7,4	26.756

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	
2009	1.744	95,6	6,5	1.825	6,8	26.791
2010	1.575	94,5	6,2	1.667	6,6	25.277
2011	1.490	94,7	6,0	1.573	6,3	24.884
2012	1.471	94,1	5,7	1.563	6,1	25.788
2013	1.401	94,3	5,5	1.485	5,9	25.364
2014	1.337	92,9	5,4	1.439	5,8	24.938
2015	1.340	92,5	5,4	1.448	5,8	24.794
2016	1.322	93,8	5,3	1.409	5,7	24.759
2017	1.341	92,3	5,4	1.453	5,8	24.870
2018	1.324	92,8	5,4	1.427	5,8	24.493

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 11.4. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (Tasa de variación interanual)

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

AÑO / SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía (%)
1995	--	--	--
1996	226,3	206,3	5,0
1997	12,0	11,7	6,1
1998	4,5	4,2	4,2
1999	2,9	2,9	4,2
2000	-2,8	-2,4	0,2
2001	-1,2	-1,4	1,1
2002	-2,7	-1,6	2,4
2003	-2,7	-2,4	1,4
2004	0,5	0,8	0,7
2005	2,9	3,8	4,9
2006	-1,6	-1,1	1,5
2007	6,0	7,3	8,7
2008	-0,4	0,5	2,5
2009	-1,0	-0,9	-0,7

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
2009	--	--	--
2010	-9,7	-8,7	-5,7
2011	-5,4	-5,6	-1,6
2012	-1,3	-0,6	3,6
2013	-4,8	-5,0	-1,6
2014	-4,6	-3,1	-1,7
2015	0,2	0,6	-0,6
2016	-1,4	-2,7	-0,2
2017	1,4	3,1	0,4
2018	-1,3	-1,8	-1,5

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 11.5. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (nº establecimientos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	nº establ.
1995	1.473	90,1	3,1	1.635	3,4	47.960
1996	4.399	96,5	8,6	4.558	8,9	51.262
1997	4.934	97,1	9,1	5.082	9,4	54.238
1998	5.229	97,4	9,1	5.371	9,4	57.398
1999	5.375	97,5	9,1	5.512	9,4	58.835
2000	5.409	97,5	9,0	5.550	9,2	60.272
2001	5.324	97,5	8,9	5.462	9,1	60.048
2002	5.174	96,6	8,5	5.358	8,8	61.145
2003	5.038	96,7	8,1	5.208	8,4	61.870
2004	4.998	96,4	7,9	5.182	8,2	63.129
2005	5.000	95,9	7,7	5.215	8,0	64.901
2006	4.985	95,5	7,5	5.221	7,9	66.264
2007	5.182	95,1	7,3	5.450	7,7	71.125
2008	5.075	94,7	7,0	5.359	7,4	72.137
2009	4.963	94,5	7,0	5.251	7,4	70.686

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	nº establ.
2009	4.780	95,9	6,8	4.985	7,1	70.709
2010	4.207	95,5	6,3	4.405	6,6	66.694
2011	4.052	95,7	6,4	4.235	6,6	63.768
2012	3.939	95,3	6,2	4.135	6,5	63.381
2013	3.757	95,5	6,1	3.933	6,3	61.972
2014	3.368	100,0	5,6	3.368	5,6	60.631
2015	3.359	99,7	5,6	3.368	5,6	60.253
2016	3.276	93,8	5,5	3.492	5,8	59.907
2017	3.295	93,0	5,5	3.543	5,9	59.639
2018	3.194	92,4	5,4	3.457	5,8	59.160

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Cuadro 11.6. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)

			(%)	
	AÑO / SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
Resumen Ejecutivo	1995	--	--	--
Marco General	1996	198,6	178,8	6,9
Evolución General	1997	12,2	11,5	5,8
Transporte Carretera	1998	6,0	5,7	5,8
Transporte Ferroviario	1999	2,8	2,6	2,5
Transporte Aéreo	2000	0,6	0,7	2,4
Otros Modos Transporte	2001	-1,6	-1,6	-0,4
Efectos inducidos	2002	-2,8	-1,9	1,8
Objetivos y Movilidad Sostenible	2003	-2,6	-2,8	1,2
Indicadores clave	2004	-0,8	-0,5	2,0
Anexos	2005	0,0	0,6	2,8
	2006	-0,3	0,1	2,1
	2007	4,0	4,4	7,3
	2008	-2,1	-1,7	1,4
	2009	-2,2	-2,0	-2,0

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

	AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
Resumen Ejecutivo	2009	--	--	--
Marco General	2010	-12,0	-11,6	-5,7
Evolución General	2011	-3,7	-3,9	-4,4
Transporte Carretera	2012	-2,8	-2,4	-0,6
Transporte Ferroviario	2013	-4,6	-4,9	-2,2
Transporte Aéreo	2014	-10,4	-14,4	-2,2
Transporte Marítimo	2015	-0,3	0,0	-0,6
Otros Modos Transporte	2016	-2,5	3,7	-0,6
Efectos inducidos	2017	0,6	1,5	-0,5
Objetivos y Movilidad Sostenible	2018	-3,1	-2,4	-0,8

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



Cuadro 11.7. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (nº Establecimientos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	
1995	2.580	88,2	3,6	2.925	4,1	72.135
1996	7.179	95,7	9,4	7.504	9,8	76.452
1997	7.802	96,5	9,7	8.082	10,1	80.324
1998	8.035	96,8	9,6	8.303	9,9	83.706
1999	8.113	96,7	9,5	8.393	9,9	85.133
2000	7.957	96,5	9,2	8.243	9,5	86.510
2001	7.768	96,3	9,1	8.065	9,5	85.154
2002	7.729	95,8	8,9	8.065	9,3	87.097
2003	7.643	95,7	8,7	7.989	9,1	87.578
2004	7.582	95,6	8,5	7.932	8,9	89.589
2005	7.597	95,1	8,2	7.992	8,6	92.820
2006	7.621	94,2	7,9	8.093	8,4	95.871
2007	7.837	93,6	7,7	8.371	8,2	101.900
2008	7.824	92,9	7,5	8.423	8,0	104.838
2009	7.713	92,3	7,4	8.356	8,0	104.510

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	
2009	7.301	94,4	7,0	7.737	7,4	104.593
2010	6.713	93,8	6,8	7.155	7,2	99.086
2011	6.240	94,2	6,4	6.622	6,8	96.802
2012	6.227	94,3	6,5	6.606	6,9	95.302
2013	6.027	94,9	6,6	6.352	6,9	91.949
2014	5.734	93,8	6,3	6.116	6,7	91.310
2015	5.751	94,0	6,3	6.116	6,7	91.337
2016	5.657	94,0	6,2	6.019	6,6	91.008
2017	5.762	93,5	6,3	6.164	6,8	90.884
2018	5.638	92,2	6,3	6.117	6,8	90.196

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos



Cuadro 11.8. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)

AÑO / SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía (%)
1995	--	--	--
1996	178,3	156,5	6,0
1997	8,7	7,7	5,1
1998	3,0	2,7	4,2
1999	1,0	1,1	1,7
2000	-1,9	-1,8	1,6
2001	-2,4	-2,2	-1,6
2002	-0,5	0,0	2,3
2003	-1,1	-0,9	0,6
2004	-0,8	-0,7	2,3
2005	0,2	0,8	3,6
2006	0,3	1,3	3,3
2007	2,8	3,4	6,3
2008	-0,2	0,6	2,9
2009	-1,4	-0,8	-0,3

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
2009	--	--	--
2010	-8,1	-7,5	-5,3
2011	-7,0	-7,4	-2,3
2012	-0,2	-0,2	-1,5
2013	-3,2	-3,8	-3,5
2014	-4,9	-3,7	-0,7
2015	0,3	0,0	0,0
2016	-1,6	-1,6	-0,4
2017	1,9	2,4	-0,1
2018	-2,2	-0,8	-0,8

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



Cuadro 11.9. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en la CAPV (nº Establecimientos y %)

AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS						
1995	2.756	78	17	45	1.637	4.533
1996	11.785	78	10	28	1.243	13.144
1997	12.967	69	11	24	1.419	14.490
1998	13.436	69	13	27	1.552	15.097
1999	13.633	68	14	27	1.633	15.375
2000	13.309	68	15	27	1.781	15.200
2001	12.890	68	16	30	1.900	14.904
2002	12.568	72	15	39	1.972	14.666
2003	12.281	70	15	35	1.995	14.396
2004	12.172	67	14	33	2.018	14.304
2005	12.228	73	20	36	2.014	14.371
2006	12.184	78	18	37	2.035	14.352
2007	12.601	77	19	38	2.135	14.870
2008	12.462	72	20	42	2.146	14.742
2009	12.200	58	20	39	2.183	14.500
%						
1995	60,80	1,72	0,38	0,99	36,11	100,00
1996	89,66	0,59	0,08	0,21	9,46	100,00
1997	89,49	0,48	0,08	0,17	9,79	100,00
1998	89,00	0,46	0,09	0,18	10,28	100,00
1999	88,67	0,44	0,09	0,18	10,62	100,00
2000	87,56	0,45	0,10	0,18	11,72	100,00
2001	86,49	0,46	0,11	0,20	12,75	100,00
2002	85,69	0,49	0,10	0,27	13,45	100,00
2003	85,31	0,49	0,10	0,24	13,86	100,00
2004	85,10	0,47	0,10	0,23	14,11	100,00
2005	85,09	0,51	0,14	0,25	14,01	100,00
2006	84,89	0,54	0,13	0,26	14,18	100,00
2007	84,74	0,52	0,13	0,26	14,36	100,00
2008	84,53	0,49	0,14	0,28	14,56	100,00
2009	84,14	0,40	0,14	0,27	15,06	100,00

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev. 1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

	AÑO / MODO	Trans. Terres. de Pers.*	Trans. Carret Mercan.	Trans. Ferro. Interur. Pers.	Trans. Ferro. Mercan.	Trans. Tubería	Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Terres.	Act. Anexas Trans. Marit.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Act. Anexas act. Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.**	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS																
Resumen Ejecutivo	2009	2.694	9.669	41	3	3	16	17	10	6	-	-	-	-	1.366	13.825
Marco General	2010	2.587	8.468	57	5	4	15	14	11	5	289	109	32	899	12.495	
Evolución General	2011	2.560	7.909	62	6	5	16	12	8	6	283	106	26	783	11.782	
Transporte Carretera	2012	2.547	7.682	62	8	4	17	14	8	0	314	120	34	827	11.637	
Transporte Ferroviario	2013	2.511	7.312	62	9	4	15	14	11	0	306	114	38	789	11.185	
Transporte Aéreo	2014	2.463	6.780	60	6	5	9	11	14	2	256	102	22	709	10.439	
Transporte Marítimo	2015	2.468	6.765	60	9	4	9	11	12	3	261	101	19	728	10.450	
Otros Modos Transporte	2016	2.427	6.625	63	15	4	10	12	11	3	258	99	21	707	10.255	
Efectos inducidos	2017	2.450	6.702	63	16	5	15	14	11	3	258	107	21	733	10.398	
Objetivos y Movilidad Sostenible	2018	2.430	6.492	63	15	5	12	15	10	3	245	103	22	741	10.156	
%																
Resumen Ejecutivo	2009	19,49	69,94	0,30	0,02	0,02	0,12	0,12	0,07	0,04	-	-	-	9,88	100,00	
Marco General	2010	20,70	67,77	0,46	0,04	0,03	0,12	0,11	0,09	0,04	2,31	0,87	0,26	7,19	100,00	
Evolución General	2011	21,73	67,13	0,53	0,05	0,04	0,14	0,10	0,07	0,05	2,40	0,90	0,22	6,65	100,00	
Transporte Carretera	2012	21,89	66,01	0,53	0,07	0,03	0,15	0,12	0,07	0,00	2,70	1,03	0,29	7,11	100,00	
Transporte Ferroviario	2013	22,45	65,37	0,55	0,08	0,04	0,13	0,13	0,10	0,00	2,74	1,02	0,34	7,05	100,00	
Transporte Aéreo	2014	23,59	64,95	0,57	0,06	0,05	0,09	0,11	0,13	0,02	2,45	0,98	0,21	6,79	100,00	
Transporte Marítimo	2015	23,62	64,74	0,57	0,09	0,04	0,09	0,11	0,11	0,03	2,50	0,97	0,18	6,97	100,00	
Otros Modos Transporte	2016	23,67	64,60	0,61	0,15	0,04	0,10	0,12	0,11	0,03	2,52	0,97	0,20	6,89	100,00	
Efectos inducidos	2017	23,56	64,45	0,61	0,15	0,05	0,14	0,13	0,11	0,03	2,48	1,03	0,20	7,05	100,00	
Objetivos y Movilidad Sostenible	2018	23,93	63,92	0,62	0,15	0,05	0,12	0,15	0,10	0,03	2,41	1,01	0,22	7,30	100,00	

* 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: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 11.10. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Álava (nº Establecimientos y %)

	AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS							
Resumen Ejecutivo	1995	290	0	3	0	187	480
Marco General	1996	1.411	0	3	0	152	1.566
Evolución General	1997	1.574	0	3	0	177	1.754
Transporte Carretera	1998	1.632	0	6	0	195	1.833
Transporte Ferroviario	1999	1.684	0	7	0	196	1.887
Transporte Aéreo	2000	1.626	0	6	0	202	1.834
Transporte Marítimo	2001	1.592	0	6	0	214	1.812
Otros Modos Transporte	2002	1.529	0	5	0	229	1.763
Efectos inducidos	2003	1.493	0	4	0	218	1.715
Objetivos y Movilidad Sostenible	2004	1.490	0	4	0	230	1.724
Indicadores clave	2005	1.526	1	7	0	240	1.774
Anexos	2006	1.502	1	7	0	236	1.746
	2007	1.590	1	7	0	253	1.851
	2008	1.577	1	7	0	258	1.843
	2009	1.553	2	7	0	262	1.824
%							
	1995	60,42	0,00	0,63	0,00	38,96	100,00
	1996	90,10	0,00	0,19	0,00	9,71	100,00
	1997	89,74	0,00	0,17	0,00	10,09	100,00
	1998	89,03	0,00	0,33	0,00	10,64	100,00
	1999	89,24	0,00	0,37	0,00	10,39	100,00
	2000	88,66	0,00	0,33	0,00	11,01	100,00
	2001	87,86	0,00	0,33	0,00	11,81	100,00
	2002	86,73	0,00	0,28	0,00	12,99	100,00
	2003	87,06	0,00	0,23	0,00	12,71	100,00
	2004	86,43	0,00	0,23	0,00	13,34	100,00
	2005	86,02	0,06	0,39	0,00	13,53	100,00
	2006	86,03	0,06	0,40	0,00	13,52	100,00
	2007	85,90	0,05	0,38	0,00	13,67	100,00
	2008	85,57	0,05	0,38	0,00	14,00	100,00
	2009	85,14	0,11	0,38	0,00	14,36	100,00

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

	AÑO / MODO	Trans. Terres. de Pers.*	Trans. Carret Mercan.	Trans. Ferro. Interur. Pers.	Trans. Ferro. Mercan.	Trans. Tubería	Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marit.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.**	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS															
Resumen Ejecutivo	2009	307	1.274	0	0	1	0	0	2	2	-	-	-	158	1.744
Marco General	2010	303	1.096	1	0	2	0	0	2	2	49	1	11	108	1.575
Evolución General	2011	300	1.017	2	0	2	0	0	1	2	52	0	8	106	1.490
Transporte Carretera	2012	300	988	2	0	2	0	0	3	0	55	0	7	114	1.471
Transporte Ferroviario	2013	296	921	2	0	2	0	0	3	0	54	0	8	115	1.401
Transporte Aéreo	2014	292	892	2	0	2	0	0	4	0	49	0	4	92	1.337
Transporte Marítimo	2015	293	896	2	0	2	0	0	2	1	50	0	3	91	1.340
Otros Modos Transporte	2016	290	890	2	0	2	0	0	2	1	45	0	4	86	1.322
Efectos inducidos	2017	295	898	2	1	2	0	0	2	1	44	0	5	91	1.341
Objetivos y Movilidad Sostenible	2018	296	867	2	1	2	0	0	3	0	46	0	7	100	1.324
%															
Resumen Ejecutivo	2009	17,60	73,05	0,00	0,00	0,06	0,00	0,00	0,11	0,11	-	-	-	9,06	100,00
Marco General	2010	19,24	69,59	0,06	0,00	0,13	0,00	0,00	0,13	0,13	3,11	0,06	0,70	6,86	100,00
Evolución General	2011	20,13	68,26	0,13	0,00	0,13	0,00	0,00	0,07	0,13	3,49	0,00	0,54	7,11	100,00
Transporte Carretera	2012	20,39	67,17	0,14	0,00	0,14	0,00	0,00	0,20	0,00	3,74	0,00	0,48	7,75	100,00
Transporte Ferroviario	2013	21,13	65,74	0,14	0,00	0,14	0,00	0,00	0,21	0,00	3,85	0,00	0,57	8,21	100,00
Transporte Aéreo	2014	21,84	66,72	0,15	0,00	0,15	0,00	0,00	0,30	0,00	3,66	0,00	0,30	6,88	100,00
Transporte Marítimo	2015	21,87	66,87	0,15	0,00	0,15	0,00	0,00	0,15	0,07	3,73	0,00	0,22	6,79	100,00
Otros Modos Transporte	2016	21,94	67,32	0,15	0,00	0,15	0,00	0,00	0,15	0,08	3,40	0,00	0,30	6,51	100,00
Efectos inducidos	2017	22,00	66,96	0,15	0,07	0,15	0,00	0,00	0,15	0,07	3,28	0,00	0,37	6,79	100,00
Objetivos y Movilidad Sostenible	2018	22,36	65,48	0,15	0,08	0,15	0,00	0,00	0,23	0,00	3,47	0,00	0,53	7,55	100,00

* 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: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Cuadro 11.11. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº Establecimientos y %)

AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS						
1995	868	20	0	15	570	1.473
1996	3.977	21	0	7	394	4.399
1997	4.471	19	1	5	438	4.934
1998	4.714	19	0	7	489	5.229
1999	4.846	18	0	8	503	5.375
2000	4.822	18	1	8	560	5.409
2001	4.674	18	1	10	621	5.324
2002	4.505	18	1	13	637	5.174
2003	4.337	21	2	9	669	5.038
2004	4.299	19	2	11	667	4.998
2005	4.297	22	2	10	669	5.000
2006	4.276	22	1	10	676	4.985
2007	4.427	22	1	10	722	5.182
2008	4.327	22	2	10	714	5.075
2009	4.210	16	2	10	725	4.963
%						
1995	58,93	1,36	0,00	1,02	38,70	100,00
1996	90,41	0,48	0,00	0,16	8,96	100,00
1997	90,62	0,39	0,02	0,10	8,88	100,00
1998	90,15	0,36	0,00	0,13	9,35	100,00
1999	90,16	0,33	0,00	0,15	9,36	100,00
2000	89,15	0,33	0,02	0,15	10,35	100,00
2001	87,79	0,34	0,02	0,19	11,66	100,00
2002	87,07	0,35	0,02	0,25	12,31	100,00
2003	86,09	0,42	0,04	0,18	13,28	100,00
2004	86,01	0,38	0,04	0,22	13,35	100,00
2005	85,94	0,44	0,04	0,20	13,38	100,00
2006	85,78	0,44	0,02	0,20	13,56	100,00
2007	85,43	0,42	0,02	0,19	13,93	100,00
2008	85,26	0,43	0,04	0,20	14,07	100,00
2009	84,83	0,32	0,04	0,20	14,61	100,00

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

	AÑO / MODO	Trans. Terres. de Pers.*	Trans. Carret Mercan.	Trans. Ferro. Interur. Pers.	Trans. Ferro. Mercan.	Trans. Tubería	Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marit.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.**	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS															
Resumen Ejecutivo	2009	828	3.458	14	2	0	7	2	2	1	-	-	-	466	4.780
Marco General	2010	793	2.934	20	2	0	7	0	2	1	87	30	6	325	4.207
Evolución General	2011	794	2.817	19	2	1	9	0	1	2	91	28	6	282	4.052
Transporte Carretera	2012	775	2.706	19	2	0	10	1	1	0	102	38	8	277	3.939
Transporte Ferroviario	2013	764	2.549	19	2	0	10	1	1	0	101	34	8	268	3.757
Transporte Aéreo	2014	747	2.247	19	0	0	5	1	2	0	72	29	6	240	3.368
Transporte Marítimo	2015	749	2.224	19	1	0	5	1	3	0	72	28	6	251	3.359
Otros Modos Transporte	2016	730	2.169	19	2	0	5	2	3	0	73	26	6	241	3.276
Efectos inducidos	2017	731	2.169	19	3	1	7	3	3	0	78	26	6	249	3.295
Objetivos y Movilidad Sostenible	2018	728	2.083	19	3	1	6	2	2	1	72	26	6	245	3.194
%															
Resumen Ejecutivo	2009	17,32	72,34	0,29	0,04	0,00	0,15	0,04	0,04	0,02	-	-	-	9,75	100,00
Marco General	2010	18,85	69,74	0,48	0,05	0,00	0,17	0,00	0,05	0,02	2,07	0,71	0,14	7,73	100,00
Evolución General	2011	19,60	69,52	0,47	0,05	0,02	0,22	0,00	0,02	0,05	2,25	0,69	0,15	6,96	100,00
Transporte Carretera	2012	19,68	68,70	0,48	0,05	0,00	0,25	0,03	0,03	0,00	2,59	0,96	0,20	7,03	100,00
Transporte Ferroviario	2013	20,34	67,85	0,51	0,05	0,00	0,27	0,03	0,03	0,00	2,69	0,90	0,21	7,13	100,00
Transporte Aéreo	2014	22,18	66,72	0,56	0,00	0,00	0,15	0,03	0,06	0,00	2,14	0,86	0,18	7,13	100,00
Transporte Marítimo	2015	22,30	66,21	0,57	0,03	0,00	0,15	0,03	0,09	0,00	2,14	0,83	0,18	7,47	100,00
Otros Modos Transporte	2016	22,28	66,21	0,58	0,06	0,00	0,15	0,06	0,09	0,00	2,23	0,79	0,18	7,36	100,00
Efectos inducidos	2017	22,19	65,83	0,58	0,09	0,03	0,21	0,09	0,09	0,00	2,37	0,79	0,18	7,56	100,00
Objetivos y Movilidad Sostenible	2018	22,79	65,22	0,59	0,09	0,03	0,19	0,06	0,06	0,03	2,25	0,81	0,19	7,67	100,00

* 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: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

Resumen Ejecutivo	○
Marco General	○
Evolución General	○
Transporte Carretera	○
Transporte Ferroviario	○
Transporte Aéreo	○
Transporte Marítimo	○
Otros Modos Transporte	○
Efectos inducidos	○
Objetivos y Movilidad Sostenible	○
Indicadores clave	○
Anexos	○

Cuadro 11.12. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº Establecimientos y %)

AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS						
1995	1.598	58	14	30	880	2.580
1996	6.397	57	7	21	697	7.179
1997	6.922	50	7	19	804	7.802
1998	7.090	50	7	20	868	8.035
1999	7.103	50	7	19	934	8.113
2000	6.861	50	8	19	1.019	7.957
2001	6.624	50	9	20	1.065	7.768
2002	6.534	54	9	26	1.106	7.729
2003	6.451	49	9	26	1.108	7.643
2004	6.383	48	8	22	1.121	7.582
2005	6.405	50	11	26	1.105	7.597
2006	6.406	55	10	27	1.123	7.621
2007	6.584	54	11	28	1.160	7.837
2008	6.558	49	11	32	1.174	7.824
2009	6.437	40	11	29	1.196	7.713
%						
1995	61,94	2,25	0,54	1,16	34,11	100,00
1996	89,11	0,79	0,10	0,29	9,71	100,00
1997	88,72	0,64	0,09	0,24	10,31	100,00
1998	88,24	0,62	0,09	0,25	10,80	100,00
1999	87,55	0,62	0,09	0,23	11,51	100,00
2000	86,23	0,63	0,10	0,24	12,81	100,00
2001	85,27	0,64	0,12	0,26	13,71	100,00
2002	84,54	0,70	0,12	0,34	14,31	100,00
2003	84,40	0,64	0,12	0,34	14,50	100,00
2004	84,19	0,63	0,11	0,29	14,79	100,00
2005	84,31	0,66	0,14	0,34	14,55	100,00
2006	84,06	0,72	0,13	0,35	14,74	100,00
2007	84,01	0,69	0,14	0,36	14,80	100,00
2008	83,82	0,63	0,14	0,41	15,01	100,00
2009	83,46	0,52	0,14	0,38	15,51	100,00

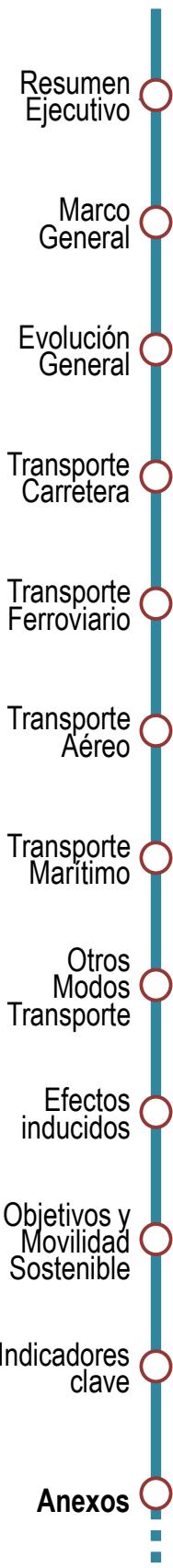
Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / MODO	Trans. Terres. de Pers.*	Trans. Carret. Mercan.	Trans. Ferro. Interur. Pers.	Trans. Ferro. Mercan.	Trans. Tubería	Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marít.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.**	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS														
2009	1.559	4.937	27	1	2	9	15	6	3	-	-	-	742	7.301
2010	1.491	4.438	36	3	2	8	14	7	2	153	78	15	466	6.713
2011	1.466	4.075	41	4	2	7	12	6	2	140	78	12	395	6.240
2012	1.472	3.988	41	6	2	7	13	4	0	157	82	19	436	6.227
2013	1.451	3.842	41	7	2	5	13	7	0	151	80	22	406	6.027
2014	1.424	3.641	39	6	3	4	10	8	2	135	73	12	377	5.734
2015	1.426	3.645	39	8	2	4	10	7	2	139	73	10	386	5.751
2016	1.407	3.566	42	13	2	5	10	6	2	140	73	11	380	5.657
2017	1.424	3.635	42	12	2	8	11	6	2	136	81	10	393	5.762
2018	1.406	3.542	42	11	2	6	13	5	2	127	77	9	396	5.638
%														
2009	21,35	67,62	0,37	0,01	0,03	0,12	0,21	0,08	0,04	-	-	-	10,16	100,00
2010	22,21	66,11	0,54	0,04	0,03	0,12	0,21	0,10	0,03	2,28	1,16	0,22	6,94	100,00
2011	23,49	65,30	0,66	0,06	0,03	0,11	0,19	0,10	0,03	2,24	1,25	0,19	6,33	100,00
2012	23,64	64,04	0,66	0,10	0,03	0,11	0,21	0,06	0,00	2,52	1,32	0,31	7,00	100,00
2013	24,07	63,75	0,68	0,12	0,03	0,08	0,22	0,12	0,00	2,51	1,33	0,37	6,74	100,00
2014	24,83	63,50	0,68	0,10	0,05	0,07	0,17	0,14	0,03	2,35	1,27	0,21	6,57	100,00
2015	24,80	63,38	0,68	0,14	0,03	0,07	0,17	0,12	0,03	2,42	1,27	0,17	6,71	100,00
2016	24,87	63,04	0,74	0,23	0,04	0,09	0,18	0,11	0,04	2,47	1,29	0,19	6,72	100,00
2017	24,71	63,09	0,73	0,21	0,03	0,14	0,19	0,10	0,03	2,36	1,41	0,17	6,82	100,00
2018	24,94	62,82	0,74	0,20	0,04	0,11	0,23	0,09	0,04	2,25	1,37	0,16	7,02	100,00

