

IMAGEN DE LA DEMANDA DE TRANSPORTES EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO



2021



EUSKO JAURLARITZA

LURRALDE PLANGINTZA,
ETARRESBITZA
ETA GARRAIO SAILA



GOBIERNO VASCO

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL, VIVIENDA
Y TRANSPORTES

Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia

Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

IMAGEN DE LA DEMANDA DE TRANSPORTES EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO 2021

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

LURRALDE PLANGINTZA,
ETXEBIZITZA
ETA GARRAIO SAILA

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL, VIVIENDA
Y TRANSPORTES

Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia

Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Vitoria-Gasteiz, 2023

Un registro bibliográfico de esta obra puede consultarse en el
catálogo de la Biblioteca General del Gobierno Vasco:

<https://www.katalogoak.euskadi.eus/katalogobateratua>

Edición: 1ª, febrero 2023

Tirada: 15 ejemplares

© Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco
Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transporte

Internet: www.publicaciones.eus

Edita: Eusko Jauriaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia
Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco
C/ Donostia-San Sebastián 1. 01010 Vitoria-Gasteiz

**Documento
elaborado por:** Ingartek Consulting, S.L.



**Con la colaboración
y supervisión de:** Observatorio del Transporte de Euskadi - OTEUS



Diseño de cubierta: Adaki Komunikazioa

adaki

ISBN: XXXXXXXXXXXXXXX

Depósito Legal: LG G XXX-2023

ÍNDICE DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	12
2. TRANSPORTE DE PERSONAS	14
2.1 Transporte de personas por carretera	14
2.1.1 Transporte de personas en vehículo ligero	16
2.1.1.1 Desplazamientos internos	17
2.1.1.2 Desplazamientos externos nacionales	19
2.1.1.3 Desplazamientos externos internacionales.....	20
2.1.2 Transporte de personas en autobús	22
2.1.2.1 Desplazamientos urbanos en autobús	23
2.1.2.2 Desplazamientos interurbanos en autobús.....	24
2.1.2.3 Desplazamientos externos en autobús	26
2.1.2.4 Desplazamientos en tránsito en autobús	28
2.1.3 Resumen del transporte de personas por carretera	28
2.2 Transporte aéreo	29
2.2.1 Movimiento anual de personas	29
2.2.2 Desplazamientos en avión en día laborable medio.....	30
2.2.3 Origen y destino de los desplazamientos.....	31
2.2.4 Tráfico de personas pasajeras con otros aeropuertos.....	32
2.3 Transporte ferroviario.....	33
2.3.1 Euskotren.....	33
2.3.1.1 Desplazamientos anuales	33
2.3.1.2 Tipo de desplazamientos.....	35
2.3.2 Euskotren – tranvía	36
2.3.3 Metro Bilbao	37
2.3.4 Renfe	38
2.3.4.1 Renfe AC: Cercanías.....	38
2.3.4.2 Renfe AC: Regionales	39
2.3.4.3 Renfe AC: Larga distancia	42
2.3.4.4 Renfe AM: Feve	43
2.3.5 Resumen de la demanda ferroviaria	44
2.4 Transporte de personas en cable y otros tipos	45
2.5 Resumen y conclusiones del transporte de personas	46
2.5.1 Desplazamientos en modos motorizados en la CAPV.....	46
2.5.2 Reparto modal	47
2.5.3 Principales conclusiones sobre el transporte de personas	49

3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	52
3.1 Transporte de mercancías por carretera	52
3.1.1. Fuentes de información	52
3.1.2 Volumen de mercancías por carretera	54
3.1.2.1 Transporte de mercancías interno en la CAPV	54
3.1.2.2 Transporte de mercancías externo en la CAPV.....	56
3.1.2.3 Transporte de mercancías de paso o en tránsito.....	60
3.2 Transporte de mercancías por vía aérea.....	62
3.2.1 Movimiento diario de mercancías	62
3.3 Transporte de mercancías por ferrocarril	64
3.3.1 El transporte de mercancías de RENFE	65
3.3.2 El transporte de mercancías de Euskotren.....	67
3.3.3 El transporte de mercancías de los operadores privados	67
3.4 Transporte de mercancías por vía marítima	68
3.4.1 El puerto de Bilbao	68
3.4.2 El puerto de Pasajes	71
3.4.3 El puerto de Bermeo	73
3.5 Resumen y conclusiones del transporte de mercancías.....	75
3.5.1 Volumen de mercancías	75
3.5.2 Reparto modal	77
3.5.3 Principales conclusiones del transporte de mercancías	79
4. METODOLOGÍA	81
4.1 Encuesta en hogares de la CAPV	81
4.1.1 Diseño muestral.....	81
4.1.2 Diseño del cuestionario	86
4.1.3 Procedimiento de recogida de información	86
4.1.4 Tratamiento de los datos de monética	87
4.1.5 Tratamiento de los datos de telefonía móvil	88
4.1.6 Procedimientos de elevación	88
4.1.6.1 Transporte público	89
4.1.6.2 Resto de modos de transporte	89
4.2 Encuesta en terminales de autobús	89
4.2.1 Campaña de toma de datos	89
4.2.2 Cálculo de elevadores	90
4.3 Encuesta cordón a vehículos pesados	90
4.3.1 Campaña de toma de datos	91
4.3.2 Cálculo de elevadores	92
4.4 Recopilación de información de Administraciones Concesionarias.....	92

5. ANEXOS	94
5.1 Explotación de las encuestas en terminales de autobús	95

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Desplazamientos en vehículo ligero por tipo. Día laborable medio. 2021 (%).....	17
Figura 2. Desplazamientos internos en la CAPV en vehículo ligero según motivo . Día laborable medio. 2021.....	18
Figura 3. Desplazamientos externos nacionales en vehículo ligero según motivo. Día laborable medio. 2021	20
Figura 4. Desplazamientos externos internacionales según motivo en vehículo ligero. Día laborable medio. 2021	21
Figura 5. Desplazamientos internos en la CAPV en autobús según motivo. Día laborable medio. 2021	23
Figura 6. Desplazamientos en autobús urbano por habitante y año en las tres capitales vascas. 2021	24
Figura 7. Distribución espacial de los desplazamientos externos en la CAPV en autobús regular. Día laborable medio. 2021.....	26
Figura 8. Desplazamientos en la CAPV según aeropuerto. 2021	30
Figura 9. Desplazamientos en aeropuertos de la CAPV según tipología. Día laborable medio. 2021.....	31
Figura 10. Tráfico de personas del aeropuerto de Bilbao con otros aeropuertos (agrupados por país). 2021	32
Figura 11. Tráfico de personas del aeropuerto de Vitoria con otros aeropuertos (agrupados por país). 2021	32
Figura 12. Desplazamientos en las líneas de Euskotren. Día laborable medio. 2021	34
Figura 13. Desplazamientos de Euskotren según tipo. Día laborable medio. 2021 (%).....	35
Figura 14. Desplazamientos según tipo en Metro Bilbao. 2021 (%)	37
Figura 15. Desplazamientos en las principales estaciones de Metro Bilbao. Día laborable medio. 2021	38
Figura 16. Distribución de los desplazamientos de servicios de Renfe regionales por estación de subida. 2021	41
Figura 17. Distribución de la cuota de mercado de los operadores ferroviarios. 2021	44
Figura 18. Desplazamientos según tipo. Día laborable medio. 2021 (%)	46
Figura 19. Evolución de los desplazamientos en función de la tipología en el periodo 2011-2021	47
Figura 20. Desplazamientos según modo de transporte. Día laborable medio. 2021 (%).....	48
Figura 21. Evolución de la cuota de penetración de los distintos medios de transporte en el periodo 2011-2021.....	48
Figura 22 Flujos de paso en la CAPV estudiados en la encuesta cordón 2021	53
Figura 23 Toneladas por carretera en viajes internos por tipo de producto (CNAE). Día laborable medio. 2021.....	55
Figura 24 Distribución de las toneladas transportadas por carretera en viaje externo nacional. 2021	57
Figura 25 Toneladas por carretera en viajes externos nacionales por tipo de producto (CNAE). Día laborable medio. 2021	59
Figura 26 Transporte aéreo de mercancías en los aeropuertos de la CAPV. 2021 ..	63
Figura 27 Distribución de la cuota de mercado de los operadores ferroviarios en la CAPV. 2021.....	64

Figura 28 Toneladas de mercancías generales por Renfe en las principales estaciones de la CAPV en un día laborable medio. 2021.....	66
Figura 29 Toneladas transportadas en el puerto de Bilbao según ámbitos geográficos. 2021	69
Figura 30 Toneladas transportadas en el puerto de Pasajes según ámbitos geográficos. 2021	71
Figura 31 Mercancías transportadas en la CAPV según tipología del desplazamiento. 2021	76
Figura 32 Evolución de la tipología de desplazamientos de las mercancías transportadas. 2010-2021.....	76
Figura 33 Mercancías transportadas en la CAPV según modo de transporte. 2021	77
Figura 34 Evolución de la cuota de penetración de las mercancías transportadas según modos de transporte. 2010-2021	78
Figura 35. Resumen de los puntos de la encuesta cordón	91
Figura 36. Distribución en función del género de las personas usuarias de autobús en terminales de autobús.....	95
Figura 37. Distribución en función del grupo de edad de las personas usuarias de autobús en terminales de autobús.....	96
Figura 38. Modo de acceso a las terminales de autobús.....	96
Figura 39. Tiempo de acceso a las terminales de autobús	97
Figura 40. Motivo del desplazamiento de las personas usuarias de autobús en terminales de autobús	97
Figura 41. Pago del coste del desplazamiento	98
Figura 42. Frecuencia de realización del desplazamiento.....	98
Figura 43. Motivo de elección del autobús de las personas usuarias de autobús en terminales de autobús	99

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Fuentes de información utilizadas.....	14
Tabla 2. Desplazamientos en vehículo ligero por tipo. Día laborable medio. 2021 .	16
Tabla 3. Distribución de las personas viajeras según modo (%).....	17
Tabla 4. Desplazamientos internos en la CAPV en vehículo ligero. Día laborable medio. 2021.....	18
Tabla 5. Desplazamientos externos nacionales en vehículo ligero. Día laborable medio. 2021.....	19
Tabla 6. Desplazamientos externos internacionales en vehículo ligero. Día laborable medio. 2021.....	20
Tabla 7. Desplazamientos en autobús según tipo de desplazamiento. Día laborable medio. 2021.....	22
Tabla 8. Distribución de los desplazamientos intramunicipales según tipología de servicio utilizado. Día laborable medio. 2021.....	23
Tabla 9. Desplazamientos en autobuses urbanos de las tres capitales. 2021.....	23
Tabla 10. Desplazamientos en autobús interurbano según tipología. 2021.....	24
Tabla 11. Matriz origen-destino de los desplazamientos interurbanos en autobús en la CAPV. 2021	25
Tabla 12. Desplazamientos en autobús externos a la CAPV según tipología de servicio. Día laborable medio. 2021	26
Tabla 13. Desplazamientos anuales externos en autobús regular con origen o destino la CAPV. 2021	27
Tabla 14. Desplazamientos en autobús en tránsito en la CAPV. 2021.....	28
Tabla 15. Desplazamientos por carretera. Día laborable medio. 2021	28
Tabla 16. Desplazamientos anuales en los aeropuertos vascos según tipología de tránsito. 2021.....	29
Tabla 17. Desplazamientos en los aeropuertos vascos. Día laborable medio. 2021	30
Tabla 18. Desplazamientos en aeropuertos de la CAPV según origen/destino. Día laborable medio. 2021	31
Tabla 19. Desplazamientos anuales y en día laborable medio de las líneas de Euskotren. 2021	34
Tabla 20. Desplazamientos en Euskotren según tipo. Día laborable medio. 2021..	35
Tabla 21. Matriz origen-destino provincial de desplazamientos en Euskotren. Día laborable medio. 2021	36
Tabla 22. Desplazamientos anuales y en día laborable medio en el tranvía de Bilbao y de Vitoria-Gasteiz. 2021	36
Tabla 23. Desplazamientos anuales y en día laborable medio según tipo en Metro Bilbao. 2021.....	37
Tabla 24. Desplazamientos anuales y en día laborable medio de cercanías Renfe AC. 2021	39
Tabla 25. Desplazamientos anuales y en día laborable medio según origen del servicio de trenes regionales de Renfe. 2021	40
Tabla 26. Desplazamientos anuales y en día laborable medio según tipología en los servicios regionales de Renfe. 2021	41
Tabla 27. Desplazamientos anuales y en día laborable medio según tipología en los servicios regionales de Renfe, en función del Territorio Histórico. 2021	42
Tabla 28. Desplazamientos anuales y en día laborable medio según origen registrado en el servicio de trenes de larga distancia de Renfe. 2021	42
Tabla 29. Desplazamientos anuales y en día laborable medio según tipología en los servicios de larga distancia de Renfe. 2021.....	42

Tabla 30. Desplazamientos anuales y en día laborable medio según tipología en los servicios de larga distancia de Renfe, en función del Territorio Histórico. 2021	43
Tabla 31. Estimación de los desplazamientos por líneas de Renfe AM. 2021	43
Tabla 32. Desplazamientos según operador en ferrocarril. Día laborable medio....	44
Tabla 33. Desplazamientos realizados en modos de transporte por cable. 2021 ...	45
Tabla 34. Desplazamientos realizados en el Puente Colgante. 2021	45
Tabla 35. Desplazamientos según tipo y modo de transporte. Día laborable medio. 2021	46
Tabla 36 Fuentes de información para la estimación del transporte de mercancías por carretera	53
Tabla 37 Transporte de mercancías por carretera anuales y en día laborable medio según tipología de desplazamiento. 2021	54
Tabla 38 Transporte de mercancía por carretera internos. 2021.....	54
Tabla 39 Toneladas transportadas en día laborable medio por territorio. 2021	55
Tabla 40 Tipología del desplazamiento externo de las mercancías en la CAPV. 2021	56
Tabla 41 Tipo de desplazamiento externo de las mercancías en la CAPV en función de origen o destino. 2021.....	56
Tabla 42 Toneladas transportadas en un día laborable medio de las mercancías en la CAPV en función del territorio (externo). 2021	57
Tabla 43 Toneladas transportadas un día laborable medio por carretera en viaje externo nacional. 2021	58
Tabla 44 Toneladas transportadas un día laborable medio por carretera en viaje externo nacional en función del territorio. 2021.....	58
Tabla 45 Tipo de desplazamiento externo internacional de las mercancías en la CAPV en función de CAPV como origen o destino. 2021	59
Tabla 46 Toneladas transportadas en día laborable medio por carretera en flujos internacionales en la CAPV en función de CAPV como origen o destino y territorio. 2021	60
Tabla 47 Toneladas transportadas en día laborable medio por carretera en flujos internacionales en la CAPV en función de los territorios origen-destino. 2021	60
Tabla 48 Tipología del desplazamiento de las mercancías en tránsito en la CAPV. 2021	61
Tabla 49 Toneladas anuales transportadas en la CAPV por vía aérea. 2021	62
Tabla 50 Toneladas diarias transportadas en la CAPV por vía aérea un día laborable medio. 2021.....	62
Tabla 51 Toneladas transportadas en la CAPV. 2021	64
Tabla 52 Toneladas manipuladas por RENFE en la CAPV. 2021	65
Tabla 53 Toneladas manipuladas por RENFE en la CAPV en función de la naturaleza del viaje. 2021	65
Tabla 54 Toneladas manipuladas por Euskotren en la CAPV. 2021.....	67
Tabla 55 Toneladas manipuladas por operadores privados en la CAPV. 2021	67
Tabla 56 Toneladas transportadas en los puertos vascos. 2021	68
Tabla 57 Toneladas transportadas en el puerto de Bilbao según el origen. 2021... 68	
Tabla 58 Toneladas transportadas en el puerto de Bilbao según la tipología del movimiento. 2021	69
Tabla 59 Toneladas transportadas en el puerto de Bilbao según el tipo de mercancía. 2021	69
Tabla 60 Toneladas transportadas en el puerto de Bilbao según el modo de transporte utilizado para la entrada o salida de las mercancías a la zona de servicio del puerto. 2021	70
Tabla 61 Toneladas anuales transportadas en el puerto de Bilbao según la clase de mercancía. 2021	70

Tabla 62 Toneladas transportadas en el puerto de Pasajes según el origen. 2021.	71
Tabla 63 Toneladas transportadas en el puerto de Pasajes según la tipología del movimiento. 2021	72
Tabla 64 Toneladas transportadas en el puerto de Pasajes según el tipo de mercancía. 2021	72
Tabla 65 Toneladas transportadas en el puerto de Pasajes según el modo de transporte utilizado para la entrada o salida de las mercancías a la zona de servicio del puerto. 2021	72
Tabla 66 Toneladas anuales transportadas en el puerto de Pasajes según la clase de mercancía. 2021	73
Tabla 67 Toneladas transportadas en el puerto de Bermeo según el origen. 2021	73
Tabla 68 Toneladas transportadas en el puerto de Bermeo según la tipología del movimiento. 2021	74
Tabla 69 Toneladas anuales transportadas en el puerto de Bermeo según la clase de mercancía. 2021.....	74
Tabla 70 Toneladas anuales transportadas en la CAPV según tipología y modo de transporte. 2021	75
Tabla 71 Toneladas en día laborable medio transportadas en la CAPV según tipología y modo de transporte. 2021	75
Tabla 72 Distribución porcentual de las toneladas transportadas en la CAPV según tipología y modo de transporte. 2021	78
Tabla 73. Marco de hogares: resultados de la afijación	82
Tabla 74. Marco de hogares: clasificación por áreas	83
Tabla 75. Marco de población: clasificación por áreas	84
Tabla 76. Marco de población de 7 y más años: clasificación por áreas	85
Tabla 77. Individuos componentes de los hogares encuestados, por género y edad según Territorio Histórico de residencia	86
Tabla 78. Hogares encuestados por día de referencia y meteorología según Territorio	87
Tabla 79. Encuestas realizadas en las terminales de autobuses	90
Tabla 80. Resumen de puntos de encuestación.....	91

1. INTRODUCCIÓN

A la hora de diseñar las políticas de transporte es fundamental conocer la demanda de transporte y la evolución que está teniendo el uso de cada uno de los modos de transporte para poder definir estrategias eficaces por parte de las distintas administraciones que tienen competencias en este ámbito, con el fin de alcanzar una movilidad más sostenible en la CAPV.

El objetivo de este documento es el de analizar la demanda actual de los distintos medios de transporte en la CAPV en lo relativo a personas y mercancías para el año 2021, dando continuidad a los estudios realizados anteriormente en este ámbito territorial en 2007, 2011 y 2016.

A lo largo de este documento se presentan las cifras del año 2021 en un día laborable medio para cada uno de los medios motorizados de transporte: por carretera (automóvil, autobús y camión), aéreo, ferroviario, cable y marítimo.

Este trabajo se ha desarrollado en dos fases:

1. Recogida de información.
2. Análisis de los datos

En la primera fase se han recopilado los datos relativos al número de personas y toneladas de mercancías transportadas para 2021 de cada uno de los operadores, datos que se muestran en este informe. Además, se han abordado trabajos de campo específicos (la encuesta en hogares de la CAPV, la encuesta cordón y la encuesta en las terminales), así como peticiones específicas dirigidas a las administraciones concesionarias de las líneas de transporte o a los propios operadores de los servicios de transporte público. En esta edición, al igual que la anterior, además de los flujos de transporte de los modos en vehículo privado, transporte colectivo por carretera y ferrocarril y el avión, también se han recopilado los datos de los medios por cable (funiculares y Puente Colgante).

Las fuentes de información utilizadas para la elaboración de este estudio han sido:

- Encuestas en los hogares de la CAPV, cuyo objetivo es el de caracterizar la movilidad de las personas residentes en el País Vasco en cuanto al uso de los distintos modos de transporte y los flujos de desplazamientos entre territorios. Estas encuestas se realizaron entre los meses de octubre del 2021 y marzo de 2022. Se encuestó a un total de 5.261 hogares recopilándose información de un total de 11.606 personas de 7 y más años.
- Encuesta cordón a vehículos pesados, cuyo objetivo es el de caracterizar los flujos en tránsito y la movilidad exterior a la CAPV de las mercancías. Esta encuesta se realizó entre los meses de enero y marzo de 2022 y respondieron 3.949 vehículos pesados.
- Encuesta en terminales de autobús, cuyo objetivo es el de caracterizar los flujos originados en transporte colectivo por carretera en el País Vasco en un día laborable y se han realizado encuestas en las terminales de autobús de las tres capitales vascas el mes de diciembre de 2021.

- Solicitud de información a los operadores. Se han realizado solicitudes de información a los operadores para obtener el volumen de personas pasajeras y de mercancías a Tuvisa, Dbus, Renfe, Euskotren, Aena, Bilbao Port, Autoridad del Transporte de Pasajes y el Puerto de Bermeo.
- Solicitud de información a las Administraciones Públicas concesionarias de las líneas de transporte de personas viajeras por carretera en el ámbito de la CAPV: Diputación Foral de Gipuzkoa, Diputación Foral de Álava, Consorcio de Transporte de Bizkaia. Además, a las tres estaciones de autobús en las que se ha realizado la encuesta en terminales, se les ha solicitado el número de viajeros por línea de largo recorrido.
- Datos de monética, que contienen la información sobre los orígenes y destinos de los distintos viajes que se han realizado en los distintos operadores utilizando tarjetas de prepago.
- Datos de telefonía móvil, que contienen información sobre los orígenes y destinos de las personas usuarias de dispositivos móvil con conexión a las antenas localizadas a lo largo del territorio. Estos datos se han utilizado para el tratamiento de la encuesta en los hogares de la CAPV (ver primera fuente mencionada) y su utilización se puede ver en la metodología del informe de la Encuesta de Movilidad 2021.

En la segunda fase, los datos recabados han sido analizados a través de la aplicación de técnicas de explotación de la información y de estimaciones para obtener una aproximación, lo más cercana posible, a la realidad de la demanda de los distintos modos.

Este estudio es una continuación de trabajos realizados anteriormente, por lo tanto se ha mantenido en gran parte la terminología utilizada en las ediciones anteriores. Seguidamente se ofrece una definición de los términos más utilizados en este documento:

- **Desplazamientos internos:** son aquellos cuyo origen y destino se ubican en la CAPV.
- **Desplazamientos originados o externos:** son los que se producen entre cualquier punto de la CAPV y el exterior del ámbito autonómico, en cualquiera de los dos sentidos.
- **Desplazamientos de paso o en tránsito:** son desplazamientos cuyo origen y destino está fuera de la CAPV, pero que la atraviesan en su recorrido
- **Día laborable medio:** promedio de todos los días laborables del año.

Finalmente, hay que destacar que en el capítulo "4. Metodología" se recopila y detalla el trabajo de campo desarrollado para la obtención de datos que posteriormente se analizan en este documento, así como el proceso de cálculo de las elevaciones realizadas.

2. TRANSPORTE DE PERSONAS

2.1 Transporte de personas por carretera

En esta sección se ha calculado la demanda de personas que se desplazan en vehículo ligero en la CAPV en un día laborable medio del año 2021.

Se ha utilizado la información procedente de tres fuentes:

- Encuesta en hogares de la CAPV 2021, en la que se recogen los desplazamientos de las personas residentes en la CAPV que tengan origen y/o destino cualquier punto interno a la CAPV realizados en vehículo privado, autobús o mediante cualquier otro modo de transporte. Dentro de esta fuente queda englobada la telefonía móvil que se ha comentado anteriormente.
- Encuesta en terminales de autobús 2021, en la que se recogen los viajes tanto de personas residentes como no residentes de la CAPV realizados en autobús cuyo recorrido tiene un punto de paso, el origen o el destino una de las tres estaciones principales de la CAPV. Mediante esta encuesta se pueden caracterizar los viajes en tránsito.
- Datos de operadores, que permiten conocer la demanda real de los operadores urbanos: Dbus, Bilbobus y Tuvisa.

Con las tres fuentes de información se ha construido una matriz de movilidad en automóvil que recoge tanto los viajes internos como los externos y los de paso (éstos únicamente para el caso de viajes en autobús).

La siguiente tabla muestra la procedencia de la información utilizada para la elaboración de los datos que se han utilizado en este informe.

Tabla 1. Fuentes de información utilizadas

VEHÍCULO LIGERO			
ORIGEN	DESTINO		
	CAPV	RESTO DE ESPAÑA	EUROPA
CAPV	Encuesta Hogares	Encuesta Hogares	Encuesta Hogares
Resto de España	Encuesta Hogares	-	-
Europa	Encuesta Hogares	-	-
EN AUTOBÚS			
ORIGEN	DESTINO		
	CAPV	RESTO DE ESPAÑA	EUROPA
CAPV	Encuesta Hogares/Operadores	Encuesta Hogares/Terminales	Encuesta Hogares/Terminales
Resto de España	Encuesta Hogares/Terminales	Encuesta Terminales	Encuesta Terminales
Europa	Encuesta Hogares/Terminales	Encuesta Terminales	Encuesta Terminales

Fuente: Elaboración propia

Internos	Externos	De paso o en tránsito
----------	----------	-----------------------

Los viajes internos en la CAPV en automóvil se han obtenido a partir del procesamiento de los datos de la encuesta de hogares de la CAPV (Encuesta de Movilidad 2021). A partir de los datos de la propia encuesta en hogares sí se incorpora información representativa y fiable de los desplazamientos externos de la CAPV al haber sido tratada con información de telefonía móvil.

A diferencia de la metodología seguida en 2016, no se ha requerido hacer ningún ajuste con puntos de aforo porque los datos de la encuesta de movilidad ya han sido ajustados con los ya comentados datos de telefonía móvil que permiten tener una información más fiable y robusta.

En cuanto a los desplazamientos por carretera realizados en autobús, se han utilizado los datos de la encuesta de hogares para aquellos que han sido de alcance urbano e interurbano (internos en la CAPV) ya que incorporan los datos proporcionados por los operadores y los datos extraídos a partir del tratamiento de monética. Para los desplazamientos externos de la CAPV se ha utilizado tanto la información procedente de la encuesta de hogares como la recogida en las terminales. Esta última fuente de información también se ha utilizado en la caracterización de los desplazamientos en autobús en el caso de que el origen y el destino sean puntos fuera del territorio de la CAPV.

2.1.1 Transporte de personas en vehículo ligero

En este apartado se presentan los datos relativos al movimiento de personas en vehículo ligero en un día laborable medio en la CAPV que se han obtenido a partir del tratamiento de la encuesta de movilidad en hogares de la CAPV 2021.

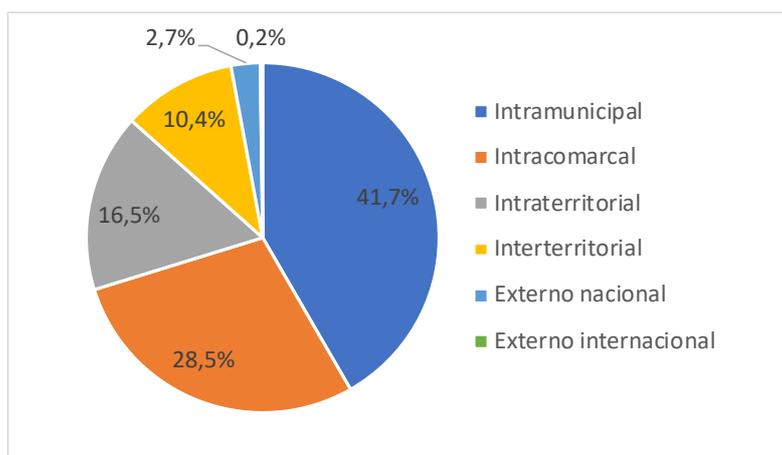
En 2021, el volumen de desplazamientos en vehículo ligero (automóvil como conductor/a o pasajero/a, taxi y moto) en la CAPV ascendió a 2.469.040 desplazamientos en un día laborable medio. Esto supone un decremento del 4,6% respecto a los datos de 2016. La práctica totalidad de estos desplazamientos son internos en la CAPV (97,1%), con un mayor volumen de intracomarcales (un 41,7% intramunicipales y un 28,5% intracomarcales) que los intercomarcales (16,5% intraterritoriales más el 10,4% interterritoriales). Los viajes externos, con origen o destino fuera de la CAPV, representan el 2,9% del total, con un descenso respecto 2016 cuando representaban el 8,0% del total de los viajes en vehículo ligero por carretera.

Tabla 2. Desplazamientos en vehículo ligero por tipo. Día laborable medio. 2021

TIPO DE DESPLAZAMIENTO		DESPLAZAMIENTOS DÍA LABORABLE MEDIO	% SOBRE TOTAL	% PARCIAL
Internos CAPV	Intramunicipal	1.029.537	41,7	42,9
	Intracomarcal	703.685	28,5	29,3
	Intraterritorial	406.595	16,5	17,0
	Interterritorial	258.001	10,4	10,8
	<i>Total Internos</i>	<i>2.397.818</i>	<i>97,1</i>	<i>100</i>
Externos CAPV	Nacional	65.777	2,7	92,4
	Internacional	5.446	0,2	7,6
	Total Externos	71.223	2,9	100
TOTAL		2.469.040	100	

Fuente: Encuesta en hogares de la CAPV 2021

Figura 1. Desplazamientos en vehículo ligero por tipo. Día laborable medio. 2021 (%)



Fuente: Encuesta en hogares de la CAPV 2021

El 79,6% de los desplazamientos que se producen en vehículo ligero se realizan como persona conductora de coche, siendo el 17,8% restante como persona acompañante. El 2,2% se realiza en moto y el taxi tiene un papel residual del 0,4%. En los desplazamientos internos, los porcentajes se mantienen alineados con los totales, mientras que, en los externos, las personas acompañantes acumulan más peso, con un 20,9% del total, y el taxi desaparece.

Tabla 3. Distribución de las personas viajeras según modo (%)

TIPO DESPLAZAMIENTO		PERSONA CONDUCTORA	PERSONA ACOMPAÑANTE	MOTO	TAXI	TOTAL
Internos CAPV	Intramunicipal	75,3	20,3	3,6	0,8	100
	Intracomarcal	81,6	16,1	2,0	0,3	100
	Intraterritorial	84,6	14,8	0,5	0,1	100
	Interterritorial	83,8	16,1	0,0	0,0	100
	<i>Total Internos</i>	<i>79,6</i>	<i>17,7</i>	<i>2,2</i>	<i>0,5</i>	<i>100</i>
Externos CAPV	Externo nacional	79,0	20,2	0,9	0,0	100
	Externo internacional	69,5	30,5	0,0	0,0	100
	<i>Total Externos</i>	<i>78,3</i>	<i>20,9</i>	<i>0,8</i>	<i>0,0</i>	<i>100</i>
TOTAL		79,6	17,8	2,2	0,4	100

Fuente: Encuesta en hogares de la CAPV 2021

2.1.1.1 Desplazamientos internos

En 2021, se realizaron en la CAPV 2.397.818 desplazamientos internos en vehículo ligero en un día laborable medio, incrementándose un 1,3% respecto a los datos de 2016.

El 89,2% de los desplazamientos internos de la CAPV son intraprovinciales, es decir tanto el origen como el destino se localiza dentro de la misma provincia, mientras que el 10,8% restante pertenece a flujos interprovinciales entre los tres Territorios Históricos. Los desplazamientos internos en Bizkaia suponen el 42,8% del total de viajes internos en la CAPV. Los internos de Gipuzkoa representan el 31,6% y los de Álava, un 14,8%.

Tabla 4. Desplazamientos internos en la CAPV en vehículo ligero. Día laborable medio. 2021

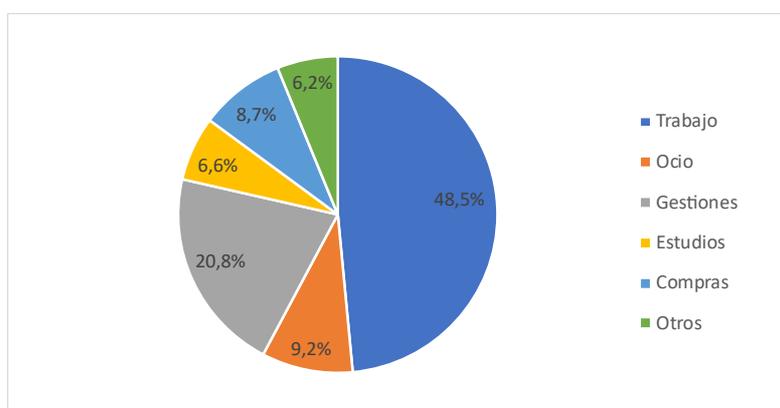
ORIGEN	DESTINO			
	ÁLAVA	BIZKAIA	GIPUZKOA	TOTAL
Álava	355.069	43.337	21.570	419.976
Bizkaia	40.643	1.027.282	60.854	1.128.778
Gipuzkoa	23.450	68.147	757.466	849.063
Total	419.162	1.138.766	839.890	2.397.818

ORIGEN	DESTINO			
	ÁLAVA	BIZKAIA	GIPUZKOA	TOTAL
Álava	14,8	1,8	0,9	17,5
Bizkaia	1,7	42,8	2,5	47,1
Gipuzkoa	1,0	2,8	31,6	35,4
Total	17,5	47,5	35,0	100

Fuente: Encuesta en hogares de la CAPV 2021

En cuanto a los motivos, el trabajo continúa siendo el principal generador de desplazamientos internos en vehículo ligero en la CAPV (48,5%), seguido por las gestiones (20,8%) y las actividades vinculadas al ocio (9,2%).

Figura 2. Desplazamientos internos en la CAPV en vehículo ligero según motivo¹. Día laborable medio. 2021



Fuente: Encuesta en hogares de la CAPV 2021

¹ Trabajo: desplazamientos por asuntos de trabajo y trabajo habitual
 Gestiones: desplazamientos por gestiones personales, doméstico-familiares, médicas y acompañamiento
 Compras: desplazamientos por compras personales y doméstico-familiares
 Otros: desplazamientos a otras viviendas y por otros motivos

2.1.1.2 Desplazamientos externos nacionales

En 2021, durante un día laborable medio, se realizaron un total de 65.777 desplazamientos entre la CAPV y el resto de comunidades autónomas de España. Este volumen representa una reducción del 52,9% respecto a los datos de 2016. Este decrecimiento se debe a la situación post pandemia de la Covid 19.

Las provincias limítrofes son las que concentran un mayor número de desplazamientos (63,1%), y de forma especial Castilla y León (29,5%), Navarra (16,9%) y Cantabria (10,3%). De los entornos no limítrofes con la CAPV, los mayores volúmenes corresponden a Aragón (9,7%), Cataluña (8,8%), la Comunitat Valenciana (3,7%) y la Comunidad de Madrid (3,3%)

Bizkaia es el Territorio Histórico en el que se realiza un mayor número de viajes nacionales, concentrando la mitad de estos desplazamientos (53,2%), seguida por Álava (26,6%) y Gipuzkoa (20,2%).

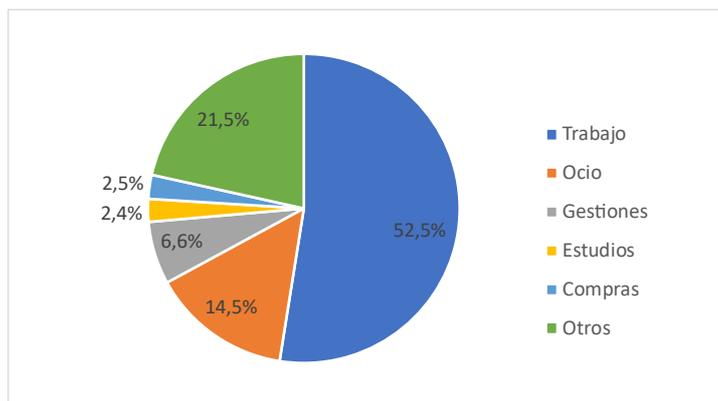
Tabla 5. Desplazamientos externos nacionales en vehículo ligero. Día laborable medio. 2021

TERRITORIO EXTERNO NACIONAL		ÁLAVA	BIZKAIA	GIPUZKOA	TOTAL
Limítrofes	Navarra	2.441	4.466	4.206	11.112
	Castilla y León	6.117	10.621	2.684	19.423
	Cantabria	740	5.453	577	6.769
	Rioja, La	1.284	2.253	644	4.182
	<i>Total limítrofes</i>	10.582	22.794	8.111	41.486
No limítrofes relevantes	Aragón	1.725	2.919	1.704	6.348
	Cataluña	1.661	2.634	1.477	5.771
	Com. Valenciana	852	1.206	401	2.459
	Com. Madrid	577	1.204	397	2.178
	Castilla - La Mancha	803	852	234	1.889
	Galicia	349	1.013	173	1.535
	<i>Total no limítrofes relevantes</i>	5.966	9.828	4.385	20.179
Resto	Asturias	234	900	167	1.300
	Extremadura	282	347	336	965
	Resto CCAA	436	1.133	278	1.847
	<i>Total resto</i>	952	2.379	781	4.112
TOTAL		17.500	35.001	13.276	65.777

Fuente: Datos de telefonía móvil y Encuesta en hogares de la CAPV 2021

El trabajo es el motivo principal generador de desplazamientos externos nacionales, con un 52,5% del total. Le siguen otros motivos con un 21,5% y los desplazamientos motivados por el ocio, con un 14,5%. Las gestiones suponen el 6,6% de los desplazamientos externos nacionales, mientras que los estudios y las compras no superan el 2,5% en ninguno de los dos casos.

Figura 3. Desplazamientos externos nacionales en vehículo ligero según motivo. Día laborable medio. 2021



Fuente: Encuesta en hogares de la CAPV 2021

2.1.1.3 Desplazamientos externos internacionales

El número de desplazamientos de personas entre la CAPV y otros países en vehículo ligero se situó en 5.446 para un día laborable medio en 2021. Esta cifra supone una reducción del 91,9% respecto a los datos de 2016, lo que responde a los cambios en las conductas de movilidad debido a la pandemia por Covid 19.

Respecto a los Territorios Históricos de la CAPV, Gipuzkoa es la que concentra la totalidad de estos flujos (100,0%) debido a su proximidad con Francia y a las fuertes vinculaciones socioeconómicas existentes entre ambos entornos. Bizkaia y Álava, que en 2016 generaban el 3,0% y el 0,9%, respectivamente, en 2021 no han generado desplazamientos. Esta situación se debe a la gran reducción en el volumen de desplazamientos con vehículo ligero que ha tenido lugar.

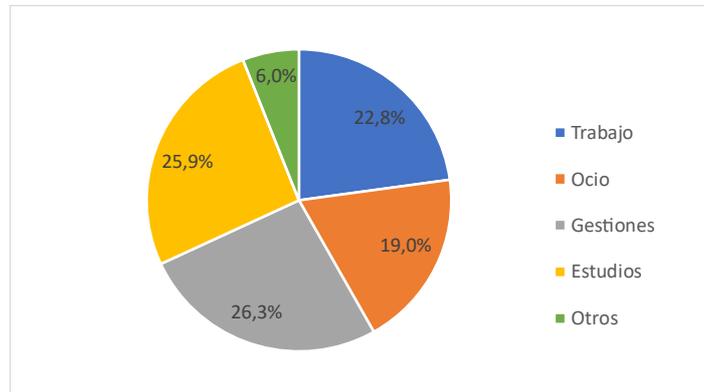
Tabla 6. Desplazamientos externos internacionales en vehículo ligero. Día laborable medio. 2021

TERRITORIO	GIPUZKOA
Francia	5.183
Resto de Europa	262
TOTAL	5.446

Fuente: Encuesta en hogares de la CAPV 2021

A diferencia de las personas que realizan desplazamientos internos y externos nacionales, en este caso, el trabajo no es el principal motivo generador de desplazamientos, sino que lo son las gestiones (26,3%) y los estudios (25,9%). El trabajo, en este caso, representa el 22,8% del total de los desplazamientos internacionales mientras que el ocio acumula el 19,0%.

Figura 4. Desplazamientos externos internacionales según motivo en vehículo ligero. Día laborable medio. 2021



Fuente: Encuesta en hogares de la CAPV 2021

2.1.2 Transporte de personas en autobús

En este apartado se recogen los datos relativos a la demanda de los servicios de autobús en la CAPV durante el año 2021, tanto los referidos a servicios regulares, urbanos e interurbanos, como los relativos a servicios discrecionales. Para la realización de este apartado se han utilizado las siguientes fuentes de información: los datos obtenidos de las administraciones concesionarias de las líneas de servicios de transporte por carretera, la encuesta en terminales de autobús, los datos proporcionados por los operadores de autobuses urbanos y la encuesta en hogares de la CAPV. La encuesta en terminales de autobús no recoge los servicios discrecionales, pero sirve para caracterizar los desplazamientos entre la CAPV y el exterior de las mismas, así como los desplazamientos en tránsito.

El número de desplazamientos realizados en autobús en día laborable medio en 2021 asciende a 478.289. La mayor parte corresponden a desplazamientos internos en la CAPV (96,9%), especialmente de carácter municipal, mientras que sólo un 2,5% de los desplazamientos son con el exterior de la CAPV. El 0,6% restante corresponde a los desplazamientos de personas en tránsito por el País Vasco.

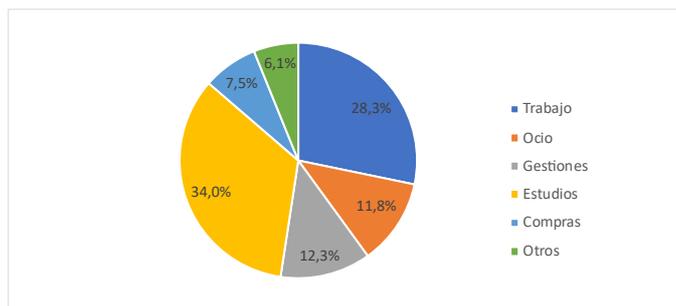
Tabla 7. Desplazamientos en autobús según tipo de desplazamiento. Día laborable medio. 2021

TIPO DESPLAZAMIENTO		DESPLAZAMIENTOS DÍA LABORABLE MEDIO	%
Internos CAPV	Intramunicipal	279.974	58,5
	Intracomarcial	127.927	26,7
	Intraterritorial	38.647	8,1
	Interterritorial	16.862	3,5
	<i>Total Internos</i>	<i>463.410</i>	<i>96,9</i>
Externos CAPV	Externo nacional	10.125	2,1
	Externo internacional	1.883	0,4
	<i>Total Externos</i>	<i>12.008</i>	<i>2,5</i>
Tránsito	<i>Total Tránsito</i>	<i>2.871</i>	<i>0,6</i>
TOTAL		478.289	100

Fuente: Encuesta en hogares de la CAPV 2021, Encuesta en terminales de autobús 2021, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Gobierno de Navarra y operadores.