* 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: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



b) *Empleo*

Cuadro 11.13. Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (nº empleos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	
1995	--	--	--	24.950	3,9	633.089
1996	--	--	--	37.433	5,8	647.181
1997	--	--	--	39.125	5,9	661.900
1998	--	--	--	40.407	5,9	679.535
1999	--	--	--	42.446	5,9	721.087
2000	--	--	--	42.463	5,7	743.829
2001	--	--	--	43.685	5,8	759.583
2002	--	--	--	45.213	5,7	788.663
2003	38.814	84,0	4,8	46.194	5,7	806.220
2004	39.309	83,6	4,8	47.013	5,7	820.043
2005	40.944	85,0	4,8	48.180	5,6	853.835
2006	42.331	84,9	4,8	49.851	5,7	880.002
2007	44.840	85,5	4,9	52.465	5,7	919.370
2008	45.608	85,7	4,8	53.191	5,6	942.479
2009	46.128	85,7	4,8	53.835	5,7	951.158

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	
2009	44.487	91,0	4,7	48.880	5,1	952.510
2010	41.515	89,7	4,6	46.339	5,1	906.044
2011	39.430	89,8	4,4	43.892	4,9	890.093
2012	39.326	89,8	4,5	43.800	5,0	873.121
2013	37.800	89,7	4,4	42.136	4,9	855.093
2014	35.381	89,15	4,17	39.685	4,67	849.335
2015	35.568	88,12	4,22	40.361	4,78	843.816
2016	35.546	90,15	4,16	39.430	4,62	854.114
2017	37.179	89,50	4,25	41.543	4,75	874.241
2018	37.838	89,86	4,25	42.110	4,73	889.853

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 11.14. Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)

		(%)		
		Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
AÑO / SECTOR				
Resumen Ejecutivo			50,0	2,2
1996		--	4,5	2,3
1997		--	3,3	2,7
1998		--	5,0	6,1
1999		--	0,0	3,2
2000		--	2,9	2,1
2001		--	3,5	3,8
2002		--	2,2	2,2
2003		1,3	1,8	1,7
2004		4,2	2,5	4,1
2005		3,4	3,5	3,1
2006		5,9	5,2	4,5
2007		1,7	1,4	2,5
2008		1,1	1,2	0,9
2009				

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

		Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
AÑO / SECTOR				
Transporte Ferroviario		--	--	--
2009		--	-5,2	-4,9
2010		-6,7	-5,3	-1,8
2011		-5,0	-0,2	-1,9
2012		-0,3	-3,8	-2,1
2013		-3,9	-5,8	-0,7
2014		-6,4	1,7	-0,7
2015		0,5	-2,3	1,2
2016		-0,1	5,4	2,4
2017		4,6	1,4	1,8
2018		1,8		

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Cuadro 11.15. Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (nº empleos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	nº empleos
1995	--	--	--	2.565	2,6	97.299
1996	--	--	--	4.280	4,3	100.034
1997	--	--	--	4.722	4,5	103.930
1998	--	--	--	4.979	4,6	107.859
1999	--	--	--	5.080	4,4	115.141
2000	--	--	--	5.113	4,3	119.065
2001	--	--	--	5.350	4,3	123.715
2002	--	--	--	5.684	4,4	128.340
2003	--	--	--	5.716	4,4	130.403
2004	4.974	86,1	3,7	5.777	4,3	133.632
2005	5.162	86,5	3,7	5.971	4,3	139.400
2006	5.609	87,3	4,0	6.425	4,5	141.904
2007	5.999	86,6	4,1	6.928	4,7	147.541
2008	6.132	86,5	4,1	7.093	4,7	150.985
2009	6.363	89,9	4,2	7.079	4,6	152.283

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	nº empleos
2009	6.301 y (*)	93,9 y (*)	4,1 y (*)	6.709 y (*)	4,4 y (*)	152.568
2010	5.886 y (*)	90,5 y (*)	4,0 y (*)	6.501 y (*)	4,4 y (*)	146.912
2011	5.561 y (*)	89,8 y (*)	3,8 y (*)	6.195 y (*)	4,3 y (*)	144.926
2012	5.530 y (*)	90,2 y (*)	3,9 y (*)	6.133 y (*)	4,3 y (*)	142.274
2013	5.341 y (*)	89,9 y (*)	3,9 y (*)	5.940 y (*)	4,3 y (*)	138.285
2014	4.989 y (*)	89,7 y (*)	3,6 y (*)	5.561 y (*)	3,9 y (*)	139.034
2015	4.660 y (*)	85,2 y (*)	3,4 y (*)	5.469 y (*)	3,9 y (*)	138.677
2016	4.548 y (*)	92,8 y (*)	3,2 y (*)	4.900 y (*)	3,4 y (*)	140.844
2017	4.849 y (*)	87,6 y (*)	3,3 y (*)	5.536 y (*)	3,8 y (*)	145.555
2018	5.538 y (*)	88,9 y (*)	3,7 y (*)	6.227 y (*)	4,1 y (*)	148.666

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

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 11.16. Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)

				(%)
	AÑO / SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
Resumen Ejecutivo	1996	--	66,9	2,8
Marco General	1997	--	10,3	3,9
Evolución General	1998	--	5,4	3,8
Transporte Carretera	1999	--	2,0	6,8
Transporte Ferroviario	2000	--	0,6	3,4
Transporte Aéreo	2001	--	4,6	3,9
Transporte Marítimo	2002	--	6,2	3,7
Otros Modos Transporte	2003	--	0,6	1,6
Efectos inducidos	2004	--	1,1	2,5
Objetivos y Movilidad Sostenible	2005	3,8	3,4	4,3
Indicadores clave	2006	8,7	7,6	1,8
Anexos	2007	7,0	7,8	4,0
	2008	2,2	2,4	2,3
	2009	3,8	-0,2	0,9

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

	AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
Resumen Ejecutivo	2009	--	--	--
Marco General	2010	-6,6	-3,1	-3,7
Evolución General	2011	-5,5	-4,7	-1,4
Transporte Carretera	2012	-0,6	-1,0	-1,8
Transporte Ferroviario	2013	-3,4	-3,1	-2,8
Transporte Aéreo	2014	-6,6	-6,4	0,5
Transporte Marítimo	2015	-6,6	-1,7	-0,3
Otros Modos Transporte	2016	-2,4	-10,4	1,6
Efectos inducidos	2017	6,6	12,9	3,3
Objetivos y Movilidad Sostenible	2018	14,2	12,5	2,1

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Cuadro 11.17. Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (nº empleos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	nº empleos
1995	--	--	--	7.778	3,6	214.435
1996	--	--	--	12.113	5,5	220.535
1997	--	--	--	12.678	5,6	227.080
1998	--	--	--	13.003	5,6	233.616
1999	--	--	--	14.173	5,8	245.983
2000	--	--	--	13.635	5,4	252.190
2001	--	--	--	14.018	5,5	256.981
2002	--	--	--	14.889	5,6	266.117
2003	--	--	--	15.014	5,5	271.258
2004	13.245	85,6	4,8	15.467	5,6	274.392
2005	13.991	87,0	4,9	16.090	5,6	285.643
2006	13.974	87,0	4,8	16.071	5,5	292.876
2007	14.537	86,5	4,7	16.804	5,5	307.346
2008	14.660	87,1	4,7	16.824	5,4	313.168
2009	14.694	86,9	4,7	16.911	5,4	313.654

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	nº empleos
2009	14.761 y (*)	91,5 y (*)	4,7 y (*)	16.125 y (*)	5,1 y (*)	313.842
2010	13.274 y (*)	90,5 y (*)	4,4 y (*)	14.670 y (*)	4,9 y (*)	299.038
2011	12.726 y (*)	91,2 y (*)	4,4 y (*)	13.953 y (*)	4,8 y (*)	292.430
2012	12.587 y (*)	90,6 y (*)	4,4 y (*)	13.886 y (*)	4,8 y (*)	288.459
2013	11.951 y (*)	90,7 y (*)	4,2 y (*)	13.172 y (*)	4,6 y (*)	283.940
2014	11.257 y (*)	89,6 y (*)	3,9 y (*)	12.564 y (*)	4,4 y (*)	282.819
2015	11.181 y (*)	87,9 y (*)	3,9 y (*)	12.709 y (*)	4,5 y (*)	281.700
2016	11.387 y (*)	90,3 y (*)	3,9 y (*)	12.604 y (*)	4,4 y (*)	285.238
2017	11.681 y (*)	91,3 y (*)	4,0 y (*)	12.784 y (*)	4,4 y (*)	290.453
2018	11.691 y (*)	91,3 y (*)	3,9 y (*)	12.806 y (*)	4,3 y (*)	296.327

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

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Cuadro 11.18. Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)

				(%)
	AÑO / SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
Resumen Ejecutivo	1996	--	55,7	2,8
Marco General	1997	--	4,7	3,0
Evolución General	1998	--	2,6	2,9
Transporte Carretera	1999	--	9,0	5,3
	2000	--	-3,8	2,5
	2001	--	2,8	1,9
	2002	--	6,2	3,6
	2003	--	0,8	1,9
	2004	--	3,0	1,2
	2005	5,6	4,0	4,1
	2006	-0,1	-0,1	2,5
	2007	4,0	4,6	4,9
	2008	0,8	0,1	1,9
	2009	0,2	0,5	0,2

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

	AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
Transporte Ferroviario	2009	--	--	--
Transporte Aéreo	2010	-10,1	-9,0	-4,7
Transporte Marítimo	2011	-4,1	-4,9	-2,2
Otros Modos Transporte	2012	-1,1	-0,5	-1,4
	2013	-5,1	-5,1	-1,6
	2014	-5,8	-4,6	-0,4
	2015	-0,7	1,2	-0,4
	2016	1,8	-0,8	1,3
	2017	2,6	1,4	1,8
Efectos inducidos	2018	0,1	0,2	2,0

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos



Cuadro 11.19. Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (nº empleos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	
1995	--	--	--	14.607	4,5	321.355
1996	--	--	--	21.040	6,4	326.612
1997	--	--	--	21.725	6,6	330.890
1998	--	--	--	22.425	6,6	338.060
1999	--	--	--	23.193	6,4	359.963
2000	--	--	--	23.715	6,4	372.574
2001	--	--	--	24.317	6,4	378.887
2002	--	--	--	24.640	6,3	394.206
2003	--	--	--	25.464	6,3	404.559
2004	21.090	81,8	5,1	25.769	6,3	412.019
2005	21.791	83,4	5,1	26.119	6,1	428.792
2006	22.748	83,2	5,1	27.355	6,1	445.222
2007	24.304	84,6	5,2	28.733	6,2	464.483
2008	24.816	84,8	5,2	29.274	6,1	478.326
2009	25.071	84,0	5,2	29.845	6,2	485.221

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	
2009	23.424 y (*)	90,2 y (*)	4,8 y (*)	25.971 y (*)	5,3 y (*)	486.100
2010	22.092 y (*)	88,9 y (*)	4,8 y (*)	24.861 y (*)	5,4 y (*)	460.094
2011	20.985 y (*)	88,8 y (*)	4,6 y (*)	23.621 y (*)	5,2 y (*)	452.737
2012	21.125 y (*)	89,0 y (*)	4,8 y (*)	23.697 y (*)	5,4 y (*)	442.388
2013	20.385 y (*)	89,0 y (*)	4,7 y (*)	22.901 y (*)	5,3 y (*)	432.868
2014	19.033 y (*)	88,6 y (*)	4,5 y (*)	21.473 y (*)	5,0 y (*)	427.482
2015	18.862 y (*)	88,5 y (*)	4,4 y (*)	21.318 y (*)	5,0 y (*)	423.439
2016	18.675 y (*)	88,9 y (*)	4,3 y (*)	20.990 y (*)	4,9 y (*)	428.032
2017	20.014 y (*)	88,6 y (*)	4,5 y (*)	22.588 y (*)	5,1 y (*)	438.233
2018	19.805 y (*)	88,9 y (*)	4,4 y (*)	22.273 y (*)	5,0 y (*)	444.860

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

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 11.20. Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)

				(%)
	AÑO / SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
Resumen Ejecutivo	1996	--	44,0	1,6
Marco General	1997	--	3,3	1,3
Evolución General	1998	--	3,2	2,2
Transporte Carretera	1999	--	3,4	6,5
	2000	--	2,3	3,5
	2001	--	2,5	1,7
	2002	--	1,3	4,0
	2003	--	3,3	2,6
	2004	--	1,2	1,8
	2005	3,3	1,4	4,1
	2006	4,4	4,7	3,8
	2007	6,8	5,0	4,3
	2008	2,1	1,9	3,0
	2009	1,0	2,0	1,4

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

	AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
Transporte Ferroviario	2009	--	--	--
Transporte Aéreo	2010	-5,7	-4,3	-5,3
Transporte Marítimo	2011	-5,0	-5,0	-1,6
Otros Modos Transporte	2012	0,7	0,3	-2,3
	2013	-3,5	-3,4	-2,2
	2014	-6,6	-6,2	-1,3
	2015	-0,9	-0,7	-0,9
	2016	-1,0	-1,5	1,1
	2017	7,2	7,6	2,4
	2018	-1,0	-1,4	1,5

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Cuadro 11.21. Empleo del sector de transportes por modo en la CAPV (nº empleos y %)

AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
Nº EMPLEOS						
2003	25.407 ¹	--	342	471	12.594	38.814
2004	24.049	1.693	341	457	12.769	39.309
2005	24.790	2.744	409	470	12.531	40.944
2006	26.103	2.622	384	412	12.810	42.331
2007	27.859	2.465	394	425	13.697	44.840
2008	28.822	2.272	391	395	13.728	45.608
2009	29.237	2.144	423	387	13.937	46.128
%						
2003	65,46	--	0,88	1,21	32,45	100,00
2004	61,18	4,31	0,87	1,16	32,48	100,00
2005	60,55	6,70	1,00	1,15	30,61	100,00
2006	61,66	6,19	0,91	0,97	30,26	100,00
2007	62,13	5,50	0,88	0,95	30,55	100,00
2008	63,20	4,98	0,86	0,87	30,10	100,00
2009	63,38	4,65	0,92	0,84	30,21	100,00

¹ Se proporciona el dato de transporte terrestre (incluye carretera y ferrocarril).

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / MODO	Trans. Terres. de Pers.*	Trans. Carret. Mercan.	Trans. Ferro. Interur. Pers.	Trans. Ferro. Mercan.	Trans. Tubería	Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marít.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.**	TOTAL
Nº EMPLEOS														
2009	8.062	22.522	1.120	87	37	51	319	215	201	-	-	-	11.910	44.524
2010	8.145	19.772	1.097	75	36	50	381	281	178	2.536	1.478	955	6.567	41.551
2011	8.192	18.318	1.106	72	41	52	293	101	55	2.646	1.491	833	6.230	39.430
2012	8.252	17.378	1.074	77	37	55	392	131	0	2.917	1.395	1.127	6.491	39.326
2013	8.138	16.271	1.077	85	39	46	390	94	0	2.957	1.273	1.119	6.311	37.800
2014	8.259	15.093	1.061	17	27	31	320	383	3	2.369	1.073	668	6.077	35.381
2015	8.169	15.191	1.078	100	19	43	330	386	14	2.357	1.035	499	6.347	35.568
2016	8.614	15.298	1.098	89	19	50	352	318	158	2.272	1.067	342	5.869	35.546
2017	8.834	15.914	1.140	89	22	48	366	332	168	2.394	1.206	357	6.309	37.179
2018	8.811	16.058	1.170	81	22	49	320	298	3	2.392	1.079	561	6.994	37.838
%														
2009	18,1	50,6	2,5	0,2	0,1	0,1	0,7	0,5	0,5	-	-	-	26,7	100,0
2010	19,6	47,6	2,6	0,2	0,1	0,1	0,9	0,7	0,4	6,1	3,6	2,3	15,8	100,0
2011	20,8	46,5	2,8	0,2	0,1	0,1	0,7	0,3	0,1	6,7	3,8	2,1	15,8	100,0
2012	21,0	44,2	2,7	0,2	0,1	0,1	1,0	0,3	0,0	7,4	3,6	2,9	16,5	100,0
2013	21,5	43,0	2,8	0,2	0,1	0,1	1,0	0,2	0,0	7,8	3,4	3,0	16,7	100,0
2014	23,3	42,7	3,0	0,0	0,1	0,1	0,9	1,1	0,0	6,7	3,0	1,9	17,2	100,0
2015	23,0	42,7	3,0	0,3	0,1	0,1	0,9	1,1	0,0	6,6	2,9	1,4	17,8	100,0
2016	24,2	43,0	3,1	0,3	0,1	0,1	1,0	0,9	0,4	6,4	3,0	1,0	16,5	100,0
2017	23,8	42,8	3,1	0,2	0,1	0,1	1,0	0,9	0,5	6,4	3,2	1,0	17,0	100,0
2018	23,3	42,4	3,1	0,2	0,1	0,1	0,8	0,8	0,0	6,3	2,9	1,5	18,5	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: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Anexos

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Cuadro 11.22. Empleo del sector de transportes por modo en Álava (nº empleos y %)

AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
Nº EMPLEOS						
2004	3.215	0	41	0	1.718	4.974
2005	3.274	(*)	55	0	1.782	5.162
2006	3.568 y (*)	(*)	50	0	1.972	5.609
2007	3.843 y (*)	(*)	54	0	2.083	5.999
2008	3.837 y (*)	(*)	54	0	2.221	6.132
2009	3.954 y (*)	(*)	54	0	2.276	6.363
%						
2004	64,64	0,00	0,82	0,00	34,54	100,00
2005	63,43	(*)	1,07	0,00	34,52	100,00
2006	63,61 y (*)	(*)	0,89	0,00	35,16	100,00
2007	64,06 y (*)	(*)	0,90	0,00	34,72	100,00
2008	62,57 y (*)	(*)	0,88	0,00	36,22	100,00
2009	62,14 y (*)	(*)	0,85	0,00	35,77	100,00

(*) Eustat no facilita el dato para salvaguardar el secreto estadístico. Se incluye en el total.

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / MODO	Trans. Terres. de Pers.*	Trans. Carret Mercan.	Trans. Ferro. Interur. Pers.	Trans. Ferro. Mercan.	Trans. Tuberia	Trans. Marít. y Vias Naveg. Pers.	Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marít.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.***	TOTAL
Nº EMPLEOS														
2009	721	3.244	0	0	(**)	0	0	(**)	(**)	-	-	-	1.955 y (**)	6.301 y (**)
2010	1.157	2.823	(**)	0	14	0	0	(**)	(**)	236	(**)	405	1.223	5.886 y (**)
2011	1.150	2.586	(**)	0	(**)	0	0	(**)	(**)	229	0	357	1.239	5.561 y (**)
2012	1.132	2.403	(**)	0	14	0	0	12	0	252	0	343	1.374	5.530 y (**)
2013	1.112	2.214	(**)	0	(**)	0	0	10	0	249	0	356	1.400	5.341 y (**)
2014	1.119	2.044	(**)	0	18	0	0	24	0	231	0	255	1.298	4.989 y (**)
2015	1.085	1.970	(**)	0	11	0	0	20	0	204	0	193	1.777	4.660 y (**)
2016	1.194	2.103	(**)	0	(**)	0	0	10	0	212	0	50	979	4.548 y (**)
2017	1.268	2.251	(**)	(**)	(**)	0	0	(**)	(**)	190	0	56	1.084	4.849 y (**)
2018	1.253	2.395	(**)	(**)	(**)	0	0	(**)	0	198	0	270	1.422	5.538 y (**)
%														
2009	11,4	51,5	0,0	0,0	(**)	0,0	0,0	(**)	(**)	-	-	-	31,0 y (**)	100,0
2010	19,7	48,0	(**)	0,0	0,2	0,0	0,0	(**)	(**)	4,0	(**)	6,9	20,8 y (**)	100,0
2011	20,7	46,5	(**)	0,0	(**)	0,0	0,0	(**)	(**)	4,1	0,0	6,4	22,3	100,0
2012	20,5	43,5	(**)	0,0	(**)	0,0	0,0	0,2	0,0	4,6	0,0	6,2	24,8	100,0
2013	20,8	41,4	(**)	0,0	(**)	0,0	0,0	0,2	0,0	4,7	0,0	6,7	26,2	100,0
2014	22,4	41,0	(**)	0,0	0,4	0,0	0,0	0,5	0,0	4,6	0,0	5,1	26,0	100,0
2015	23,3	42,3	(**)	0,0	0,2	0,0	0,0	0,4	0,0	4,4	0,0	4,1	38,1	100,0
2016	26,3	46,2	(**)	0,0	(**)	0,0	0,0	0,2	0,0	4,7	0,0	1,1	21,5	100,0
2017	26,1	46,4	(**)	(**)	(**)	0,0	0,0	(**)	(**)	3,9	0,0	1,2	22,4	100,0
2018	22,6	43,2	(**)	(**)	(**)	0,0	0,0	(**)	0,0	3,6	0,0	4,9	25,7	100,0

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

** Eustat no facilita el dato para salvaguardar el secreto estadístico. Se incluye en el total.

*** 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: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 11.23. Empleo del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº empleos y %)

AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
Nº EMPLEOS						
2004	8.895	248	24	32	4.046	13.245
2005	9.340	847	17	30	3.757	13.991
2006	9.400	560	0	30	3.984	13.974
2007	9.839 y (*)	521	(*)	35	4.119	14.537
2008	10.066	501	36	32	4.025	14.660
2009	10.022	480	36	22	4.134	14.694
%						
2004	67,16	1,87	0,18	0,24	30,55	100,00
2005	66,76	6,05	0,12	0,21	26,85	100,00
2006	67,27	4,01	0,00	0,21	28,51	100,00
2007	67,68 y (*)	3,58	(*)	0,24	28,33	100,00
2008	68,66	3,42	0,25	0,22	27,46	100,00
2009	68,20	3,27	0,24	0,15	28,13	100,00

(*) Eustat no facilita el dato para salvaguardar el secreto estadístico. Se incluye en el total.

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Transporte Carretera

AÑO / MODO	Trans. Terres. de Pers.*	Trans. Carret. Mercan.	Trans. Ferro. Interur. Pers.	Trans. Ferro. Mercan.	Trans. Tuberí a	Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marít.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans. ***	TOTAL
------------	--------------------------	------------------------	------------------------------	-----------------------	-----------------	-----------------------------------	-------------------------------------	--------------------	----------------------	----------------------------	---------------------------	--------------------------	------------------------------	-------

2009	2.234	8.331	371	(**)	0	17 y (**)	(**)	(**)	(**)	-	-	-	3.705 y (**)	14.761 y (**)
2010	2.210	7.402	(**)	(**)	(**)	20 y (**)	0	(**)	(**)	917	(*)	122	2.122	13.274 y (**)
2011	2.261	6.950	351	(**)	(**)	26 y (**)	0	(**)	(**)	953	253	108	1.824	12.726 y (**)
2012	2.287	6.592	346	(**)	0	33	(**)	(**)	0	1.103	264	118	1.844	12.587 y (**)
2013	2.210	6.111	348	(**)	0	30	(**)	(**)	0	1.131	242	115	1.764	11.951 y (**)
2014	2.224	5.705	373	0	0	11	(**)	(**)	0	883	203	75	1.783	11.257 y (**)
2015	2.366	5.879	0	0	0	18	0	86	0	855	193	51	1.733	11.181 y (**)
2016	2.429	6.167	0	(**)	0	20	(**)	43	0	860	208	50	1.610	11.387 y (**)
2017	2.485	6.298	(**)	(**)	(**)	16	17	(**)	0	911	204	49	1.701	11.681 y (**)
2018	2.454	6.343	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)	899	181	51	1.763	11.691 y (**)

2009	15,1	56,4	2,5	(**)	0,0	0,1 y (**)	(**)	(**)	(**)	-	-	-	25,1 y (**)	100,0
2010	16,6	55,8	(**)	(**)	0,2 y (**)	0,0	(**)	(**)	(**)	6,9	(**)	0,9	16,0 y (**)	100,0
2011	17,8	54,6	2,8	(**)	0,2 y (**)	0,0	(**)	(**)	(**)	7,5	2,0	0,8	14,3	100,0
2012	18,2	52,4	2,7	(**)	0,0	0,3	(**)	(**)	0	8,8	2,1	0,9	14,7	100,0
2013	18,5	51,1	2,9	(**)	0,0	0,3	(**)	(**)	0,0	9,5	2,0	1,0	14,8	100,0
2014	19,8	50,7	3,3	0,0	0,0	0,1	(**)	(**)	0,0	7,8	1,8	0,7	15,8	100,0
2015	21,2	52,6	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,8	0,0	7,6	1,7	0,5	15,5	100,0
2016	21,3	54,2	0,0	(**)	0,0	0,2	(**)	0,4	0,0	7,6	1,8	0,4	14,1	100,0
2017	21,3	53,9	(**)	(**)	(**)	0,1	0,1	(**)	0,0	7,8	1,7	0,4	14,6	100,0
2018	21,0	54,3	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)	7,7	1,5	0,4	15,1	100,0

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

** Eustat no facilita el dato para salvaguardar el secreto estadístico. Se incluye en el total.

*** 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: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Indicadores clave

Anexos

Cuadro 11.24. Empleo del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº empleos y %)

	AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
							Nº EMPLEOS
Resumen Ejecutivo	2004	11.939	1.445	276	425	7.005	21.090
	2005	12.176	1.846	337	440	6.992	21.791
	2006	13.117 y (*)	2.054	314	382	6.874	22.748
	2007	14.156 y (*)	(*)	320	390	7.495	24.304
	2008	14.899 y (*)	(*)	301	363	7.482	24.816
	2009	15.224 y (*)	(*)	333	365	7.527	25.071
				%			
Marco General	2004	56,61	6,85	1,31	2,02	33,21	100,00
	2005	55,88	8,47	1,55	2,02	32,09	100,00
	2006	57,66 y (*)	9,03	1,38	1,68	30,22	100,00
	2007	58,25 y (*)	(*)	1,32	1,60	30,84	100,00
	2008	60,04 y (*)	(*)	1,21	1,46	30,15	100,00
	2009	60,72 y (*)	(*)	1,33	1,46	30,02	100,00

(*) Eustat no facilita el dato para salvaguardar el secreto estadístico. Se incluye en el total.