Los principales motivos generadores de desplazamientos en autobús son los estudios (34,0%) y el trabajo (28,3%), haciendo que la movilidad ocupacional represente el 62,3%. En un segundo término, las gestiones y el ocio generan el 12,3% y el 11,8% de los viajes en autobús, respectivamente.

Figura 5. Desplazamientos internos en la CAPV en autobús según motivo. Día laborable medio. 2021



Fuente: Encuesta en hogares de la CAPV 2021

2.1.2.1 Desplazamientos urbanos en autobús

Diariamente se realizan 279.974 desplazamientos urbanos en autobuses regulares o discrecionales, lo que representa el 58,5% del total de los desplazamientos hechos en transporte público. Cuatro de cada cinco viajes se hacen en servicios regulares (228.487) y el resto en servicios discrecionales (51.487).

Tabla 8. Distribución de los desplazamientos intramunicipales según tipología de servicio utilizado. Día laborable medio. 2021

TIPO SERVICIO	DESPLAZAMIENTOS DÍA LABORABLE MEDIO	%
Autobús regular	228.487	81,6
Autobús discrecional	51.487	18,4
TOTAL	279.974	100

Fuente: Encuesta en hogares de la CAPV 2021

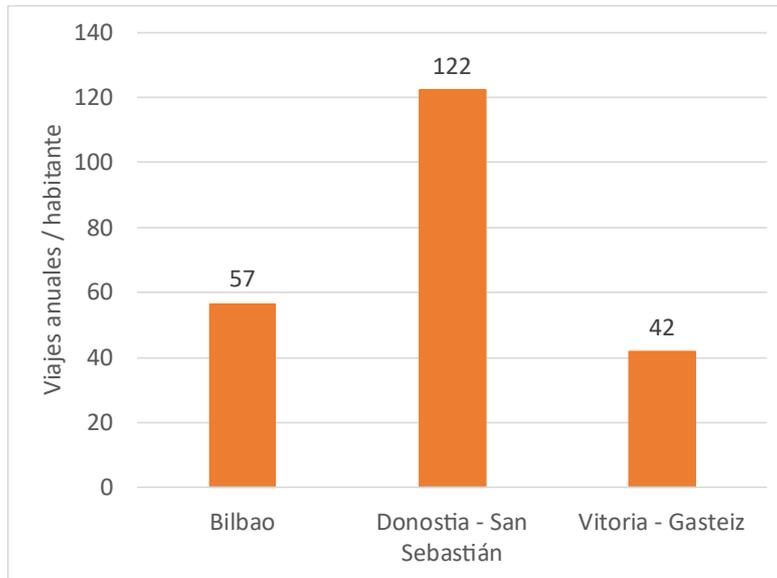
Respecto a los servicios urbanos regulares de las tres capitales vascas, los datos de los operadores ponen de manifiesto que Donostia es la capital donde el uso del autobús urbano por parte de la ciudadanía es relativamente mayor con un total de 122 viajes al año por habitante, doblando los 57 de Bilbao y casi triplicando los 42 de Vitoria-Gasteiz. Debe tenerse en cuenta que tanto la capital vizcaína como la alavesa cuentan con modos de transporte público alternativos para la realización de desplazamientos internos, siendo especialmente relevante la oferta disponible en Bilbao (metro, tranvía, Renfe Cercanías, Feve y Euskotren).

Tabla 9. Desplazamientos en autobuses urbanos de las tres capitales. 2021

TIPO DESPLAZAMIENTO	DESPLAZAMIENTOS ANUALES	DESPLAZAMIENTOS DÍA LABORABLE MEDIO	%
Bilbao	19.371.720	66.799	37,2
Donostia - San Sebastián	22.266.090	76.780	42,8
Vitoria - Gasteiz	10.379.000	35.790	20,0
TOTAL	52.016.810	179.368	100

Fuente: Bilbobus, Dbus y Tuvisa

Figura 6. Desplazamientos en autobús urbano por habitante y año en las tres capitales vascas. 2021



Fuente: Bilbobus, Dbus y Tuvisa

2.1.2.2 Desplazamientos interurbanos en autobús

El número total de desplazamientos interurbanos en autobús en un día laborable es de 183.436, contando tanto servicios regulares como discrecionales. El 90,8% de estos desplazamientos se realizan en el interior de la misma provincia, mientras que el 9,2% restante corresponde a desplazamientos interprovinciales.

Tabla 10. Desplazamientos en autobús interurbano según tipología. 2021

TIPO DESPLAZAMIENTO	DESPLAZAMIENTOS ANUALES	DESPLAZAMIENTOS DÍA LABORABLE MEDIO	%
Intracomarcal	37.098.898	127.927	69,7
Intraterritorial	11.207.682	38.647	21,1
Interterritorial	4.889.887	16.862	9,2
TOTAL	53.196.467	183.436	100

Fuente: Encuesta en hogares de la CAPV 2021

El 77,8% de los desplazamientos se realizan en servicios regulares, lo que supone una cifra de 142.652 desplazamientos por día laborable medio, mientras que los servicios discrecionales ascienden a un total de 40.784.

Tabla 11. Matriz origen-destino de los desplazamientos interurbanos en autobús en la CAPV. 2021

TOTAL

ORIGEN	DESTINO			
	ÁLAVA	BIZKAIA	GIPUZKOA	TOTAL
Álava	5.743	3.799	411	9.953
Bizkaia	4.479	99.561	4.870	108.910
Gipuzkoa	1.084	2.219	61.271	64.573
TOTAL	11.306	105.579	66.552	183.436

Autobús regular

ORIGEN	DESTINO			
	ÁLAVA	BIZKAIA	GIPUZKOA	TOTAL
Álava	2.324	710	338	3.373
Bizkaia	721	74.113	4.546	79.380
Gipuzkoa	989	2.219	56.690	59.898
TOTAL	4.035	77.042	61.574	142.652

Autobús discrecional

ORIGEN	DESTINO			
	ÁLAVA	BIZKAIA	GIPUZKOA	TOTAL
Álava	3.418	3.089	73	6.580
Bizkaia	3.758	25.448	324	29.530
Gipuzkoa	94	0	4.580	4.675
TOTAL	7.271	28.537	4.977	40.784

Fuente: Encuesta en hogares de la CAPV 2021

2.1.2.3 Desplazamientos externos en autobús

El número de personas viajeras que realizan desplazamientos externos en la CAPV en autobús durante un día laborable medio asciende a 12.008. El 95,3% (11.448) de estos desplazamientos se realizan en servicios regulares frente al 4,7% (559) que se resuelven a través de servicios discrecionales.

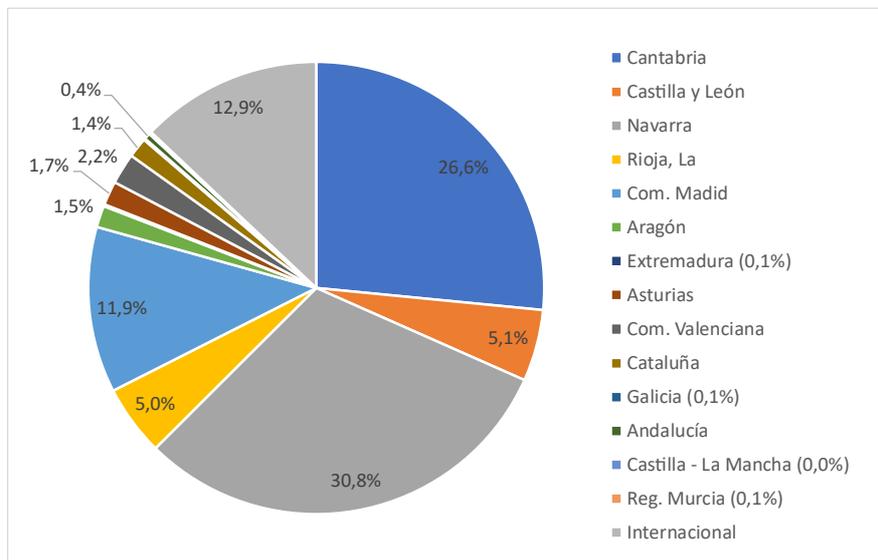
Tabla 12. Desplazamientos en autobús externos a la CAPV según tipología de servicio. Día laborable medio. 2021

TIPO DE SERVICIO	DESPLAZAMIENTOS DÍA LABORABLE	%
Autobús regular	11.448	95,3
Autobús discrecional	559	4,7
TOTAL	12.008	100

Fuente: Encuesta en hogares de la CAPV 2021, Encuesta en terminales de autobús 2021, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Gobierno de Navarra y operadores.

De los 11.448 desplazamientos externos que se producen en autobuses regulares, la mayor parte son viajes con provincias limítrofes, destacando el 30,8% de viajes con origen o destino Navarra y el 26,6% con Cantabria. También es notable el flujo de viajes con territorio internacional, ascendiendo al 12,9% del total de los desplazamientos realizados a través de líneas de autobús regulares.

Figura 7. Distribución espacial de los desplazamientos externos en la CAPV en autobús regular. Día laborable medio. 2021



Fuente: Encuesta en terminales de autobús 2021, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Gobierno de Navarra y operadores. Únicamente se recogen los desplazamientos en servicios regulares de personas viajeras, omitiendo los realizados en servicios discrecionales.

La siguiente tabla muestra los desplazamientos externos con servicios regulares de autobús con origen y destino la CAPV en el año 2021. Los datos se muestran agregados por Territorio Histórico de origen y destino en la CAPV y por Comunidad Autónoma / País de origen y destino para el resto de los territorios. Los datos registran personas viajeras totales (llegadas y salidas).

Los datos que muestran se han obtenido a partir de la información extraída de la encuesta de terminales y los datos globales de las respectivas concesionarias de las tres estaciones de autobús que han sido objeto de dicha encuesta, así como de los datos proporcionados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el Gobierno de Navarra y los operadores de las concesionarias que no quedaban recogidos en los datos del Ministerio.

Tabla 13. Desplazamientos anuales externos en autobús regular con origen o destino la CAPV. 2021

TERRITORIO		ÁLAVA	BIZKAIA	GIPUZKOA	TOTAL CAPV
Limítrofes	Cantabria	13.034	845.544	23.187	881.765
	Castilla y León	32.911	117.305	19.761	169.977
	Navarra	125.921	591.834	304.204	1.021.959
	Rioja, La	29.602	115.508	22.070	167.180
	<i>Total limítrofes</i>	<i>201.468</i>	<i>1.670.191</i>	<i>369.222</i>	<i>2.240.881</i>
Resto de España	Com. Madrid	64.710	249.676	79.367	393.753
	Aragón	16.281	34.232	645	51.158
	Extremadura	23	4.553	50	4.626
	Asturias	1.996	47.467	7.192	56.655
	Com. Valenciana	18.821	28.746	25.628	73.195
	Cataluña	5.521	17.808	24.116	47.445
	Galicia	715	2.268	831	3.814
	Andalucía	4.114	8.506	1.981	14.601
	Castilla - La Mancha	204	871	64	1.139
	Reg. Murcia	1.074	1.837	1.870	4.781
	<i>Total no limítrofes</i>	<i>113.459</i>	<i>395.964</i>	<i>141.744</i>	<i>651.167</i>
Internacional	Portugal	0	843	163.970	164.813
	Francia	1.873	164.389	87.587	253.849
	Otros Europa	689	0	3.820	4.509
	Otros fuera Europa	1.772	0	3.063	4.835
	<i>Internacional</i>	<i>4.334</i>	<i>165.232</i>	<i>258.439</i>	<i>428.006</i>
TOTAL		319.261	2.231.387	769.405	3.320.053

Fuente: Encuesta en terminales de autobús 2021, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Gobierno de Navarra y operadores. Únicamente se recogen los desplazamientos en servicios regulares de personas viajeras, omitiendo los realizados en servicios discrecionales.

2.1.2.4 Desplazamientos en tránsito en autobús

Un total de 2.871 personas se encuentran en tránsito por territorio de la CAPV en autobús en un día laborable medio. La totalidad de estos desplazamientos pertenecen a servicios regulares, ya que en la encuesta en terminales de autobús de la que se ha obtenido el dato, sólo recopila la información de las líneas concesionarias, omitiendo los servicios discrecionales.

Tabla 14. Desplazamientos en autobús en tránsito en la CAPV. 2021

TIPO SERVICIO	DESPLAZAMIENTOS ANUALES	DESPLAZAMIENTOS DÍA LABORABLE	%
Autobús regular	832.585	2.871	100
TOTAL	832.585	2.871	100

Fuente: Encuesta en terminales de autobús 2021. La encuesta en las terminales únicamente recoge los desplazamientos en servicios regulares de personas viajeras, omitiendo los realizados en servicios discrecionales

2.1.3 Resumen del transporte de personas por carretera

El número de desplazamientos en los modos de transporte por carretera (incluyendo vehículos ligeros y autobuses) en un día laborable medio de 2021 en la CAPV asciende a 2.947.330.

La práctica totalidad de estos desplazamientos son internos en la CAPV (97,1%) y un 2,8% son externos.

Tabla 15. Desplazamientos por carretera. Día laborable medio. 2021

TIPO DESPLAZAMIENTO	VEHÍCULO LIGERO	AUTOBÚS	TOTAL
Internos	2.397.818	463.410	2.861.228
Externos	71.223	12.008	83.231
En tránsito	-	2.871	2.871
TOTAL	2.469.040	478.289	2.947.330

Fuente: Encuesta en hogares de la CAPV 2021, Encuesta en terminales de autobús 2021.

Los desplazamientos en vehículos ligeros concentran el 83,8% del total de los desplazamientos por carretera, mientras que al autobús le corresponde el 16,2% restante. En los desplazamientos internos el autobús tiene una cuota del 16,2%, frente al 83,8% del vehículo ligero. En los desplazamientos externos, el autobús desciende al 14,4% en favor del vehículo ligero que aumenta hasta el 85,6% su cuota de penetración.

2.2 Transporte aéreo

La información utilizada para la elaboración de este apartado ha sido facilitada por AENA e incluye el volumen de desplazamientos en vuelos tanto de llegada como de salida en los tres aeropuertos vascos.

En la CAPV existe cierta especialización en los usos de cada una de las tres infraestructuras aeroportuarias. Así pues, el aeropuerto de Bilbao es el referente en el tráfico de personas, concentrando la gran parte de los vuelos tanto nacionales como internacionales. Este aeropuerto es el decimocuarto a nivel estatal en cuanto al volumen de personas pasajeras transportadas por detrás de Madrid y Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Gran Canaria, Alicante, Ibiza, Tenerife Sur, Valencia, Tenerife Norte, Sevilla, Lanzarote y Fuerteventura, habiendo perdido una posición respecto los datos de 2016. El aeropuerto de Bilbao, con su oferta de vuelos, tiene capacidad de atraer personas de otras provincias limítrofes, manteniendo el rol de referente en la zona norte-centro de España, ya que es el que registra un mayor volumen de personas usuarias superando las cifras de otras infraestructuras del entorno como el aeropuerto de Santiago, Asturias, Vigo, Santander y Logroño.

El aeropuerto de San Sebastián ocupa la posición 31, con un total de 155.329 personas viajeras registradas durante el ejercicio 2021 y el de Vitoria, la posición 32 con un volumen de personas viajeras de 128.362 anualmente. El aeropuerto de San Sebastián tiene un papel más local, contando con el 99,1% de sus vuelos con alcance nacional. El aeropuerto de Vitoria tiene una clara especialización al transporte de mercancías, siendo el cuarto aeropuerto más importante a nivel estatal en este tipo de movimientos.

2.2.1 Movimiento anual de personas

El tráfico aéreo de personas en la CAPV es mayoritariamente doméstico y el volumen de desplazamientos internacionales ha caído debido a las consecuencias de la pandemia de la Covid 19 y ha roto la tendencia creciente de los últimos años. En 2016 fueron 1.999.045 desplazamientos con tráfico internacional, mientras que en 2021 han sido 606.140.

Se puede observar como el aeropuerto de vitoria ha aumentado su presencia en los desplazamientos de personas pasando de una tasa de representación del 0,7% en 2016 al 4,5% (36.457 desplazamientos vía aérea en 2016, 128.362 en 2021).

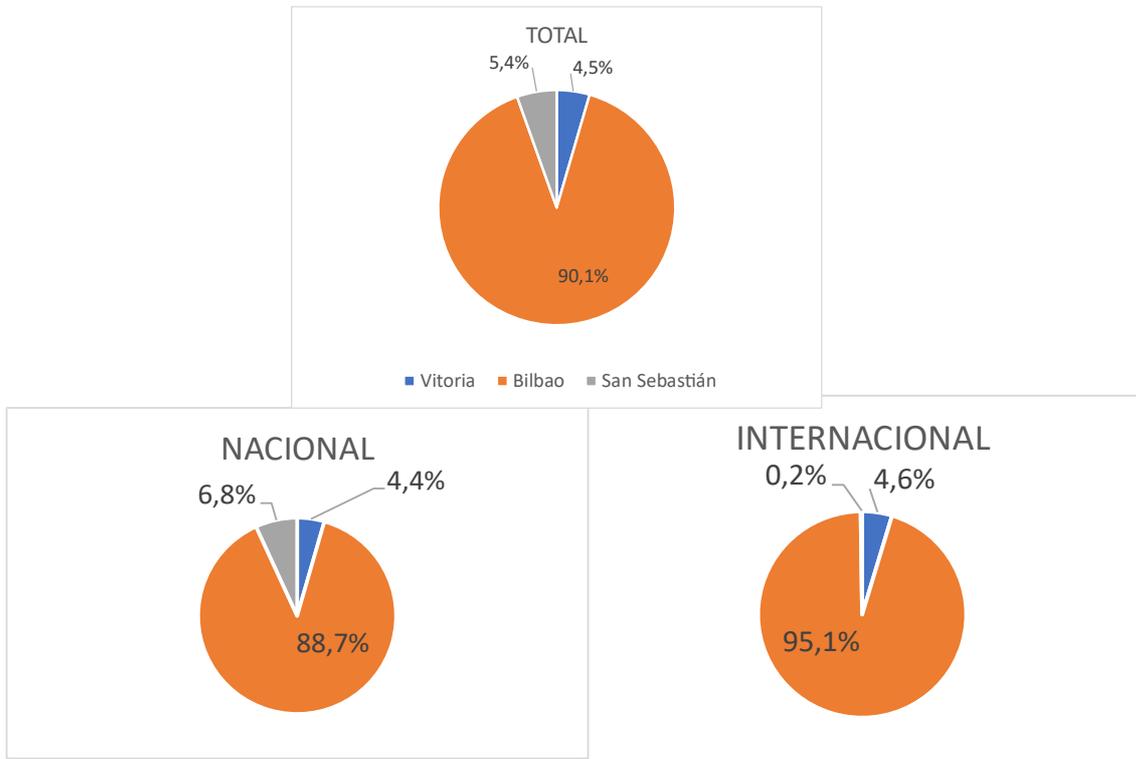
Tabla 16. Desplazamientos anuales en los aeropuertos vascos según tipología de tránsito. 2021

Tráfico	VITORIA		BILBAO		SAN SEBASTIÁN		TOTAL	
	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%
Nacional	100.219	4,4	2.004.422	88,7	153.974	6,8	2.258.615	78,8
Internacional	28.143	4,6	576.642	95,1	1.355	0,2	606.140	21,2
TOTAL	128.362	4,5	2.581.064	90,1	155.329	5,4	2.864.755	100

Fuente: Aena

Bilbao concentra la práctica totalidad de los vuelos internacionales, con un 95,1% del total mientras que en términos nacionales, representa el 88,7%. El aeropuerto de San Sebastián tiene un papel residual en ámbito internacional, pero en vuelos nacionales genera el 6,8% de los desplazamientos.

Figura 8. Desplazamientos en la CAPV según aeropuerto. 2021



Fuente: Aena

2.2.2 Desplazamientos en avión en día laborable medio

El número de personas usuarias de los tres aeropuertos vascos en 2021 durante un día laborable medio ascendió a 9.878, lo que supone una disminución del 39,3% respecto al año 2016. Esta disminución es responsabilidad mayormente del aeropuerto de Bilbao, que registra un descenso del volumen de desplazamientos del 41,7% y del aeropuerto de San Sebastián, con una caída del 39,2%. Sin embargo, el aeropuerto de Vitoria ha incrementado sus viajes un 262,3% respecto 2016. Este incremento viene justificado por la introducción de nuevas rutas.

Tabla 17. Desplazamientos en los aeropuertos vascos. Día laborable medio. 2021

Tráfico	VITORIA	BILBAO	SAN SEBASTIÁN	TOTAL
Nacional	346	6.912	531	7.788
Internacional	97	1.988	5	2.090
TOTAL	443	8.900	536	9.878

Fuente: Aena

2.2.3 Origen y destino de los desplazamientos

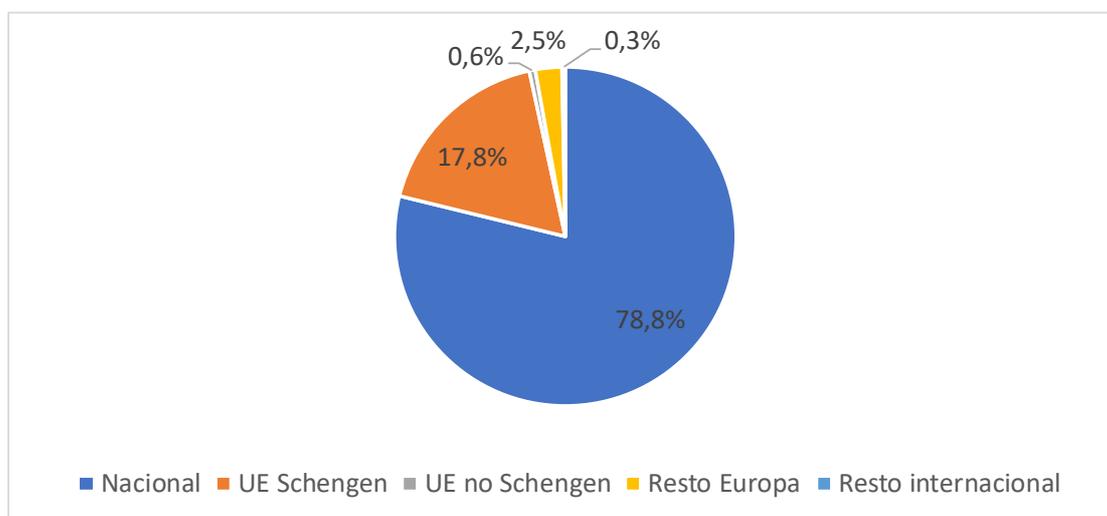
En cuanto al tipo de desplazamientos según su origen y destino, el 78,8% es nacional, el 18,3% pertenece a flujos con países de la Unión Europea, el 17,8% corresponde a países firmantes de Schengen y el 0,6% no firmantes, y el 2,8% restante procede del resto del mundo (países europeos no integrados en la UE y el resto de los flujos internacionales).

Tabla 18. Desplazamientos en aeropuertos de la CAPV según origen/destino. Día laborable medio. 2021²

Tráfico origen/destino		VITORIA	BILBAO	SAN SEBASTIÁN	TOTAL	%
Nacional		346	6.912	531	7.788	78,8
Internacional	UE Schengen (1)	92	1.659	4	1.755	17,8
	UE no Schengen (2)	0	56	0	56	0,6
	Resto de Europa (3)	4	243	1	248	2,5
	Resto internacional	1	30	0	31	0,3
	Total internacional	97	1.988	5	2.090	21,2
TOTAL		443	8.900	536	9.878	100

Fuente: Aena

Figura 9. Desplazamientos en aeropuertos de la CAPV según tipología. Día laborable medio. 2021



Fuente: Aena

² (1) UE Schengen: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Hungría, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Polonia, Portugal, República Checa, Suecia.

(2) UE no Schengen: Bulgaria, Chipre, Croacia, Irlanda y Rumania

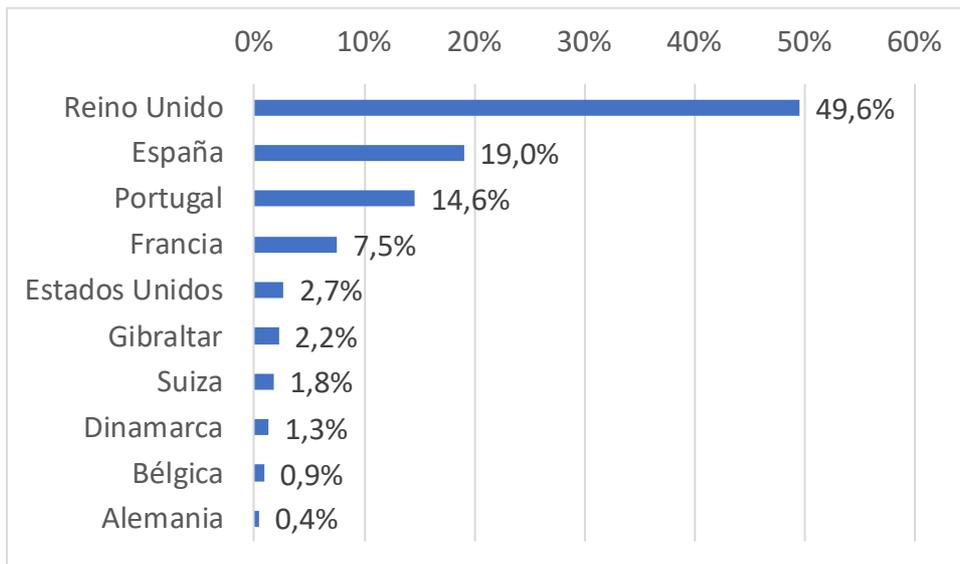
(3) Resto de Europa: Islandia, Noruega y Suiza como firmantes de Schengen. Albania, Armenia, Bosnia-Herzegovina, Federación Rusa, Georgia, Groenlandia, Macedonia, Moldavia, Reino Unido, República de Montenegro, República de Serbia, Turquía y Ucrania

2.2.4 Tráfico de personas pasajeras con otros aeropuertos

El mayor tráfico de personas de los aeropuertos vascos se estructura con el Reino Unido y con los aeropuertos españoles. En el caso del aeropuerto de San Sebastián, en 2021 no hubo pasajeros/as en tránsito.

En el aeropuerto vizcaíno, prácticamente la mitad de los tránsitos se han dado con Reino Unido (49,6%) y con el resto de España, con un 19,0% del total. Los países limítrofes (Portugal y Francia) representan el 22,1% de los tránsitos.

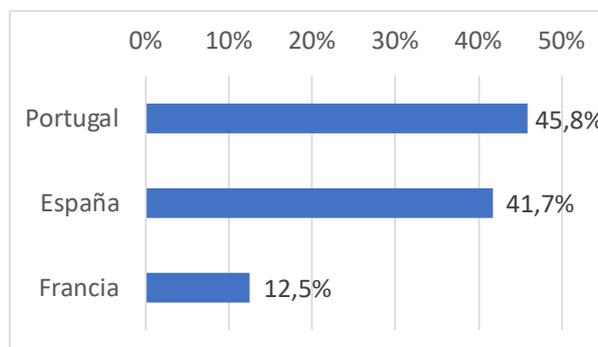
Figura 10. Tráfico de personas del aeropuerto de Bilbao con otros aeropuertos (agrupados por país). 2021



Fuente: Aena

El aeropuerto de la capital alavesa, sin embargo, únicamente presenta tránsitos con España, Francia y Portugal (45,8% de tránsitos nacionales y 54,2% con los países limítrofes).

Figura 11. Tráfico de personas del aeropuerto de Vitoria con otros aeropuertos (agrupados por país). 2021



Fuente: Aena

2.3 Transporte ferroviario

Los operadores ferroviarios que prestan servicios de transporte de personas en la CAPV son: Euskotren, Renfe y Metro Bilbao. De dichos operadores, Euskotren ofrece servicios de tren de carácter urbano (Línea 3), interurbano e interterritorial, así como el tranvía de Bilbao y Vitoria-Gasteiz. Renfe oferta servicios interurbanos e interterritoriales en la CAPV así como con otras provincias del Estado. Metro Bilbao estructura su oferta en torno a servicios intraurbanos y metropolitanos.

En base a dichas diferencias de servicios entre los tres operadores, se exponen los datos de forma diferenciada en los siguientes apartados: Euskotren, donde se recopilan los datos de los servicios de tren, Euskotren-tranvía, Metro Bilbao y Renfe (cercanías, regionales, largo recorrido y Feve-Renfe métrica).

2.3.1 Euskotren

La oferta de servicios de Euskotren se estructura en tres itinerarios básicos:

- Bilbao – Bermeo
- Bilbao – Hendaia
- Bilbao – Lezama

A partir de estos itinerarios, se configuran un total de 11 líneas, con la incorporación de la línea 3 a partir de abril de 2017.

2.3.1.1 Desplazamientos anuales

El número de personas usuarias de Euskotren en 2021 se situó en 19.692.905, incrementando el volumen de viajes un 26,4% (en 2016 la cifra alcanzó los 15.577.999 viajes, una vez deducidos los realizados en funicular de La Reineta y del Museo Azpeitia-Lasao, ya que en esta edición del 2021 se han tratado de forma separada).

Gipuzkoa es el Territorio Histórico con un mayor volumen de personas usuarias (56,1%) frente a Bizkaia (43,9%). Esta distribución se ha homogeneizado respecto los datos presentados en 2016, donde Gipuzkoa representaba el 67% y Bizkaia el 33%. Este fenómeno se debe a la entrada en operación de la Línea 3 en Bilbao.

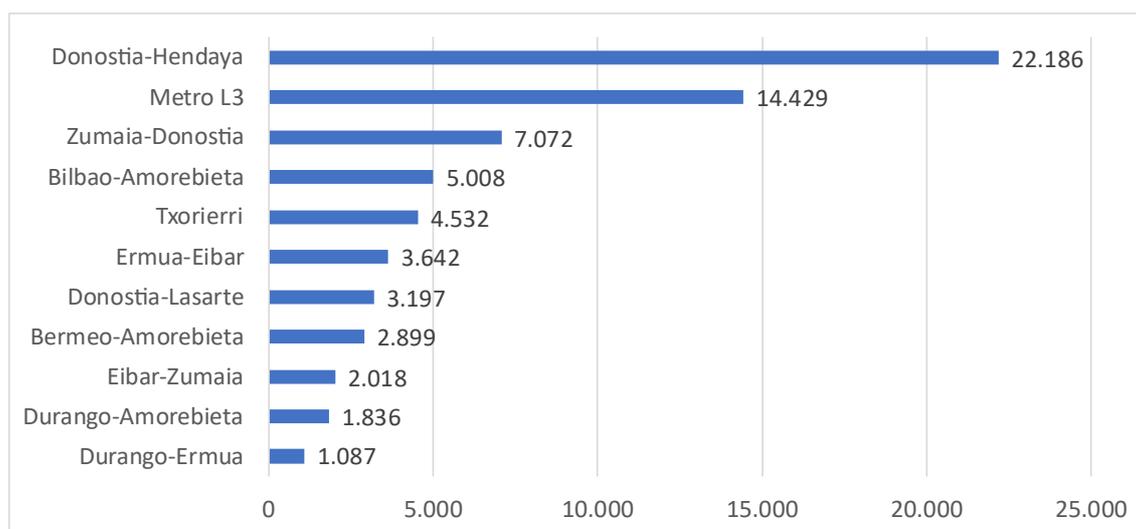
Tabla 19. Desplazamientos anuales y en día laborable medio de las líneas de Euskotren. 2021

PROVINCIA	LÍNEA	DESPLAZAMIENTOS ANUALES	DESPLAZAMIENTOS DÍA LABORABLE MEDIO
Bizkaia	Durango-Amorebieta	532.364	1.836
	Bermeo-Amorebieta	840.837	2.899
	Durango-Ermua	315.352	1.087
	Bilbao-Amorebieta	1.452.463	5.008
	Txorierrri	1.314.383	4.532
	Metro L3	4.184.286	14.429
<i>Total Bizkaia</i>		<i>8.639.685</i>	<i>29.792</i>
Gipuzkoa	Donostia-Hendaia	6.433.884	22.186
	Ermua-Eibar	1.056.065	3.642
	Eibar-Zumaia	585.325	2.018
	Zumaia-Donostia	2.050.741	7.072
	Donostia-Lasarte	927.204	3.197
<i>Total Gipuzkoa</i>		<i>11.053.220</i>	<i>38.115</i>
TOTAL		19.692.905	67.907

Fuente: Euskotren

La línea más utilizada es la Donostia-Hendaia (32,7%), seguida por: la Línea 3 (21,2%), la Zumaia-Donostia (10,4%), la Bilbao-Amorebieta (7,4%) y la del Txorierrri (6,7%).

Figura 12. Desplazamientos en las líneas de Euskotren. Día laborable medio. 2021



Fuente: Euskotren

2.3.1.2 Tipo de desplazamientos

La distribución de los desplazamientos según tipología que se muestra en este apartado se ha estimado a partir de los datos que se desprenden de la Encuesta de movilidad en hogares de la CAPV.

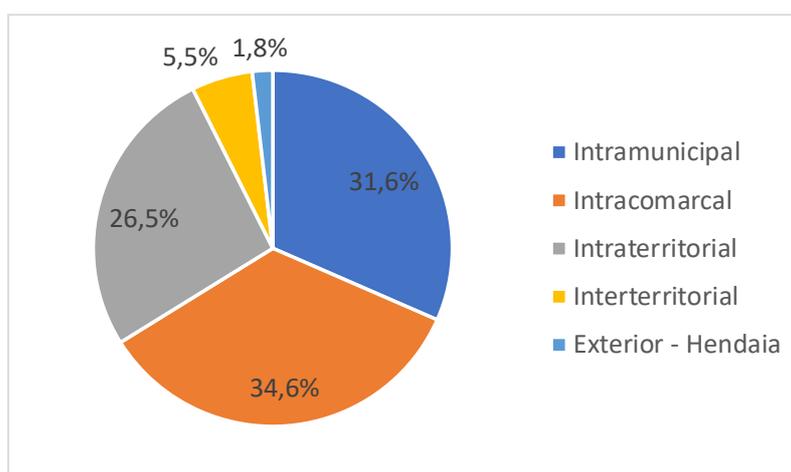
En 2021 la cifra de desplazamientos en Euskotren durante un día laborable medio se situó en 67.907. En cuanto a la tipología de estos desplazamientos, el 92,6% se producen dentro de la misma provincia y el 5,5% restante son correspondencias entre Bizkaia y Gipuzkoa. Finalmente, respecto a los desplazamientos externos de fuera de la CAPV se ha estimado en que el 1,8% restante, a través de la línea Donostia-Hendaia, bien iniciando o finalizando su viaje en esta localidad francesa.

Tabla 20. Desplazamientos en Euskotren según tipo. Día laborable medio. 2021

	DESPLAZAMIENTOS DÍA LABORABLE MEDIO	%
Intramunicipal	21.445	31,6
Intracomarcal	23.465	34,6
Intraterritorial	18.002	26,5
Interterritorial	3.746	5,5
<i>Total internos CAPV</i>	<i>66.658</i>	<i>98,2</i>
Exterior - Hendaia	1.249	1,8
TOTAL	67.907	100

Fuente: Euskotren y Encuesta de movilidad en hogares de la CAPV 2021

Figura 13. Desplazamientos de Euskotren según tipo. Día laborable medio. 2021 (%)



Fuente: Euskotren y Encuesta de movilidad en hogares de la CAPV 2021

Los desplazamientos que concentran un mayor número de personas en un día laborable medio son los Intraprovinciales en Gipuzkoa (40.777 representando el 60,0%) seguidos por los desplazamientos Intraprovinciales vizcaínos (32,6%). Los desplazamientos interterritoriales tienen escasa representatividad, en conjunto suponen el 5,5% del total.

Tabla 21. Matriz origen-destino provincial de desplazamientos en Euskotren. Día laborable medio. 2021

Origen/Destino	Bizkaia	Gipuzkoa	Exterior	TOTAL
Bizkaia	22.134	1.647	0	23.782
Gipuzkoa	2.099	40.777	619	43.496
Exterior	-	629	-	629
TOTAL	24.233	43.054	619	67.907

Fuente: Euskotren y Encuesta de movilidad en hogares de la CAPV 2021

2.3.2 Euskotren – tranvía

Los servicios de tranvía de Bilbao y Vitoria-Gasteiz han disminuido en un 24,2% el número de personas usuarias respecto a los datos de 2016. Esta disminución se debe especialmente al registrado en la capital alavesa (23,4%, que suponen 6.011 viajes al día menos). En el caso de Bilbao, la cifra de personas pasajeras ha disminuido un 26,1% pero su impacto ha sido menor en términos absolutos con 2.516 viajes diarios menos.

Tabla 22. Desplazamientos anuales y en día laborable medio en el tranvía de Bilbao y de Vitoria-Gasteiz. 2021

TRANVÍA	DESPLAZAMIENTOS ANUALES	DESPLAZAMIENTOS DÍA LABORABLE MEDIO	%
Bilbao	2.061.736	7.109	26,6
Vitoria - Gasteiz	5.700.071	19.655	73,4
TOTAL	7.761.807	26.765	100

Fuente: Euskotren

2.3.3 Metro Bilbao

El número de personas usuarias de Metro Bilbao en el año 2021 superó los 66,7 millones, lo que representa una media de 230.276 desplazamientos en un día laborable medio. Respecto los datos del anterior estudio de 2016 supone una reducción del 21,1%. La evolución del número de personas usuarias, aunque en los últimos estudios mostraba una tendencia de ligero descenso, se ha visto acrecentada por el impacto de la pandemia de la Covid 19.

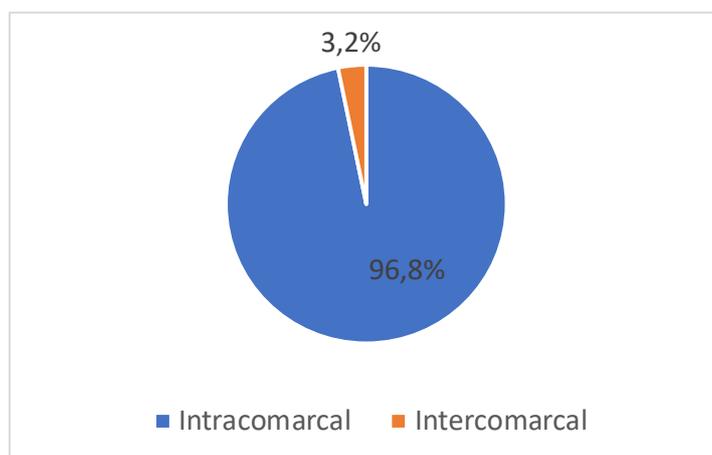
A partir de los datos de la encuesta de movilidad en hogares de la CAPV 2021, se ha tratado de conocer la tipología de desplazamiento que realizan las personas usuarias de este servicio. Debido a la propia configuración de la red, la práctica totalidad de los desplazamientos son intracomarcales (96,8%), mientras que los intercomarcales alcanzan un peso reducido del 3,2%.

Tabla 23. Desplazamientos anuales y en día laborable medio según tipo en Metro Bilbao. 2021

Tipo de viaje	DESPLAZAMIENTOS ANUALES	DESPLAZAMIENTOS DÍA LABORABLE MEDIO	%
Intracomarcal	64.619.055	222.824	96,8
Intercomarcal	2.160.904	7.451	3,2
TOTAL	66.779.959	230.276	100

Fuente: Metro Bilbao y Encuesta de movilidad en hogares de la CAPV 2021

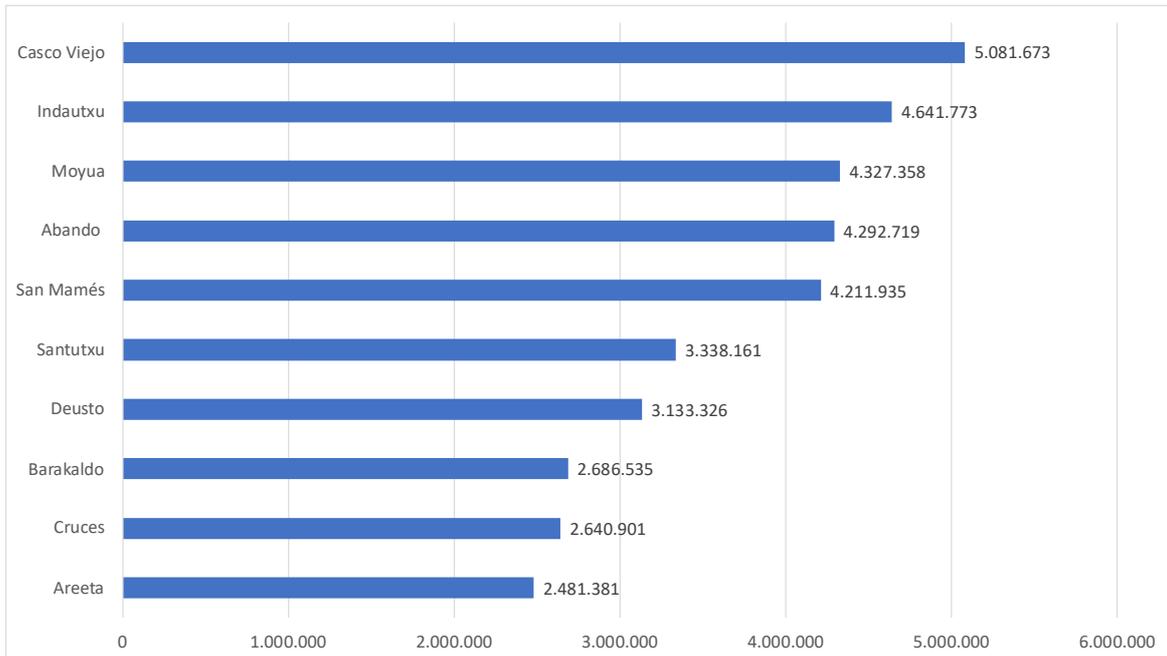
Figura 14. Desplazamientos según tipo en Metro Bilbao. 2021 (%)



Fuente: Metro Bilbao y Encuesta de movilidad en hogares de la CAPV 2021

A continuación, se ofrecen datos de las principales estaciones del metro en función del número de desplazamientos registrados en cada una de ellas, ya sean origen o destino, en día laborable medio.

Figura 15. Desplazamientos en las principales estaciones de Metro Bilbao. Día laborable medio. 2021



Fuente: Metro Bilbao

2.3.4 Renfe

Los datos de Renfe se exponen en este documento según las tipologías de servicio de estos. Por un lado, se recopilan las cifras vinculadas a los servicios de ancho convencional (AC) en sus modalidades de cercanías, regionales y largo recorrido, y por otro, los datos del servicio de Feve-Renfe métrica (AM).