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

	AÑO / MODO	Trans. Terres. de Pers.*	Trans. Carret. Mercan.	Trans. Ferro. Interur. Pers.	Trans. Ferro. Mercan.	Trans. Tuberia	Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marít.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.***	TOTAL
		Nº EMPLEOS													
Transporte Ferroviario	2009	3.658	10.947	749	(**)	(**)	11 y (**)	(**)	181	162	-	-	-	6.249 y (**)	23.424 y (**)
	2010	4.778	9.547	692	(**)	22	11 y (**)	381	241	(**)	1.383	1.211	428	3.222	22.092 y (**)
	2011	4.781	8.782	747	29	23	22 y (**)	293	71	(**)	1.464	1.238	368	3.167	20.985 y (**)
	2012	4.833	8.383	721	34	23	20 y (**)	378	101	0	1.562	1.131	666	3.273	21.125 y (**)
	2013	4.816	7.946	722	41	(**)	15 y (**)	376	66	0	1.577	1.031	648	3.147	20.385 y (**)
	2014	4.916	7.341	681	17	(**)	(**)	306	313	(**)	1.255	870	338	2.996	19.033 y (**)
	2015	4.718	7.342	682	0	8	0	0	280	0	1.298	842	255	3.437	18.862 y (**)
	2016	4.991	7.028	810	0	(**)	0	0	265	0	1.200	859	242	3.280	18.675 y (**)
	2017	5.081	7.365	814	55	(**)	0	349	279	(*)	1.293	1.002	252	3.524	20.014 y (**)
	2018	5.104	7.320	830	48	(**)	(**)	261	(**)	1.295	898	240	3.809	19.805 y (**)	
							%								
Transporte Aéreo	2009	15,6	46,7	3,2	(**)	(**)	0,0 y (**)	(**)	0,8	0,7	-	-	-	26,7 y (**)	100,0
	2010	21,6	43,2	3,1	(**)	0,1	0,0 y (**)	1,7	1,1	(**)	6,3	5,5	1,9	14,6 y (**)	100,0
	2011	22,8	41,8	3,6	0,1	0,1	0,1 y (**)	1,4	0,3	(**)	7,0	5,9	1,8	15,1	100,0
	2012	22,9	39,7	3,4	0,2	(**)	(**)	1,8	0,5	0,0	7,4	5,4	3,2	15,5	100,0
	2013	23,6	39,0	3,5	0,2	(**)	0,1 y (**)	1,8	0,3	0,0	7,8	5,1	3,2	15,4	100,0
	2014	25,8	38,6	3,6	0,1	(**)	(**)	1,6	1,6	(**)	6,6	4,6	1,8	15,7	100,0
	2015	25,0	38,9	3,6	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	0,0	6,9	4,5	1,4	18,2	100,0
	2016	26,7	37,6	4,3	0,0	(**)	0,0	0,0	1,4	0,0	6,4	4,6	1,3	17,6	100,0
	2017	25,4	36,8	4,1	0,3	(**)	0,0	1,7	1,4	(**)	6,5	5,0	1,3	17,6	100,0
	2018	25,8	37,0	4,2	0,2	(**)	(**)	1,3	(**)	6,5	4,5	1,2	19,2	100,0	

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

** Eustat no facilita el dato para salvaguardar el secreto estadístico. Se incluye en el total.

*** 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: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Anexos



c) *Valor añadido bruto (precios corrientes)*

Cuadro 11.25. Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	miles de euros	% (A) / (B)	% (A) / (C)	miles de euros	% (B) / (C)	miles de euros
2002	2.101.347	68,0	5,0	3.089.554	7,3	42.107.236
2003	2.148.203	65,7	4,8	3.268.374	7,3	44.646.354
2004	2.288.812	65,6	4,8	3.491.058	7,3	48.054.354
2005	2.462.830	68,5	4,8	3.593.268	7,0	51.110.318
2006	2.662.981	68,6	4,9	3.881.303	7,1	54.903.081
2007	2.850.229	69,1	4,8	4.124.107	6,9	59.349.634
2008	2.968.908	69,1	4,8	4.295.031	7,0	61.706.519
2009	2.978.407	68,7	5,1	4.335.283	7,4	58.529.576
2010	2.925.469	67,8	5,0	4.312.463	7,3	59.036.092

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	miles de euros	% (A) / (B)	% (A) / (C)	miles de euros	% (B) / (C)	miles de euros
2010	2.747.693	93,3	4,5	2.945.378	4,8	61.304.826
2011	2.849.321	93,7	4,6	3.039.797	4,9	61.968.224
2012	2.819.911	94,0	4,6	2.998.851	4,9	60.875.938
2013	2.871.363	93,7	4,8	3.063.079	5,1	59.903.935
2014	2.646.816	93,9	4,5	2.817.276	4,7	59.622.289
2015	2.830.272	94,1	4,6	3.007.709	4,9	61.923.275
2016	2.961.371	94,1	4,6	3.148.340	4,9	64.114.046
2017	3.094.900	93,8	4,7	3.298.410	5,0	66.507.155
2018 ^(a)	3.211.958	93,2	4,6	3.445.090	5,0	69.089.944

^(a): Datos de avance.

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 11.26. Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)

				(%)
	AÑO / SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
Resumen Ejecutivo	2003	2,2	5,8	6,0
Marco General	2004	6,5	6,8	7,6
Evolución General	2005	7,6	2,9	6,4
Transporte Carretera	2006	8,1	8,0	7,4
Transporte Ferroviario	2007	7,0	6,3	8,1
Transporte Aéreo	2008	4,2	4,1	4,0
Transporte Marítimo	2009	0,3	0,9	-5,1
Otros Modos Transporte	2010	-1,8	-0,5	0,9

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

	AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos (B)	Total Economía
Transporte Carretera	2010	--	--	--
Transporte Ferroviario	2011	3,7	3,2	1,1
Transporte Aéreo	2012	-1,0	-1,3	-1,8
Transporte Marítimo	2013	1,8	2,1	-1,6
Otros Modos Transporte	2014	-7,8	-8,0	-0,5
Efectos inducidos	2015	6,9	0,2	3,0
Objetivos y Movilidad Sostenible	2016	4,6	0,0	1,1
Indicadores clave	2017	4,5	4,6	3,7
Anexos	2018 ^(a)	3,8	-0,6	-0,1

^(a): Datos de avance.

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Cuadro 11.27. Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)

AÑO / SECTOR	Transportes (A)		Total Economía (C)
	miles de euros	% (A) / (C)	miles de euros
2003	277.320	3,8	7.338.666
2004	296.367	3,6	8.127.822
2005	321.937	3,7	8.661.296
2006	348.974	3,8	9.202.895
2007	373.920	3,8	9.846.988
2008	389.432	3,8	10.256.185
2009	345.465	3,7	9.438.887
2010	347.472	3,6	9.641.437

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

2010	361.047	3,7	9.862.191
2011	357.555	3,6	10.053.006
2012	340.763	3,5	9.838.282
2013	347.700	3,6	9.726.379
2014	331.318	3,4	9.761.488
2015	347.625	3,4	10.097.051
2016	361.513	3,5	10.400.592
2017	375.920	3,5	10.775.878
2018 ^(a)	405.956	3,6	11.166.709

^(a): Datos de avance.

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 11.28. Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)

AÑO / SECTOR	Transportes		Total Economía
		(%)	
2004	6,9		10,8
2005	8,6		6,6
2006	8,4		6,3
2007	7,1		7,0
2008	4,1		4,2
2009	-11,3		-8,0
2010	0,6		2,1

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

2010	--	--
2011	-1,0	1,9
2012	-4,7	-2,1
2013	2,0	-1,1
2014	-4,7	0,4
2015	4,9	1,4
2016	4,0	1,0
2017	4,0	0,4
2018 ^(a)	8,0	4,2

^(a): Datos de avance.

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013, un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Cuadro 11.29. Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)

AÑO / SECTOR	Transportes (A)		Total Economía (C) miles de euros
	miles de euros	% (A) / (C)	
2003	646.905	4,4	14.657.746
2004	690.505	4,4	15.628.580
2005	747.667	4,5	16.664.331
2006	807.224	4,4	18.175.363
2007	855.325	4,4	19.581.970
2008	894.599	4,4	20.179.833
2009	910.531	4,8	19.081.532
2010	862.511	4,5	19.172.826

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

2010	774.014	3,8	20.115.084
2011	815.771	4,0	20.351.064
2012	817.329	4,1	20.137.159
2013	830.611	4,2	19.795.575
2014	776.466	3,9	19.806.753
2015	842.940	4,1	20.500.313
2016	863.876	4,1	21.239.531
2017	883.392	4,0	22.031.270
2018 ^(a)	901.292	3,9	23.005.036

^(a): Datos de avance.

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 11.30. Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)

AÑO / SECTOR	Transportes		Total Economía (%)
2004		6,7	6,6
2005		8,3	6,6
2006		8,0	9,1
2007		6,0	7,7
2008		4,6	3,1
2009		1,8	-5,4
2010		-5,3	0,5

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

2010	--	--
2011	5,4	1,2
2012	0,2	-1,1
2013	1,6	-1,7
2014	-6,5	0,1
2015	8,6	4,9
2016	2,5	-1,1
2017	2,3	-1,4
2018 ^(a)	2,0	-2,3

^(a): Datos de avance.

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Cuadro 11.31. Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)

AÑO / SECTOR	Transportes (A)		Total Economía (C) miles de euros
	miles de euros	% (A) / (C)	
2003	1.223.978	5,4	22.649.942
2004	1.301.940	5,4	24.297.952
2005	1.393.226	5,4	25.784.691
2006	1.506.783	5,5	27.524.823
2007	1.620.984	5,4	29.920.676
2008	1.684.877	5,4	31.270.501
2009	1.722.411	5,7	30.009.157
2010	1.715.486	5,7	30.221.829

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

2010	1.612.632	5,1	31.327.551
2011	1.675.995	5,3	31.564.154
2012	1.661.819	5,4	30.900.497
2013	1.693.052	5,6	30.381.981
2014	1.539.032	5,1	30.054.048
2015	1.639.707	5,2	31.325.911
2016	1.735.982	5,3	32.473.923
2017	1.835.888	5,4	33.700.007
2018 ^(a)	1.904.710	5,5	34.918.199

^(a): Datos de avance.

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 11.32. Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)

AÑO / SECTOR	Transportes		Total Economía (%)
2004	6,4		7,3
2005	7,0		6,1
2006	8,2		6,7
2007	7,6		8,7
2008	3,9		4,5
2009	2,2		-4,0
2010	-0,4		0,7

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

2010	--	--
2011	3,9	0,8
2012	-0,8	-2,1
2013	1,9	-1,7
2014	-9,1	-1,1
2015	6,5	2,2
2016	5,9	2,1
2017	5,7	1,9
2018 ^(a)	3,8	0,1

^(a): Datos de avance.

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Cuadro 11.33. VAB del sector de transportes por modo en la CAPV (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)

AÑO / MODO	Carretera+Otros ¹		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros ¹					
MILES DE EUROS							
2003	1.122.259		142.989	40.682	52.336	789.937	2.148.203
2004	1.201.681		147.163	49.748	56.245	833.975	2.288.812
2005	966.425	374.589	122.935	65.200	62.824	870.857	2.462.830
2006	1.038.737	404.371	128.773	71.311	68.654	951.135	2.662.981
2007	1.091.517	430.351	130.661	76.047	82.786	1.038.867	2.850.229
2008	1.122.994	453.319	140.439	74.470	78.565	1.099.121	2.968.908
2009	1.101.841	481.583	143.235	63.422	68.836	1.119.490	2.978.407
2010	1.011.958	495.651	153.634	66.900	74.520	1.122.806	2.925.469
%							
2003	52,24		6,66	1,89	2,44	36,77	100,00
2004	52,50		6,43	2,17	2,46	36,44	100,00
2005	39,24	15,21	4,99	2,65	2,55	35,36	100,00
2006	39,01	15,18	4,84	2,68	2,58	35,72	100,00
2007	38,30	15,10	4,58	2,67	2,90	36,45	100,00
2008	37,83	15,27	4,73	2,51	2,65	37,02	100,00
2009	36,99	16,17	4,81	2,13	2,31	37,59	100,00
2010	34,59	16,94	5,25	2,29	2,55	38,38	100,00

¹ Incluye: transporte urbano y suburbano por ferrocarril, transporte urbano regular de viajeros y viajeras, transporte regular de viajeros y viajeras por carretera, otro transporte regular (teleférico, funicular y cremallera), transporte por taxi, otros tipos de transporte terrestre discrecional de viajeros y viajeras, y transporte por tubería.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / MODO	Transp. terrestre ¹	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
2010	1.457.752	151.638	93.432	56.829	988.042	2.747.693
2011	1.514.365	165.815	94.278	56.623	1.018.240	2.849.321
2012	1.497.773	160.840	94.197	54.741	1.012.360	2.819.911
2013	1.544.399	162.961	80.506	54.397	1.029.100	2.871.363
2014	1.414.960	153.349	57.935	55.882	964.690	2.646.816
2015	1.512.926	164.268	63.581	59.056	1.030.441	2.830.272
2016	1.580.543	168.610	68.553	57.103	1.086.562	2.961.371
2017	1.628.972	187.979	85.932	57.331	1.134.686	3.094.900
2018 ^(a)	1.687.138	201.639	78.664	59.228	1.185.289	3.211.958
%						
2010	53,05	5,52	3,40	2,07	35,96	100,00
2011	53,15	5,82	3,31	1,99	35,73	100,00
2012	53,12	5,70	3,34	1,94	35,90	100,00
2013	53,79	5,68	2,80	1,89	35,84	100,00
2014	53,46	5,79	2,18	2,11	36,44	100,00
2015	53,46	5,80	2,25	2,09	36,41	100,00
2016	53,37	5,69	2,32	1,92	36,69	100,00
2017	52,63	6,07	2,77	1,85	36,66	100,00
2018 ^(a)	52,53	6,28	2,45	1,84	36,90	100,00

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

¹ Incluye:

-Pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

-Mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

^(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Cuadro 11.34. VAB del sector de transportes por modo en Álava (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)

AÑO / MODO	Carretera+Otros ¹		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros ¹					
MILES DE EUROS							
2003	176.563	4.891	4.615	0	91.251	277.320	
2004	188.792	5.063	5.341	0	97.171	296.367	
2005	143.673	72.505	606	7.235	0	97.918	321.937
2006	153.729	77.890	637	8.031	0	108.687	348.974
2007	161.540	88.937	641	7.975	0	114.827	373.920
2008	166.157	93.144	693	7.951	0	121.487	389.432
2009	149.589	92.610	659	6.890	0	95.717	345.465
2010	144.059	98.697	723	7.028	0	96.965	347.472
%							
2003	63,67	1,76	1,66	0,00	32,90	100,00	
2004	63,70	1,71	1,80	0,00	32,79	100,00	
2005	44,63	22,52	0,19	2,25	0,00	30,42	100,00
2006	44,05	22,32	0,18	2,30	0,00	31,14	100,00
2007	43,20	23,79	0,17	2,13	0,00	30,71	100,00
2008	42,67	23,92	0,18	2,04	0,00	31,20	100,00
2009	43,30	26,81	0,19	1,99	0,00	27,71	100,00
2010	41,46	28,40	0,21	2,02	0,00	27,91	100,00

¹ Incluye: transporte urbano y suburbano por ferrocarril, transporte urbano regular de viajeros y viajeras, transporte regular de viajeros y viajeras por carretera, otro transporte regular (teleférico, funicular y cremallera), transporte por taxi, otros tipos de transporte terrestre discrecional de viajeros y viajeras, y transporte por tubería.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / MODO	Transp. terrestre ¹	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
2010	213.191	5.542	2.189	9	140.116	361.047
2011	209.097	7.773	1.557	8	139.120	357.555
2012	195.003	7.268	1.274	7	137.211	340.763
2013	198.641	7.043	1.025	0	140.991	347.700
2014	189.521	6.380	2.608	0	132.809	331.318
2015	201.784	7.063	2.762	0	136.016	347.625
2016	207.867	7.274	3.103	0	143.269	361.513
2017	216.181	7.639	3.243	0	148.857	375.920
2018 ^(a)	229.583	8.701	3.740	0	163.932	405.956
%						
2010	59,05	1,53	0,61	0,00	38,81	100,00
2011	58,48	2,17	0,44	0,00	38,91	100,00
2012	57,23	2,13	0,37	0,00	40,27	100,00
2013	57,13	2,03	0,29	0,00	40,55	100,00
2014	57,20	1,93	0,80	0,00	40,09	100,00
2015	58,05	2,03	0,80	0,00	39,13	100,00
2016	57,49	2,01	0,85	0,00	39,63	100,00
2017	57,51	2,03	0,86	0,00	39,59	100,00
2018 ^(a)	56,55	2,14	0,92	0,00	40,38	100,00

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

¹ Incluye:

-Pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

-Mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

^(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 11.35. VAB del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)



AÑO / MODO	Carretera+Otros ¹		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros ¹					
MILES DE EUROS							
2003	376.246	50.511	2.307	889	216.952	646.905	
2004	403.927	52.076	2.517	955	231.030	690.505	
2005	356.540	84.395	47.945	3.298	1.463	254.026	747.667
2006	381.499	90.729	50.410	3.693	1.464	279.429	807.224
2007	400.877	99.412	51.274	3.897	1.719	298.146	855.325
2008	414.737	104.006	55.030	3.756	1.632	315.438	894.599
2009	418.054	111.927	57.150	2.954	1.255	319.191	910.531
2010	376.667	114.230	60.922	2.865	1.345	306.482	862.511
%							
2003	58,16	7,81	0,36	0,14	33,54	100,00	
2004	58,50	7,54	0,36	0,14	33,46	100,00	
2005	47,69	11,29	6,41	0,44	0,20	33,98	100,00
2006	47,26	11,24	6,24	0,46	0,18	34,62	100,00
2007	46,87	11,62	5,99	0,46	0,20	34,86	100,00
2008	46,36	11,63	6,15	0,42	0,18	35,26	100,00
2009	45,91	12,29	6,28	0,32	0,14	35,06	100,00
2010	43,67	13,24	7,06	0,33	0,16	35,53	100,00

¹ Incluye: transporte urbano y suburbano por ferrocarril, transporte urbano regular de viajeros y viajeras, transporte regular de viajeros y viajeras por carretera, otro transporte regular (teleférico, funicular y cremallera), transporte por taxi, otros tipos de transporte terrestre discrecional de viajeros y viajeras, y transporte por tubería.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / MODO	Transp. terrestre ¹	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
2010	465.011	53.024	6.091	7.743	242.145	774.014
2011	489.527	57.873	5.273	7.339	255.759	815.771
2012	492.595	53.191	5.475	6.712	259.356	817.329
2013	502.751	53.564	4.660	6.423	263.213	830.611
2014	441.688	52.426	5.507	7.224	269.621	776.466
2015	494.471	52.962	5.837	7.984	281.686	842.940
2016	505.412	53.651	6.005	7.298	291.510	863.876
2017	514.004	60.465	6.005	7.327	295.591	883.392
2018 ^(a)	538.050	60.594	6.515	7.846	288.287	901.292
%						
2010	60,08	6,85	0,79	1,00	31,28	100,00
2011	60,01	7,09	0,65	0,90	31,35	100,00
2012	60,27	6,51	0,67	0,82	31,73	100,00
2013	60,53	6,45	0,56	0,77	31,69	100,00
2014	56,88	6,75	0,71	0,93	34,72	100,00
2015	58,66	6,28	0,69	0,95	33,42	100,00
2016	58,51	6,21	0,69	0,84	33,74	100,00
2017	58,19	6,85	0,68	0,83	33,46	100,00
2018 ^(a)	59,70	6,72	0,72	0,87	31,98	100,00

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

¹ Incluye:

-Pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

-Mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

^(a): Datos de avance.

Fuente. Eustat (Cuentas Económicas, CNAE -2009). SIT - Sistema de Información del Transporte (OTEUS)

Cuadro 11.36. VAB del sector de transportes por modo en Bizkaia (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)

AÑO / MODO	Carretera+Otros ¹		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros ¹					
MILES DE EUROS							
2003	569.450	87.587	33.760	51.447	481.734	1.223.978	
2004	608.962	90.024	41.890	55.290	505.774	1.301.940	
2005	466.212	217.689	74.384	54.667	61.361	518.913	1.393.226
2006	503.509	235.752	77.726	59.587	67.190	563.019	1.506.783
2007	529.100	242.002	78.746	64.175	81.067	625.894	1.620.984
2008	542.100	256.169	84.716	62.763	76.933	662.196	1.684.877
2009	534.198	277.046	85.426	53.578	67.581	704.582	1.722.411
2010	491.232	282.724	91.989	57.007	73.175	719.359	1.715.486
%							
2003	46,52	7,16	2,76	4,20	39,36	100,00	
2004	46,77	6,91	3,22	4,25	38,85	100,00	
2005	33,46	15,62	5,34	3,92	4,40	37,25	100,00
2006	33,42	15,65	5,16	3,95	4,46	37,37	100,00
2007	32,64	14,93	4,86	3,96	5,00	38,61	100,00
2008	32,17	15,20	5,03	3,73	4,57	39,30	100,00
2009	31,01	16,08	4,96	3,11	3,92	40,91	100,00
2010	28,64	16,48	5,36	3,32	4,27	41,93	100,00

¹ Incluye: transporte urbano y suburbano por ferrocarril, transporte urbano regular de viajeros y viajeras, transporte regular de viajeros y viajeras por carretera, otro transporte regular (teleférico, funicular y cremallera), transporte por taxi, otros tipos de transporte terrestre discrecional de viajeros y viajeras, y transporte por tubería.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / MODO	Transp. terrestre ¹	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
2010	779.550	93.072	85.152	49.077	605.781	1.612.632
2011	815.741	100.169	87.448	49.276	623.361	1.675.995
2012	810.175	100.381	87.448	48.022	615.793	1.661.819
2013	843.007	102.354	74.821	47.974	624.896	1.693.052
2014	783.751	94.543	49.820	48.658	562.260	1.539.032
2015	816.671	104.243	54.982	51.072	612.739	1.639.707
2016	867.264	107.685	59.445	49.805	651.783	1.735.982
2017	898.787	119.875	76.684	50.004	690.238	1.835.588
2018 ^(a)	919.505	132.344	68.409	51.382	733.070	1.904.710
%						
2010	48,34	5,77	5,28	3,04	37,57	100,00
2011	48,67	5,97	5,22	2,94	37,19	100,00
2012	48,75	6,04	5,26	2,89	37,06	100,00
2013	49,79	6,05	4,42	2,83	36,91	100,00
2014	50,92	6,14	3,24	3,16	36,53	100,00
2015	49,81	6,36	3,35	3,11	37,37	100,00
2016	49,96	6,20	3,42	2,87	37,55	100,00
2017	48,96	6,53	4,18	2,72	37,60	100,00
2018 ^(a)	48,28	6,95	3,59	2,70	38,49	100,00

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

¹ Incluye:

-Pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

-Mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

^(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

Cuadro 11.37. Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción. 2012-2017

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	$\Delta 17/16$
Gasóleo automoción	63,80	59,21	53,85	37,64	35,60	43,48	+22,13%
Gasolina	60,46	56,03	51,19	38,26	41,96	48,97	+16,71%
Brent	54,62	51,45	46,66	29,74	39,46	48,11	+21,92%

Unidad: céntimos de euro por litro.

Fuente: Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

Cuadro 11.38. Índice de Precios Industriales (IPRI) en la CAPV por rama de actividad. 2014-2017

	Variación interanual de diciembre			
	2014	2015	2016	2017
IPRI General	-3,6	-1,8	0,8	2,7
IPRI Industrias extractivas	-1,9	0,8	-1,3	-2,0
Industrias extractivas	-1,9	0,8	-1,3	-2,0
IPRI Industria manufacturera	-3,4	-2,5	2,2	2,5
Ind. alimentarias, bebidas, tabaco	-0,4	-0,8	3,2	-0,7
Textil, confección, cuero y calzado	-0,4	2,4	-0,5	0,4
Madera, papel y artes gráficas	0,2	0	-0,2	1,6
Coquerías y refino de petróleo	-22,6	-13,7	18,8	1,8
Industria química	-1,0	-1,3	-1,0	0,4
Productos farmacéuticos	1,2	1,5	2,6	4,8
Caucho y plásticos	-2,3	0,8	-3,1	0,9
Metalurgia y productos metálicos	0,8	-4,1	0,5	6,1
Prod. informáticos y electrónicos	1,0	-0,5	-0,1	-0,2
Material y equipo eléctrico	-0,5	1	1,6	0,3
Maquinaria y equipo	0,2	0	0,4	1,7
Material de transporte	-0,5	1,6	1,1	0,1
Muebles y otras manufacturas	-3,7	1,6	-1,9	5,4
IPRI Energía eléctrica, gas y vapor	-4,4	3,1	-7,4	4,2
Energía eléctrica, gas y vapor	-4,4	3,1	-7,4	4,2

Fuente: Eustat (CNAE-2009).

11.3.2. Oferta de transporte

a) **Carretera**

Cuadro 11.39. Longitud y densidad de la red de carreteras en la CAPV (km y m/km²)

AÑO / MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL
LONGITUD (km)				
1992	186	197	4.046	4.429
1993	186	231	3.880	4.297
1994	186	247	3.887	4.320
1995	187	240	3.931	4.358
1996	187	251	3.858	4.296
1997	187	276	3.787	4.250
1998	188	275	3.854	4.317
1999	188	292	3.966	4.446
2000	196	299	3.858	4.353
2001	196	300	3.816	4.312
2002	192	303	3.768	4.263
2003	201	318	3.744	4.263
2004	206	316	3.728	4.250
2005	211	325	3.682	4.218
2006	210	317	3.677	4.204
2007	206	345	3.656	4.207
2008	218	348	3.615	4.181
2009	234	351	3.602	4.187
2010	232	344	3.600	4.176
2011	247	350	3.592	4.189
2012	248	354	3.583	4.185
2013	248	352	3.575	4.175
2014	243	359	3.568	4.169
2015	254	363	3.561	4.178
2016	254	369	3.556	4.179
2017	254	369	3.537	4.160
DENSIDAD (m/km ²) ¹				
1992	25,7	27,2	559,6	612,6
1993	25,7	32,0	536,7	594,3
1994	25,7	34,2	537,6	597,5
1995	25,9	33,2	543,7	602,8
1996	25,9	34,7	533,6	594,2
1997	25,9	38,2	523,8	587,8
1998	26,0	38,0	533,1	597,1
1999	26,0	40,4	548,5	614,9
2000	27,1	41,4	533,6	602,1
2001	27,1	41,5	527,8	596,4
2002	26,6	41,9	521,2	589,6
2003	27,8	44,0	517,8	589,6
2004	28,5	43,7	515,6	587,8
2005	29,2	45,0	509,3	583,4
2006	29,2	43,8	508,6	581,6
2007	31,5	47,7	505,7	584,9
2008	30,1	48,1	499,6	577,9
2009	32,3	48,5	497,8	578,7
2010	32,1	47,6	497,9	577,6
2011	34,2	48,4	496,8	579,4
2012	34,3	49,0	495,6	578,8
2013	34,3	48,7	494,2	577,1
2014	33,6	49,7	493,3	576,6
2015	35,1	50,2	492,2	577,5
2016	35,1	51,0	491,5	577,6
2017	35,1	51,0	488,9	575,0

¹ La densidad se ha calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.

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 e INE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen Ejecutivo	○
Marco General	○
Evolución General	○
Transporte Carretera	○
Transporte Ferroviario	○
Transporte Aéreo	○
Transporte Marítimo	○
Otros Modos Transporte	○
Efectos inducidos	○
Objetivos y Movilidad Sostenible	○
Indicadores clave	○
Anexos	○

Cuadro 11.40. Longitud y densidad de la red de carreteras en Álava (km y m/km²)

AÑO / MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL
LONGITUD (km)				
1992	60	79	1.492	1.631
1993	60	112	1.321	1.493
1994	60	112	1.339	1.511
1995	61	100	1.333	1.494
1996	61	111	1.299	1.471
1997	61	111	1.299	1.471
1998	61	113	1.348	1.522
1999	61	113	1.409	1.583
2000	62	112	1.296	1.470
2001	62	112	1.296	1.470
2002	62	112	1.296	1.470
2003	62	112	1.296	1.470
2004	62	112	1.304	1.478
2005	62	112	1.304	1.478
2006	62	112	1.303	1.477
2007	62	112	1.303	1.477
2008	75	105	1.286	1.466
2009	75	105	1.286	1.466
2010	75	105	1.286	1.466
2011	75	104	1.284	1.463
2012	75	104	1.284	1.463
2013	75	104	1.284	1.463
2014	75	104	1.284	1.463
2015	75	103	1.280	1.458
2016	75	103	1.280	1.458
2017	75	103	1.276	1.454
DENSIDAD (m/km ²) ¹				
1992	19,8	26,1	492,0	537,9
1993	19,8	36,9	435,6	492,3
1994	19,8	36,9	441,6	498,3
1995	20,1	33,0	439,6	492,7
1996	20,1	36,6	428,4	485,1
1997	20,1	36,6	428,4	485,1
1998	20,1	37,3	444,5	501,9
1999	20,1	37,3	464,6	522,0
2000	20,4	36,9	427,4	484,8
2001	20,4	36,9	427,4	484,8
2002	20,4	36,9	427,4	484,8
2003	20,4	36,9	427,4	484,8
2004	20,4	36,9	430,0	487,4
2005	20,4	36,9	430,0	487,4
2006	20,4	36,9	429,7	487,1
2007	20,4	36,9	429,7	487,1
2008	24,7	34,6	424,1	483,4
2009	24,7	34,6	424,1	483,4
2010	24,7	34,6	424,1	483,4
2011	24,7	34,3	423,4	482,5
2012	24,7	34,2	422,7	481,6
2013	24,7	34,2	422,7	481,7
2014	24,7	34,2	422,7	481,7
2015	24,7	33,9	420,8	479,3
2016	24,7	33,9	420,8	479,3
2017	24,7	33,9	419,5	478,0

¹ La densidad se ha calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.