2.3.4.1 Renfe AC: Cercanías

Renfe ofrece tres líneas de cercanías en el territorio de Bizkaia y otra en Gipuzkoa:

- C-1: Bilbao – Santurtzi
- C-2: Bilbao – Muskiz
- C-3: Bilbao – Orduña
- C-1: Brinkola - Irun

Las líneas de cercanías de Renfe transportaron 12.461.654 personas en 2021, lo que representa una reducción del 21,1% respecto a 2016. En términos de desplazamientos en día laborable medio, la cifra se situó en 42.971. Las líneas del territorio vizcaíno concentran el 62,0% de las personas usuarias, mientras que la línea Brinkola - Irun aglutina el 38,0% restante. Se mantiene la tendencia de reducción del número de viajeras y viajeros que viene afectando a Renfe desde 2006, una parte de la cual se debe a la extensión de los servicios de metro en el área metropolitana de Bilbao.

Tabla 24. Desplazamientos anuales y en día laborable medio de cercanías Renfe AC. 2021

CERCANÍAS	DESPLAZAMIENTOS ANUALES	DESPLAZAMIENTOS DÍA LABORABLE MEDIO	%
Núcleo Bilbao	7.726.625	26.644	62,0
Núcleo San Sebastián	4.735.029	16.328	38,0
TOTAL	12.461.654	42.971	100

Fuente: Renfe

2.3.4.2 Renfe AC: Regionales

En 2021, los servicios regionales de Renfe transportaron un total de 155.843 personas, lo que representa una cifra de 537 en día laborable medio. Respecto a los datos de 2016 se ha producido una reducción del 35,3% de la cifra de personas usuarias.

En cuanto al origen de los desplazamientos, un 76,0% se ubica en Álava, y el resto (24,0%) se concentra en Gipuzkoa. Este tipo de servicio no tiene oferta en Bizkaia.

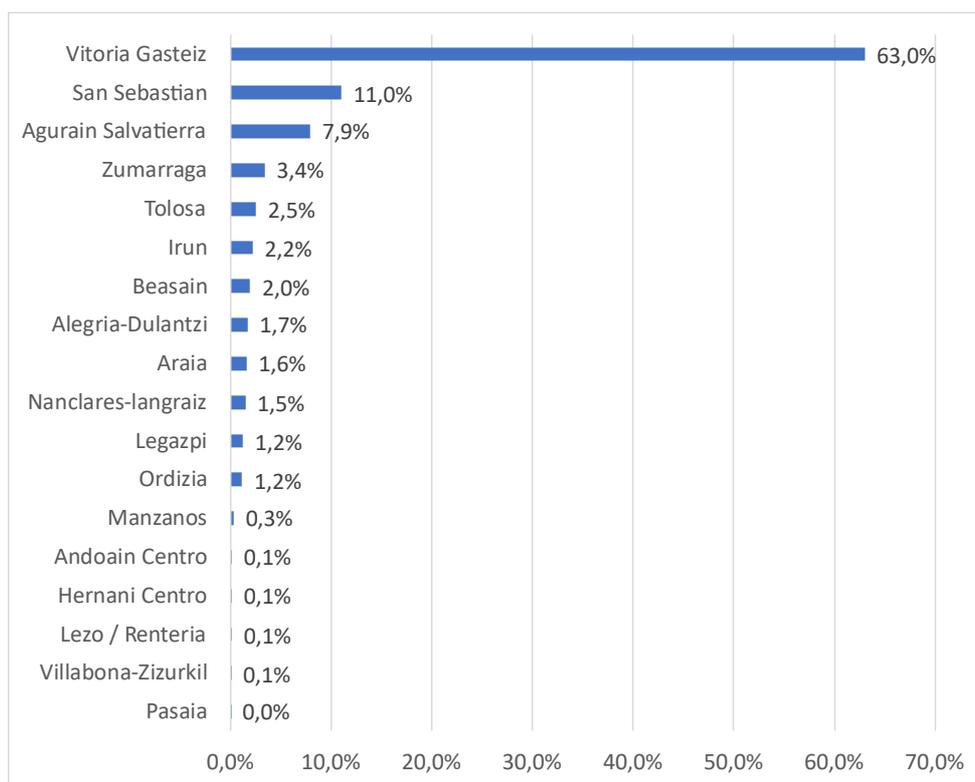
Tabla 25. Desplazamientos anuales y en día laborable medio según origen del servicio de trenes regionales de Renfe. 2021

PROVINCIA	ESTACIÓN	DESPLAZAMIENTOS ANUALES	DESPLAZAMIENTOS DIA LABORABLE MEDIO	%
Álava	Agurain Salvatierra	12.349	43	7,9
	Alegria-Dulantzi	2.671	9	1,7
	Araia	2.476	9	1,6
	Manzanos	488	2	0,3
	Nanclares-Langraiz	2.273	8	1,5
	Vitoria Gasteiz	98.238	339	63,0
<i>Total Álava</i>		<i>118.495</i>	<i>409</i>	<i>76,0</i>
Gipuzkoa	Andoain Centro	210	1	0,1
	Beasain	3.056	11	2,0
	Hernani Centro	209	1	0,1
	Irun	3.437	12	2,2
	Legazpi	1.922	7	1,2
	Lezo / Rentería	193	1	0,1
	Ordizia	1.812	6	1,2
	Pasaia	14	0	0,0
	San Sebastián	17.145	59	11,0
	Tolosa	3.937	14	2,5
	Villabona-Zizurkil	119	0	0,1
	Zumarraga	5.294	18	3,4
<i>Total Gipuzkoa</i>		<i>37.348</i>	<i>129</i>	<i>24,0</i>
TOTAL		155.843	537	100

Fuente: Renfe

Existe una fuerte concentración de personas usuarias de estos servicios en la estación de Vitoria-Gasteiz (63,0%), seguida por Donostia-San Sebastián (11,0%) e Agurain-Salvatierra (7,9%). El resto de las estaciones se sitúan todas por debajo del 3,5%.

Figura 16. Distribución de los desplazamientos de servicios de Renfe regionales por estación de subida. 2021



Fuente: Renfe

En 2021 el número de personas usuarias que realizan desplazamientos internos en la CAPV de estos servicios en un día laborable medio se sitúa en 258, representando un 47,9%, mientras que el 52,1% restante corresponde a los 280 desplazamientos diarios de tipo externo.

Tabla 26. Desplazamientos anuales y en día laborable medio según tipología en los servicios regionales de Renfe. 2021

2021	DESPLAZAMIENTOS ANUALES	DESPLAZAMIENTOS DIA LABORABLE MEDIO	%
Internos	74.698	258	47,9
Externos	81.145	280	52,1
TOTAL	155.843	537	100

Fuente: Renfe. Elaboración propia

Si se analiza en función del Territorio Histórico de origen, la distribución según tipología varía: en Álava hay más externos que internos (54,8% y 45,2%, respectivamente) mientras que en Gipuzkoa ocurre el fenómeno inverso: los internos representan el 56,7% del total.

Tabla 27. Desplazamientos anuales y en día laborable medio según tipología en los servicios regionales de Renfe, en función del Territorio Histórico. 2021

2021	ÁLAVA		GIPUZKOA	
	DESPLAZAMIENTOS DÍA LABORABLE MEDIO	%	DESPLAZAMIENTOS DÍA LABORABLE MEDIO	%
Internos	185	45,2	73	56,7
Externos	224	54,8	56	43,3
TOTAL	409	100	129	100

Fuente: Renfe. Elaboración propia

2.3.4.3 Renfe AC: Larga distancia

El número total de desplazamientos que registraron los servicios de grandes líneas de Renfe en la CAPV en el año 2021 ascendió a 241.167, lo que representa una cifra de 832 desplazamientos en día laborable medio. Respecto a los datos de 2016, el número de personas usuarias ha disminuido un 46,8%, que responde a las consecuencias de la situación postpandemia derivada de la Covid 19.

El 38,9% de las personas usuarias de las distintas líneas de larga distancia tiene el origen de su desplazamiento en alguna de las estaciones guipuzcoanas, mientras que Bizkaia concentra el 32,4% y Álava, el 28,7% restante.

Tabla 28. Desplazamientos anuales y en día laborable medio según origen registrado en el servicio de trenes de larga distancia de Renfe. 2021

PROVINCIA ORIGEN	DESPLAZAMIENTOS ANUALES	DESPLAZAMIENTOS DÍA LABORABLE MEDIO	%
Álava	78.201	270	32,4
Bizkaia	69.191	239	28,7
Gipuzkoa	93.775	323	38,9
TOTAL	241.167	832	100

Fuente: Renfe. Elaboración propia

En 2021 el número de personas usuarias que realizan desplazamientos internos en la CAPV de estos servicios en un día laborable medio se sitúa en 87, representando un 10,49%, mientras que el 89,6% restante corresponde a los 745 desplazamientos diarios de tipo externo.

Tabla 29. Desplazamientos anuales y en día laborable medio según tipología en los servicios de larga distancia de Renfe. 2021

2021	DESPLAZAMIENTOS ANUALES	DESPLAZAMIENTOS DÍA LABORABLE MEDIO	%
Internos	25.128	87	10,4
Externos	216.039	745	89,6
TOTAL	241.167	832	100

Fuente: Renfe. Elaboración propia

Si se analiza en función del Territorio Histórico de origen, la distribución se mantiene similar en el caso de Álava y Gipuzkoa mientras que, en Bizkaia, los viajes internos utilizando este servicio son prácticamente nulos.

Tabla 30. Desplazamientos anuales y en día laborable medio según tipología en los servicios de larga distancia de Renfe, en función del Territorio Histórico. 2021

	ÁLAVA		BIZKAIA		GIPUZKOA	
2021	DESPL DÍA LABORABLE MEDIO	%	DESPL DÍA LABORABLE MEDIO	%	DESPL DÍA LABORABLE MEDIO	%
Internos	44	16,5%	0	0,03	42	13,1
Externos	225	83,5%	239	99,97	281	86,9
TOTAL	270	100	239	100	323	100

Fuente: Renfe. Elaboración propia

2.3.4.4 Renfe AM: Feve

La oferta de Renfe para este servicio se estructura en tres líneas: dos regionales y una de cercanías. La oferta de servicios ferroviarios en la CAPV se limita al territorio vizcaíno.

- Bilbao – Balmaseda, cercanías
- Bilbao – Santander, regional
- Bilbao – León, regional

Las tres líneas de AM transportaron 680.385 personas en 2021, incorporando algunos desplazamientos internos en Cantabria y Castilla y León (ya que las cifras proporcionadas por el operador para las dos líneas regionales incluyen el total de personas usuarias sin diferenciar ni el origen ni el destino). El volumen de los viajes de Renfe AM ha sufrido una reducción del 34,8%, marcado principalmente por la reducción del servicio regional: la línea Bilbao – León ha caído un 74,5% respecto 2016 y la de Bilbao-Santander, un 63,0%. Sin embargo, la línea de cercanías que conecta Bilbao y Balmaseda -aunque ha sufrido igualmente una caída- ha reducido su volumen de desplazamientos en menor medida (un 28,8%).

Tabla 31. Estimación de los desplazamientos por líneas de Renfe AM. 2021

2021	LÍNEA	DESPLAZAMIENTOS ANUALES	DESPLAZAMIENTOS DÍA LABORABLE MEDIO	%
Cercanías	Bilbao - Balmaseda	656.115	2.262	96,4
Regional	Bilbao - León	16.862	58	2,5
	Bilbao - Santander	7.408	26	1,1
TOTAL		680.385	2.346	100

Fuente: Renfe

2.3.5 Resumen de la demanda ferroviaria

En día laborable medio del año 2021, se realizaron en la CAPV 371.634 desplazamientos en modos ferroviarios, lo que supone una reducción del 15,5% respecto a los datos del 2010. Esta variación se da en todos los operadores a excepción de Euskotren, que registra un incremento del 29,1% respecto los datos del 2016 (provocado por la entrada en funcionamiento de la Línea 3). Es especialmente significativa la reducción que experimenta Renfe de largo recorrido (46,8%) y Renfe AC regional (35,3%).

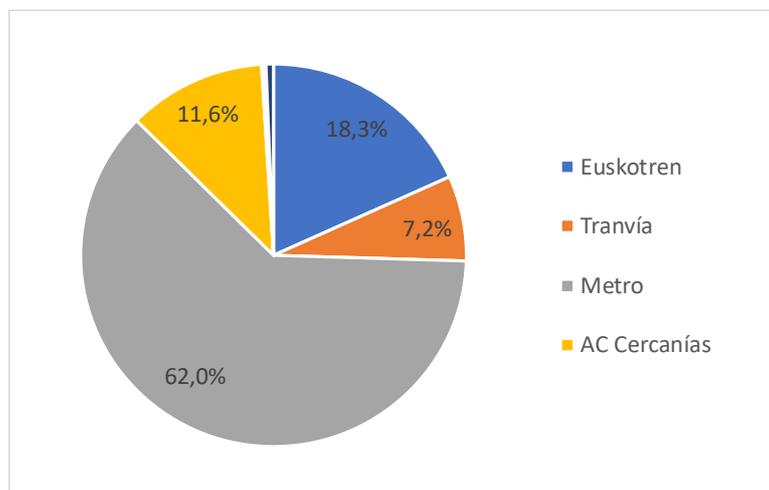
Tabla 32. Desplazamientos según operador en ferrocarril. Día laborable medio

2021		Desplazamientos
Euskotren		67.907
Tranvía		26.765
Metro		230.276
Renfe	AC Cercanías	42.971
	AC Regional	537
	AC Larga distancia	832
	AM Feve	2.346
TOTAL		371.634

Fuente: Elaboración propia

Metro Bilbao sigue siendo el operador con mayor volumen de personas transportadas, reduciendo su cuota de penetración respecto a los datos de 2016, cuando representaba el 66,3%. Seguido por Euskotren, con un 18,3% (presentando un incremento de 6,3 puntos porcentuales respecto 2016) y Renfe AC cercanías, con un 11,6%, que mantiene su cuota alrededor del 12% de 2016. El resto de los servicios de Renfe ofrecidos tanto a través de las líneas de ancho métrico como las de ancho convencional adquieren un peso testimonial: en conjunto únicamente un 0,9%.

Figura 17. Distribución de la cuota de mercado de los operadores ferroviarios. 2021



Fuente: Elaboración propia

2.4 Transporte de personas en cable y otros tipos

En lo que a los funiculares se refiere, se ha registrado un incremento del 11,7% respecto los datos del 2016. No obstante, este incremento no ha sido homogéneo en todas las instalaciones, siendo el Funicular de Mamariga el que ha experimentado un aumento del 38,6%, mientras que el Funicular de La Reineta ha reducido el número de desplazamientos en un 20%.

Tabla 33. Desplazamientos realizados en modos de transporte por cable. 2021

TIPO	INSTALACIÓN	DESPLAZAMIENTOS ANUALES	DESPLAZAMIENTOS DÍA LABORABLE MEDIO	%
Funicular	F. Artxanda	709.102	2.445	32,1
	F. La Reineta	128.137	442	5,8
	F. Igeldo	584.740	2.016	26,4
	F. Mamariga	790.332	2.725	35,7
TOTAL		2.212.311	7.629	100

Fuente: Oteus, Sistema de Información del Transporte

El Puente Colgante, con 10.228 desplazamientos en día laborable medio, reduce el volumen de viajes en un 15,9% respecto el 2016.

Tabla 34. Desplazamientos realizados en el Puente Colgante. 2021

INSTALACIÓN	DESPLAZAMIENTOS ANUALES	DESPLAZAMIENTOS DÍA LABORABLE MEDIO
Puente colgante	2.966.000	10.228

Fuente: Oteus, Sistema de Información del Transporte

2.5 Resumen y conclusiones del transporte de personas

En este apartado se presenta la demanda total de desplazamientos en día laborable medio en la CAPV para cada uno de los modos de transporte analizados (vehículos ligeros, autobús, ferrocarril, cable y avión). Se recopilan los datos de 2011 y 2016 en cada uno de los casos con el fin de ilustrar la tendencia global experimentada en el último período de estudio respecto a la demanda de los distintos medios de transporte y su comparativa con los datos de ediciones anteriores de este mismo informe (2011 y 2016) ya que la metodología y las fuentes de información son suficientemente similares como para que la información sea comparable.

2.5.1 Desplazamientos en modos motorizados en la CAPV

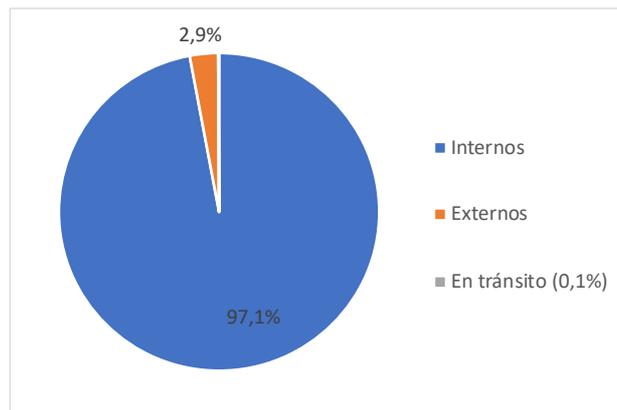
En 2021, el número de desplazamientos en modos motorizados en día laborable medio en la CAPV se sitúa en 3.346.948 desplazamientos, lo que representa un descenso del 6,2% respecto a los datos de 2016. La práctica totalidad de los desplazamientos que se realizan son internos (97,1%), otro 2,9% son de carácter externo y únicamente el 0,1% se corresponde con desplazamientos en tránsito.

Tabla 35. Desplazamientos según tipo y modo de transporte. Día laborable medio. 2021

TIPO DESPLAZAMIENTO	VEHÍCULO LIGERO	AUTOBÚS	FERROCARRIL	AVIÓN	CABLE Y OTROS	TOTAL
Internos	2.397.818	463.410	369.276		17.856	3.248.361
Externos	71.223	12.008	2.357	9.878		95.466
En tránsito		2.871		250		3.121
TOTAL	2.469.040	478.289	371.634	10.128	17.856	3.346.948

Fuente: Elaboración propia

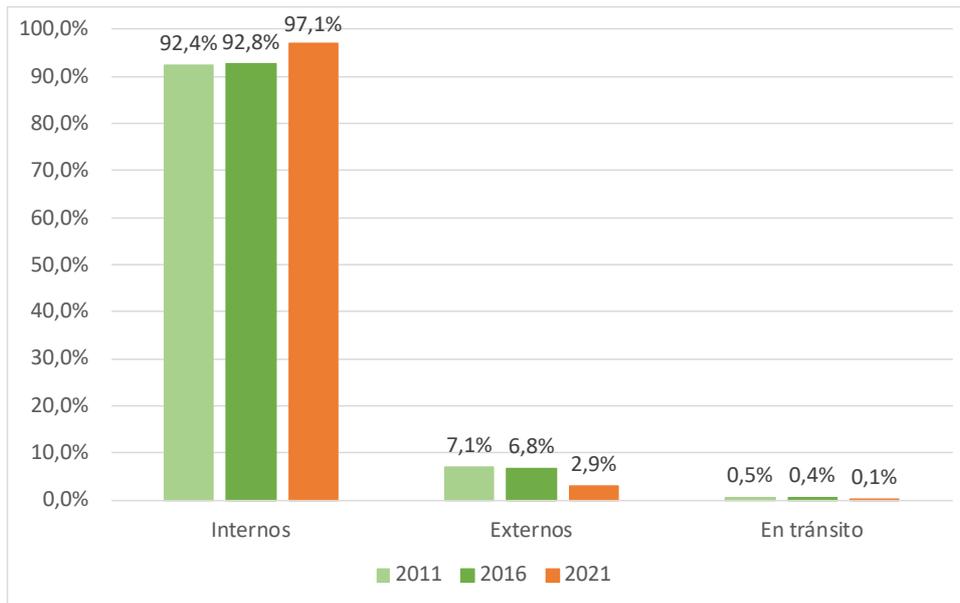
Figura 18. Desplazamientos según tipo. Día laborable medio. 2021 (%)



Fuente: Elaboración propia

La evolución de los desplazamientos de personas en función de su tipología muestra un cambio en cuanto a la distribución de desplazamientos internos y externos, aumentando en 4,3 puntos porcentuales en el primer caso, que se traduce en una reducción de 3,9 puntos porcentuales en el segundo. Los desplazamientos internos se afianzan como los más representativos, mientras que los de tránsito tienen un papel cada vez más residual.

Figura 19. Evolución de los desplazamientos en función de la tipología en el periodo 2011-2021



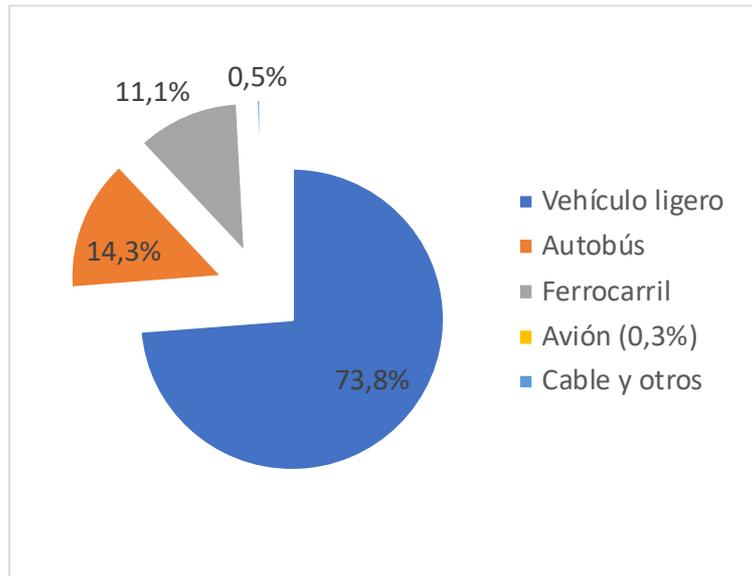
Fuente: Imagen de la Demanda 2011, Imagen de la Demanda 2016. Elaboración propia

2.5.2 Reparto modal

El principal medio de transporte utilizado en los viajes que discurren por la CAPV continúa siendo el vehículo ligero (automóvil, moto y taxi). Estos modos alcanzan en 73,8% de cuota de penetración. El autobús (14,3%) y el ferrocarril (11,1%) ocupan la segunda y tercera posición, respectivamente. Finalmente, el transporte de personas por cable y otros obtiene un 0,5% del total seguido del avión con un 0,3%.

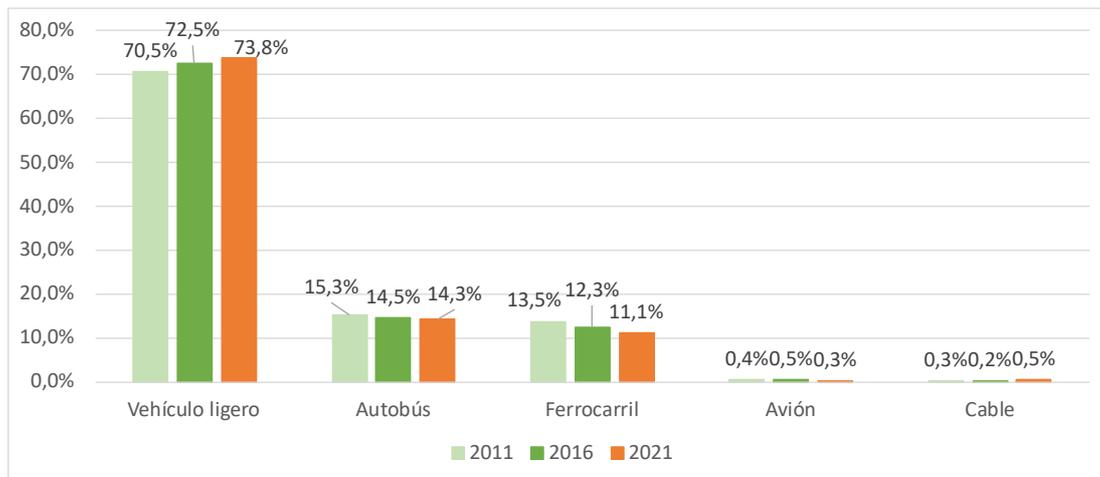
El vehículo ligero ha experimentado un crecimiento de 1,3 puntos porcentuales respecto a los datos de 2016 en detrimento del autobús y el ferrocarril que han perdido 0,2 puntos y 1,2 puntos porcentuales, respectivamente. Sin embargo, el transporte de personas por cable ha aumentado del 0,2% que representaba en 2016 al 0,5% en 2021. El avión ha caído del 0,5% al 0,3%.

Figura 20. Desplazamientos según modo de transporte. Día laborable medio. 2021 (%)



Fuente: Elaboración propia

Figura 21. Evolución de la cuota de penetración de los distintos medios de transporte en el periodo 2011-2021



Fuente: Imagen de la Demanda 2011, Imagen de la Demanda 2016. Elaboración propia

A pesar de que el vehículo ligero es el modo de transporte líder en todas las tipologías de desplazamiento, y el que concentra una mayor cuota de penetración, existen diferencias en función del tipo de desplazamiento. Así pues, mientras que en desplazamientos internos el autobús y el ferrocarril obtienen una cuota del 14,3% y 11,4% respectivamente, en los desplazamientos externos este porcentaje se reduce al 12,6% y 2,5% respectivamente. En cambio, el avión adquiere mayor relevancia en el caso de los desplazamientos externos, con un 10,3%, respecto a la nula representación en viajes internos en la CAPV.

2.5.3 Principales conclusiones sobre el transporte de personas

- En 2021 en día laborable medio en la CAPV se realizaron 3.346.948 desplazamientos, lo que supone un decremento del 6,2% respecto al informe de 2016, año en que se produjo un incremento del 4,1% respecto a 2011.
- El vehículo ligero ha visto reforzado su liderazgo y ha aumentado su cuota de penetración en 2021 en 1,3 puntos porcentuales respecto 2016, hasta alcanzar el 73,8%, con un total de 2.469.040 desplazamientos en día laborable medio.
- El incremento del uso del vehículo ligero no ha sido especialmente significativo en los desplazamientos internos en la CAPV. Respecto a los datos de 2016, en 2021 se realizaron 29.613 desplazamientos adicionales diariamente. En contraposición, se ha registrado una reducción del uso del autobús y del ferrocarril, con 37.460 y 67.193 desplazamientos menos al día respectivamente.
- Existe una relación directa entre la distancia del desplazamiento y el porcentaje de personas acompañantes de los vehículos ligeros: cuanto mayor es la distancia, mayor es el porcentaje de personas viajeras acompañantes. En los desplazamientos internos, el 79,6% de las personas usuarias son conductoras y el 17,7% son acompañantes, mientras que en los desplazamientos externos internacionales, la distribución es del 69,5% y 30,5%, respectivamente.
- El uso del autobús ha sufrido una reducción del 7,4% respecto los datos de 2016, lo que se ha traducido en una disminución de la cuota de penetración de 1 punto porcentual. En 2021 el número de desplazamientos en día laborable medio se ha situado en 478.289 frente a los 516.005 de 2016, lo que representa 37.716 desplazamientos diarios menos en este modo de transporte.
- El 58,5% del total de desplazamientos en autobús tiene carácter urbano, ya sean éstos realizados a partir de servicios regulares o discrecionales. No obstante, en 2021 ha registrado una reducción del 7,6% respecto a 2016, lo que supone que diariamente se realizan 23.001 desplazamientos urbanos menos en autobús. En cuanto a los desplazamientos interurbanos (intracomarcales, intraterritoriales e interterritoriales), se ha reducido el volumen de desplazamientos en autobús en un 7,3% respecto cifras del anterior informe de 2016: de los 197.895 desplazamientos diarios a 183.436.
- Donostia – San Sebastián continúa siendo la capital que registra un mayor uso del servicio regular del autobús urbano, con 122 desplazamientos por habitante y año, aunque respecto 2016 ha registrado una caída de 33 viajes anuales por persona habitante de la capital guipuzcoana.
- El avión ha registrado una disminución del número de personas viajeras en 6.148 unidades, pasando de los 16.276 viajes diarios en 2016 a 10.128 en 2021. La tendencia creciente de la última década se ha visto truncada por la situación postpandemia derivada de la Covid 19.
- El aeropuerto de Bilbao sigue siendo la infraestructura líder en el transporte de personas, concentrando el 90,1% de los desplazamientos de la CAPV. Se

ha dado una reducción más que considerable en cuanto al tránsito diario de personas pasajeras: mientras que en 2016 eran 15.273 personas las que utilizaban el aeropuerto de Bilbao como origen o destino de sus desplazamientos, en 2021 ha caído a 8.900 (una reducción del 41,7%).

- El aeropuerto de Vitoria – Gasteiz ha aumentado hasta 443 desplazamientos en día laborable medio en 2021 (en 2016 únicamente generaba 122 viajes diarios), obteniendo una cuota de representación del 4,5% respecto al residual 0,7% de 2016. Sin embargo, el aeropuerto de Donostia – San Sebastián ha pasado de 881 viajes por día laborable a 536: una reducción del 39,2% aunque ha mantenido su cuota en un 5,4%.
- La demanda ferroviaria en la CAPV se ha reducido un 15,5% (de los 439.904 desplazamientos diarios en 2016 a 371.634 en 2021), lo que ha conllevado la reducción de la cuota de penetración de 1,7 puntos porcentuales respecto 2016, pasando del 12,3% al 10,6%. Todos los servicios ferroviarios han sufrido una reducción a excepción de Euskotren, debido a la entrada en funcionamiento de la Línea 3.
- El tranvía ha registrado una reducción del 24,2% en cuanto a número de personas usuarias respecto 2016, lo que supone que en un día laborable medio de 2021 se contabilizaron 8.526 personas viajeras menos.
- Euskotren, sin embargo, ha registrado un incremento del 29,1%: pasando de los 52.610 desplazamientos diarios en 2016 a los 67.907 en 2021. Esto ha hecho que la cuota de penetración haya pasado del 12,0% al 18,3%.
- Metro Bilbao, por su lado, ha registrado 230.276 viajes en día laborable medio, lo que supone una reducción del 21,2% en términos de volumen de viajes. La cuota de penetración ferroviaria ha caído del 66,3% que representaba en 2016 al 62,0% en 2021.
- Respecto a Renfe, todos los servicios han experimentado una caída del volumen de desplazamientos acumulados durante el ejercicio 2021. Los servicios de largo recorrido han registrado una caída del 46,8% respecto a 2016: de los 1.563 desplazamientos diarios a los 832 en 2021. Esta caída tan significativa puede responder a la situación postpandemia de la Covid 19.
- El servicio de Renfe Cercanías también ha reducido su volumen de viajes, pasando de 54.449 desplazamientos en día laborable medio a 42.971 en 2021: una reducción del 21,1%.
- El servicio regional de este operador ha acumulado 537 desplazamientos por día laborable medio en 2021, sufriendo una reducción de 35,3 puntos porcentuales respecto el mismo servicio en 2016. Del mismo orden de magnitud ha sido la pérdida de desplazamientos en Feve: un 30,5% menos en 2021 que en 2016, lo que suponen 2.346 desplazamientos (1.028 viajes diarios menos).
- Finalmente, respecto a la cuota de penetración de los distintos modos de transporte se detecta un afianzamiento del vehículo ligero como medio más utilizado, alcanzando un valor del 73,8%, siendo el valor más alto de la última década. Este aumento de 1,3 puntos porcentuales del vehículo privado ha

Imagen de la demanda de transportes en la comunidad autónoma vasca 2021

repercutido directamente en el uso del autobús y el ferrocarril, que pierden 0,2 y 1,2 puntos porcentuales de representatividad, respectivamente.

3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

3.1 Transporte de mercancías por carretera

3.1.1. Fuentes de información

Los datos que se han utilizado para analizar el transporte de mercancías por carretera expuestos en este apartado provienen de las siguientes fuentes de información:

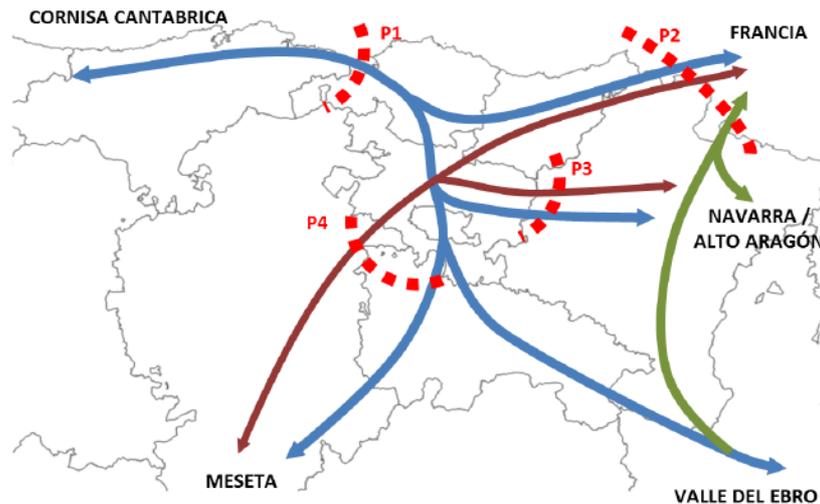
- La Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC) del 2021. La lleva a cabo el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y viene realizándose de forma ininterrumpida desde 1993 cada semana del año. El objetivo principal de esta investigación estadística continua es cuantificar las operaciones de transporte efectuadas por los vehículos de carga (vehículos con más de 6 toneladas de peso máximo autorizado y más de 3,5 toneladas de capacidad de carga) para, con ello, medir el nivel de actividad del sector, evaluar el grado de ocupación de los vehículos y conocer los flujos de transporte generados.
- Encuesta cordón a vehículos pesados en 2021. El objetivo principal de esta encuesta es identificar los flujos externos internacionales (a través de la frontera francesa) y los flujos de paso que atraviesan la CAPV en un día laborable medio. Se busca completar los datos que proporciona la EPTMC.

La EPTMC proporciona información detallada a nivel municipal del origen-destino de los flujos de mercancías por carretera en territorio nacional, convirtiéndose así en la fuente idónea para caracterizar los flujos de mercancías internos al País Vasco y los que se producen con origen o destino el País Vasco con el resto de España (exterior nacional e interno) en vehículos de carga. Sin embargo, resulta insuficiente para caracterizar los flujos de paso de mercancías (en tránsito) y los flujos que se producen con otros países de la Unión Europea (externo internacional).

Para corregir esta insuficiencia se han realizado cuatro pantallas de vehículos pesados, que acordonan los flujos de paso que se producen por la CAPV, así como los flujos con el exterior. El siguiente esquema muestra los flujos de paso que se producen en la CAPV y las cuatro pantallas aplicadas para identificarlos.

- P1: en el Haya, se registran los flujos de paso de la Cornisa Cantábrica con la frontera francesa, Navarra y Alto Aragón, Valle del Ebro y Meseta.
- P2: en la frontera de Irún se recogen los movimientos:
 - Flujos internacionales con origen/destino País Vasco.
 - Flujos de paso internacionales de Europa con la Cornisa Cantábrica, la Meseta el Valle del Ebro y Navarra.
- P3: en Olaona, Etxegaráte y AP-15 donde se registran los flujos de paso de la Cornisa Cantábrica con Navarra y de la Meseta con Navarra.
- P4: en la AP-68 y N-I. Se recogen los flujos de paso desde la meseta y el Valle del Ebro hacia Cantabria Francia y Navarra.

Figura 22 Flujos de paso en la CAPV estudiados en la encuesta cordón 2021



Fuente: Imagen de la Demanda 2016

La siguiente tabla resume las fuentes de datos utilizadas a la hora de caracterizar los diferentes tipos de flujos de mercancías por carretera que circulan por la CAPV.

- Internos: Pueden ser interprovinciales o intraprovinciales. Para ambos casos se ha utilizado la información disponible en la EPTMC.
- Externos: Pueden ser nacionales o internacionales. Para los externos nacionales se ha utilizado la información procedente de la EPTMC y para los externos internacionales se ha utilizado información de la EPTMC y de la encuesta cordón.
- De paso o en tránsito: se ha utilizado la información que se desprende de la encuesta cordón tanto para el nivel de vehículos que circulan como su carga.

Tabla 36 Fuentes de información para la estimación del transporte de mercancías por carretera

Origen	Destino		
	CAPV	Resto de España	Europa
CAPV	EPTMC	EPTMC	Encuesta cordón
Resto de España	EPTMC	Encuesta cordón	Encuesta cordón
Europa	EPTMC & cordón	Encuesta cordón	Encuesta cordón

Fuente: Elaboración propia

Internos	Externos	De paso o en tránsito
----------	----------	-----------------------

3.1.2 Volumen de mercancías por carretera

En 2021 se han transportado por carretera en la CAPV 517.361 toneladas de mercancías durante un día laborable medio. Esta cantidad supone un incremento del 28% respecto del volumen transportado durante el 2015 pero únicamente del 7% si se compara con los valores obtenidos en el año 2010. El valor que más ha variado son las toneladas transportadas en operaciones de paso o tránsito: en 2015 se reportaron únicamente 62.338 toneladas diarias, lo que supone 2,5 veces menos que lo declarado en 2021.

Tabla 37 Transporte de mercancías por carretera anuales y en día laborable medio según tipología de desplazamiento. 2021

Naturaleza del viaje		Toneladas anuales	Ton/día laborable medio	%
Internos CAPV	Intramunicipal	10.402.138	35.869	7
	Intermunicipal intrarregional	37.142.131	128.076	25
	Total internos	47.544.269	163.946	32
Externos CAPV	Nacionales	50.569.380	174.377	34
	Internacionales	7.065.311	24.363	5
	Total externos	57.634.691	198.740	38
En tránsito		44.855.562	154.674	30
TOTAL		150.034.522	517.360	100

Fuente: EPTMC y encuesta cordón de vehículos pesados. Elaboración propia

3.1.2.1 Transporte de mercancías interno en la CAPV

En 2021 se han transportado por carretera internamente (es decir con origen y destino la CAPV) un total de 163.946 toneladas en un día laborable medio. De éstos, el 78,1% de las mercancías transportadas son movimientos intermunicipales, mientras que el 21,9% es dentro del mismo municipio. Las proporciones se mantienen respecto el 2015, cuando eran 9,3% y 20,7%, respectivamente.

Tabla 38 Transporte de mercancía por carretera internos. 2021

Naturaleza del viaje	Toneladas anuales	Ton/día laborable medio	%
Intramunicipal	10.402.138	35.869	21,9
Intermunicipal intrarregional	37.142.131	128.076	78,1
Total internos	47.544.269	163.946	100

Fuente: EPTMC. Elaboración propia

Los desplazamientos intramunicipales tienen especial relevancia en Álava, donde representan el 34,1% del total, mientras que en Bizkaia únicamente representan el 8,6% y el 17,7% en Gipuzkoa. Hay que notar que los intermunicipales intrarregionales son desplazamientos de mercancías que se han dado entre los distintos municipios de la CAPV y por eso no concuerda la suma de las mercancías involucradas en los tres territorios vascos con el total, ya que en el total de la CAPV se eliminan las duplicidades que se dan en relaciones que involucran a municipios de dos territorios distintos.

Tabla 39 Toneladas transportadas en día laborable medio por territorio. 2021

Naturaleza del viaje	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa	CAPV
Intramunicipal	16.655	8.059	11.155	35.869
Intermunicipal intrarregional	32.143	85.938	51.899	128.076
TOTAL	48.798	93.997	63.054	163.946

Fuente: EPTMC. Elaboración propia

El 28% del tráfico interno de mercancías en la CAPV son minerales y materiales para la construcción, seguido de las máquinas, vehículos y objetos manufacturados, con un 22,5% del total de las toneladas transportadas y por los productos metalúrgicos que representan un 17,5%. Los minerales y materiales para construcción han sufrido una bajada de 7,2 puntos porcentuales respecto el 2015, cuando representaban en 36,8% del total de mercancías transportadas.

Figura 23 Toneladas por carretera en viajes internos por tipo de producto (CNAE). Día laborable medio. 2021



Fuente: EPTMC. Elaboración propia

3.1.2.2 Transporte de mercancías externo en la CAPV

Las toneladas transportadas desde o hacia el exterior de la CAPV en un día laborable medio ascendieron en 2021 a un total de 198.740 toneladas. Esto supone una continuidad prácticamente total respecto la situación en 2015, cuando se transportaban 199.134 toneladas diariamente (394 toneladas menos, lo que representa un descenso del 0,002%).

En cuanto a la naturaleza del transporte exterior, el 87,7% son mercancías intercambiadas con el resto del estado español y el 12,3% restante, con territorios internacionales. Esto supone un incremento de la cuota nacional en detrimento de la internacional: el 2015 el transporte externo nacional representaba el 76,9%. Además, en términos absolutos, el transporte externo nacional ha incrementado de las 153.091 toneladas por día laborable medio a 174.377 en 2021 (un 14% más). Sin embargo, el intercambio de mercancías internacional ha caído un 48%: 24.364 toneladas en un día laborable medio en 2021 respecto las 46.043 que se intercambiaban en 2015.

Tabla 40 Tipología del desplazamiento externo de las mercancías en la CAPV. 2021

Externo	Toneladas anuales	Ton/día laborable medio	%
Nacional	50.569.380	174.377	87,7
Internacional	7.065.311	24.363	12,3
TOTAL	57.634.691	198.740	100

Fuente: EPTMC. Elaboración propia

El 53,1% de las mercancías intercambiadas con el exterior son importaciones (recibido).

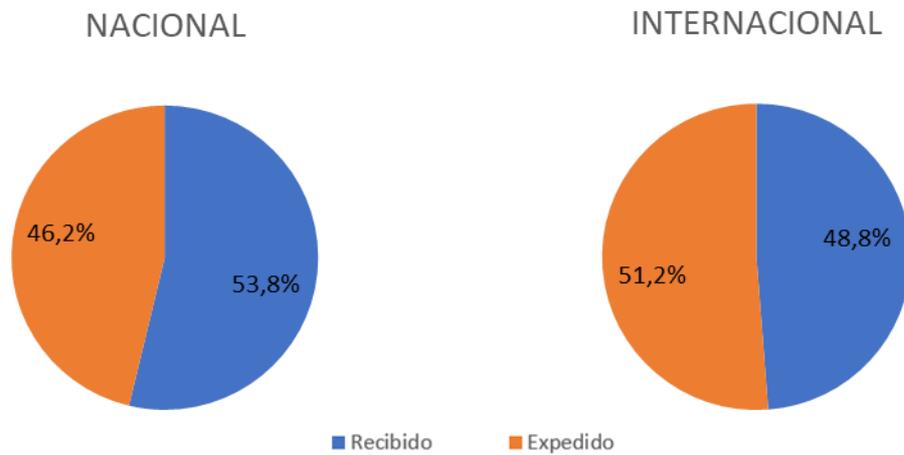
Tabla 41 Tipo de desplazamiento externo de las mercancías en la CAPV en función de origen o destino. 2021

Externo	Recibido	Expedido	TOTAL
Nacional	93.731	80.646	174.377
Internacional	11.886	12.477	24.364
TOTAL	105.617	93.123	198.740
%	53,1	46,9	100

Fuente: EPTMC. Elaboración propia

Este porcentaje sube hasta 53,8% en el caso de los externos nacionales (93.731 toneladas diarias recibidas respecto las 174.377 totales) mientras que desciende ligeramente en los externos internacionales hasta el 48,8%. El saldo de importaciones es positivo en el caso del intercambio de mercancías con el resto de España y negativo si se analizan los intercambios con el resto de Europa.