Fuente: Ministerio de Fomento e INE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen Ejecutivo	○
Marco General	○
Evolución General	○
Transporte Carretera	○
Transporte Ferroviario	○
Transporte Aéreo	○
Transporte Marítimo	○
Otros Modos Transporte	○
Efectos inducidos	○
Objetivos y Movilidad Sostenible	○
Indicadores clave	○
Anexos	○

Cuadro 11.41. Longitud y densidad de la red de carreteras en Gipuzkoa (km y m/km²)

AÑO / MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL
LONGITUD (km)				
1992	70	52	1.182	1.304
1993	70	52	1.182	1.304
1994	70	68	1.171	1.309
1995	70	69	1.197	1.336
1996	70	69	1.197	1.336
1997	70	75	1.137	1.282
1998	70	75	1.137	1.282
1999	70	83	1.197	1.350
2000	75	83	1.198	1.356
2001	75	83	1.201	1.359
2002	69	85	1.194	1.348
2003	77	85	1.196	1.358
2004	81	85	1.195	1.361
2005	86	91	1.194	1.371
2006	86	90	1.195	1.371
2007	81	107	1.191	1.379
2008	81	111	1.193	1.385
2009	97	114	1.195	1.406
2010	95	110	1.198	1.403
2011	95	120	1.194	1.409
2012	96	123	1.193	1.412
2013	96	121	1.184	1.401
2014	96	121	1.183	1.400
2015	107	123	1.183	1.413
2016	107	123	1.183	1.413
2017	107	123	1.183	1.413
DENSIDAD (m/km ²) ¹				
1992	35,3	26,3	596,9	658,5
1993	35,3	26,3	596,9	658,5
1994	35,3	34,3	591,3	661,0
1995	35,3	34,8	604,4	674,6
1996	35,3	34,8	604,4	674,6
1997	35,3	37,9	574,1	647,4
1998	35,3	37,9	574,1	647,4
1999	35,3	41,9	604,4	681,7
2000	37,9	41,9	604,9	684,7
2001	37,9	41,9	606,5	686,2
2002	34,8	42,9	602,9	680,7
2003	38,9	42,9	603,9	685,7
2004	40,9	42,9	603,4	687,3
2005	43,4	46,0	602,9	692,3
2006	43,4	45,4	603,4	692,3
2007	40,9	54,0	601,4	696,3
2008	40,9	56,1	602,4	699,4
2009	49,0	57,6	603,4	710,0
2010	48,0	55,5	604,9	708,5
2011	48,0	60,6	602,9	711,5
2012	48,5	62,1	602,4	713,0
2013	48,5	61,1	597,8	707,5
2014	48,5	61,1	597,3	707,0
2015	54,1	62,2	598,1	714,4
2016	54,1	62,2	598,1	714,4
2017	54,1	62,2	598,1	714,4

¹ La densidad se ha calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.

Fuente: Ministerio de Fomento e INE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen Ejecutivo	○
Marco General	○
Evolución General	○
Transporte Carretera	○
Transporte Ferroviario	○
Transporte Aéreo	○
Transporte Marítimo	○
Otros Modos Transporte	○
Efectos inducidos	○
Objetivos y Movilidad Sostenible	○
Indicadores clave	○
Anexos	○

Cuadro 11.42. Longitud y densidad de la red de carreteras en Bizkaia (km y m/km²)

AÑO / MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL
				LONGITUD (km)
1992	56	66	1.372	1.494
1993	56	67	1.377	1.500
1994	56	67	1.377	1.500
1995	56	71	1.401	1.528
1996	56	71	1.362	1.489
1997	56	90	1.351	1.497
1998	57	87	1.369	1.513
1999	57	96	1.360	1.513
2000	59	104	1.364	1.527
2001	59	105	1.319	1.483
2002	61	106	1.278	1.445
2003	62	121	1.252	1.435
2004	63	119	1.229	1.411
2005	63	122	1.184	1.369
2006	62	115	1.179	1.356
2007	63	126	1.162	1.351
2008	62	132	1.136	1.330
2009	62	132	1.121	1.315
2010	62	129	1.116	1.307
2011	77	126	1.114	1.317
2012	77	127	1.106	1.310
2013	77	127	1.107	1.311
2014	72	134	1.101	1.306
2015	72	137	1.098	1.307
2016	72	143	1.093	1.308
2017	72	143	1.078	1.293
DENSIDAD (m/km ²) ¹				
1992	25,3	29,8	618,8	673,8
1993	25,3	30,2	621,0	676,5
1994	25,3	30,2	621,0	676,5
1995	25,3	32,0	631,9	689,1
1996	25,3	32,0	614,3	671,5
1997	25,3	40,6	609,3	675,2
1998	25,7	39,2	617,4	682,4
1999	25,7	43,3	613,4	682,4
2000	26,6	46,9	615,2	688,7
2001	26,6	47,4	594,9	668,8
2002	27,5	47,8	576,4	651,7
2003	28,0	54,6	564,7	647,2
2004	28,4	53,7	554,3	636,4
2005	28,4	55,0	534,0	617,4
2006	28,4	51,9	531,7	612,0
2007	38,3	56,8	524,1	619,2
2008	31,3	66,7	573,6	671,6
2009	31,3	66,7	566,1	664,0
2010	31,3	65,1	563,5	660,0
2011	34,7	56,8	502,4	594,0
2012	34,8	57,4	499,9	592,1
2013	34,7	57,3	499,3	591,3
2014	32,4	60,5	496,6	589,5
2015	32,5	61,9	495,7	590,1
2016	32,5	64,6	493,5	590,6
2017	32,5	64,6	486,7	583,8

¹ La densidad se ha calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV. Datos corregidos de los años 2007 a 2011, en que se computó doble los kilómetros del tramo vizcaíno de la AP68
Fuente: Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

Cuadro 11.43. Evolución del parque de vehículos en la CAPV por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)

	AÑO / TIPO	Turismos		Motocicletas		Camiones y furgonetas		Autobuses		Tractores industriales		Otros vehículos		TOTAL	
		nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)
	1992	651.265	--	39.542	--	109.908	--	2.358	--	4.707	--	11.377	--	819.157	--
	1993	662.532	1,7	40.991	3,7	113.246	3,0	2.369	0,5	4.776	1,5	11.944	5,0	835.858	2,0
	1994	674.331	1,8	41.731	1,8	116.433	2,8	2.340	-1,2	4.911	2,8	12.553	5,1	852.299	2,0
	1995	694.049	2,9	42.489	1,8	121.382	4,3	2.323	-0,7	5.386	9,7	13.614	8,5	879.243	3,2
	1996	716.015	3,2	43.438	2,2	127.437	5,0	2.404	3,5	5.711	6,0	14.366	5,5	909.371	3,4
	1997	737.811	3,0	44.604	2,7	132.011	3,6	2.440	1,5	6.173	8,1	15.265	6,3	938.304	3,2
	1998	769.317	4,3	46.332	3,9	138.516	4,9	2.513	3,0	6.742	9,2	16.670	9,2	980.090	4,5
	1999	801.137	4,1	48.320	4,3	145.574	5,1	2.578	2,6	7.257	7,6	18.261	9,5	1.023.127	4,4
	2000	820.618	2,4	50.245	4,0	150.122	3,1	2.635	2,2	7.765	7,0	20.152	10,4	1.051.537	2,8
	2001	843.544	2,8	51.923	3,3	154.400	2,8	2.678	1,6	8.285	6,7	22.160	10,0	1.082.990	3,0
	2002	861.225	2,1	53.563	3,2	158.488	2,6	2.668	-0,4	8.419	1,6	24.189	9,2	1.108.552	2,4
	2003	851.684	-1,1	53.781	0,4	159.988	0,9	2.643	-0,9	8.356	-0,7	25.966	7,3	1.102.418	-0,6
	2004	874.085	2,6	57.259	6,5	167.201	4,5	2.668	0,9	8.645	3,5	28.343	9,2	1.138.201	3,2
	2005	889.109	1,7	64.036	11,8	174.891	4,6	2.809	5,3	8.762	1,4	30.967	9,3	1.170.574	2,8
	2006	893.371	0,5	72.600	13,4	180.091	3,0	2.800	-0,3	8.620	-1,6	33.821	9,2	1.191.303	1,8
	2007	928.759	4,0	82.564	13,7	191.684	6,4	2.908	3,9	9.138	6,0	37.466	10,8	1.252.519	5,1
	2008	939.235	1,1	90.721	9,9	194.379	1,4	2.944	1,2	9.149	0,1	39.354	5,0	1.275.782	1,9
	2009	943.394	0,4	96.000	5,8	194.954	0,3	3.006	2,1	8.747	-4,4	40.440	2,8	1.286.541	0,8
	2010	949.655	0,7	101.448	5,7	195.851	0,5	3.055	1,6	8.443	-3,5	41.355	2,3	1.299.807	1,0
	2011	955.598	0,6	106.356	4,8	193.859	-1,0	3.151	3,1	8.303	-1,7	42.267	2,2	1.309.534	0,7
	2012	955.937	0,0	109.202	2,7	190.759	-1,6	3.157	0,2	7.821	-5,8	42.228	-0,1	1.309.104	0,0
	2013	945.833	-1,1	111.176	1,8	186.800	-2,1	3.120	-1,2	7.564	-3,3	41.937	-0,7	1.296.430	-1,0
	2014	946.694	0,1	114.901	3,4	182.961	-2,1	3.178	1,9	7.631	0,9	42.378	1,1	1.297.743	0,1
	2015	956.170	1,0	119.328	3,9	180.882	-1,1	3.162	-0,5	7.758	1,7	42.050	-0,8	1.309.350	0,9
	2016	971.143	1,6	124.044	3,9	179.311	-0,8	3.285	3,9	7.829	0,9	42.635	1,4	1.328.247	1,4
	2017	990.973	2,0	127.585	2,9	174.867	-2,5	3.368	2,5	7.884	0,7	43.837	2,8	1.348.514	1,5
	2018	1.002.714	1,2	131.965	3,4	177.249	1,4	3.471	3,1	8.085	2,5	45.242	3,2	1.368.726	1,5

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

Resumen
Ejecutivo

Marco
General

Evolución
General

Transporte
Carretera

Transporte
Ferroviario

Transporte
Aéreo

Transporte
Marítimo

Otros Modos
Transporte

Efectos
inducidos

Objetivos y
Movilidad
Sostenible

Indicadores
clave

Anexos

Cuadro 11.44. Evolución del parque de vehículos en Álava por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)

	AÑO / TIPO	Turismos		Motocicletas		Camiones y furgonetas		Autobuses		Tractores industriales		Otros vehículos		TOTAL	
		nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)
	1992	90.131	--	4.741	--	17.949	--	422	--	783	--	1.640	--	115.666	--
	1993	91.885	1,9	4.928	3,9	18.582	3,5	423	0,2	801	2,3	1.742	6,2	118.361	2,3
	1994	96.172	4,7	4.996	1,4	19.170	3,2	418	-1,2	807	0,7	1.848	6,1	123.411	4,3
	1995	102.049	6,1	5.084	1,8	20.074	4,7	418	0,0	909	12,6	2.000	8,2	130.534	5,8
	1996	107.247	5,1	5.322	4,7	21.657	7,9	437	4,5	950	4,5	2.094	4,7	137.707	5,5
	1997	112.004	4,4	5.258	-1,2	22.279	2,9	429	-1,8	1.029	8,3	2.256	7,7	143.255	4,0
	1998	117.890	5,3	5.423	3,1	23.489	5,4	428	-0,2	1.193	15,9	2.467	9,4	150.890	5,3
	1999	123.477	4,7	5.543	2,2	25.004	6,4	456	6,5	1.231	3,2	2.691	9,1	158.402	5,0
	2000	127.351	3,1	5.623	1,4	25.932	3,7	474	3,9	1.275	3,6	2.970	10,4	163.625	3,3
	2001	131.537	3,3	5.848	4,0	26.672	2,9	467	-1,5	1.294	1,5	3.338	12,4	169.156	3,4
	2002	135.345	2,9	6.063	3,7	27.366	2,6	465	-0,4	1.333	3,0	3.663	9,7	174.235	3,0
	2003	125.458	-7,3	5.934	-2,1	26.734	-2,3	448	-3,7	1.340	0,5	3.991	9,0	163.905	-5,9
	2004	129.882	3,5	6.391	7,7	27.855	4,2	443	-1,1	1.369	2,2	4.393	10,1	170.333	3,9
	2005	132.927	2,3	7.286	14,0	29.219	4,9	468	5,6	1.406	2,7	4.898	11,5	176.204	3,4
	2006	135.044	1,6	8.323	14,2	30.288	3,7	509	8,8	1.378	-2,0	5.496	12,2	181.038	2,7
	2007	141.555	4,8	9.566	14,9	32.267	6,5	495	-2,8	1.466	6,4	6.152	11,9	191.501	5,8
	2008	144.419	2,0	10.602	10,8	32.673	1,3	496	0,2	1.447	-1,3	6.450	4,8	196.087	2,4
	2009	146.071	1,1	11.328	6,8	32.740	0,2	519	4,6	1.391	-3,9	7.259	12,5	199.308	1,6
	2010	148.208	1,5	12.043	6,3	32.929	0,6	522	0,6	1.351	-2,9	7.489	3,2	202.542	1,6
	2011	148.697	0,3	12.682	5,3	32.352	-1,8	539	3,3	1.325	-1,9	7.733	3,3	203.328	0,4
	2012	149.099	0,3	13.073	3,1	31.684	-2,1	554	2,8	1.232	-7,0	7.748	0,2	203.390	0,0
	2013	147.782	-0,9	13.422	2,7	30.912	-2,4	537	-3,1	1.150	-6,7	7.691	-0,7	201.494	-0,9
	2014	148.436	0,4	14.074	4,8	30.265	-2,1	523	-2,6	1.116	-3,0	7.765	1,0	202.179	0,4
	2015	150.062	1,1	14.702	4,5	29.867	-1,3	503	-3,8	1.156	3,6	7.591	-2,2	203.881	0,8
	2016	152.850	1,9	15.171	3,2	29.726	-0,5	519	3,2	1.196	3,5	7.669	1,0	207.131	1,6
	2017	156.781	2,6	15.607	2,9	28.639	-3,7	540	4,0	1.233	3,1	7.852	2,4	210.652	1,7
	2018	158.009	0,8	16.012	2,6	29.216	2,0	539	-0,2	1.329	7,8	8.171	4,1	213.276	1,2

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

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

Cuadro 11.45. Evolución del parque de vehículos en Gipuzkoa por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)

	AÑO / TIPO	Turismos		Motocicletas		Camiones y furgonetas		Autobuses		Tractores industriales		Otros vehículos		TOTAL	
		nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)
	1992	210.309	--	17.108	--	38.016	--	726	--	1.865	--	3.907	--	271.931	--
	1993	214.413	2,0	17.844	4,3	39.637	4,3	733	1,0	1.900	1,9	4.115	5,3	278.642	2,5
	1994	217.020	1,2	18.294	2,5	41.076	3,6	735	0,3	1.967	3,5	4.342	5,5	283.434	1,7
	1995	222.489	2,5	18.802	2,8	42.913	4,5	728	-1,0	2.132	8,4	4.709	8,5	291.773	2,9
	1996	229.360	3,1	19.422	3,3	44.903	4,6	761	4,5	2.244	5,3	4.994	6,1	301.684	3,4
	1997	236.611	3,2	20.463	5,4	47.020	4,7	745	-2,1	2.452	9,3	5.334	6,8	312.625	3,6
	1998	247.066	4,4	21.580	5,5	49.555	5,4	749	0,5	2.673	9,0	6.001	12,5	327.624	4,8
	1999	257.658	4,3	22.749	5,4	52.152	5,2	749	0,0	2.959	10,7	6.696	11,6	342.963	4,7
	2000	263.933	2,4	23.696	4,2	53.815	3,2	753	0,5	3.169	7,1	7.401	10,5	352.767	2,9
	2001	271.439	2,8	24.504	3,4	55.383	2,9	761	1,1	3.399	7,3	8.240	11,3	363.726	3,1
	2002	276.854	2,0	25.149	2,6	56.789	2,5	764	0,4	3.423	0,7	9.085	10,3	372.064	2,3
	2003	276.174	-0,2	25.379	0,9	58.085	2,3	761	-0,4	3.346	-2,2	9.745	7,3	373.490	0,4
	2004	282.987	2,5	26.942	6,2	60.856	4,8	759	-0,3	3.489	4,3	10.677	9,6	385.710	3,3
	2005	287.191	1,5	29.998	11,3	63.793	4,8	771	1,6	3.496	0,2	11.653	9,1	396.902	2,9
	2006	287.873	0,2	33.892	13,0	65.870	3,3	778	0,9	3.409	-2,5	12.570	7,9	404.392	1,9
	2007	298.750	3,8	38.378	13,2	70.070	6,4	811	4,2	3.629	6,5	13.743	9,3	425.381	5,2
	2008	301.700	1,0	41.786	8,9	71.105	1,5	826	1,8	3.567	-1,7	14.382	4,6	433.366	1,9
	2009	302.256	0,2	44.060	5,4	71.268	0,2	844	2,2	3.306	-7,3	14.607	1,6	436.341	0,7
	2010	303.261	0,3	46.433	5,4	71.373	0,1	853	1,1	3.195	-3,4	14.855	1,7	439.970	0,8
	2011	305.650	0,8	48.571	4,6	70.115	-1,8	874	2,5	3.141	-1,7	15.306	3,0	443.657	0,8
	2012	306.729	0,4	49.944	2,8	68.830	-1,8	871	-0,3	2.949	-6,1	15.390	0,5	444.713	0,2
	2013	303.919	-0,9	50.995	2,1	67.168	-2,4	870	-0,1	2.890	-2,0	15.546	1,0	441.388	-0,7
	2014	304.802	0,3	52.588	3,1	65.270	-2,8	904	3,9	3.065	6,1	15.879	2,1	442.508	0,3
	2015	308.580	1,2	54.669	4,0	63.966	-2,0	895	-1,0	3.127	2,0	15.951	0,5	447.188	1,1
	2016	314.015	1,8	56.921	4,1	63.101	-1,4	907	1,34	3.150	0,7	16.295	2,2	454.389	1,6
	2017	321.025	2,2	58.367	2,5	61.579	-2,4	940	3,6	3.157	0,2	16.860	3,5	461.928	1,7
	2018	325.598	1,4	60.555	3,7	62.227	1,1	974	3,6	3.225	2,2	17.553	4,1	470.132	1,8

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

Cuadro 11.46. Evolución del parque de vehículos en Bizkaia por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)

	AÑO / TIPO	Turismos		Motocicletas		Camiones y furgonetas		Autobuses		Tractores industriales		Otros vehículos		TOTAL	
		nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)
	1992	350.825	--	17.693	--	53.943	--	1.210	--	2.059	--	5.830	--	431.560	--
	1993	356.234	1,5	18.219	3,0	55.027	2,0	1.213	0,2	2.075	0,8	6.087	4,4	438.855	1,7
	1994	361.139	1,4	18.441	1,2	56.187	2,1	1.187	-2,1	2.137	3,0	6.363	4,5	445.454	1,5
	1995	369.511	2,3	18.603	0,9	58.395	3,9	1.177	-0,8	2.345	9,7	6.905	8,5	456.936	2,6
	1996	379.408	2,7	18.694	0,5	60.877	4,3	1.206	2,5	2.517	7,3	7.278	5,4	469.980	2,9
	1997	389.196	2,6	18.883	1,0	62.712	3,0	1.266	5,0	2.692	7,0	7.675	5,5	482.424	2,6
	1998	404.361	3,9	19.329	2,4	65.472	4,4	1.336	5,5	2.876	6,8	8.202	6,9	501.576	4,0
	1999	420.002	3,9	20.028	3,6	68.418	4,5	1.373	2,8	3.067	6,6	8.874	8,2	521.762	4,0
	2000	429.334	2,2	20.926	4,5	70.375	2,9	1.408	2,5	3.321	8,3	9.781	10,2	535.145	2,6
	2001	440.568	2,6	21.571	3,1	72.345	2,8	1.450	3,0	3.592	8,2	10.582	8,2	550.108	2,8
	2002	449.026	1,9	22.351	3,6	74.333	2,7	1.439	-0,8	3.663	2,0	11.441	8,1	562.253	2,2
	2003	450.052	0,2	22.468	0,5	75.169	1,1	1.434	-0,3	3.670	0,2	12.230	6,9	565.023	0,5
	2004	461.216	2,5	23.926	6,5	78.490	4,4	1.466	2,2	3.787	3,2	13.273	8,5	582.158	3,0
	2005	468.991	1,7	26.752	11,8	81.879	4,3	1.570	7,1	3.860	1,9	14.416	8,6	597.468	2,6
	2006	470.454	0,3	30.385	13,6	83.933	2,5	1.513	-3,6	3.833	-0,7	15.755	9,3	605.873	1,4
	2007	488.454	3,8	34.620	13,9	89.347	6,5	1.602	5,9	4.043	5,5	17.571	11,5	635.637	4,9
	2008	493.116	1,0	38.333	10,7	90.601	1,4	1.622	1,2	4.135	2,3	18.522	5,4	646.329	1,7
	2009	495.067	0,4	40.612	5,9	90.946	0,4	1.643	1,3	4.050	-2,1	18.574	0,3	650.892	0,7
	2010	498.186	0,6	42.972	5,8	91.549	0,7	1.680	2,3	3.897	-3,8	19.011	2,4	657.295	1,0
	2011	501.251	0,6	45.103	5,0	91.392	-0,2	1.738	3,5	3.837	-1,5	19.228	1,1	662.549	0,8
	2012	500.109	-0,2	46.185	2,4	90.245	-1,3	1.732	-0,3	3.640	-5,1	19.090	-0,7	661.001	-0,2
	2013	494.132	-1,2	46.759	1,2	88.720	-1,7	1.713	-1,1	3.524	-3,2	18.700	-2,0	653.548	-1,1
	2014	493.456	-0,1	48.239	3,2	87.426	-1,5	1.751	2,2	3.450	-2,1	18.734	0,2	653.056	-0,1
	2015	497.528	0,8	49.957	3,6	87.049	-0,4	1.764	0,7	3.475	0,7	18.508	-1,2	658.281	0,8
	2016	504.278	1,4	51.952	3,9	86.484	-0,7	1.859	5,4	3.483	0,2	18.671	0,9	666.727	1,3
	2017	513.167	1,8	53.611	3,2	84.649	-2,1	1.888	1,6	3.494	0,3	19.125	2,4	675.934	1,4
	2018	519.107	1,2	55.398	3,3	85.806	1,4	1.958	3,7	3.531	1,1	19.518	2,1	685.318	1,4

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

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Cuadro 11.47. Índice de motorización (turismos/1.000 habitantes)

AÑO / TT.HH.	Álava	Gipuzkoa	Bizkaia	CAPV	(turismos/1.000 habitantes)
1996	380,6	339,2	332,8	341,3	
1997	397,4	349,9	341,4	351,7	
1998	414,2	365,2	355,5	366,6	
1999	432,1	380,4	369,3	381,4	
2000	444,5	388,5	379,0	391,0	
2001	455,5	399,1	389,0	401,4	
2002	463,7	405,4	396,2	408,5	
2003	426,2	403,5	397,1	403,2	
2004	438,9	412,2	407,1	413,2	
2005	443,2	417,0	412,8	418,4	
2006	447,3	416,1	412,7	418,7	
2007	463,4	429,9	427,9	433,6	
2008	466,4	430,4	430,1	435,4	
2009	465,5	428,3	429,5	434,3	
2010	467,0	428,8	431,8	436,0	
2011	465,8	430,7	433,7	437,4	
2012	462,2	430,7	431,7	435,9	
2013	461,4	429,3	429,4	434,1	
2014	463,8	430,1	431,3	435,7	
2015	466,4	434,6	435,9	440,0	
2016	475,0	443,6	444,5	448,8	
2017	479,7	452,8	452,3	456,6	
2018	485,1	458,4	457,4	461,9	

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



b) Aéreo

Cuadro 11.48. Tráfico de aeronaves por aeropuerto (nº aeronaves)

AÑO / AEROPUERTO	Bilbao	Donostia-San Sebastián	Vitoria-Gasteiz	(nº aeronaves)
				TOTAL
1992	17.473	1.850	2.733	22.056
1993	16.545	1.822	3.168	21.535
1994	17.266	1.803	2.747	21.816
1995	20.348	1.814	4.689	26.851
1996	23.190	3.789	8.783	35.762
1997	28.667	3.713	13.054	45.434
1998	32.118	4.535	13.269	49.922
1999	36.394	5.212	14.730	56.336
2000	40.770	5.569	13.726	60.065
2001	40.295	5.869	13.489	59.653
2002	37.134	6.033	11.949	55.116
2003	40.867	6.257	11.283	58.407
2004	47.020	6.299	10.848	64.167
2005	51.745	7.153	8.894	67.792
2006	52.200	8.873	9.462	70.535
2007	54.877	9.884	9.131	73.892
2008	52.966	8.897	9.497	71.360
2009	46.497	6.957	6.518	59.972
2010	47.235	6.622	5.440	59.297
2011	47.341	6.860	5.749	59.950
2012	44.879	6.160	5.773	56.812
2013	38.914	4.302	5.258	48.474
2014	39.584	4.311	5.753	49.648
2015	41.114	4.666	6.546	52.326
2016	41.845	4.806	6.399	53.050
2017	44.455	5.241	7.459	57.155
2018	47.598	4.997	8.635	61.230

La fuente original puede disponer de datos más desagregados y actualizados.

Enlace: www.aena-aeropuertos.es

Fuente: Estadísticas de AENA - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



c) *Marítimo*

Cuadro 11.49. Caracterización de la flota mercante en la CAPV

AÑO/AMBITO GEOGRAFICO	CAPV			
	Nº Empresas	Nº Buques	GT (Gross Tons)	TMP
1995	13	62	344.397	577.850
1996	12	64	282.368	454.381
1997	11	66	176.048	287.430
1998	12	63	345.387	560.407
1999	11	57	334.551	553.207
2000	11	56	328.937	543.033
2001	10	52	322.295	519.898
2002	12	53	321.193	532.790
2003	12	55	332.021	546.588
2004	11	50	455.803	796.813
2005	11	67	524.523	917.116
2006	11	71	542.901	938.900
2007	14	68	535.720	927.707
2008	14	80	574.292	970.421
2009	13	73	393.275	631.405
2010	13	69	365.719	590.947
2011	12	66	396.280	663.302
2012	12	65	396.128	663.013
2013	11	55	336.059	592.931
2014	11	54	331.535	584.104
2015	11	54	332.746	585.042
2016	13	57	349.645	607.848
2017	13	87	679.769	1.110.279
2018	13	87	752.809	1.245.610

Los datos corresponden al número de buques registrados en la CAPV y proceden de Anavas.

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

Resumen Ejecutivo

11.3.3. Demanda de movilidad

Marco General

a) *Servicios públicos de transportes colectivos*

Cuadro 11.50. Movilidad de personas en la CAPV por territorio de residencia. 2003-2016

Evolución General

Transporte Carretera

		Desplazamientos		Población >5 años ¹	Desplazamiento por habitante >5 años ¹
		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
2016					
	Álava	1.184.448	17,7	296.790	3,99
	Bizkaia	3.327.749	49,6	1.060.816	3,14
	Gipuzkoa	2.193.667	32,7	655.192	3,35
	CAPV	6.705.864	100,0	2.012.798	3,33

¹ Los datos del ejercicio 2016 son para población mayor de 6 años.

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, Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016, EUSTAT.

Indicadores clave

Anexos

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

Cuadro 11.51. Evolución de los desplazamientos totales (origen y/o destino en cada capital). 1996-2016

	Bilbao					Donostia-San Sebastián					Vitoria-Gasteiz				
	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³	2016 ⁴	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³	2016 ⁴	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³	2016 ⁴
Vehículo Motorizado Individual ⁵	25%	24%	28,3%	27,7%	29,6%	33%	35%	40,9%	42,2%	40,2%	29%	31%	39,2%	36,0%	32,8%
Tpte. Colectivo	23%	24%	36,05%	29,7%	27,7%	19%	18%	27,0%	22,1%	20,9%	8%	8%	9,24%	12,3%	8,6%
Carretera -Bus discrecional	--	--	1,15%	1,78%	1,1%	--	--	5,1%	2,5%	0,8%	--	--	3,0%	3,2%	0,8%
Carretera -Tpte. PÚblico	--	--	11,2%	8,5%	9,4%	--	--	15,1%	15,2%	16,2%	--	--	6,0%	6,2%	5,4%
Ferrocarril -Tpte. PÚblico	--	--	23,7%	19,4%	17,2%	--	--	6,8%	4,4%	3,9%	--	--	0,24% (*)	2,9%	2,4%
A pie	48%	49%	33,8%	39,1%	40,1%	42%	41%	26,0%	31,8%	34,1%	56%	55%	48,0%	43,9%	50,4%
Multi-etapa ⁶	--	--	--	2,8%	1,7%	--	--	--	1,07%	1,7%	--	--	--	0,69%	0,7%
Otros	4%	3%	1,86%	0,7%	0,8%	6%	6%	6,16%	2,8%	3,2%	7%	6%	3,7%	7,1%	7,4%
- Bicicleta	--	--	0,26% (*)	0,38%	0,7%	--	--	1,76%	2,5%	3,2%	--	--	2,6%	6,8%	7,4%
- Otros	--	--	1,6%	0,3%	0,1%	--	--	4,4%	0,3%	0,0%	--	--	1,1%	0,3%	0,0%

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 Fuente: Encuesta de Movilidad realizada para el "Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2016"

⁵ Agrupación correspondiente a los ejercicios 2011 y 2016.

⁶ 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.

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

Cuadro 11.52. Evolución de los desplazamientos internos (origen y destino en cada capital). 1996-2016

	Bilbao					Donostia-San Sebastián					Vitoria-Gasteiz				
	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³	2016 ⁴	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³	2016 ⁴	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³	2016 ⁴
Vehículo Motorizado Individual ⁵	13%	13%	11,2%	11,5%	12,0%	27%	28%	28,6%	26,0%	31,4%	27%	28%	30,4%	25,4%	25,7%
Tpte. Colectivo	23%	24%	29,2%	24,5%	21,3%	19%	18%	25,52%	20,5%	17,7%	8%	7%	7,5%	12,3%	8,8%
Carretera -Bus discrecional	--	--	0,60% (*)	1,66%	0,8%	--	--	4,9%	2,1%	0,4%	--	--	1,6%	2,0%	0,5%
Carretera Tpte. PÚblico	--	--	12,7%	9,0%	10,1%	--	--	19,3%	17,3%	15,8%	--	--	5,9%	6,8%	5,6%
Ferrocarril Tpte. PÚblico	--	--	15,8%	13,9%	10,4%	--	--	1,32% (*)	1,19%	1,5%	--	--	3,5%	2,7%	
A pie	62%	61%	58,9%	61,8%	65,3%	47%	48%	42,6%	48,7%	46,2%	60%	59%	58,9%	53,4%	57,2%
Multi-etapa ⁶	--	--	--	1,21%	0,4%	--	--	--	0,55%	0,5%	--	--	--	0,26%	0,1%
Otros	2%	2%	0,8%	1,0%	1,0%	7%	6%	3,3%	4,2%	4,2%	5%	6%	3,4%	8,6%	8,2%
- Bicicleta	--	--	0,28% (*)	0,51%	0,8%	--	--	2,7%	3,9%	4,2%	--	--	3,2%	8,2%	8,2%
- Otros	--	--	0,5%	0,49%	0,2%	--	--	0,6%	0,3%	0,0%	--	--	0,2%	0,4%	0,0%

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 Fuente: Encuesta de Movilidad realizada para el "Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2016"

⁵ Agrupación correspondiente a los ejercicios 2006, 2011 y 2016.

⁶ 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.

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

Cuadro 11.53. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas).

	AÑO	BUS urbano Bilbao	BUS urbano Donostia-San Sebastián	BUS urbano Vitoria-Gasteiz	Bus interurbano Bizkaia ¹	Bus interurbano Gipuzkoa	Bus interurbano Alava ²	Metro Bilbao	Euskotran	Renfe ³	Euskotren	Renfe Métrica ⁴	Funiculares ⁵
	2000	22.729	27.213	11.383	36.062	18.461	--	54.173	--	35.288	18.138	1.866	874
	2001	23.277	27.239	11.474	38.536	17.749	146	55.895	--	36.533	17.855	1.835	831
	2002	23.146	26.483	11.561	35.115	17.022	267	66.706	47	34.288	17.746	1.900	838
	2003	24.093	26.511	11.718	37.031	16.712	315	72.609	1.144	32.926	17.934	1.841	913
	2004	25.518	26.003	11.805	36.876	16.627	439	73.089	2.192	29.864	16.500	1.895	914
	2005	26.086	26.219	11.513	34.134	15.382	324	77.802	2.820	29.223	17.553	1.945	962
	2006	27.265	26.670	10.865	32.810	16.109	374	79.780	2.935	28.934	17.913	1.832	1.028
	2007	27.705	27.361	12.043	30.876	16.120	349	85.864	2.906	26.430	18.137	1.772	983
	2008	26.004	28.003	12.643	30.196	17.199	348	86.334	2.958	25.785	17.759	1.506	998
	2009	25.755	28.460	10.356	28.808	18.141	421	87.044	7.489	23.654	16.972	1.345	1.026
	2010	25.425	29.015	11.091	27.716	18.907	516	88.556	9.827	21.532	16.516	1.345	1.335
	2011	26.579	29.217	11.881	29.474	19.772	500	89.616	10.424	20.318	15.908	1.314	1.868
	2012	25.814	28.963	12.165	29.414	20.517	495	87.615	10.360	19.848	15.180	1.249	1.773
	2013	25.821	27.652	12.762	29.253	21.121	490	87.133	10.399	17.390	15.569	1.151	1.962
	2014	26.074	28.078	13.084	28.479	22.160	447	87.397	10.276	16.410	15.630	1.107	2.256
	2015	26.121	28.243	13.766	27.289	22.920	392	87.536	10.587	16.334	15.618	1.066	2.048
	2016	25.928	28.500	14.523	27.749	23.963	467	87.105	10.730	16.458	15.351	983	2.603
	2017	25.458	28.402	15.162	27.347	24.436	529	88.712	11.044	16.095	19.249	1.356	2.780
	2018	25.055	29.169	15.759	28.043	24.845	563	89.919	11.297	16.314	22.344	865	2.933

⁰ Los datos de "BUS interurbano", estén en la columna de Bizkaia, Gipuzkoa o Álava, incluyen los movimientos en autobús de las concesiones de cada una de las tres diputaciones, tanto dentro de su territorio como con poblaciones de los otros 2 territorios.

¹ Los datos de "BUS interurbano Bizkaia" desde 2011 incluyen las líneas de la concesión A-3700 Bilbao/Vitoria-Gasteiz, que en 2011 suponen 1.076.097 personas, no disponiendo actualmente de datos de años previos.

² Las fluctuaciones en el nº de usuarios computados entre 2003 y 2006 se deben, básicamente, a cambios en una línea, la cual incluía la conexión Vitoria-C. Comercial Gorbeia.

³ 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).

⁴ Renfe Métrica (antes FEVE): Datos de la línea Bilbao-Balmaseda.

⁵ Incluye la demanda de personas usuarias de funiculares, pero no la de ascensores al no disponer de los datos completos en el año 2000.

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

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

Cuadro 11.54. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas y tasa de variación interanual).

	AÑO	BUS urbano	BUS interurbano ¹	TREN urbano	TREN interurbano	Funiculares ²	TOTAL	Δ Anual	(miles de personas) Δ acumulada
	2000	61.325	54.523	54.173	55.071	874	225.966		
	2001	61.990	56.431	55.895	56.223	831	231.370	2,4	2,4
	2002	61.190	52.404	66.753	53.934	838	235.119	1,6	4,0
	2003	62.322	54.058	73.753	52.700	913	243.746	3,7	7,7
	2004	63.326	53.942	75.281	48.259	914	241.722	-0,8	6,9
	2005	63.818	49.840	80.622	48.720	962	243.962	0,9	7,8
	2006	64.800	49.293	82.715	48.679	1.028	246.515	1,0	8,8
	2007	67.109	47.345	88.770	46.340	983	250.547	1,7	10,5
	2008	66.650	47.743	89.292	45.050	998	249.733	-0,3	10,1
	2009	64.571	47.370	94.533	41.971	1.026	249.471	-0,1	10,0
	2010	65.531	47.139	98.383	39.392	1.335	251.780	0,8	10,8
	2011	67.677	49.746	100.040	37.540	1.868	256.871	-- ⁽¹⁾	--
	2012	66.942	50.426	97.975	36.277	1.773	253.393	-1,3	--
	2013	66.235	50.864	97.532	27.439	1.962	244.032	-3,8	--
	2014	67.236	51.085	97.674	33.147	2.256	251.398	2,9	--
	2015	68.130	50.601	98.123	33.183	2.048	252.085	0,4	--
	2016	68.951	52.179	97.835	32.941	2.603	254.509	1,0	--
	2017	69.022	52.312	99.217	35.483	2.780	258.814	1,6	--
	2018	69.983	53.451	100.217	38.799	2.933	265.383	2,5	--

⁰ Los datos de "BUS interurbano", relativos a Bizkaia, Gipuzkoa y Álava, incluyen los movimientos en autobús de las concesiones de cada una de las tres diputaciones, tanto dentro de su territorio como con poblaciones de los otros 2 territorios.

¹ Los datos de "BUS interurbano Bizkaia" desde 2011 incluyen las líneas de la concesión A-3700 Bilbao/Vitoria-Gasteiz, que en 2011 suponen 1.076.097 personas, no disponiendo actualmente de datos de años previos.

² Incluye la demanda de personas usuarias de funiculares, pero no la de ascensores al no disponer de los datos completos en el año 2000.

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

		b) Carretera																		
		Cuadro 11.55. Transporte privado: Evolución de la IMD en los principales accesos a las capitales vascas (nº vehículos y %)																		
Resumen Ejecutivo	Marco General	Evolución General	Transporte Carretera	Transporte Ferroviario	Transporte Aéreo	Transporte Marítimo	Otros Modos Transporte	Efectos inducidos	Objetivos y Movilidad Sostenible	Indicadores clave	Anexos	(nº vehículos y %)								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								
												VITORIA-GASTEIZ								

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Cuadro 11.56. Transporte público urbano: evolución del número de viajeros y viajeras en los autobuses urbanos de las tres capitales vascas.

AÑO / CAPITAL	Bilbao		Donostia-San Sebastián		Vitoria-Gasteiz		TOTAL	
	miles de personas	Δinteranual (%)	miles de personas	Δinteranual (%)	miles de personas	Δinteranual (%)	miles de personas	Δinteranual (%)
	1990	29.494	--	27.001	--	10.295	--	66.790
1991	29.772	0,9	26.220	-2,9	10.324	0,3	66.316	-0,7
1992	30.727	3,2	26.441	0,8	10.286	-0,4	67.454	1,7
1993	30.521	-0,7	24.667	-6,7	10.328	0,4	65.516	-2,9
1994	29.670	-2,8	25.447	3,2	10.335	0,1	65.452	-0,1
1995	30.208	1,8	26.371	3,6	10.765	4,2	67.344	2,9
1996	29.594	-2,0	26.886	2,0	11.266	4,7	67.746	0,6
1997	26.841	-9,3	26.737	-0,6	11.267	0,0	64.845	-4,3
1998	23.935	-10,8	27.023	1,1	11.441	1,5	62.399	-3,8
1999	22.622	-5,5	27.338	1,2	11.524	0,7	61.484	-1,5
2000	22.729	0,5	27.213	-0,5	11.383	-1,2	61.325	-0,3
2001	23.277	2,4	27.239	0,1	11.474	0,8	61.990	1,1
2002	23.146	-0,6	26.483	-2,8	11.561	0,8	61.190	-1,3
2003	24.093	4,1	26.511	0,1	11.718	1,4	62.322	1,8
2004	25.518	5,9	26.003	-1,9	11.805	0,7	63.326	1,6
2005	26.086	2,2	26.219	0,8	11.513	-2,5	63.818	0,8
2006	27.265	4,5	26.670	1,7	10.865	-5,6	64.800	1,5
2007	27.705	1,6	27.361	2,6	12.043	10,8	67.109	3,6
2008	26.004	-6,1	28.003	2,3	12.643	5,0	66.650	-0,7
2009	25.755	-1,0	28.460	1,6	10.356	-18,1	64.571	-3,1
2010	25.425	-1,3	29.015	2,0	11.091	7,1	65.531	1,5
2011	26.579	4,5	29.217	0,7	11.881	7,1	67.677	3,3
2012	25.814	-2,9	28.963	-0,9	12.165	2,4	66.942	-1,1
2013	25.821	0,0	27.652	-4,5	12.762	4,9	66.235	-1,1
2014	26.074	1,0	28.078	1,5	13.084	2,5	67.236	1,5
2015	26.121	0,2	28.243	0,6	13.766	5,2	68.130	1,3
2016	25.928	-0,7	28.500	0,9	14.523	3,4	68.951	1,2
2017	25.458	-1,8	28.402	-0,4	15.162	2,1	69.022	0,1
2018	25.055	-1,6	29.169	2,7	15.759	3,9	69.983	1,4

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

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

Cuadro 11.57. Transporte público interurbano: evolución del número de viajeros y viajeras en los servicios regulares de autobús interurbano.

AÑO / AMBITO	Interurbano Bizkaia ¹		Interurbano Gipuzkoa		Interurbano Álava ²	
	miles de personas	Δinteranual (%)	miles de personas	Δinteranual (%)	miles de personas	Δinteranual (%)
2000	36.062	1,7	18.461	-2,9	n.d.	--
2001	38.536	6,9	17.749	-3,9	146	--
2002	35.115	-8,9	17.022	-4,1	267	82,9
2003	37.031	5,5	16.712	-1,8	315	18,0
2004	36.876	-0,4	16.627	-0,5	439	39,4
2005	34.134	-7,4	15.382	-7,5	324	-26,2
2006	32.810	-3,9	16.109	4,7	374	15,4
2007	30.876	-5,9	16.120	0,1	349	-6,7
2008	30.196	-2,2	17.199	6,7	348	-0,3
2009	28.808	-4,6	18.141	5,5	421	21,0
2010	27.716	-3,8	18.907	4,2	516	22,6
2011	29.474	-- ⁽¹⁾	19.772	4,6	500	-3,1
2012	29.414	-0,2	20.517	3,8	495	-1,0
2013	29.253	-0,5	21.121	2,9	490	-1,0
2014	28.479	-2,6	22.160	4,9	447	-8,8
2015	27.289	-4,2	22.920	3,4	392	-12,3
2016	27.749	1,7	23.963	4,6	467	19,1
2017	27.347	-1,5	24.436	1,9	529	13,3
2018	28.043	2,5	24.845	1,7	563	6,4

⁰ Los datos de “BUS interurbano”, estén en la columna de Bizkaia, Gipuzkoa o Álava, incluyen los movimientos en autobús de las concesiones de cada una de las tres diputaciones, tanto dentro de su territorio como con poblaciones de los otros 2 territorios.

¹ Los datos de “BUS interurbano Bizkaia” desde 2011 incluyen las líneas de la concesión A-3700 Bilbao/Vitoria-Gasteiz, que en 2011 suponen 1.076.097 personas, no disponiendo actualmente de datos de años previos.

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-Gasteiz/Centro Comercial Gorbea.

Fuente: Consorcio de transportes de Bizkaia, Diputación Foral de Gipuzkoa y Diputación Foral de Álava. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 11.58. Transporte público urbano: viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2017.

	Años	(miles de personas y %)							
		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. (%)
Resumen Ejecutivo	1990	10.295	-	27.001	-	29.494	-	66.790	-
Marco General	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
Evolución General	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
Transporte Carretera	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
	2013	12.762	4,9	27.652	-4,5	25.821	0,0	66.235	-1,1
Transporte Ferroviario	2014	13.084	2,5	28.078	1,5	26.074	1,0	67.236	1,5
	2015	13.766	5,2	28.243	0,6	26.121	0,2	68.130	1,3
	2016	14.237	3,4	28.500	0,9	25.928	-0,7	68.665	0,8
	2017	14.531	2,1	28.408	-0,3	25.458	-1,8	68.397	-0,4

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

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Cuadro 11.59. Volumen de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución 1998-2017 (miles de Tn y tasa de variación interanual)

	Años	Transporte Intrarregional ¹				Transporte interregional ²		Transporte Internacional		Total CAPV	
		Intra-municipal ³	Inter-municipal	Total	Δ anual %	Miles Tn	Δ anual %	Miles Tn	Δ anual %	Miles Tn	Δ anual %
Resumen Ejecutivo	1998	--	31.627	31.627	--	32.583	--	2.277	--	66.487	--
Marco General	1999	--	35.536	35.536	12,4	34.985	7,4	3.518	54,5	74.039	11,4
	2000	--	41.963	41.963	18,1	37.664	7,7	4.672	32,8	84.299	13,9
	2001	--	42.593	42.593	1,5	38.845	3,1	4.484	-4,0	85.922	1,9
	2002	20.149	49.176	69.325	62,8	42.625	9,7	5.378	19,9	117.328	36,6
Evolución General	2003	15.194	46.612	61.807	-10,8	42.572	-0,1	5.470	1,7	109.849	-6,4
	2004	18.487	49.490	67.978	10,0	48.486	13,9	5.500	0,5	121.964	11,0
	2005	19.487	59.635	79.122	16,4	47.474	-2,1	5.260	-4,4	131.856	8,1
Transporte Carretera	2006	23.889	58.634	82.523	4,3	49.609	4,5	4.789	-9,0	136.921	3,8
	2007	18.321	61.845	80.166	-2,9	55.838	12,6	6.042	26,2	142.046	3,7
	2008	17.641	59.182	76.823	-4,2	50.473	-9,6	5.828	-3,5	133.124	-6,3
	2009	18.356	48.769	67.126	-12,6	47.708	-5,5	4.253	-27,0	119.086	-10,5
	2010	13.934	43.368	57.302	-14,6	48.033	0,7	4.908	15,4	110.243	-7,4
Transporte Ferroviario	2011	11.427	40.501	51.928	-9,4	45.103	-6,1	4.796	-2,3	101.826	-7,6
	2012	8.669	33.406	42.076	-19,0	41.606	-7,8	4.823	0,6	88.505	-13,1
	2013	8.395	32.527	40.922	-2,7	38.799	-6,7	4.655	-3,5	84.376	-4,7
Transporte Aéreo	2014	9.033	41.170	50.203	22,7	39.321	1,3	5.352	15,0	94.875	12,4
	2015	8.528	32.580	41.108	-18,1	44.396	12,9	5.519	3,1	91.024	-4,1
	2016	7.229	35.235	42.464	3,3	42.751	-3,7	6.477	17,4	91.691	0,7
	2017	7.830	36.029	43.859	3,3	46.908	9,7	6.390	-1,3	97.157	6,0
	2018	7.953	36.537	44.490	1,4	45.157	-3,7	6.092	-4,7	95.739	-1,5

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

² Entre la CAPV y otras Comunidades Autónomas.

³ Dado el cambio metodológico en el 2002, el transporte intramunicipal se empieza a recoger en la encuesta a partir de ese año.

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

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos



Cuadro 11.60. Volumen de mercancías transportadas por carretera según Comunidades Autónomas de origen y de destino. 2017 (Miles de Tn).

Origen/Destino	Origen País Vasco	Destino País Vasco	Total
Andalucía	781	695	1.476
Aragón	2.421	1.756	4.177
Asturias	819	975	1.794
Baleares, Illes	..	..	..
Canarias	..	..	..
Cantabria	1.861	2.763	4.624
Castilla-La Mancha	838	890	1.728
Castilla y León	5.064	5.273	10.337
Cataluña	1.685	2.217	3.902
Comunidad Valenciana	1.223	845	2.068
Extremadura	53	152	205
Galicia	1.301	1.662	2.963
Madrid	1.441	1.642	3.083
Murcia	215	121	336
Navarra	4.267	3.951	8.218
Rioja	784	1.177	1.961
Ceuta y Melilla	..	..	..
TOTAL expedido/recibido a/de otras CC.AA.	66.612	67.978	134.590

(..) Al tratarse de transporte por carretera, no son significativos los flujos ni con las autonomías insulares ni con Ceuta y Melilla, aunque sus valores se incluyen en la fila de "Total expedido/recibido a/de otras CC.AA.".

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

Cuadro 11.61. Matriculaciones¹ por tramos de CO₂ emitido. 2014-2017 (gr/km recorrido)

	Emisiones CO ₂	2014	2015	2016	2017	Variación interanual	
						2016	2017
Resumen Ejecutivo	<=120	3.765	4.234	4.325	4.222	2,1	-2,4
	>120<160	2.421	2.236	2.157	2.710	-3,5	25,6
	>=160<200	205	119	126	180	5,9	42,9
	>=200	58	26	23	16	-11,5	-30,4
	Resto	0	0	0	0	0,0	0,0
	Total	6.449	6.615	6.631	7.128	0,2	7,5
Marco General	<=120	9.467	12.877	13.599	13.354	5,6	-1,8
	>120<160	5.543	5.743	5.518	6.167	-3,9	11,8
	>=160<200	547	378	331	432	-12,4	30,5
	>=200	127	83	61	60	-26,5	-1,6
	Resto	0	0	0	0	0,0	0,0
	Total	15.684	19.081	19.509	20.013	2,2	2,6
Evolución General	<=120	5.956	7.632	8.087	7.767	6,0	-4,0
	>120<160	3.764	3.952	4.008	4.310	1,4	7,5
	>=160<200	359	250	267	377	6,8	41,2
	>=200	88	71	45	27	-36,6	-40,0
	Resto	0	0	0	0	0,0	0,0
	Total	10.167	11.905	12.407	12.481	4,2	0,6
Transporte Carretera	<=120	19.188	24.743	26.011	25.343	5,1	-2,6
	>120<160	11.728	11.931	11.683	13.187	-2,1	12,9
	>=160<200	1.111	747	724	989	-3,1	36,6
	>=200	273	180	129	103	-28,3	-20,2
	Resto	0	0	0	0	0,0	0,0
	Total	32.300	37.601	38.547	39.622	2,5	2,8
Transporte Ferroviario	<=120	581.257	763.075	883.101	923.965	15,7	4,6
	>120<160	241.386	248.736	243.482	286.859	-2,1	17,8
	>=160<200	26.217	16.839	16.520	20.676	-1,9	25,2
	>=200	6.417	5.569	3.906	3.432	-29,9	-12,1
	Resto	31	13	0	0	-100,0	0,0
	Total	855.308	1.034.232	1.147.009	1.234.932	10,9	7,7
Transporte Aéreo	<=120	19.188	24.743	26.011	25.343	5,1	-2,6
	>120<160	11.728	11.931	11.683	13.187	-2,1	12,9
	>=160<200	1.111	747	724	989	-3,1	36,6
	>=200	273	180	129	103	-28,3	-20,2
	Resto	0	0	0	0	0,0	0,0
	Total	32.300	37.601	38.547	39.622	2,5	2,8
Transporte Marítimo	<=120	581.257	763.075	883.101	923.965	15,7	4,6
	>120<160	241.386	248.736	243.482	286.859	-2,1	17,8
	>=160<200	26.217	16.839	16.520	20.676	-1,9	25,2
	>=200	6.417	5.569	3.906	3.432	-29,9	-12,1
	Resto	31	13	0	0	-100,0	0,0
	Total	855.308	1.034.232	1.147.009	1.234.932	10,9	7,7
Otros Modos Transporte	<=120	19.188	24.743	26.011	25.343	5,1	-2,6
	>120<160	11.728	11.931	11.683	13.187	-2,1	12,9
	>=160<200	1.111	747	724	989	-3,1	36,6
	>=200	273	180	129	103	-28,3	-20,2
	Resto	0	0	0	0	0,0	0,0
	Total	32.300	37.601	38.547	39.622	2,5	2,8
Efectos inducidos	<=120	19.188	24.743	26.011	25.343	5,1	-2,6
	>120<160	11.728	11.931	11.683	13.187	-2,1	12,9
	>=160<200	1.111	747	724	989	-3,1	36,6
	>=200	273	180	129	103	-28,3	-20,2
	Resto	0	0	0	0	0,0	0,0
	Total	32.300	37.601	38.547	39.622	2,5	2,8
Objetivos y Movilidad Sostenible	<=120	19.188	24.743	26.011	25.343	5,1	-2,6
	>120<160	11.728	11.931	11.683	13.187	-2,1	12,9
	>=160<200	1.111	747	724	989	-3,1	36,6
	>=200	273	180	129	103	-28,3	-20,2
	Resto	0	0	0	0	0,0	0,0
	Total	32.300	37.601	38.547	39.622	2,5	2,8
Indicadores clave	<=120	19.188	24.743	26.011	25.343	5,1	-2,6
	>120<160	11.728	11.931	11.683	13.187	-2,1	12,9
	>=160<200	1.111	747	724	989	-3,1	36,6
	>=200	273	180	129	103	-28,3	-20,2
	Resto	0	0	0	0	0,0	0,0
	Total	32.300	37.601	38.547	39.622	2,5	2,8
Anexos	<=120	19.188	24.743	26.011	25.343	5,1	-2,6
	>120<160	11.728	11.931	11.683	13.187	-2,1	12,9
	>=160<200	1.111	747	724	989	-3,1	36,6
	>=200	273	180	129	103	-28,3	-20,2
	Resto	0	0	0	0	0,0	0,0
	Total	32.300	37.601	38.547	39.622	2,5	2,8

¹ Turismos y todo terreno.

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

Cuadro 11.62. Matriculaciones¹ por tipo de combustible. 2014-2017

	Combustible	2014	2015	2016	2017	Variación interanual	
						2016	2017
Álava	Gasolina	1.829	2.574	3.140	3.952	22,0	25,9
	Diesel	4.516	3.864	3.256	2.730	-15,7	-16,2
	Eléctricos	9	5	8	8	60,0	0,0
	Híbridos	95	172	227	227	32,0	0,0
	Total	6.449	6.615	6.631	7.128	0,2	7,5
Bizkaia	Gasolina	4.759	6.793	8.195	9.858	20,6	20,3
	Diesel	10.658	11.850	10.677	9.038	-9,9	-15,4
	Eléctricos	37	19	17	84	-10,5	394,1
	Híbridos	230	419	620	1.033	48,0	66,6
	Total	15.684	19.081	19.509	20.013	2,2	2,6
Gipuzkoa	Gasolina	3.237	4.443	5.422	6.484	22,0	19,6
	Diesel	6.734	7.187	6.591	5.381	-8,3	-18,4
	Eléctricos	10	7	3	19	-57,1	533,3
	Híbridos	186	268	391	596	45,9	52,4
	Total	10.167	11.905	12.407	12.481	4,2	0,6
CAPV	Gasolina	9.825	13.810	16.757	20.295	21,3	21,1
	Diesel	21.908	22.901	20.524	17.149	-10,4	-16,4
	Eléctricos	56	31	28	119	-9,7	325,0
	Híbridos	511	859	1.238	2.059	44,1	66,3
	Total	32.300	37.601	38.547	39.622	2,5	2,8
Estado	Gasolina	276.346	363.506	460.841	574.926	26,8	24,8
	Diesel	565.474	650.096	651.617	597.006	0,2	-8,4
	Eléctricos	1076	1.342	2143	3920	59,7	82,9
	Híbridos	12.412	19.288	32.408	59.080	68,0	82,3
	Total	855.308	1.034.232	1.147.009	1.234.932	10,9	7,7

¹ Turismos y todo terreno.