Figura 24 Distribución de las toneladas transportadas por carretera en viaje externo nacional. 2021



Fuente: EPTMC. Elaboración propia

Los tres territorios tienen comportamientos distintos en función de la naturaleza del intercambio externo. En cuanto al transporte externo nacional, Bizkaia es el territorio generador de la mayor parte de los movimientos de mercancías con un 42,8% mientras que, en el transporte externo internacional, es Gipuzkoa el territorio con mayor flujo de mercancías, representando el 48,4% del total vasco. La predominancia de Bizkaia en el nacional se entiende porque dispone de uno de los puertos marítimos más importantes del Estado y la posición próxima a la frontera con Francia explica que Gipuzkoa sea el territorio con mayor flujo internacional.

Tabla 42 Toneladas transportadas en un día laborable medio de las mercancías en la CAPV en función del territorio (externo). 2021

Externo	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa	Total
Nacional	47.500	74.636	52.241	174.377
Internacional	6.832	5.733	11.798	24.363
TOTAL	54.332	80.369	64.039	198.740

Fuente: EPTMC. Elaboración propia

En cuanto a la distribución de los flujos nacionales, las comunidades autónomas limítrofes registran los mayores volúmenes de mercancías. Así, Castilla y León, Cantabria y Navarra suponen un 49,4%. Además, en los tres casos el saldo de importaciones es negativo para la CAPV: recibe más mercancía de la que expide.

Tabla 43 Toneladas transportadas un día laborable medio por carretera en viaje externo nacional. 2021

Comunidades autónomas	Recibido	Expedido	TOTAL	%
Cantabria	12.433	9.952	22.385	12,8
Castilla y León	23.953	17.469	41.423	23,8
Navarra	11.836	10.519	22.355	12,8
Aragón	7.440	7.929	15.369	8,8
Cataluña	8.012	6.619	14.631	8,4
Comunidad de Madrid	5.224	5.470	10.694	6,1
Comunidad Valenciana	4.629	5.452	10.080	5,8
La Rioja	4.077	5.039	9.115	5,2
Galicia	4.998	3.803	8.801	5,0
Principado de Asturias	3.879	2.902	6.781	3,9
Castilla - La Mancha	2.863	1.892	4.755	2,7
Andalucía	2.347	2.327	4.675	2,7
Región de Murcia	933	813	1.746	1,0
Extremadura	1.107	460	1.567	0,9
TOTAL	93.731	80.646	174.377	100

Fuente: EPTMC. Elaboración propia

No obstante, existen diferencias para cada uno de los territorios, los mayores flujos de Álava son con Navarra (16%), los de Bizkaia con Castilla y León (26%) y los de Gipuzkoa con Castilla y León (33%). El 65% de las mercancías intercambiadas con Castilla y León corresponden a la provincia de Burgos, por su proximidad con la CAPV.

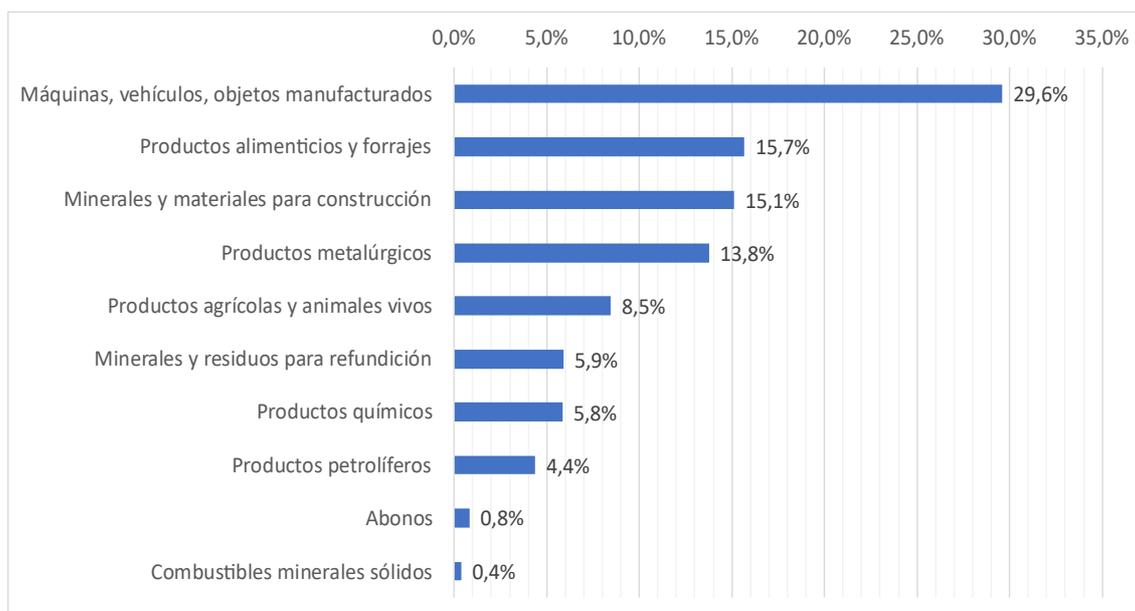
Tabla 44 Toneladas transportadas un día laborable medio por carretera en viaje externo nacional en función del territorio. 2021

Comunidades autónomas	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa	TOTAL
Cantabria	4.679	14.337	3.368	22.385
Castilla y León	4.956	19.295	17.172	41.423
Navarra	7.632	6.679	8.044	22.355
Aragón	2.785	5.417	7.168	15.369
Cataluña	3.117	7.988	3.526	14.631
Comunidad de Madrid	5.477	2.887	2.330	10.694
Comunidad Valenciana	4.041	4.041	1.998	10.080
La Rioja	3.665	3.101	2.348	9.115
Galicia	4.559	1.727	2.515	8.801
Principado de Asturias	2.462	3.311	1.007	6.781
Castilla - La Mancha	1.433	2.642	679	4.755
Andalucía	1.358	2.159	1.158	4.675
Región de Murcia	1.334	412	0	1.746
Extremadura	0	641	926	1.567
TOTAL	47.500	74.636	52.241	174.377

Fuente: EPTMC. Elaboración propia

Respecto a la tipología de mercancías de los flujos externos nacionales, un 29,6% corresponde a los objetos manufacturados, aumentando este porcentaje respecto el 2015 cuando los productos manufacturados representaban el 26,4%. Los productos alimenticios y forrajes se mantienen prácticamente constante con un 15,7% respecto el 15,2% en 2015. Los minerales y materiales para construcción representan un 15,1% de las mercancías intercambiadas entre la CAPV y el resto de España.

Figura 25 Toneladas por carretera en viajes externos nacionales por tipo de producto (CNAE). Día laborable medio. 2021



Fuente: EPTMC. Elaboración propia

El flujo de mercancías por carretera entre la CAPV y otros países en un día medio se situó el 2021 en 24.363 toneladas, con un ligero porcentaje superior de las toneladas exportadas (51,2%) respecto las importadas (48,8%).

Tabla 45 Tipo de desplazamiento externo internacional de las mercancías en la CAPV en función de CAPV como origen o destino. 2021

Externo internacional	Toneladas anuales	Ton/día laborable medio	%
Recibido	3.446.912	11.886	48,8
Expedido	3.618.399	12.477	51,2
TOTAL	7.065.311	24.363	100

Fuente: EPTMC. Elaboración propia

Gipuzkoa es el territorio con mayor volumen de mercancía intercambiada con el exterior internacional, con 11.798 toneladas en un día laborable medio y representando el 48,4% del total de la CAPV.

Tabla 46 Toneladas transportadas en día laborable medio por carretera en flujos internacionales en la CAPV en función de CAPV como origen o destino y territorio. 2021

Externo	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa	Total
Recibido	3.389	2.763	5.734	11.886
Expedido	3.443	2.970	6.064	12.477
TOTAL	6.832	5.734	11.798	24.363

Fuente: EPTMC. Elaboración propia

Resulta especialmente relevante el flujo de mercancías por carretera con Francia, pues concentra el 57,4% del tráfico internacional de la CAPV.

Tabla 47 Toneladas transportadas en día laborable medio por carretera en flujos internacionales en la CAPV en función de los territorios origen-destino. 2021

Externo	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa	Total
Francia	4.531	3.269	6.177	13.977
Portugal	612	609	2.493	3.714
Resto de Europa	1.366	1.855	2.811	6.032
Fuera de Europa	323	0	316	640
TOTAL	6.832	5.733	11.798	24.363

Fuente: Encuesta cordón de vehículos pesados. Elaboración propia

3.1.2.3 Transporte de mercancías de paso o en tránsito

Debido a la localización geoestratégica de la CAPV, una parte importante del flujo de mercancías por las carreteras vascas es de tránsito: tienen un origen y un destino fuera de la CAPV.

Se han transportado un total de 154.674 toneladas en día laborable medio en operaciones de transporte de paso. Respecto al 2015, las toneladas transportadas en vehículos en tránsito son un 248% superiores. Se han identificado dos causas:

- En 2015 se tomó la carga media por operación a partir de los datos del EPTMC mientras que para el cálculo del 2021 se han utilizado los pesos declarados y recogidos en la encuesta cordón. El peso medio recogido en la encuesta cordón respecto al del EPTMC es 2 veces mayor. Esto implica que los valores de 2021 no son comparables con los obtenidos en la imagen de la demanda 2015, por ser metodológicamente distintos.
- Además, ha habido un incremento generalizado del volumen de mercancías transportadas lo que acaba de explicar ese incremento de más del 200%.

Imagen de la demanda de transportes en la comunidad autónoma vasca 2021

En cuanto a la naturaleza del tránsito, el 83% es internacional: con el origen y/o el destino en territorio internacional. La proporción de tránsito internacional ha aumentado ligeramente respecto el 2015, cuando representaba el 78,9% del volumen total de mercancías en tránsito en la CAPV. El tránsito nacional (con el origen y el destino el resto de España) representa un total de 26.240 toneladas transportadas en un día laborable medio.

Tabla 48 Tipología del desplazamiento de las mercancías en tránsito en la CAPV. 2021

En tránsito	Toneladas anuales	Ton/día laborable medio	%
Internacional	37.249.414	128.446	83
Nacional	7.606.147	26.228	17
TOTAL	44.855.562	154.674	100

Fuente: Encuesta cordón de vehículos pesados. Elaboración propia

3.2 Transporte de mercancías por vía aérea

En el año 2021 el tráfico de mercancías por vía aérea en los tres aeropuertos de la CAPV ascendió a 73.002 toneladas. En 2015 las mercancías transportadas a través de la aviación representaban 49.251 toneladas, lo que implica un incremento del volumen transportado de un 48%.

Este incremento se debe a una mayor carga transportada a través del aeropuerto de Vitoria en 2021 que en 2015. El aeropuerto de San Sebastián no se ha utilizado como medio de transporte para mercancías a diferencia de 2015 que, aunque lo hacía de forma residual con 3 toneladas respecto las 49.251 totales. Además, el aeropuerto de Bilbao ha presentado una caída del 84%: ha pasado de ser la responsable de la entrada y salida de 2.876 toneladas a únicamente 472 en 2021.

El aeropuerto de Vitoria se afianza definitivamente como aeropuerto de referencia en el tráfico de mercancías, con el 99,4% del total de mercancías transportadas. En 2010 representaba el 91,6% y en 2015 el 94,2%. No sólo en términos de cuota vasca sino también en volumen ya que en una década ha multiplicado por 2,6 las toneladas: en 2010 se enviaban y recibían 27.961 toneladas y en 2021, 72.529. El aeropuerto de Vitoria ocupa la cuarta posición en el ranking estatal de los 48 aeropuertos manipulando el 7,3% del total de las mercancías. Únicamente superan el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, el aeropuerto de Zaragoza y el aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. El aeropuerto de Bilbao cae de la onceava posición que ostentaba en 2015 a la decimoctava.

El 71,3% de mercancías que se transportan a través de los aeropuertos de la CAPV corresponden a vuelos internacionales.

Tabla 49 Toneladas anuales transportadas en la CAPV por vía aérea. 2021

	Vitoria	Bilbao	San Sebastián	TOTAL
Nacional	20.696	226	0	20.922
Internacional	51.834	246	-	52.080
TOTAL	72.529	472	0	73.002

Fuente: Aena

3.2.1 Movimiento diario de mercancías

En un día laborable medio, el volumen de mercancías transportada en los tres aeropuertos vascos ascendió a 180 toneladas diarias: 10 toneladas más al día que en 2015.

Tabla 50 Toneladas diarias transportadas en la CAPV por vía aérea un día laborable medio. 2021

	Vitoria	Bilbao	San Sebastián	TOTAL
Nacional	71	1	0	72
Internacional	179	1	-	180
TOTAL	250	2	0	252

Fuente: Aena

Fuente: Aena

Figura 26 Transporte aéreo de mercancías en los aeropuertos de la CAPV. 2021



3.3 Transporte de mercancías por ferrocarril

Los operadores ferroviarios de mercancías en la CAPV son: Renfe, Euskotren y el conjunto de operadores privados.

El transporte vía ferroviaria de mercancías en la CAPV a lo largo del 2021 asciende a 3.276.634 toneladas.

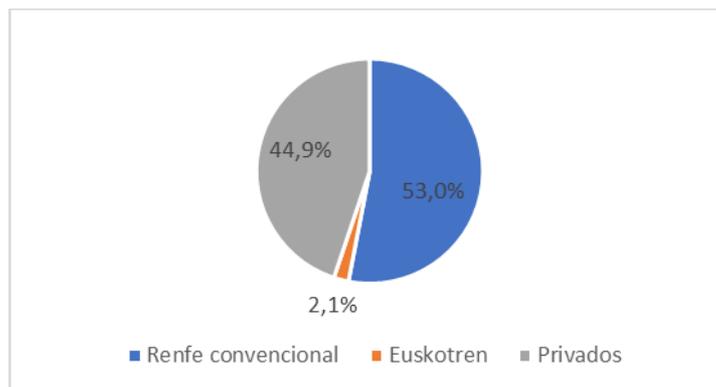
Renfe continúa siendo el principal operador de transporte de mercancías ferroviarias en Euskadi, con un 53% de la cuota de mercado. Sin embargo, ha experimentado una caída significativa desde 2015, cuando Renfe englobaba el 82,4% del total: en 2015 disponía del servicio de ancho convencional y de ancho métrico mientras que en la actualidad únicamente permanece el ancho convencional. Euskotren ha ganado mercado, transportando en 2021 el 2,1% de las mercancías, aunque sigue siendo residual. Sin embargo, la entrada de los operadores privados en los últimos años se ha consolidado con un 44,9% de las mercancías totales transportadas en ferrocarril en la CAPV en 2021.

Tabla 51 Toneladas transportadas en la CAPV. 2021

Operador	Toneladas anuales	Toneladas día laborable medio
Renfe	1.737.345	5.991
Euskotren	69.559	240
Operadores privados	1.469.730	5.068
TOTAL	3.276.634	11.299

Fuente: Renfe, Euskotren, operadores privados. Elaboración propia.

Figura 27 Distribución de la cuota de mercado de los operadores ferroviarios en la CAPV. 2021



Fuente: Renfe, Euskotren, operadores privados. Elaboración propia.

3.3.1 El transporte de mercancías de RENFE

En el año 2021, el volumen de mercancías transportadas en la CAPV por Renfe, únicamente de ancho convencional, se situó en 1.737.345 toneladas, lo que supone un total de 5.991 toneladas por día laborable convencional. Respecto el 2015, supone una reducción prácticamente a la mitad, ya que se transportaron 3.537.378 toneladas.

Tabla 52 Toneladas manipuladas por RENFE en la CAPV. 2021

	Toneladas anuales	Toneladas día laborable medio
TOTAL	1.737.345	5.991

Fuente: Renfe. Elaboración propia.

El 58,2% de las toneladas transportadas por RENFE en el 2021 es de tipo externo nacional. Los internacionales representan un 3,5% del total. Se entiende por internacional aquellos desplazamientos de la CAPV con la estación de Irún que, aunque se encuentre dentro del territorio de la CAPV, se considera como internacional por ser la terminal de comunicación con el territorio francés.

Además, las mercancías transportadas por RENFE con origen o destino la estación de Irún y un origen o destino estatal fuera de la CAPV se ha tomado como un tráfico de mercancías en tránsito por la CAPV. Este flujo de mercancías, en 2021, ha representado el 38,3% del total de las mercancías.

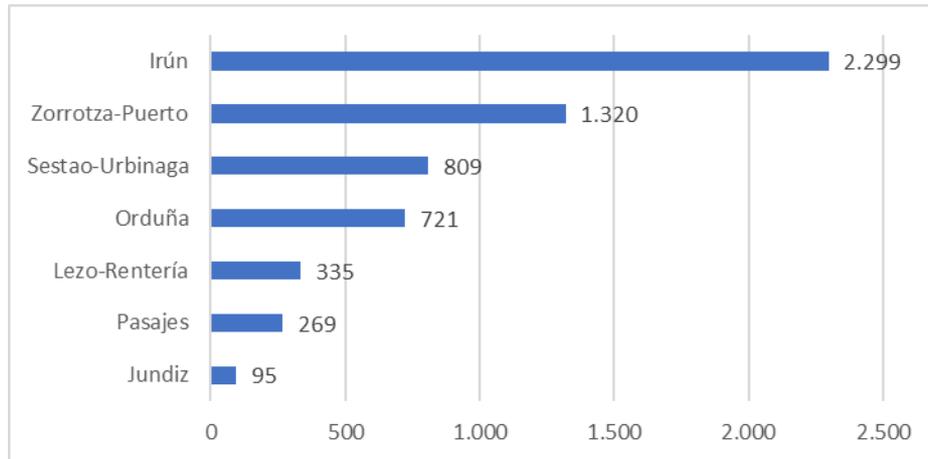
Este cambio metodológico respecto el 2015, donde se tomaba como estación propia del territorio guipuzcoano imposibilita la comparación de los valores segregados por naturaleza del viaje.

Tabla 53 Toneladas manipuladas por RENFE en la CAPV en función de la naturaleza del viaje. 2021

Naturaleza del viaje		Toneladas anuales	Toneladas día laborable medio	%
Internos CAPV	Intraprovinciales	419	1	0
	Interprovinciales	-	-	0
	Total internos	419	1	0
Externos CAPV	Nacionales	1.011.457	3.488	58,2
	Internacionales	60.570	209	3,5
	Total externos	1.072.027	3.697	61,7
Internacionales en tránsito		664.899	2.293	38,3
Total en tránsito		664.899	2.293	38,3
TOTAL		1.737.345	5.991	100

Fuente: Renfe. Elaboración propia.

Figura 28 Toneladas de mercancías generales por Renfe en las principales estaciones de la CAPV en un día laborable medio. 2021



Fuente: Renfe. *Elaboración propia.*

3.3.2 El transporte de mercancías de Euskotren

El volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino en la CAPV por Euskotren en 2021 se sitúa en las 69.559 toneladas anuales. Esto supone un aumento considerable respecto el volumen transportado en 2015, de 8.346 toneladas.

Tabla 54 Toneladas manipuladas por Euskotren en la CAPV. 2021

Naturaleza del viaje	Toneladas anuales	Toneladas día laborable medio
Interno	69.559	240

Fuente: Euskotren. Elaboración propia.

Cabe destacar que el 99,1% de las mercancías transportadas en Euskotren son bobinas de acero.

3.3.3 El transporte de mercancías de los operadores privados

El volumen de mercancías transportadas en la CAPV por operadores ferroviarios privados asciende a las 1.469.730 toneladas anuales. El 35,9% de las mercancías transportadas son exportaciones y el 64,1%, importaciones.

Tabla 55 Toneladas manipuladas por operadores privados en la CAPV. 2021

Naturaleza del viaje	Toneladas anuales	Toneladas día laborable medio
Origen CAPV	528.034	1.821
Destino CAPV	941.696	3.247
TOTAL	1.469.730	5.068

Fuente: Distintos operadores privados. Elaboración propia.

3.4 Transporte de mercancías por vía marítima

Un total de 34.860.890 toneladas de mercancía en 2021 se han transportado en los tres puertos de la CAPV. En términos de día medio laborable, suponen 120.210 toneladas diarias. Comparado con el 2015, las mercancías transportadas por vía marítima en el País Vasco son un 4,2% menos: un total de 1.540.764 toneladas anuales menos. Los tres puertos han disminuido el volumen de mercancías transportado respecto el 2015.

El puerto de Bilbao concentra el 89,5% de las mercancías, que juntamente con el puerto de Pasajes, habilitan a Bizkaia como el territorio principal del transporte por vía marítima: 99,5%, dejando a Gipuzkoa con el 0,5% del total de las mercancías transportadas vía puerto en la CAPV.

Tabla 56 Toneladas transportadas en los puertos vascos. 2021

Puerto	Toneladas anuales	Toneladas día laborable medio	%
Bilbao	31.182.511	107.526	89,5
Pasajes	3.494.263	12.049	10,0
Bermeo	184.116	635	0,5
TOTAL	34.860.890	120.210	100

Fuente: Puerto de Bermeo. Elaboración propia.