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

Cuadro 11.63. Vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera. CAPV. 31-12-2016

Año de matriculación	Valores absolutos			Distribución porcentual		
	Camiones y furgonetas	Remolques y semirremolques	TOTAL	Camiones y furgonetas	Remolques y semirremolques	TOTAL
Antes de 1995	30.865	2.883	33.748	17,1	14,6	16,9
1995-1999	23.756	2.383	26.139	13,2	12,1	13,1
2000-2004	42.919	4.572	47.491	23,8	23,1	23,8
2005-2009	55.240	5.781	61.021	30,7	29,3	30,5
2010-2014	21.853	3.199	25.052	12,1	16,2	12,5
2015	4.989	884	5.873	2,8	4,5	2,9
2016	410	54	464	0,2	0,3	0,2
TOTAL	180.032	19.756	199.788	100	100	100

Fuente: Anuario estadístico general DGT.



c) *Ferroviario*

Cuadro 11.64. Transporte público urbano y metropolitano: evolución del número de viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao (miles de personas y tasa de variación interanual)

AÑO	Metro de Bilbao	
	miles de personas	Δinteranual (%)
1995 ¹	4.730	--
1996	31.660	--
1997	41.494	31,1
1998	49.102	18,3
1999	50.886	3,6
2000	54.173	6,5
2001	55.895	3,2
2002	66.706	19,3
2003	72.609	8,8
2004	73.089	0,7
2005	77.802	6,4
2006	79.780	2,5
2007	85.864	7,6
2008	86.334	0,5
2009	87.044	0,8
2010	88.556	1,7
2011	89.616	1,2
2012	87.615	-2,2
2013	87.133	-0,6
2014	87.397	0,3
2015	87.536	0,2
2016	87.105	-0,5
2017	88.172	1,2
2018	89.919	2,0

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

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

Resumen
Ejecutivo

Marco
General

Evolución
General

Transporte
Carretera

Transporte
Ferroviario

Transporte
Aéreo

Transporte
Marítimo

Otros Modos
Transporte

Efectos
inducidos

Objetivos y
Movilidad
Sostenible

Indicadores
clave

Anexos

Cuadro 11.65. Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por mes (nº personas y %)

MES / AÑO	2008		2009		2010		2011		2012	
	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.
Enero	7.890.635	9,1	7.422.774	8,5	7.486.534	8,5	7.710.731	8,6	7.892.863	9,0
Febrero	7.535.389	8,7	7.169.024	8,2	7.462.083	8,4	7.499.367	8,4	7.550.717	8,6
Marzo	6.496.436	7,5	7.587.744	8,7	8.119.871	9,2	8.683.312	9,7	8.165.874	9,3
Abrial	7.844.999	9,1	6.641.599	7,6	7.017.668	7,9	6.993.220	7,8	6.491.388	7,4
Mayo	7.729.117	9,0	7.501.805	8,6	8.009.284	9,0	8.195.908	9,1	8.032.161	9,2
Junio	7.243.399	8,4	7.380.731	8,5	7.555.653	8,5	7.679.481	8,6	7.411.664	8,5
Julio	6.447.061	7,5	6.827.149	7,8	6.635.682	7,5	6.420.383	7,2	6.521.293	7,4
Agosto	5.179.199	6,0	5.627.069	6,5	5.524.726	6,2	5.775.166	6,4	5.585.844	6,4
Septiembre	6.921.810	8,0	7.141.594	8,2	7.173.394	8,1	7.436.533	8,3	6.836.034	7,8
Octubre	8.035.544	9,3	7.923.846	9,1	7.691.262	8,7	7.617.943	8,5	7.771.663	8,9
Noviembre	7.483.017	8,7	7.921.563	9,1	8.106.018	9,2	7.914.296	8,8	7.694.369	8,8
Diciembre	7.527.137	8,7	7.898.814	9,1	7.774.106	8,8	7.690.058	8,6	7.661.217	8,7
TOTAL	86.333.743	100,0	87.043.712	100,0	88.556.281	100,0	89.616.398	100,0	87.615.087	100,0

MES / AÑO	2013		2014		2015		2016		2017		2018	
	nº personas	% vertic.										
Enero	7.963.909	9,1	7.719.661	8,8	7.574.909	8,7	7.532.945	8,6	7.613.255	8,6	7.767.425	8,6
Febrero	7.217.675	8,3	7.268.324	8,3	7.126.991	8,1	7.453.611	8,6	7.322.842	8,3	7.328.944	8,2
Marzo	7.367.021	8,5	7.826.690	9,0	7.770.472	8,9	7.101.980	8,2	8.154.564	9,2	7.791.079	8,7
Abrial	7.462.431	8,6	6.723.598	7,7	6.883.974	7,9	7.618.685	8,7	6.649.283	7,5	7.254.654	8,1
Mayo	7.914.929	9,1	7.596.478	8,7	7.739.825	8,8	7.803.608	9,0	8.000.059	9,1	8.184.929	9,1
Junio	7.193.762	8,3	7.227.306	8,3	7.473.184	8,5	7.414.307	8,5	7.552.834	8,6	7.575.512	8,4
Julio	6.414.257	7,4	6.404.863	7,3	6.495.487	7,4	6.169.630	7,1	6.242.894	7,1	6.533.063	7,3
Agosto	5.551.982	6,4	5.606.154	6,4	5.707.297	6,5	5.664.437	6,5	5.813.472	6,6	5.918.567	6,6
Septiembre	6.934.761	8,0	7.245.977	8,3	7.140.435	8,2	7.186.005	8,2	7.177.379	8,1	7.179.467	8,0
Octubre	7.847.591	9,0	8.216.513	9,4	7.910.584	9,0	7.530.779	8,6	8.064.699	9,1	8.219.899	9,1
Noviembre	7.515.170	8,6	7.681.877	8,8	7.781.494	8,9	7.823.941	9,0	7.936.018	9,0	8.055.470	9,0
Diciembre	7.749.546	8,9	7.879.953	9,0	7.931.163	9,1	7.805.360	9,0	7.644.838	8,7	8.109.801	9,0
TOTAL	87.133.034	100,0	87.397.394	100,0	87.535.815	100,0	87.105.288	100,0	88.172.137	100,0	89.918.810	100,0

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

Cuadro 11.66. Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por estación (nº personas y %)

ESTACIÓN / AÑO	2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018	
	nºpersonas	%vertic.	nºpersonas	%vertic.	nºpersonas	%vertic.	nºpersonas	%vertic.	nºpersonas	%vertic.	nºpersonas	%vertic.	nºpersonas	%vertic.	nºpersonas	%vertic.	nºpersonas	%vertic.
Etxebarri	2.361.783	2,7	1.540.178	1,7	1.346.288	1,5	1.332.371	1,5	1.362.305	1,6	1.437.160	1,6	1.364.903	1,6	1.279.374	1,5	1.275.031	1,4
Bolueta	1.482.354	1,7	1.321.891	1,5	1.099.182	1,3	1.133.394	1,3	1.169.552	1,3	1.265.624	1,4	1.438.834	1,7	1.442.326	1,7	1.411.615	1,6
Basarrate	2.231.784	2,5	2.238.321	2,5	2.160.226	2,5	2.147.980	2,5	2.154.600	2,5	2.151.766	2,5	2.135.721	2,5	2.105.116	2,4	2.141.972	2,4
Santutxu	4.837.362	5,5	4.832.327	5,4	4.687.312	5,3	4.663.570	5,4	4.633.297	5,3	4.651.238	5,3	4.611.211	5,3	4.410.885	5,1	4.363.943	4,9
Casco Viejo	6.338.656	7,2	6.388.989	7,1	6.257.809	7,1	5.988.909	6,9	5.779.965	6,6	5.677.617	6,5	5.320.703	6,1	6.388.736	7,3	7.005.909	7,8
Abando	6.441.791	7,3	6.261.471	7,0	5.960.941	6,8	5.948.390	6,8	5.973.068	6,8	6.141.887	7,0	6.336.453	7,3	6.214.693	7,1	6.222.057	6,9
Moyua	6.465.464	7,3	6.392.082	7,1	6.221.799	7,1	6.189.467	7,1	6.153.620	7,1	6.220.196	7,1	6.287.927	7,2	6.321.198	7,3	6.381.670	7,1
Indautxu	6.284.057	7,1	6.382.162	7,1	6.157.792	7,0	6.089.346	7,0	6.160.455	7,1	6.184.740	7,1	6.074.709	7,0	6.105.839	7,0	6.161.704	6,9
San Mamés	5.821.457	6,6	5.852.299	6,5	5.870.713	6,7	5.873.240	6,7	5.873.015	6,7	6.056.465	6,9	5.980.716	6,9	6.034.855	6,9	6.134.691	6,8
Deusto	4.910.313	5,5	4.713.708	5,3	4.315.724	4,9	4.234.870	4,9	4.161.514	4,8	4.118.341	4,7	4.069.564	4,7	4.059.122	4,7	4.104.490	4,6
Sarríko	2.572.323	2,9	2.547.779	2,8	2.453.889	2,8	2.425.761	2,8	2.390.051	2,7	2.396.347	2,7	2.406.074	2,8	2.453.235	2,8	2.483.870	2,8
San Inazio	2.276.742	2,6	2.330.358	2,6	2.325.615	2,7	2.312.943	2,7	2.288.490	2,6	2.283.368	2,6	2.332.298	2,7	2.319.416	2,7	2.330.883	2,6
Lutxana	213.398	0,2	210.443	0,2	183.643	0,2	170.638	0,2	172.226	0,2	368.979	0,4	524.759	0,6	290.383	0,3	198.550	0,2
Erandio	1.709.212	1,9	1.723.129	1,9	1.693.997	1,9	1.698.813	1,9	1.697.058	1,9	1.650.714	1,9	1.626.077	1,9	1.647.360	1,9	1.688.703	1,9
Astrabudua	1.366.793	1,5	1.353.002	1,5	1.336.405	1,5	1.366.987	1,6	1.369.091	1,6	1.308.539	1,5	1.254.615	1,4	1.281.565	1,5	1.333.370	1,5
Leioa	1.035.400	1,2	1.033.256	1,2	1.010.683	1,2	1.005.282	1,2	1.014.852	1,2	1.025.752	1,2	1.020.099	1,2	1.041.424	1,2	1.048.076	1,2
Lamiako	324.214	0,4	317.586	0,4	294.863	0,3	296.330	0,3	302.007	0,3	298.524	0,3	303.380	0,3	306.292	0,4	312.351	0,3
Areata	3.490.095	3,9	3.494.171	3,9	3.407.329	3,9	3.338.313	3,8	3.357.754	3,8	3.311.874	3,8	3.266.926	3,8	3.247.167	3,7	3.350.587	3,7
Gobela	907.653	1,0	907.296	1,0	876.564	1,0	841.480	1,0	825.852	0,9	815.136	0,9	813.713	0,9	790.449	0,9	807.533	0,9
Neguri	684.403	0,8	695.003	0,8	673.013	0,8	669.108	0,8	659.554	0,8	661.586	0,8	662.129	0,8	665.428	0,8	703.766	0,8
Aiboa	385.209	0,4	401.730	0,4	407.248	0,5	410.027	0,5	400.193	0,5	399.739	0,5	399.745	0,5	399.831	0,5	407.608	0,5
Algorta	2.494.829	2,8	2.486.939	2,8	2.435.747	2,8	2.400.846	2,8	2.387.899	2,7	2.364.805	2,7	2.328.113	2,7	2.351.128	2,7	2.413.089	2,7
Bidezabal	1.481.883	1,7	1.470.510	1,6	1.409.399	1,6	1.398.186	1,6	1.404.479	1,6	1.372.709	1,6	1.342.501	1,5	1.325.507	1,5	1.353.153	1,5
Berango	406.929	0,5	436.252	0,5	418.340	0,5	382.852	0,4	378.436	0,4	384.714	0,4	384.295	0,4	410.168	0,5	429.866	0,5
Larrabasterra	412.188	0,5	419.555	0,5	415.304	0,5	426.285	0,5	423.106	0,5	457.661	0,5	448.898	0,5	419.458	0,5	437.016	0,5
Sopelana	595.588	0,7	599.980	0,7	587.032	0,7	582.828	0,7	586.914	0,7	945.066	1,1	1.015.518	1,2	679.295	0,8	589.928	0,7
Urduliz	292.216	0,3	308.770	0,3	306.482	0,3	311.796	0,4	316.909	0,4	77.173	0,1	184	0,0	215.496	0,2	335.084	0,4
Plentzia	651.311	0,7	676.065	0,8	642.488	0,7	653.253	0,7	656.606	0,8	117.020	0,1	1.110	0,0	459.203	0,5	633.795	0,7
Gurutzeta/Crucies	3.724.279	4,2	3.684.961	4,1	3.509.099	4,0	3.517.314	4,0	3.521.871	4,0	3.510.319	4,0	3.473.386	4,0	3.451.446	4,0	3.465.722	3,9
Ansio	1.318.251	1,5	1.268.482	1,4	1.250.489	1,4	1.210.514	1,4	1.297.218	1,5	1.260.592	1,4	1.260.888	1,4	1.271.107	1,5	1.369.933	1,5
Barakaldo	3.696.222	4,2	3.666.215	4,1	3.558.938	4,1	3.572.670	4,1	3.582.258	4,1	3.551.226	4,1	3.536.912	4,1	3.514.159	4,0	3.537.370	3,9
Bagatza	2.046.348	2,3	2.029.195	2,3	1.899.801	2,2	1.882.988	2,2	1.894.186	2,2	1.924.411	2,2	1.914.249	2,2	1.965.679	2,3	2.002.947	2,2
Urbinaga	119.742	0,1	115.347	0,1	107.634	0,1	102.625	0,1	99.367	0,1	108.285	0,1	112.769	0,1	104.800	0,1	96.779	0,1
Sestao	2.489.999	2,8	2.478.597	2,8	2.352.843	2,7	2.333.309	2,7	2.304.404	2,6	2.325.160	2,7	2.256.266	2,6	2.256.209	2,6	2.267.891	2,5
Abatxolo	827.863	0,9	811.564	0,9	772.196	0,9	776.193	0,9	769.004	0,9	767.411	0,9	742.132	0,9	741.622	0,9	742.527	0,8
Portugalete	2.116.272	2,4	2.129.064	2,4	2.005.450	2,3	2.030.599	2,3	2.041.467	2,3	2.085.085	2,4	2.049.446	2,4	2.052.723	2,4	2.090.606	2,3
Peñota	1.320.568	1,5	1.339.342	1,5	1.332.057	1,5	1.375.422	1,6	1.369.212	1,6	1.356.405	1,5	1.329.204	1,5	1.337.564	1,5	1.328.004	1,5
Santurtzi	2.421.330	2,7	2.759.124	3,1	2.698.063	3,1	2.739.059	3,1	2.652.089	3,0	2.356.964	2,7	2.506.337	2,9	2.556.407	2,9	2.538.989	2,8
Basauri	--	--	173.589	0,2	1.209.664	1,4	1.291.853	1,5	1.317.040	1,5	1.334.374	1,5	1.327.329	1,5	1.354.310	1,6	1.016.951	1,1
Ariz	--	--	1.825.666	2,0	1.963.026	2,2	2.007.223	2,3	2.046.236	2,3	1.908.874	2,2	1.923.114	2,2	1.955.885	1,1	1.381.986	1,5
Kabiezes	--	--	--	--	--	--	--	--	450.174	0,5	901.969	1,0	922.081	1,1	945.280	2,2	2.018.795	2,2
TOTAL	88.556.281	100,0	89.616.398	100,0	87.615.087	100,0	87.133.034	100,0	87.397.394	100,0	87.535.815	100,0	87.105.288	100,0	88.172.140	100,0	89.918.810	100,0

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



Cuadro 11.67. Transporte público urbano y metropolitano: evolución de los viajeros y viajeras de Euskotren-Tranvía (miles de personas y tasa de variación interanual)

AÑO	miles de personas	Δinteranual (%)
2002 ¹	47,2	--
2003	1.144,0	--
2004	2.191,7	91,6
2005	2.819,9	28,7
2006	2.934,9	4,1
2007	2.906,4	-1,0
2008 ²	2.957,9	1,8
2009 ³	7.488,7	153,2
2010	9.827,4	31,2
2011	10.424,5	6,1
2012	10.359,6	-0,6
2013	10.399,2	0,4
2014	10.276,3	-1,2
2015	10.587,4	3,0
2016	10.730,0	1,3
2017	11.044,6	2,9
2018	11.297,2	2,3

¹ Se contabilizan los viajeros y viajeras desde la puesta en marcha del Tranvía de Bilbao en 12 de diciembre de 2002.

² Se incluyen los viajeros y viajeras del Tranvía de Vitoria-Gasteiz desde su puesta en marcha de los ramales Centro y Lakua en 23 de diciembre de 2008.

³ El 10 de julio de 2009 se abre la nueva línea del ramal de Abetxuko del Tranvía de Vitoria-Gasteiz.

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

Resumen Ejecutivo	○
Marco General	○
Evolución General	○
Transporte Carretera	○
Transporte Ferroviario	○
Transporte Aéreo	○
Transporte Marítimo	○
Otros Modos Transporte	○
Efectos inducidos	○
Objetivos y Movilidad Sostenible	○
Indicadores clave	○
Anexos	○

Cuadro 11.68. Transporte público interurbano: evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (miles de personas)

AÑO / COMPAÑÍA	Renfe ¹	EuskoTren ²	Renfe Métrica ³	(miles de personas) TOTAL
1980	31.404	30.234	1.631	63.269
1981	28.503	27.564	1.631	57.698
1982	32.834	26.973	1.532	61.339
1983	37.669	23.222	1.579	62.470
1984	47.852	21.178	1.386	70.416
1985	43.443	21.263	1.294	66.000
1986	41.524	22.725	1.380	65.629
1987	41.530	25.189	1.571	68.290
1988	41.533	26.571	1.320	69.424
1990	31.023	35.253	1.211	67.487
1991	27.644	36.437	1.441	65.522
1992	33.143	36.438	1.531	71.112
1993	33.318	37.064	1.553	71.935
1994	34.164	37.212	1.668	73.044
1995	34.412	31.344	1.744	67.500
1996	34.196	17.245	1.820	53.261
1997	33.765	19.952	1.872	55.589
1998	32.321	16.525	1.872	50.718
1999	33.777	16.865	1.863	52.505
2000	35.288	18.138	1.866	55.292
2001	36.533	17.855	1.835	56.223
2002	34.288	17.746	1.900	53.934
2003	32.926	17.934	1.841	52.701
2004	29.864	16.500	1.895	48.259
2005	29.223	17.553	1.945	48.721
2006	28.934	17.913	1.832	48.679
2007	26.430	18.137	1.772	46.339
2008	25.785	17.759	1.506	45.050
2009	23.654	16.972	1.345	41.971
2010	21.532	16.516	1.345	39.393
2011	20.318	15.908	1.314	37.540
2012	19.848	15.180	1.249	36.277
2013	17.390	15.569	1.151	34.110
2014	16.410	15.630	1.107	33.147
2015	16.334	15.618	1.066	33.018
2016	16.458	15.351	983	32.792
2017	16.095	19.249	1.356	36.700
2018	16.314	22.344	865	39.524

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 Solo los servicios ferroviarios explotados por Euskotren.

³ Renfe Métrica (antes FEVE): Datos de la línea Bilbao-Balmaseda.

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

Cuadro 11.69. Transporte público interurbano: viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2017.

(miles de personas y %)

	Años	Renfe, red ferroviaria convencional ¹		Renfe, red ancho métrico ²		EuskoTren		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. (%)
Resumen Ejecutivo	2000	35.288	--	1.866	--	17.917	--	55.292	--
Marco General	2001	36.533	3,5	1.835	-1,7	17.855	-0,3	56.441	2,1
	2002	34.288	-6,1	1.900	3,5	17.746	-0,6	54.149	-4,1
	2003	32.926	-4,0	1.841	-3,1	17.934	1,1	52.923	-2,3
Evolución General	2004	29.864	-9,3	1.895	2,9	16.500	-8,0	48.463	-8,4
	2005	29.223	-2,1	1.945	2,6	17.553	6,4	48.925	1,0
	2006	28.934	-1,0	1.832	-5,8	17.913	2,0	48.877	-0,1
Transporte Carretera	2007	26.430	-8,7	1.772	-3,3	18.137	1,3	46.521	-4,8
	2008	25.785	-2,4	1.506	-15,0	17.759	-2,1	45.232	-2,8
	2009	23.654	-8,3	1.345	-10,7	16.972	-4,4	42.149	-6,8
Transporte Ferroviario	2010	21.532	-9,0	1.346	0,1	16.516	-2,7	39.569	-6,1
	2011	20.318	-5,6	1.314	-2,3	15.908	-3,7	37.702	-4,7
Transporte Aéreo	2012	19.848	-2,3	1.249	-4,9	15.180	-4,6	36.433	-3,4
	2013	17.390	-12,4	1.151	-7,8	15.569	2,6	34.110	-6,0
	2014	16.410	-5,6	1.107	-3,8	15.630	0,4	33.147	-2,8
	2015	16.334	-0,5	1.066	-3,7	15.618	-0,1	33.018	-0,4
	2016	16.458	0,8	983	-7,8	15.351	-1,7	32.792	-0,7
	2017	16.094	-2,2	1.356	37,9	19.249	25,4	36.699	11,9

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 y EuskoTren.

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

Resumen Ejecutivo	○
Marco General	○
Evolución General	○
Transporte Carretera	○
Transporte Ferroviario	○
Transporte Aéreo	○
Transporte Marítimo	○
Otros Modos Transporte	○
Efectos inducidos	○
Objetivos y Movilidad Sostenible	○
Indicadores clave	○
Anexos	○

Cuadro 11.70. Transporte público interurbano: evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (tasa de variación interanual)

ANÍO / COMPAÑÍA	Renfe ¹	EuskoTren ²	Renfe Métrica ³	TOTAL (%)
1980	--	--	--	--
1981	-9,2	-8,8	0,0	-8,8
1982	15,2	-2,1	-6,1	6,3
1983	14,7	-13,9	3,1	1,8
1984	27,0	-8,8	-12,2	12,7
1985	-9,2	0,4	-6,6	-6,3
1986	-4,4	6,9	6,6	-0,6
1987	0,0	10,8	13,8	4,1
1988	0,0	5,5	-16,0	1,7
1990	-25,3	32,7	-8,3	-2,8
1991	-10,9	3,4	19,0	-2,9
1992	19,9	0,0	6,2	8,5
1993	0,5	1,7	1,4	1,2
1994	2,5	0,4	7,4	1,5
1995	0,7	-15,8	4,6	-7,6
1996	-0,6	-45,0	4,4	-21,1
1997	-1,3	15,7	2,9	4,4
1998	-4,3	-17,2	0,0	-8,8
1999	4,5	2,1	-0,5	3,5
2000	4,5	7,5	0,2	5,3
2001	3,5	-1,6	-1,7	1,7
2002	-6,1	-0,6	3,5	-4,1
2003	-4,0	1,1	-3,1	-2,3
2004	-9,3	-8,0	2,9	-8,4
2005	-2,1	6,4	2,6	1,0
2006	-1,0	2,1	-5,8	-0,1
2007	-8,7	1,3	-3,3	-4,8
2008	-2,4	-2,1	-15,0	-2,8
2009	-8,3	-4,4	-10,7	-6,8
2010	-9,0	-2,7	0,0	-6,1
2011	-5,6	-3,7	-2,3	-4,7
2012	-2,3	-4,6	-4,9	-3,4
2013	-12,4	2,6	-7,8	-6,4
2014	-5,6	0,4	-3,8	-2,8
2015	-0,5	-0,1	-3,7	-0,4
2016	0,8	-1,7	-7,8	-0,7
2017	-2,2	25,4	37,9	11,9
2018	1,4	16,1	-36,2	7,7
Δ 80/17	-48,8	-36,34	-16,87	-42,0
Δ 80/18	-48,0	-25,6	-47,3	121,1

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 Solo los servicios ferroviarios explotados por Euskotren.

³ Renfe Métrica (antes FEVE): Datos de la línea Bilbao-Balmaseda.

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

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

Cuadro 11.71. Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino. 2016-2017.

Destino / Origen	2016			2017			(personas)
	Origen CAPV	Destino CAPV	Total	Origen CAPV	Destino CAPV	Total	
CAPV (Intrarregional)	9.936			9.530			
Total Interregional	455.946	457.118	913.064	437.771	442.016	879.788	
Andalucía	0	0	0	0	0	0	0
Aragón	18.502	20.903	39.405	18.900	20.121	39.021	
Asturias	1.051	987	2.038	953	920	1.873	
Castilla y León	83.983	84.488	168.471	82.042	85.323	167.365	
Castilla La Mancha	0	0	0	0	0	0	0
Cataluña	145.426	144.429	289.855	131.130	132.597	263.727	
Galicia	19.154	17.374	36.528	18.889	15.633	34.522	
La Rioja	2.509	2.914	5.423	3.247	3.464	6.711	
Madrid	173.443	171.481	344.924	170.349	169.121	339.470	
Navarra	11.878	14.542	26.420	12.261	14.837	27.098	
Total Internacional	2.912	0	2.912	754	0	754	
Francia	2.912	0	2.912	754	0	754	
TOTAL	925.912			890.072			

Fuente: Renfe.

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Cuadro 11.72. Volumen de mercancías por ferrocarril en la CAPV. Evolución 2002-2017 (miles de Tn y tasa de variación interanual)

AÑOS/OPERADOR	RENFE ¹		RENFE METRICA		EUSKOTREN	
	miles de Tn	Δ interanual (%)	miles de Tn	Δ interanual (%)	miles de Tn	Δ interanual (%)
2002	-		1.127,9	-	157	-
2003	5.475,9	-	1.041,6	-7,7	154,2	-1,8
2004	5.932,5	8,3	1.092,4	4,9	164,9	6,9
2005	4.441,9	-25,1	1.054,4	-3,5	148	-10,2
2006	4.601,3	3,6	1.063,4	0,9	166,4	12,4
2007	4.479,3	-2,7	1.088,4	2,4	173,6	4,3
2008	4.148,4	-7,4	1.053,6	-3,2	183,3	5,6
2009	2.767,5	-33,3	823,7	-21,8	121,4	-33,8
2010	3.158,6	14,1	976,7	18,6	139,6	15,0
2011	2.953,8	-6,5	948,7	-2,9	138,9	-0,5
2012	2.159,6	-26,9	862,0	-9,1	84,1	-39,5
2013	2.375,6	10,0	835,8	-3,0	0,5	-99,4
2014	2.528,4	6,4	695,9	-16,7	0,3	-40,0
2015	2.384,2	-5,7	745,4	7,13	8,3	2.666,7
2016	2.339,7	-1,9	--	--	51,4	519,3
2017	2.211,2	-5,5	--	--	46,7	-9,2
2018	2.082,9	-5,8	--	--	12,5	-73,2

¹ Datos de RENFE disponibles a partir de 2003

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

Cuadro 11.73. Volumen de mercancías transportadas por RENFE con origen y/o destino la CAPV por CC.AA. 2017 (miles de Tn y peso porcentual)

CC.AA	Toneladas				% sobre el total			
	Origen CAPV	Destino CAPV	CAPV Intra-regional	Total	Origen CAPV	Destino CAPV	CAPV Intra-regional	Total
Andalucía	9.945,5	3.394,4		13.340,0	1,0	0,3		0,6
Aragón	24.825,3	175.554,4		200.379,7	2,4	15,0		9,1
Asturias	1.749,8	429.613,7		431.363,5	0,2	36,6		19,5
Cantabria	0,0	7.068,0		7.068,0	0,0	0,6		0,3
Cas.- Mancha	66.663,4	0,0		66.663,4	6,6	0,0		3,0
Castilla- León	460.643,2	25.223,8		485.866,9	45,4	2,1		22,0
Cataluña	106.318,4	30.647,9		136.966,4	10,5	2,6		6,2
Extremadura	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0
Galicia	1.113,9	84.954,1		86.068,0	0,1	7,2		3,9
La Rioja	0,0	3.134,9		3.134,9	0,0	0,3		0,1
Madrid	299.481,4	231.571,8		531.053,2	29,5	19,7		24,0
Murcia	4.607,8	22.849,2		27.457,0	0,5	1,9		1,2
Navarra	14.581,1	40.780,0		55.361,1	1,4	3,5		2,5
Valencia	23.926,3	118.731,8		142.658,1	2,4	10,1		6,5
CAPV Intrarr.			24.186,6	24.186,6	0,0	0,0	100,0	1,1
TOTAL	1.013.856,0	1.173.524,1	24.186,6	2.211.566,8	100,0	100,0	100,0	100,0

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

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

Cuadro 11.74. Volumen de mercancías transportadas por RENFE con origen y/o destino la CAPV por CC.AA. 2018 (miles de Tn y peso porcentual)

CC.AA	Toneladas				% sobre el total			
	Origen CAPV	Destino CAPV	CAPV Intra-regional	Total	Origen CAPV	Destino CAPV	CAPV Intra-regional	Total
Andalucía	11.303,6	5.471,8		16.775,4	1,2	0,5		0,8
Aragón	18.699,7	179.347,6		198.047,3	2,0	15,8		9,5
Asturias	2.858,1	455.577,7		458.435,7	0,3	40,2		22,0
Cantabria	0,0	2.373,3		2.373,3	0,0	0,2		0,1
Castilla-La Mancha	66.058,6	12.415,5		78.474,1	7,0	1,1		3,8
Castilla-León	446.612,0	30.381,1		476.993,2	47,4	2,7		22,9
Cataluña	117.711,3	0,0		117.711,3	12,5	0,0		5,7
Extremadura	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0
Galicia	7.005,2	93.272,0		100.277,1	0,7	8,2		4,8
La Rioja	0,0	2.547,1		2.547,1	0,0	0,2		0,1
Madrid	254.970,1	218.442,8		473.412,9	27,1	19,3		22,7
Murcia	2.692,7	16.814,4		19.507,1	0,3	1,5		0,9
Navarra	12,1	28.453,1		28.465,2	0,0	2,5		1,4
Valencia	13.709,1	87.410,9		101.120,0	1,5	7,7		4,9
CAPV Intrarregional			8.805,4	8.805,4	0,0	0,0	100,0	0,4
TOTAL	941.632,5	1.132.507,3	8.805,4	2.082.945,2	100,0	100,0	100,0	100,0

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

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos de Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

Cuadro 11.75. Transporte de mercancías por Renfe: CC.AA. de origen o destino. 2016-2017.

2016

Destino / Origen	Origen CAPV (Ton.)	Destino CAPV (Ton.)	Total (Ton.)
CAPV (Intrarregional)			40.270,7
Total Interregional	1.051.967,5	1.307.445,7	2.359.413,2
Andalucía	7.536,9	6.007,6	13.544,5
Aragón	37.402,2	175.438,5	212.840,6
Asturias	5.740,5	356.792,2	362.532,7
Cantabria	0,0	24.282,6	24.282,6
Castilla La Mancha	75.486,4	524,7	76.011,1
Castilla y León	505.746,5	161.459,7	667.206,2
Cataluña	83.177,7	37.381,1	120.558,9
Extremadura	0,0	0,0	0,0
Galicia	2.216,6	88.078,7	90.295,2
La Rioja	53,9	31.159,2	31.213,1
Madrid	269.701,2	206.814,2	476.515,3
Murcia	7.515,3	15.678,8	23.194,2
Navarra	32.948,6	42.482,2	75.430,8
Valencia	24.441,8	161.346,3	185.788,1
TOTAL			2.399.683,8

2017

Destino / Origen	Origen CAPV (Ton.)	Destino CAPV (Ton.)	Total (Ton.)
CAPV (Intrarregional)			24.186,6
Total Interregional	1.013.523,3	1.173.515,0	2.187.038,3
Andalucía	9.945,5	3.394,4	13.340,0
Aragón	24.883,0	175.554,4	200.437,4
Asturias	1.749,8	429.613,7	431.363,5
Cantabria	0,0	7.068,0	7.068,0
Castilla La Mancha	66.663,4	0,0	66.663,4
Castilla y León	460.643,2	25.223,8	485.866,9
Cataluña	106.318,4	30.647,9	136.966,4
Extremadura	0,0	0,0	0,0
Galicia	1.113,9	84.945,1	86.059,0
La Rioja	0,0	3.134,9	3.134,9
Madrid	299.090,9	231.571,8	530.662,7
Murcia	4.607,8	22.849,2	27.457,0
Navarra	14.581,1	40.780,0	55.361,1
Valencia	23.926,3	118.731,8	142.658,1
TOTAL			2.211.224,9

Fuente: Renfe.



d) Aéreo

Cuadro 11.76. Tráfico aéreo de personas en la CAPV: evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (miles de personas)

	AÑO / AEROPUERTO	Bilbao	Donostia-San Sebastián	Vitoria-Gasteiz	TOTAL	(miles de personas)
	1992	1.381	100	226	1.707	
	1993	1.289	123	249	1.661	
	1994	1.399	127	188	1.714	
	1995	1.560	127	153	1.840	
	1996	1.747	152	143	2.042	
	1997	1.969	174	144	2.287	
	1998	2.089	218	128	2.435	
	1999	2.219	249	152	2.620	
	2000	2.528	284	123	2.935	
	2001	2.475	281	129	2.885	
	2002	2.451	271	99	2.821	
	2003	2.842	284	102	3.228	
	2004	3.391	296	94	3.781	
	2005	3.842	309	91	4.242	
	2006	3.871	368	173	4.412	
	2007	4.281	466	173	4.920	
	2008	4.169	403	68	4.640	
	2009	3.652	315	40	4.007	
	2010	3.883	286	42	4.211	
	2011	4.044	248	28	4.320	
	2012	4.167	262	24	4.454	
	2013	3.794	245	7	4.046	
	2014	3.983	243	7	4.233	
	2015	4.252	252	11	4.515	
	2016	4.570	261	36	4.868	
	2017	4.964	279	82	5.325	
	2018	5.455	287	140	5.881	

La fuente original puede disponer de datos más desagregados y actualizados.

Enlace: www.aena-aeropuertos.es

Fuente: Estadísticas de AENA - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

Cuadro 11.77. Tráfico aéreo de personas en la CAPV: evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (tasa de variación interanual)

AÑO / AEROPUERTO	Bilbao	Donostia-San Sebastián	Vitoria-Gasteiz	TOTAL	(%)
1992	--	--	--	--	--
1993	-6,7	23,0	10,2	-2,7	
1994	8,5	3,3	-24,5	3,2	
1995	11,5	0,0	-18,6	7,4	
1996	12,0	19,7	-6,5	11,0	
1997	12,7	14,5	0,7	12,0	
1998	6,1	25,3	-11,1	6,5	
1999	6,2	14,2	18,8	7,6	
2000	13,9	14,1	-19,1	12,0	
2001	-2,1	-1,1	4,9	-1,7	
2002	-1,0	-3,6	-23,3	-2,2	
2003	16,0	4,8	3,0	14,4	
2004	19,3	4,2	-7,8	17,1	
2005	13,3	4,4	-3,2	12,2	
2006	0,8	19,1	90,1	4,0	
2007	10,6	26,6	0,0	11,5	
2008	-2,6	-13,5	-60,7	-5,7	
2009	-12,4	-21,8	-41,2	-13,6	
2010	6,3	-9,2	5,0	5,1	
2011	4,1	-13,3	-33,3	2,6	
2012	3,0	5,6	-14,3	3,1	
2013	-9,0	-6,6	-70,8	-9,2	
2014	5,0	-0,8	0,0	4,7	
2015	6,9	3,7	57,1	6,8	
2016	7,5	3,6	227,3	7,8	
2017	8,6	6,9	127,7	9,4	
2018	9,9	2,8	71,0	10,4	
△ 92/15	259,4	179,0	-63,72	211,9	
△ 92/18	295,0	187,1	-38,2	244,5	

La fuente original puede disponer de datos más desagregados y actualizados.

Enlace: www.aena-aeropuertos.es

Fuente: Estadísticas de AENA - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Cuadro 11.78. Evolución del tráfico de mercancías en los aeropuertos vascos (Tn y tasa de variación interanual)

AÑO / AEROPUERTO	Bilbao		Donostia-San Sebastián		Vitoria - Gasteiz		TOTAL	
	Tn	Δinteranual (%)	Tn	Δinteranual (%)	Tn	Δinteranual (%)	Tn	Δinteranual (%)
1992	3.415,1	-	257,6	-	928,5	-	4.601,2	-
1993	3.307,5	-3,2	349,5	35,7	415,3	-55,3	4.072,3	-11,5
1994	4.775,4	44,4	306,7	-12,2	1.480,8	256,6	6.562,9	61,2
1995	3.879,4	-18,8	292,6	-4,6	13.782,1	830,7	17.954,1	173,6
1996	4.637,3	19,5	264,0	-9,8	26.721,4	93,9	31.622,7	76,1
1997	5.734,9	23,7	313,6	18,8	31.469,3	17,8	37.517,8	18,6
1998	3.631,1	-36,7	213,1	-32,0	42.296,9	34,4	46.141,1	23,0
1999	3.573,7	-1,6	179,0	-16,0	39.917,7	-5,6	43.670,4	-5,4
2000	4.038,7	13,0	176,1	-1,6	35.609,7	-10,8	39.824,5	-8,8
2001	3.674,5	-9,0	154,1	-12,5	36.309,5	2,0	40.138,0	0,8
2002	3.699,2	0,7	127,1	-17,5	42.425,2	16,8	46.251,5	15,2
2003	3.813,6	3,1	96,6	-24,0	40.155,9	-5,3	44.066,0	-4,7
2004	4.152,8	8,9	325,2	236,8	43.683,4	8,8	48.161,4	9,3
2005	3.956,7	-4,7	415,2	27,7	34.785,8	-20,4	39.157,8	-18,7
2006	3.417,7	-13,6	282,2	-32,0	31.575,7	-9,2	35.275,6	-9,9
2007	3.230,9	-5,5	245,9	-12,9	31.359,3	-0,7	34.836,1	-1,2
2008	3.178,8	-1,6	63,8	-74,1	34.989,7	11,6	38.232,3	9,7
2009	2.691,5	-15,3	31,1	-51,3	27.388,0	-21,7	30.110,6	-21,2
2010	2.548,0	-5,3	18,8	-39,5	27.960,6	2,1	30.527,4	1,4
2011	2.633,5	3,4	32,0	70,2	34.692,3	24,1	37.357,8	22,4
2012	2.262,8	-14,1	35,6	11,3	34.652,3	-0,1	36.950,7	-1,1
2013	2.538,4	12,2	20,4	-42,7	37.482,5	8,2	40.041,3	8,4
2014	2.855,6	12,5	30,7	50,5	42.160,7	12,5	45.047,0	12,5
2015	2.871,7	0,6	3,3	-89,2	46.371,9	10,0	49.246,9	9,3
2016	2.974,3	3,6	4,6	39,4	52.134,7	12,4	55.113,6	11,9
2017	1.956,4	-34,2	3,2	-30,4	60.479,4	16,0	62.439,0	13,3
2018	1.216,4	-37,8	6,7	106,4	62.156,2	2,8	63.379,3	1,5
Δ 92/17	--	-42,7	--	-98,76	--	6.413,67	--	1.257,02
Δ 92/18	--	-64,38	--	-97,40	--	6.594,26	--	1.277,45

La fuente original puede disponer de datos más desagregados y actualizados.

Enlace: www.aena-aeropuertos.es

Fuente: Estadísticas de AENA - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

e) *Marítimo*

Cuadro 11.79. Evolución del tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao (nº personas y tasa de variación interanual)

Años	Línea regular			Cruceros				Total	Δ anual %
	Embarcados	Desembarcados	Total	Embarcados	Desembarcados	En Tránsito	Total		
2002	60.209	76.732	136.941	--	--	--	--	136.941	--
2003	47.833	64.011	111.844	--	--	--	7.433	119.277	-12,9
2004	43.642	101.035	144.677	--	--	--	12.180	156.857	31,5
2005	51.048	113.368	164.416	19	58	13.302	13.379	177.795	13,3
2006	55.841	112.902	168.743	155	193	16.297	16.645	185.388	4,3
2007	46.746	102.908	149.654	118	62	22.792	22.972	172.626	-6,9
2008	43.337	99.109	142.446	382	388	36.356	37.126	179.572	4,0
2009	45.370	91.739	137.109	59	339	28.597	28.995	166.104	-7,5
2010	41.714	79.916	121.630	2.808	4.342	36.244	43.394	165.024	-0,7
2011	38.204	36.584	74.788	6.984	7.953	62.476	77.413	152.201	-7,8
2012	39.038	37.763	76.801	6.243	6.394	53.316	65.953	142.754	-6,2
2013	42.957	43.018	85.975	5.814	5.866	44.324	56.004	141.979	-0,5
2014	40.455	40.581	81.036	1.749	1.728	76.729	80.206	161.242	13,6
2015	47.171	47.810	94.981	2.156	1.877	66.509	70.542	165.523	2,7
2016	51.703	52.325	104.028	1.203	2.503	82.892	86.598	190.626	15,2
2017	49.322	53.015	102.337	2.303	3.959	77.947	84.209	186.546	-2,1
2018	55.864	58.309	114.173	1.562	1.629	83.267	86.458	200.631	8,0

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

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Cuadro 11.80. Evolución del tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual)

AÑO / PUERTO	Bilbao		Pasajes		TOTAL	
	miles de Tn	Δinteranual (%)	miles de Tn	Δinteranual (%)	miles de Tn	Δinteranual (%)
1990	30.066,0	-	3.823,5	-	33.889,5	-
1991	32.674,7	8,7	3.979,9	4,1	36.654,6	8,2
1992	30.560,1	-6,5	4.141,3	4,1	34.701,4	-5,3
1993	30.005,9	-1,8	4.292,5	3,7	34.298,4	-1,2
1994	29.482,7	-1,7	3.886,9	-9,4	33.369,6	-2,7
1995	27.766,1	-5,8	4.146,6	6,7	31.912,7	-4,4
1996	22.646,5	-18,4	3.510,1	-15,3	26.156,6	-18,0
1997	23.078,5	1,9	3.837,8	9,3	26.916,3	2,9
1998	27.241,5	18,0	4.007,9	4,4	31.249,4	16,1
1999	27.055,5	-0,7	4.552,7	13,6	31.608,2	1,1
2000	28.637,8	5,8	4.671,4	2,6	33.309,2	5,4
2001	27.100,5	-5,4	4.720,0	1,0	31.820,5	-4,5
2002	26.259,1	-3,1	5.402,7	14,5	31.661,8	-0,5
2003	29.010,1	10,5	5.959,5	10,3	34.969,6	10,4
2004	33.336,3	14,9	5.736,5	-3,7	39.072,8	11,7
2005	34.100,5	2,3	5.410,0	-5,7	39.510,5	1,1
2006	38.590,9	13,2	5.504,6	1,7	44.095,5	11,6
2007	40.014,3	3,7	5.074,4	-7,8	45.088,7	2,3
2008	39.398,0	-1,5	4.773,7	-5,9	44.171,7	-2,0
2009	32.179,9	-18,3	3.519,7	-26,3	35.699,6	-19,2
2010	34.665,4	7,7	3.898,1	10,8	38.563,5	8,0
2011	32.001,4	-7,7	3.252,1	-16,6	35.253,5	-8,6
2012	29.505,9	-7,8	3.101,6	-4,6	32.607,4	-7,5
2013	30.071,3	1,9	2.955,6	-4,7	33.026,9	1,3
2014	31.007,3	3,1	3.503,2	18,5	34.510,6	4,5
2015	32.874,7	6,0	3.793,4	8,3	36.668,1	6,3
2016	32.067,3	-2,5	3.454,7	-8,9	35.522	-3,13
2017	34.306,7	7,0	3.395,9	-1,7	37.702,6	6,14
2018	35.695,4	4,0	3.138,3	5,5	38.833,7	3
Δ 90/17	--	14,1	--	-11,2	--	11,25
Δ 90/18	--	18,7	--	-17,9	--	14,59

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao, Autoridad Portuaria de Pasajes. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



Cuadro 11.81. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (miles de Tn y tasa de variación interanual)

AÑO / ACTIV.	Descargas		Cargas		Tráfico local		Avituallamiento		TOTAL	
	Miles de Tn	Δinter anual (%)	Miles de Tn	Δinter anual (%)	Miles de Tn	Δinter anual (%)	Miles de Tn	Δinter anual (%)	Miles de Tn	Δinter anual (%)
1990	17.986,1	--	7.219,3	--	4.648,7	--	211,9	--	30.066,0	--
1991	18.893,2	5,0	8.487,2	17,6	5.076,3	9,2	218,0	2,9	32.674,7	8,7
1992	17.973,5	-4,9	7.543,9	-11,1	4.841,5	-4,6	201,2	-7,7	30.560,1	-6,5
1993	17.284,5	-3,8	7.717,9	2,3	4.771,4	-1,4	232,1	15,4	30.005,9	-1,8
1994	17.701,2	2,4	7.763,8	0,6	3.878,1	-18,7	139,6	-39,9	29.482,7	-1,7
1995	18.094,9	2,2	6.912,6	-11,0	2.610,8	-32,7	147,8	5,9	27.766,1	-5,8
1996	14.897,5	-17,7	6.838,8	-1,1	770,7	-70,5	139,5	-5,6	22.646,5	-18,4
1997	15.584,6	4,6	6.826,7	-0,2	539,8	-30,0	127,4	-8,7	23.078,5	1,9
1998	18.491,1	18,6	7.947,7	16,4	669,6	24,0	133,1	4,5	27.241,5	18,0
1999	18.786,0	1,6	7.243,9	-8,9	893,9	33,5	131,7	-1,1	27.055,5	-0,7
2000	19.560,3	4,1	7.957,6	9,9	990,8	10,8	129,1	-2,0	28.637,8	5,8
2001	18.943,9	-3,2	7.715,5	-3,0	306,0	-69,1	135,1	4,6	27.100,5	-5,4
2002	18.616,9	-1,7	7.007,2	-9,2	505,9	65,3	129,1	-4,4	26.259,1	-3,1
2003	20.551,2	10,4	7.833,8	11,8	502,5	-0,7	122,7	-5,0	29.010,1	10,5
2004	23.916,3	16,4	8.590,1	9,7	690,3	37,4	139,6	13,8	33.336,3	14,9
2005	24.421,5	2,1	8.815,6	2,6	726,4	5,2	137,0	-1,9	34.100,5	2,3
2006	27.596,2	13,0	9.612,1	9,0	1.241,1	70,9	141,5	3,3	38.590,9	13,2
2007	28.545,2	3,4	9.877,3	2,8	1.439,6	16,0	152,2	7,6	40.014,3	3,7
2008	27.758,1	-2,8	10.222,3	3,5	1.265,2	-12,1	152,3	0,1	39.398,0	-1,5
2009	22.606,0	-18,6	8.998,5	-12,0	446,1	-64,7	129,4	-15,0	32.179,9	-18,3
2010	23.764,1	5,1	9.896,7	10,0	866,0	94,1	138,6	7,1	34.665,4	7,7
2011	21.299,8	-10,4	10.427,0	5,4	144,2	-83,3	130,4	-5,9	32.001,4	-7,7
2012	18.735,6	-12,0	10.217,1	-2,0	431,3	199,1	121,9	-6,5	29.505,9	-7,8
2013	19.247,4	2,7	10.353,4	1,3	348,0	-19,2	122,2	0,3	30.071,0	1,9
2014	19.421,2	0,9	11.399,2	10,1	60,6	-82,6	126,4	3,4	31.007,4	3,1
2015	20.464,3	5,4	11.935,6	4,7	359,0	492,4	115,9	-8,3	32.874,7	6,0
2016	19.766,1	-3,4	12.182,6	2,1	9,1	-97,5	109,4	-5,6	32.067,3	-2,5
2017	21.637,3	9,5	12.557,7	3,1	0,0	-100,0	111,7	2,1	34.306,7	7,0
2018	22.314,2	3,1	13.269,3	5,7	0,2		111,7	0,0	35.695,4	4,0
Δ 90/17	--	20,3	--	73,9	--	-100,0	--	-47,29	--	14,1
Δ 90/18	--	24,06	--	83,8	--	-99,99	--	-47,29	--	18,72

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

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Cuadro 11.82. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (%)

AÑO / ACTIVIDAD	Descargas	Cargas	Tráfico local	Avituallamiento	TOTAL	(% horizontal)
1990	59,8	24,0	15,5	0,7	100,0	
1991	57,8	26,0	15,5	0,7	100,0	
1992	58,8	24,7	15,8	0,7	100,0	
1993	57,6	25,7	15,9	0,8	100,0	
1994	60,0	26,3	13,2	0,5	100,0	
1995	65,2	24,9	9,4	0,5	100,0	
1996	65,8	30,2	3,4	0,6	100,0	
1997	67,5	29,6	2,3	0,6	100,0	
1998	67,9	29,1	2,5	0,5	100,0	
1999	69,4	26,8	3,3	0,5	100,0	
2000	68,3	27,8	3,4	0,5	100,0	
2001	69,9	28,5	1,1	0,5	100,0	
2002	70,9	26,7	1,9	0,5	100,0	
2003	70,8	27,0	1,8	0,4	100,0	
2004	71,7	25,8	2,1	0,4	100,0	
2005	71,6	25,9	2,1	0,4	100,0	
2006	71,5	24,9	3,2	0,4	100,0	
2007	71,3	24,7	3,6	0,4	100,0	
2008	70,5	25,9	3,2	0,4	100,0	
2009	70,2	28,0	1,4	0,4	100,0	
2010	68,6	28,5	2,5	0,4	100,0	
2011	66,6	32,6	0,5	0,4	100,0	
2012	63,5	34,6	1,5	0,4	100,0	
2013	64,0	34,4	1,2	0,4	100,0	
2014	62,6	36,8	0,2	0,4	100,0	
2015	62,2	36,3	1,1	0,4	100,0	
2016	61,6	38,0	0,0	0,3	100,0	
2017	63,1	36,6	0,0	0,3	100,0	
2018	62,5	37,2	0,0	0,3	100,0	

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

- Resumen Ejecutivo
- Marco General
- Evolución General
- Transporte Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Otros Modos Transporte
- Efectos inducidos
- Objetivos y Movilidad Sostenible
- Indicadores clave
- Anexos

Cuadro 11.83. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual)

AÑO / ACTIV.	Descargas		Cargas		Avituallamiento		Pesca		TOTAL	
	Miles de Tn	Δinteranual (%)	Miles de Tn	Δinteranual (%)	Miles de Tn	Δinteranual (%)	Miles de Tn	Δinteranual (%)	Miles de Tn	Δinteranual (%)
1990	2.888,1	--	848,5	--	73,0	--	13,9	--	3.823,5	--
1991	2.865,4	-0,8	1.021,4	20,4	78,7	7,8	14,4	3,6	3.979,9	4,1
1992	3.044,4	6,2	1.001,9	-1,9	81,6	3,7	13,4	-6,9	4.141,3	4,1
1993	3.081,6	1,2	1.121,3	11,9	76,2	-6,6	13,4	0,0	4.292,5	3,7
1994	2.726,1	-11,5	1.075,5	-4,1	72,9	-4,3	12,4	-7,5	3.886,9	-9,4
1995	3.274,0	20,1	793,3	-26,2	65,8	-9,7	13,5	8,9	4.146,6	6,7
1996	2.627,8	-19,7	804,0	1,3	62,1	-5,6	16,2	20,0	3.510,1	-15,3
1997	2.906,2	10,6	854,7	6,3	62,0	-0,2	14,9	-8,0	3.837,8	9,3
1998	3.115,1	7,2	826,4	-3,3	52,4	-15,5	14	-6,0	4.007,9	4,4
1999	3.657,7	17,4	830,0	0,4	50,9	-2,9	14,1	0,7	4.552,7	13,6
2000	3.812,5	4,2	792,7	-4,5	51,5	1,2	14,7	4,3	4.671,4	2,6
2001	3.836,5	0,6	822,8	3,8	47,0	-8,7	13,7	-6,8	4.720,0	1,0
2002	4.327,7	12,8	1.018,0	23,7	45,1	-4	11,9	-13,1	5.402,7	14,5
2003	4.566,5	5,5	1.336,3	31,3	45,3	0,4	11,4	-4,2	5.959,5	10,3
2004	4.434,8	-2,9	1.244,1	-6,9	46,5	2,6	11,1	-2,6	5.736,5	-3,7
2005	4.182,2	-5,7	1.178,3	-5,3	41,0	-11,8	8,5	-23,4	5.410,0	-5,7
2006	4.324,6	3,4	1.127,0	-4,4	45,7	11,5	7,3	-14,1	5.504,6	1,7
2007	3.842,2	-11,2	1.181,7	4,9	43,8	-4,2	6,7	-8,2	5.074,4	-7,8
2008	3.210,5	-16,4	1.515,1	28,2	40,4	-7,8	7,7	14,9	4.773,7	-5,9
2009	2.163,3	-32,6	1.304,4	-13,9	36,1	-10,6	15,9	106,5	3.519,7	-26,3
2010	2.352,9	8,8	1.486,8	14,0	39,7	10,0	18,7	17,6	3.898,1	10,8
2011	1.927,2	-18,1	1.268,6	-14,7	33,0	-16,9	23,3	24,6	3.252,1	-16,6
2012	1.935,4	0,4	1.114,2	-12,2	27,6	-16,4	24,3	4,3	3.101,6	-4,6
2013	1.671,6	-13,6	1.234,4	10,8	27,7	0,5	21,9	-9,9	2.955,6	-4,7
2014	2.013,0	20,4	1.490,2	20,7	28,3	2,1	22,7	3,7	3.554,3	20,3
2015	2.316,1	15,1	1.422,4	-4,6	31,6	11,8	23,2	2,1	3.793,4	6,7
2016	1.947,6	-15,9	1.446,2	1,7	33,3	5,4	27,6	19	3.454,7	-8,9
2017	1.664,2	-14,6	1.255,5	-13,2	29,1	-12,6	26,0	-5,7	2.974,8	-13,9
2018	1.733,2	4,1	1.355,4	8,0	25,1	-13,7	24,6	-5,2	3.138,3	5,5
Δ 90/17	--	-42,4	--	48,0	--	-60,1	--	87,0	--	-22,20
Δ 90/18	--	-40,00	--	59,7	--	-65,6	--	77,3	--	-17,9

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

Cuadro 11.84. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (%)

						(% horizontal)
	AÑO / ACTIVIDAD	Descargas	Cargas	Aituallamiento	Pesca	TOTAL
Resumen Ejecutivo	1990	75,5	22,2	1,9	0,4	100,0
Marco General	1991	72,0	25,7	2,0	0,4	100,0
Evolución General	1992	73,5	24,2	2,0	0,3	100,0
Transporte Carretera	1993	71,8	26,1	1,8	0,3	100,0
Transporte Ferroviario	1994	70,1	27,7	1,9	0,3	100,0
Transporte Aéreo	1995	79,0	19,1	1,6	0,3	100,0
Transporte Marítimo	1996	74,9	22,9	1,8	0,5	100,0
Otros Modos Transporte	1997	75,7	22,3	1,6	0,4	100,0
Efectos inducidos	1998	77,7	20,6	1,3	0,3	100,0
Objetivos y Movilidad Sostenible	1999	80,3	18,2	1,1	0,3	100,0
Indicadores clave	2000	81,6	17,0	1,1	0,3	100,0
Anexos	2001	81,3	17,4	1,0	0,3	100,0
	2002	80,1	18,8	0,8	0,2	100,0
	2003	76,6	22,4	0,8	0,2	100,0
	2004	77,3	21,7	0,8	0,2	100,0
	2005	77,3	21,8	0,7	0,2	100,0
	2006	78,6	20,5	0,8	0,1	100,0
	2007	75,7	23,3	0,9	0,1	100,0
	2008	67,3	31,7	0,8	0,2	100,0
	2009	61,5	37,1	1,0	0,5	100,0
	2010	60,4	38,1	1,0	0,5	100,0
	2011	59,3	39,0	1,0	0,7	100,0
	2012	62,4	35,9	0,9	0,8	100,0
	2013	56,6	41,8	0,9	0,7	100,0
	2014	56,8	41,7	0,8	0,6	100,0
	2015	61,1	37,5	0,8	0,6	100,0
	2016	56,4	41,9	1,0	0,8	100,0
	2017	61,4	37,0	0,9	0,8	100,0
	2018	55,2	43,2	0,8	0,8	100,0

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

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos



Cuadro 11.85. Evolución del tráfico de mercancías en el puerto de Bermeo (miles de Tn y tasa de variación interanual)

AÑO	miles de Tn	Δinteranual (%)
1990	146,0	--
1991	145,8	-0,1
1992	123,6	-15,2
1993	140,9	14,0
1994	265,0	88,1
1995	344,4	30,0
1996	302,2	-12,3
1997	408,5	35,2
1998	442,3	8,3
1999	396,8	-10,3
2000	460,3	16,0
2001	423,2	-8,1
2002	340,8	-19,5
2003	414,9	21,7
2004	405,7	-2,2
2005	286,9	-29,3
2006	303,6	5,8
2007	317,2	4,5
2008	234,3	-26,1
2009	253,7	8,3
2010	254,8	0,4
2011	249,7	-2,0
2012	255,2	2,2
2013	299,6	17,4
2014	313,8	4,7
2015	264,9	-15,6
2016	230,2	-13,1
2017	263,0	14,3
2018	239,7	-8,9
Δ 90/17		80,1
Δ 90/18		64,2

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

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

f) *Otros medios*

Cuadro 11.86. Transporte de personas por cable. Evolución 1994-2018

(miles de personas)

AÑO / MODO	FUNDICULARES				ASCENSORES				
	Artxanda	La Reineta	Igeldo	Mamariga	Arangoiti	La Salve	Solokoetxe	Begoña	Ereaga
1994	438	147	307	-	505	386	-	-	-
1995	462	289	270	-	510	370	-	-	-
1996	390	285	282	-	528	357	-	-	-
1997	409	283	279	-	538	337	-	-	-
1998	405	231	295	-	556	342	-	-	-
1999	401	234	335	-	575	278	-	-	-
2000	382	221	272	-	562	268	-	-	-
2001	369	218	244	-	614	249	-	-	-
2002	367	215	256	-	-	231	993	684	-
2003	425	222	265	-	636	212	1012	643	-
2004	432	204	278	-	441	213	995	630	-
2005	453	204	305	-	484	206	919	597	108
2006	483	198	339	-	313	212	888	594	252
2007	489	182	310	-	278	194	814	554	251
2008	512	182	304	-	-	212	785	492	276
2009	517	178	376	-	-	-	731	416	284
2010	524	175	373	263	-	-	675	418	269
2011	565	161	401	740	-	-	651	403	250
2012	522	156	415	679	-	-	586	388	274
2013	565	156	420	821	-	-	-	-	312
2014	614	146	482	1.105	-	-	-	-	345
2015	729	165	564	590	-	-	-	-	362
2016	773	149	706	975	-	-	-	-	363
2017	830	139	775	1.036	-	-	-	-	359
2018	932	140	788	1.073	-	-	-	-	358

Los datos correspondientes al año 2008, 2009 y 2010 del Ascensor de Arangoiti no se encuentran disponibles.

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

La lanzadera Mamariga es gratuita a partir de junio 2013 para los viajeros de metro.

Los datos de los ascensores de Solokoetxe y Begoña no están disponibles a partir 2013.

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia, Gobierno Vasco y EuskoTren.

Resumen Ejecutivo

Cuadro 11.87. Transporte de personas en el Puente Colgante de Bizkaia. Evolución 2004-2017

		(miles de personas)													
	Nº/AÑOS	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
	Puente Colgante Bizkaia	5.670	5.243	4.972	4.567	4.463	3.970	3.908	3.749	3.685	3.597	3.952	3.664	3.526	3.398

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia.

Transporte Carretera

Cuadro 11.88. Tráfico de personas en botes de pasaje. Evolución 2005-2017

		(miles de personas)													
	Nº/AÑOS	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
	Portugalete-Las Arenas	609	610	582	550,7	554,8	579,4	619,9	620,5	514,9	486,7	415,8	477,0	465,7	
	Erandio-Barakaldo					74,8	76,8	86,3	81,6	75,9	78,9	72,0	57,7	19,2	

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia.

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

Resumen
Ejecutivo

Marco
General

Evolución
General

Transporte
Carretera

Transporte
Ferroviario

Transporte
Aéreo

Transporte
Marítimo

Otros Modos
Transporte

Efectos
inducidos

Objetivos y
Movilidad
Sostenible

Indicadores
clave

Anexos

11.3.4. Efectos inducidos

a) *Accidentalidad*

Cuadro 11.89. Evolución del balance de accidentes registrados por la Ertzaintza por víctimas: Evolución (2000-2017)

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ00/17	Δ00/18
ALAVA																						
Accid. con víctimas	434	534	597	588	512	469	444	457	375	342	290	314	291	299	275	264	311	293	422	-32,4	-2,8	
Heridos graves	245	237	184	166	126	116	103	100	66	80	56	50	52	64	47	52	46	74	75	-69,8	-69,4	
Heridos leves	452	653	765	800	637	628	538	608	483	457	396	400	394	406	360	332	414	370	518	-18,1	14,6	
TOTAL HERIDOS	697	890	949	966	763	744	641	708	549	537	452	450	446	470	407	384	460	444	593	-36,3	-14,9	
TOTAL FALLECIDOS	38	52	35	38	24	29	23	22	22	11	10	11	9	11	3	6	9	8	10	-78,9	-73,7	
BIZKAIA																						
Accid. con víctimas	1.949	2.134	2.056	2.212	2.033	1.929	1.644	1.582	1.447	1.326	1.254	1.197	1.057	1.069	1.049	1.053	1.140	1.162	1.191	-40,4	-38,9	
Heridos graves	419	389	373	348	280	227	185	197	177	157	118	116	114	106	67	73	67	101	94	-75,9	-77,6	
Heridos leves	2.646	2.862	2.799	3.073	2.863	2.693	2.235	2.150	1.972	1.809	1.696	1.634	1.386	1.403	1.381	1.428	1.536	1.543	1.565	-41,7	-40,9	
TOTAL HERIDOS	3.065	3.251	3.172	3.421	3.143	2.920	2.420	2.347	2.149	1.966	1.814	1.750	1.500	1.509	1.448	1.501	1.603	1.644	1.659	-46,4	-45,9	
TOTAL FALLECIDOS	66	61	70	73	43	36	33	26	22	24	22	21	27	15	11	11	16	6	15	-90,9	-77,3	
GIPUZKOA																						
Accid. con víctimas	736	1.686	1.565	1.647	1.478	1.339	1.325	1.345	1.217	1.049	999	1.000	919	939	969	912	1.033	892	988	21,2	34,2	
Heridos graves	358	356	296	296	255	227	212	193	182	168	154	129	121	123	143	160	157	147	131	-58,9	-63,4	
Heridos leves	872	2.103	1.929	2.062	1.834	1.675	1.611	1.614	1.480	1.269	1.177	1.196	1.160	1.148	1.188	1.019	1.222	1.038	1.156	19,0	32,6	
TOTAL HERIDOS	1.230	2.459	2.225	2.358	2.089	1.902	1.823	1.807	1.662	1.437	1.331	1.325	1.281	1.271	1.331	1.179	1.379	1.185	1.287	-3,6	4,6	
TOTAL FALLECIDOS	60	54	65	64	40	37	36	32	32	19	20	20	14	20	10	27	14	20	12	-66,7	-80,0	
CAPV																						
Accid. con víctimas	3.119	4.354	4.218	4.447	4.023	3.737	3.413	3.384	3.039	2.717	2.543	2.511	2.267	2.307	2.293	2.229	2.484	2.347	2.601	-24,7	-16,6	
Heridos graves	1.022	982	853	810	661	570	500	490	425	405	328	295	287	293	257	285	270	322	300	-68,5	-70,6	
Heridos leves	3.970	5.618	5.493	5.935	5.334	4.996	4.384	4.372	3.935	3.535	3.269	3.230	2.940	2.957	2.929	2.779	3.172	2.951	3.239	-25,7	-18,4	
TOTAL HERIDOS	4.992	6.600	6.346	6.745	5.995	5.566	4.884	4.862	4.360	3.940	3.597	3.525	3.227	3.250	3.186	3.064	3.442	3.273	3.539	-34,4	-29,1	
TOTAL FALLECIDOS	164	167	170	175	107	102	92	80	76	54	52	52	50	46	24	44	39	34	37	-79,3	-77,4	

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Departamento de Seguridad (Gobierno Vasco). SIT Sistema de Información del Transporte (OTEUS)

Resumen
Ejecutivo

Cuadro 11.90. Carretera: Distribución de lesividad por territorio y tipo de vehículo. Datos registrados por la Ertzaintza.

(nº personas)

Marco
General

	Personas muertas												Heridos graves											
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018		

Evolución
General

	ÁLAVA												BIZKAIA											
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018		
Vehículos de dos ruedas	1	1	1	2	3	1	1	2	2	1	1	12	18	15	17	9	12	15	10	10	11	25		
Vehículos ligeros	16	7	8	6	5	8	1	4	4	5	7	46	55	41	28	37	50	26	36	36	59	40		
Vehículos pesados	2	2	0	2	1	0	0	0	0	0	0	4	4	0	2	2	1	3	5	5	2	5		
Peatones	3	1	1	1	0	2	1	0	0	2	2	2	3	0	3	3	1	3	1	1	1	4		
Otros vehículos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1		
TOTAL	22	11	10	11	9	11	3	6	6	8	10	66	80	56	50	52	64	47	52	52	74	75		

Transporte
Carretera

	ÁLAVA												BIZKAIA											
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018		
Vehículos de dos ruedas	6	4	3	5	8	6	2	2	2	1	6	51	49	28	44	38	39	33	29	29	36	53		
Vehículos ligeros	11	15	15	14	15	7	5	6	6	5	5	90	88	64	55	55	46	22	34	34	55	27		
Vehículos pesados	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	11	4	2	4	5	3	2	0	0	0	1		
Peatones	2	4	4	2	4	2	4	3	3	0	1	24	15	22	12	14	18	10	10	10	10	13		
Otros vehículos	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	1	2	0	0	0	0	0	0		
TOTAL	22	24	22	21	27	15	11	11	11	6	15	177	157	118	116	114	106	67	73	73	101	94		

Transporte
Marítimo

	GIPUZKOA												CAPV											
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018		
Vehículos de dos ruedas	9	6	5	5	4	6	3	4	4	3	63	64	43	60	50	39	56	60	4	4	70			
Vehículos ligeros	14	9	11	7	9	9	5	17	17	13	4	92	76	78	50	46	62	63	74	17	13	50		
Vehículos pesados	1	2	1	4	1	1	0	1	1	1	1	8	10	13	4	8	5	8	9	1	1	1		
Peatones	7	2	3	4	0	3	2	4	4	2	3	18	18	20	15	16	16	16	16	4	2	10		
Otros vehículos	1	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0		
TOTAL	32	19	20	20	14	20	10	27	27	20	12	182	168	154	129	121	123	143	160	27	20	131		

Efectos
inducidos

	CAPV												GIPUZKOA											
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018		
Vehículos de dos ruedas	16	11	9	12	15	13	6	8	8	6	10	126	131	86	121	97	90	104	99	99	114	148		
Vehículos ligeros	41	31	34	27	29	24	11	27	27	23	16	228	219	183	133	138	158	111	144	144	172	117		
Vehículos pesados	5	5	1	6	2	1	0	1	1	1	4	23	18	15	10	15	9	13	14	14	6	7		
Peatones	12	7	8	7	4	7	7	7	7	4	6	44	36	42	30	33	35	29	27	27	27	27		
Otros vehículos	2	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	4	1	2	1	4	1	0	1	1	3	1		
TOTAL	76	54	52	52	50	46	24	44	44	34	37	425	405	328	295	287	293	257	285	285	322	300		

Objetivos y
Movilidad
Sostenible

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Departamento de Seguridad (Gobierno Vasco). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Anexos

Resumen Ejecutivo

(nº personas)

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

		Heridos leves										
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ÁLAVA												
Vehículos de dos ruedas	40	35	26	43	39	39	37	42	42	40	88	
Vehículos ligeros	419	394	342	338	337	347	294	269	269	314	400	
Vehículos pesados	17	23	19	15	13	12	23	18	18	15	14	
Peatones	4	2	7	2	4	5	5	1	1	1	13	
Otros vehículos	3	3	2	2	1	3	1	2	2	0	3	
TOTAL	483	457	396	400	394	406	360	332	332	370	518	
BIZKAIA												
Vehículos de dos ruedas	222	249	215	255	213	173	251	268	268	292	369	
Vehículos ligeros	1.617	1.466	1.378	1.245	1.086	1.143	1.051	1.089	1.089	1.157	1.120	
Vehículos pesados	55	29	37	68	33	20	16	20	20	26	22	
Peatones	76	62	61	60	49	60	59	51	51	67	51	
Otros vehículos	2	3	5	6	5	7	4	0	0	1	3	
TOTAL	1.972	1.809	1.696	1.634	1.386	1.403	1.381	1.428	1.428	1.543	1.565	
GIPUZKOA												
Vehículos de dos ruedas	233	240	249	239	219	186	234	268	268	267	318	
Vehículos ligeros	1.129	962	825	891	856	894	889	675	675	704	781	
Vehículos pesados	62	37	45	34	32	30	29	45	45	26	32	
Peatones	56	28	49	30	43	31	34	29	29	40	23	
Otros vehículos	0	2	9	2	10	7	2	2	2	1	2	
TOTAL	1.480	1.269	1.177	1.196	1.160	1.148	1.188	1.019	1.019	1.038	1.156	
CAPV												
Vehículos de dos ruedas	495	524	490	537	471	398	522	578	1.019	599	775	
Vehículos ligeros	3.165	2.822	2.545	2.474	2.279	2.384	2.234	2.033	578	2.175	2.301	
Vehículos pesados	134	89	101	117	78	62	68	83	2.033	67	68	
Peatones	136	92	117	92	96	96	98	81	83	108	87	
Otros vehículos	5	8	16	10	16	17	7	4	81	2	8	
TOTAL	3.935	3.535	3.269	3.230	2.940	2.957	2.929	2.779	3794	2.951	3.239	

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Departamento de Seguridad (Gobierno Vasco). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen
Ejecutivo

Cuadro 11.91. Carretera: Distribución de vehículos accidentados por tipo de accidente. Datos registrados por la Ertzaintza.

Marco
General

(nº vehículos)

Evolución
General

	Con víctimas											Sin víctimas										
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ÁLAVA																						
Vehículos de dos ruedas	54	49	44	61	51	52	58	57	54	53	120	18	25	28	26	11	19	25	23	15	16	11
Vehículos ligeros	476	448	413	392	372	414	357	351	432	423	456	1.541	1.321	1.306	1.382	1.320	1.297	1.148	1.141	1.330	1.331	1.394
Vehículos pesados	112	86	87	73	94	64	52	74	80	80	101	439	364	307	265	246	251	274	298	257	314	285
Otros vehículos	18	22	17	17	21	18	17	17	16	9	36	310	310	369	485	492	414	368	356	424	490	500
TOTAL	660	605	561	543	538	548	484	499	582	565	713	2.308	2.020	2.010	2.158	2.069	1.981	1.815	1.818	2.026	2.151	2.190
BIZKIA																						
Vehículos de dos ruedas	262	307	253	317	286	219	304	307	330	335	421	105	75	83	88	95	79	70	74	66	58	53
Vehículos ligeros	2.188	2.248	2.147	1.972	1.284	1.747	1.677	1.636	1.803	1.809	1.521	3.271	2.159	2.017	2.735	2.920	2.699	2.568	2.380	2.496	2.536	2.826
Vehículos pesados	292	235	210	247	184	170	155	157	152	149	192	592	383	337	411	586	442	438	414	403	414	547
Otros vehículos	17	17	20	27	23	26	17	15	19	20	23	129	126	158	141	81	174	148	140	111	168	225
TOTAL	2.759	2.807	2.630	2.563	1.777	2.162	2.153	2.115	2.304	2.313	2.157	4.097	2.743	2.595	3.375	3.682	3.394	3.224	3.008	3.076	3.176	3.651
GIPUZKOA																						
Vehículos de dos ruedas	308	335	303	310	268	248	311	341	333	346	392	134	109	105	107	76	94	110	102	121	101	72
Vehículos ligeros	1.629	1.577	1.479	1.432	1.716	1.346	1.302	1.149	1.375	1.174	1.155	5.338	4.043	3.519	3.110	2.895	3.247	3.205	2.700	3.006	2.875	2.744
Vehículos pesados	334	269	217	247	172	226	197	186	195	174	145	1.476	1.090	958	658	404	597	602	576	764	700	671
Otros vehículos	14	11	16	11	19	17	15	14	10	14	13	87	96	87	80	159	99	88	68	62	109	118
TOTAL	2.285	2.192	2.015	2.000	2.175	1.837	1.825	1.690	1.913	1.708	1.705	7.035	5.338	4.669	3.955	3.534	4.037	4.005	3.446	3.953	3.785	3.605
CAPV																						
Vehículos de dos ruedas	624	691	600	688	605	519	673	705	717	734	933	257	209	216	221	182	192	205	199	202	175	136
Vehículos ligeros	4.293	4.273	4.039	3.796	3.372	3.507	3.336	3.136	3.610	3.406	3.142	10.150	7.523	6.842	7.227	7.135	7.243	6.921	6.221	6.832	6.742	6.964
Vehículos pesados	738	590	514	567	450	460	404	417	427	403	438	2.507	1.837	1.602	1.334	1.236	1.290	1.314	1.288	1.424	1.428	1.503
Otros vehículos	49	50	53	55	63	61	49	46	45	43	72	526	532	614	706	732	687	604	564	597	767	843
TOTAL	5.704	5.604	5.206	5.106	4.490	4.547	4.462	4.304	4.799	4.586	4.585	13.440	10.101	9.274	9.488	9.285	9.412	9.044	8.272	9.055	9.112	9.446

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Departamento de Seguridad (Gobierno Vasco). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Otros Modos
Transporte

Efectos
inducidos

Objetivos y
Movilidad
Sostenible

Indicadores
clave

Anexos

Resumen Ejecutivo

(nº vehículos)

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

		Total vehículo									
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2018
ÁLAVA											
	Vehículos de dos ruedas	72	74	72	87	62	71	83	80	69	69
	Vehículos ligeros	2.017	1.769	1.719	1.774	1.692	1.711	1.505	1.492	1.762	1.754
	Vehículos pesados	551	450	394	338	340	315	326	372	337	394
	Otros vehículos	328	332	386	502	513	432	385	373	440	536
	TOTAL	2.968	2.625	2.571	2.701	2.607	2.529	2.299	2.317	2.608	2.716
BIZKAIA											
	Vehículos de dos ruedas	367	382	336	405	381	298	374	381	396	393
	Vehículos ligeros	5.459	4.407	4.164	4.707	4.204	4.446	4.245	4.016	4.299	4.345
	Vehículos pesados	884	618	547	658	770	612	593	571	555	563
	Otros vehículos	146	143	178	168	104	200	165	155	130	188
	TOTAL	6.856	5.550	5.225	5.938	5.459	5.556	5.377	5.123	5.380	5.489
GIPUZKOA											
	Vehículos de dos ruedas	442	444	408	417	344	342	421	443	454	447
	Vehículos ligeros	6.967	5.620	4.998	4.542	4.611	4.593	4.507	3.849	4.381	4.049
	Vehículos pesados	1.810	1.359	1.175	905	576	823	799	762	959	874
	Otros vehículos	101	107	103	91	178	116	103	82	72	131
	TOTAL	9.320	7.530	6.684	5.955	5.709	5.874	5.830	5.136	5.866	5.493
CAPV											
	Vehículos de dos ruedas	881	900	816	909	787	711	878	904	919	909
	Vehículos ligeros	14.443	11.796	10.881	11.023	10.507	10.750	10.257	9.357	10.442	10.148
	Vehículos pesados	3.245	2.427	2.116	1.901	1.686	1.750	1.718	1.705	1.851	1.831
	Otros vehículos	575	582	667	761	795	748	653	610	642	810
	TOTAL	19.144	15.705	14.480	14.594	13.775	13.959	13.506	12.576	13.854	14.031

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Departamento de Seguridad (Gobierno Vasco). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen Ejecutivo

Marco General

Evolución General

Transporte Carretera

Transporte Ferroviario

Transporte Aéreo

Transporte Marítimo

Otros Modos Transporte

Efectos inducidos

Objetivos y Movilidad Sostenible

Indicadores clave

Anexos

11.3.5. Medio Ambiente

a) *Consumo energético*

Cuadro 11.92. Consumo energético del sector de transportes por tipo de energía y modo de transporte.

	Ktep (miles de toneladas equivalentes de petróleo)														
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
PETRÓLEO Y DERIVADOS															
Ferrocarril	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carretera	1.558	1.618	1.687	1.757	1.875	1.757	1.629	1.562	1.534	1.624	1.692	1.712	1.766	1.847	1.938
Aire	65	61	78	75	82	78	68	76	81	74	68	67	69	71	74
Navegación	17	12	12	10	10	10	10	8	7	6	5	3	6	5	7
TOTAL TRANSPORTE	1.640	1.691	1.777	1.842	1.967	1.845	1.707	1.646	1.622	1.704	1.765	1.782	1.841	1.923	2019
ENERGÍAS RENOVABLES															
Ferrocarril	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carretera	0	4	5	6	24	44	61	102	101	104	68	65	69	74	96
Aire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navegación	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL TRANSPORTE	0	4	5	6	24	44	61	102	101	104	68	65	69	74	96
ELECTRICIDAD															
Ferrocarril	17	15	18	18	17	17	16	16	16	15	14	15	15	15	15
Carretera	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navegación	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL TRANSPORTE	17	15	18	18	17	17	16	16	16	15	14	15	15	15	15
TOTAL															
Ferrocarril	17	15	18	18	17	17	16	16	16	15	14	15	15	15	15
Carretera	1.558	1.622	1.692	1.763	1.899	1.801	1.690	1.664	1.635	1.728	1.760	1.777	1.835	1.921	2.034
Aire	65	61	78	75	82	78	68	76	81	74	68	67	69	71	74
Navegación	17	12	12	10	10	10	10	8	7	6	5	3	6	5	7
TOTAL TRANSPORTE	1.657	1.710	1.800	1.866	2.008	1.906	1.784	1.764	1.739	1.823	1.847	1.862	1.925	2.012	2.130

Fuente: EVE (Ente Vasco de Energía). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen Ejecutivo	
Marco General	
Evolución General	
Transporte Carretera	
Transporte Ferroviario	
Transporte Aéreo	
Transporte Marítimo	
Otros Modos Transporte	
Efectos inducidos	
Objetivos y Movilidad Sostenible	
Indicadores clave	
Anexos	

b) *Medio Ambiente*

Cuadro 11.93. Ocupación de Superficie. Suelo de sistemas generales¹ de la CAPV (superficie en Ha).

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
CAPV											
Total	23.814	24.252	24.732	23.836	29.492	29.608	29.783	30.191	30.389	30.263	28.554
Equipamientos	5.411	5.470	5.438	5.298	5.350	5.277	5.279	5.272	5.313	5.292	5.286
Espacios libres	8.638	8.893	8.815	8.951	8.869	8.792	8.488	8.508	8.418	8.270	6.640
Infraestructuras de trans. y comunicaciones	8.708	8.822	9.355	8.433	8.688	8.842	9.269	9.697	9.902	9.930	9.806
Viario (excluida la servidumbre)	6.979	7.096	7.023	6.986	7.216	7.355	7.486	7.669	7.868	7.897	8.010
Ferrocarril (incluidas las estaciones)	588	585	581	594	600	610	615	615	618	636	636,39
TAV (*)	--	--	--	--	--	--	306	304	308	292	292,02
Aeropuertos2	809	810	916	603	599	599	599	615	613	612	613,39
Puertos2	331	331	835	253	273	278	264	495	492	1.313	254,03
Infraestructuras básicas	1.057	1.067	1.123	1.153	1.189	1.189	1.198	1.181	1.174	1.156	1.207
Cauces fluviales	--	--	--	--	5.396	5.507	5.548	5.534	5.580	5.576	5.615
ÁLAVA											
Total	6.130	6.150	6.253	6.145	9.505	9.663	9.793	9.870	9.831	9.829	9.840
Equipamientos	2.157	2.159	2.162	2.165	2.176	2.191	2.191	2.193	2.186	2.186	2.188
Espacios libres	1.031	1.033	1.044	1.043	1.096	1.102	1.101	1.107	1.072	1.085	1.083
Infraestructuras de trans. y comunicaciones	2.682	2.695	2.784	2.678	2.681	2.726	2.855	2.928	2.935	2.933	2.950
Viario (excluida la servidumbre)	2.239	2.250	2.230	2.233	2.233	2.268	2.274	2.347	2.350	2.347	2.363
Ferrocarril (incluidas las estaciones)	162	161	162	162	165	175	175	175	178	180	180,32
TAV (*)	--	--	--	--	--	--	123	123	123	123	123,45
Aeropuertos2	281	283	392	283	283	283	283	283	282	282	282,75
Puertos2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Infraestructuras básicas	259	263	263	259	273	274	274	274	274	237	277,24
Cauces fluviales	--	--	--	--	3.279	3.371	3.373	3.367	3.363	3.351	3.341
BIZKAIA											
Total	8.803	8.840	9.457	8.760	9.980	9.897	10.057	10.406	10.583	10.574	10.438
Equipamientos	1.885	1.916	1.913	1.909	1.940	1.850	1.869	1.865	1.920	1.905	1.909
Espacios libres	2.590	2.583	2.616	2.632	2.663	2.577	2.579	2.590	2.505	2.501	2.502
Infraestructuras de trans. y comunicaciones	3.777	3.783	4.323	3.614	3.744	3.821	3.942	4.306	4.471	4.467	4.284
Viario (excluida la servidumbre)	2.911	2.918	2.959	2.977	3.090	3.165	3.233	3.341	3.486	3.480	3.534
Ferrocarril (incluidas las estaciones)	205	205	203	203	203	202	205	204	220	225	224,25
TAV (*)	--	--	--	--	--	--	63	63	69	69	69,07
Aeropuertos2	488	488	487	282	278	278	278	294	293	291	291,25
Puertos2	173	172	674	152	173	176	163	404	401	401	166,16
Infraestructuras básicas	551	559	605	604	613	614	620	601	601	615	617,69
Cauces fluviales	--	--	--	--	1.020	1.034	1.047	1.044	1.085	1.086	1.125
GIPUZKOA											
Total	8.882	9.261	9.022	8.931	10.007	10.047	9.932	9.915	9.975	9.861	8.276
Equipamientos	1.370	1.395	1.364	1.223	1.234	1.236	1.218	1.215	1.206	1.201	1.189
Espacios libres	5.016	5.277	5.156	5.276	5.110	5.113	4.808	4.810	4.841	4.685	3.054
Infraestructuras de trans. y comunicaciones	2.249	2.344	2.248	2.141	2.262	2.294	2.472	2.463	2.496	2.530	2.572
Viario (excluida la servidumbre)	1.830	1.927	1.833	1.775	1.892	1.922	1.979	1.981	2.032	70	2.114
Ferrocarril (incluidas las estaciones)	221	219	216	228	232	232	235	235	219	231,37	231,82
TAV (*)	--	--	--	--	--	--	119	117	115	99	99,5
Aeropuertos2	40	40	38	38	38	38	38	38	38	38	39,39
Puertos2	158	159	160	100	100	102	102	91	91	912	87,87
Infraestructuras básicas	247	245	255	290	303	301	305	299	304	312,24	
Cauces fluviales	--	--	--	--	1.097	1.103	1.129	1.123	1.132	1.139	1.148

¹ Clasificación correspondiente a la calificación del suelo.

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

(*) En el año 2014 se refleja por primera vez dentro del suelo dedicado a sistemas generales el "TAV"

Fuente: Gobierno Vasco.