3.4.1 El puerto de Bilbao

En el año 2021 en el puerto de Bilbao el tráfico de mercancías se sitúa en 31.182.511 toneladas, lo que representa un total de 107.526 toneladas por día laborable medio. Comparado con el 2015, el tráfico de mercancías en el puerto de Bilbao ha descendido un total de 1.217.313 toneladas: un 3,8% menos.

El puerto de Bilbao continua con su enfoque en el transporte internacional de mercancías, siendo éstas el 93,9% del total de las mercancías transportadas a través del puerto de Bilbao.

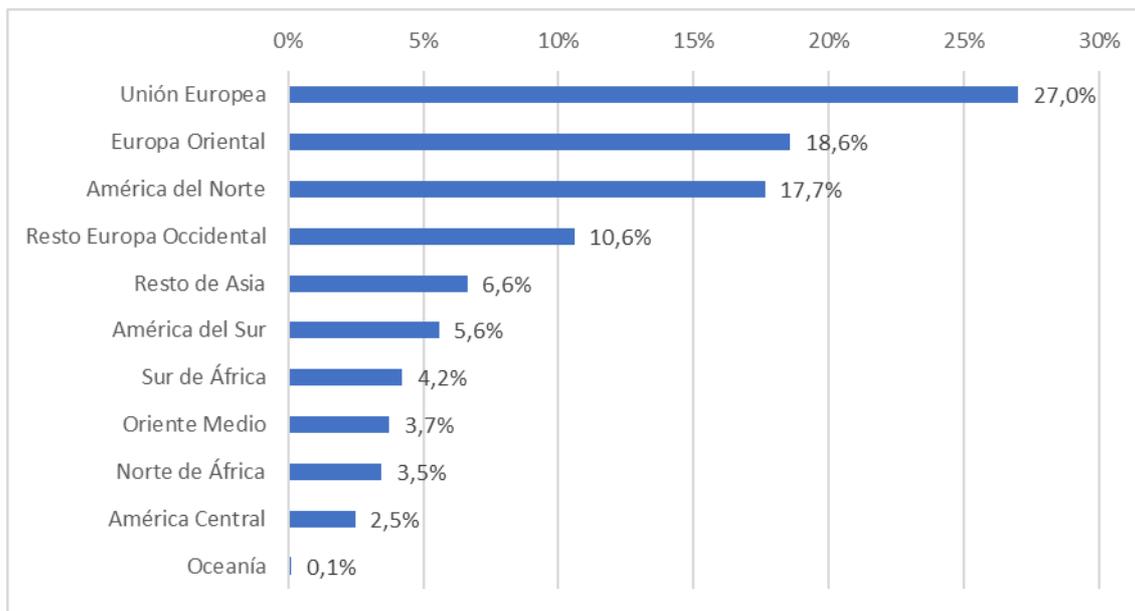
Tabla 57 Toneladas transportadas en el puerto de Bilbao según el origen. 2021

Naturaleza del tráfico	Toneladas anuales	Toneladas día laborable medio	%
Cabotaje	1.886.839	6.506	6,1
Exterior	29.295.672	101.020	93,9
TOTAL	31.182.511	107.526	100

Fuente: Bilbao Port. Elaboración propia.

La mayor parte de los flujos de mercancías tienen su origen o destino un país de la Unión Europea (27,0%), seguido de Europa Oriental y América del Norte (18,6% y 17,7%, respectivamente).

Figura 29 Toneladas transportadas en el puerto de Bilbao según ámbitos geográficos. 2021



Fuente: Bilbao Port. Elaboración propia.

El 65,5% de los movimientos en el puerto de Bilbao corresponden a descargas, mientras que el 34,5% restante, son mercancías cargadas. Esto ilustra el carácter mayoritariamente importador del puerto de Bilbao.

Tabla 58 Toneladas transportadas en el puerto de Bilbao según la tipología del movimiento. 2021

Tipología del movimiento	Toneladas anuales	Toneladas día laborable medio	%
Cargadas	10.766.051	37.124	34,5
Descargadas	20.416.460	70.402	65,5
TOTAL	31.182.511	107.526	100

Fuente: Bilbao Port. Elaboración propia.

En cuanto al tipo de mercancía que se transporta a través del puerto de Bilbao, destacan los graneles líquidos (productos petrolíferos, gas natural y otros productos líquidos) con un 57,0% del total de la mercancía. Las mercancías generales representan el 28,1% y, finalmente, los graneles sólidos alcanzan el 14,9% del total.

Tabla 59 Toneladas transportadas en el puerto de Bilbao según el tipo de mercancía. 2021

Tipo de mercancía	Toneladas anuales	Toneladas día laborable medio	%
Graneles líquidos	17.764.531	61.257	57,0
Graneles sólidos	4.651.321	16.039	14,9
Mercancías generales	8.766.659	30.230	28,1
TOTAL	31.182.511	107.526	100

Fuente: Bilbao Port. Elaboración propia.

El 92,3% de las mercancías acceden o salen de la zona de servicio del puerto de Bilbao mediante transporte terrestre: principalmente mediante carretera y tubería (43,7% y 43,0%, respectivamente). El ferrocarril únicamente representa el 5,6%.

Tabla 60 Toneladas transportadas en el puerto de Bilbao según el modo de transporte utilizado para la entrada o salida de las mercancías a la zona de servicio del puerto. 2021

Modo de acceso	Toneladas anuales	Toneladas día laborable medio	%
Ferrocarril	1.736.829	5.989	5,6
Carretera	13.623.897	46.979	43,7
Tubería	13.407.780	46.234	43,0
Total transporte terrestre	28.768.507	99.202	92,3
Sin transporte terrestre	2.414.004	8.324	7,7
TOTAL	31.182.511	107.526	192

Fuente: Bilbao Port. Elaboración propia.

El 54,1% de las mercancías transportadas en el puerto de Bilbao son de tipo energético. Además, la mercancía energética es producto de importación, puesto que se descargan 13.388.431 toneladas y únicamente se cargan 3.495.398 toneladas.

Tabla 61 Toneladas anuales transportadas en el puerto de Bilbao según la clase de mercancía. 2021

Clase de mercancía	Cargadas	Descargadas	TOTAL
Energético	3.495.398	13.388.431	16.883.829
Siderometalúrgico	939.018	2.499.026	3.438.044
Minerales no metálicos	1.166.030	160.838	1.326.868
Abonos	12.998	156.328	169.326
Productos químicos	1.050.512	933.929	1.984.441
Materiales de construcción	1.085.987	76.697	1.162.684
Agro-ganadero y alimentario	1.229.646	1.827.802	3.057.448
Otras mercancías	878.234	668.206	1.546.440
Vehículos y elementos de transporte	908.228	705.203	1.613.431
TOTAL	10.766.051	20.416.460	31.182.511

Fuente: Bilbao Port. Elaboración propia.

3.4.2 El puerto de Pasajes

En el año 2021 en el puerto de Pasajes el tráfico de mercancías se sitúa en 3.494.263 toneladas, lo que representa un total de 12.049 toneladas por día laborable medio. Comparado con el 2015, el tráfico de mercancías en el puerto de Pasajes ha descendido un total de 244.274 toneladas: un 6,5% menos.

El puerto de Pasajes está orientado al transporte internacional de mercancías, siendo éstas el 99,2% del total de las mercancías transportadas a través del puerto de Pasajes. El cabotaje es residual con un 0,8% del total.

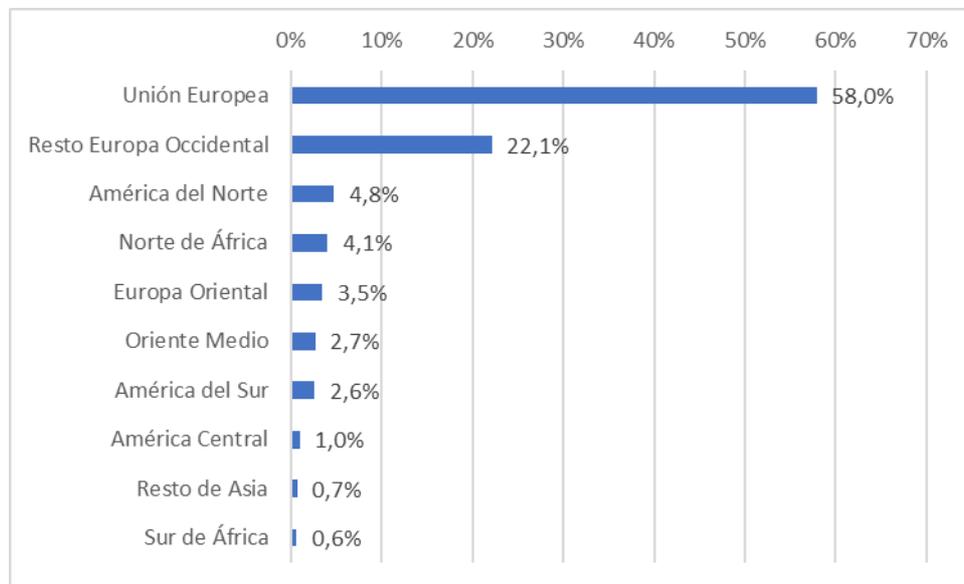
Tabla 62 Toneladas transportadas en el puerto de Pasajes según el origen. 2021

Naturaleza del tráfico	Toneladas anuales	Toneladas día laborable medio	%
Cabotaje	26.786	92	0,8
Exterior	3.467.477	11.957	99,2
TOTAL	3.494.263	12.049	100

Fuente: Puerto de Pasajes. Elaboración propia.

La mayor parte de los flujos de mercancías tienen su origen o destino un país de la Unión Europea (58,0%), seguido del resto de países de la Europa Occidental no incluidos en la Unión Europea con un 22,1%.

Figura 30 Toneladas transportadas en el puerto de Pasajes según ámbitos geográficos. 2021



Fuente: Puerto de Pasajes. Elaboración propia.

El 63,3% de los movimientos en el puerto de Pasajes corresponden a descargas, mientras que el 36,7% restante, son mercancías cargadas. Se trata, de la misma manera que el puerto de Bilbao, de un puerto mayormente de entrada de mercancías a la CAPV.

Tabla 63 Toneladas transportadas en el puerto de Pasajes según la tipología del movimiento. 2021

Tipología del movimiento	Toneladas anuales	Toneladas día laborable medio	%
Cargadas	1.282.682	6.137	36,7
Descargadas	2.211.581	10.582	63,3
TOTAL	3.494.263	16.719	100

Fuente: Puerto de Pasajes. Elaboración propia.

En cuanto al tipo de mercancía que se transporta a través del puerto de Pasajes, destacan las mercancías generales, que representan el 68,4%. Los graneles sólidos acumulan el 31,6% restante.

Tabla 64 Toneladas transportadas en el puerto de Pasajes según el tipo de mercancía. 2021

Tipo de mercancía	Toneladas anuales	Toneladas día laborable medio	%
Graneles líquidos	-	-	0
Graneles sólidos	1.104.420	3.808	31,6
Mercancías generales	2.389.843	8.241	68,4
TOTAL	3.494.263	12.049	100

Fuente: Puerto de Pasajes. Elaboración propia.

El 99,8% de las mercancías acceden o salen de la zona de servicio del puerto de Pasajes mediante transporte terrestre: principalmente mediante carretera, con un 94,7%. El ferrocarril representa el 5,1% del total.

Tabla 65 Toneladas transportadas en el puerto de Pasajes según el modo de transporte utilizado para la entrada o salida de las mercancías a la zona de servicio del puerto. 2021

Modo de acceso	Toneladas anuales	Toneladas día laborable medio	%
Ferrocarril	179.340	618	5,1
Carretera	3.309.383	11.412	94,7
Tubería	-	-	0,0
Total transporte terrestre	3.488.723	12.030	99,8
Sin transporte terrestre	5.540	19	0,2
TOTAL	3.494.263	12.049	100

Fuente: Puerto de Pasajes. Elaboración propia.

El 57,4% de las mercancías transportadas en el puerto de Pasajes son de tipo siderometalúrgico, seguido de los vehículos y elementos de transporte que representan el 10,6% de las mercancías totales transportadas en el puerto guipuzcoano. Además, de las 371.546 toneladas de vehículos y elementos de transporte desplazadas en 2021, 344.426 toneladas (92,7%) fueron exportadas.

Tabla 66 Toneladas anuales transportadas en el puerto de Pasajes según la clase de mercancía. 2021

Clase de mercancía	Cargadas	Descargadas	TOTAL
Energético	-	17.427	17.427
Siderometalúrgico	737.952	1.267.702	2.005.654
Minerales no metálicos	-	89.761	89.761
Abonos	3.225	181.875	185.100
Productos químicos	-	14.046	14.046
Materiales de construcción	137.529	70.824	208.353
Agro-ganadero y alimentario	37.915	267.602	305.517
Otras mercancías	21.635	275.224	296.859
Vehículos y elementos de transporte	344.426	27.120	371.546
TOTAL	1.282.682	2.211.581	3.494.263

Fuente: Puerto de Pasajes. Elaboración propia.

3.4.3 El puerto de Bermeo

En el año 2021 en el puerto de Bermeo el tráfico de mercancías se sitúa en 184.116 toneladas, lo que representa un total de 635 toneladas por día laborable medio. Comparado con el 2015, el tráfico de mercancías en el puerto de Bermeo ha descendido significativamente con un total de 79.177 toneladas menos: un 30,1% menos.

El puerto de Bermeo está orientado al transporte nacional de mercancías, siendo éstas el 74,5% del total de las mercancías transportadas a través del puerto de Bermeo (un 60,1% nacional y un 14,4% de tipo local). El 25,5% restante corresponde a intercambios internacionales.

Tabla 67 Toneladas transportadas en el puerto de Bermeo según el origen. 2021

Naturaleza del tráfico	Toneladas anuales	Toneladas día laborable medio	%
Cabotaje	110.681	382	60,1
Exterior	46.873	162	25,5
Bahía o local	26.561	92	14,4
TOTAL	184.116	635	100

Fuente: Puerto de Bermeo. Elaboración propia.

El 54,3% de los movimientos en el puerto de Bermeo corresponden a descargas, mientras que el 45,7% restante, son mercancías cargadas. Es el puerto vasco con un mayor equilibrio entre las importaciones y las exportaciones.

Tabla 68 Toneladas transportadas en el puerto de Bermeo según la tipología del movimiento. 2021

Tipología del movimiento	Toneladas anuales	Toneladas día laborable medio	%
Cargadas	84.107	290	45,7
Descargadas	100.009	345	54,3
TOTAL	184.116	635	100

Fuente: Puerto de Bermeo. Elaboración propia.

El 62,2% de las mercancías transportadas en el puerto de Bermeo son de tipo siderometalúrgico, seguido de otras mercancías que representan el 18,1% de las mercancías totales transportadas en el puerto de Bermeo. Además, de las 33.225 toneladas desplazadas en concepto de otras mercancías, las 25.751 toneladas son cargas de madera y corcho y las 7.474 toneladas que han sido descargadas corresponden a papel y pastas.

Tabla 69 Toneladas anuales transportadas en el puerto de Bermeo según la clase de mercancía. 2021

Clase de mercancía	Cargadas	Descargadas	TOTAL
Energético	-	-	-
Siderometalúrgico	22.017	92.536	114.553
Minerales no metálicos	16.916	-	16.916
Abonos	-	-	-
Productos químicos	19.423	-	19.423
Materiales de construcción	-	-	-
Agro-ganadero y alimentario	-	-	-
Otras mercancías	25.751	7.474	33.225
Vehículos y elementos de transporte	-	-	-
TOTAL	84.107	100.009	184.116

Fuente: Puerto de Bermeo. Elaboración propia.

3.5 Resumen y conclusiones del transporte de mercancías

En este apartado se presenta el volumen de mercancías transportadas en día laborable medio en la CAPV por carretera, avión, ferrocarril y vía marítima. Todos los datos que ilustran este apartado están referidos a 2021.

Además, se realiza la comparativa de los datos obtenidos en la edición actual con los de las ediciones de 2011 y 2016 (datos de 2010 y 2015, respectivamente).

3.5.1 Volumen de mercancías

En el 2021 el tráfico de mercancías en la CAPV alcanzó las 188.245.048 toneladas anuales, aumentando el volumen transportado en la CAPV un 19,4% respecto el 2015, cuando se transportaron un total de 157.677.864 toneladas.

El flujo de mercancías externo (es decir, que el origen o el destino sea fuera de la CAPV) representa el 50,5% del total, mientras que las mercancías transportadas dentro de la propia CAPV supone el 25,3% del total. Las mercancías en tránsito (teniendo en cuenta las transportadas por carretera y vía ferrocarril) representan el 24,2%.

Tabla 70 Toneladas anuales transportadas en la CAPV según tipología y modo de transporte. 2021

Naturaleza del tráfico	Carretera	Aéreo	Ferrocarril	Marítimo	TOTAL
Interno	47.544.269	-	69.978	-	47.614.248
Externo	57.634.691	73.002	2.541.757	34.860.890	95.110.339
En tránsito	44.855.562	-	664.899	-	45.520.461
TOTAL	150.034.522	73.002	3.276.634	34.860.890	188.245.048

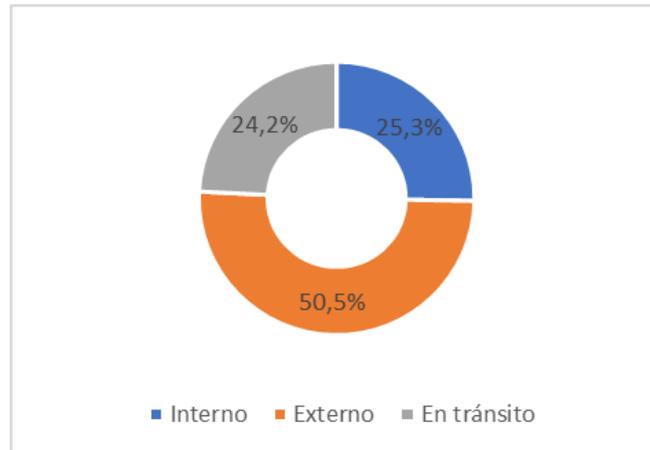
Fuente: Operadores, encuesta cordón de vehículos pesados. Elaboración propia

Tabla 71 Toneladas en día laborable medio transportadas en la CAPV según tipología y modo de transporte. 2021

Naturaleza del tráfico	Carretera	Aéreo	Ferrocarril	Marítimo	TOTAL
Interno	163.946	-	241	-	164.187
Externo	198.740	252	8.765	120.210	327.967
En tránsito	154.674	-	2.293	-	156.967
TOTAL	517.360	252	11.299	120.210	649.121

Fuente: Operadores, encuesta cordón de vehículos pesados. Elaboración propia

Figura 31 Mercancías transportadas en la CAPV según tipología del desplazamiento. 2021

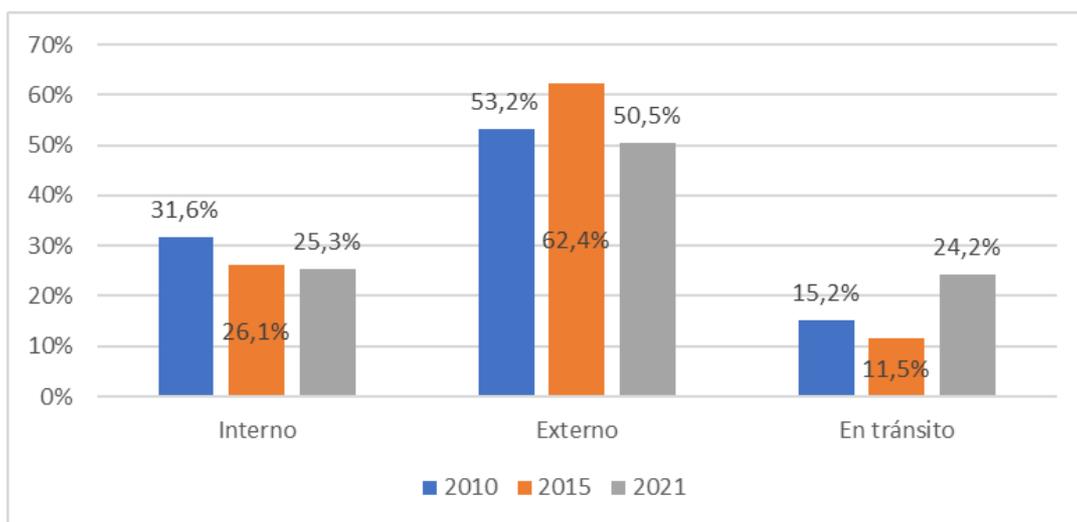


Fuente: Operadores, encuesta cordón de vehículos pesados. Elaboración propia

Aunque el volumen de mercancías totales ha aumentado un 19,4%, el transporte de mercancías externo ha disminuido su cuota de penetración en 11,9 puntos porcentuales. También han disminuido los transportes de mercancía internos en la CAPV, pasando de un 31,6% del total en 2010 a un 25,3% en el 2021.

Sin embargo, las mercancías que circulan por la CAPV en tránsito han aumentado del 11,5% en 2015 al 24,2%. Este aumento tan significativo también debe tener en cuenta que tiene una componente de cambio metodológico: en las mercancías transportadas por vía ferroviaria se ha desglosado el transporte internacional con origen/destino la CAPV y los que lo tienen en el resto del territorio español, por lo que el tráfico externo deja de incluir esta casuística en favor de los movimientos de mercancía en tránsito.

Figura 32 Evolución de la tipología de desplazamientos de las mercancías transportadas. 2010-2021

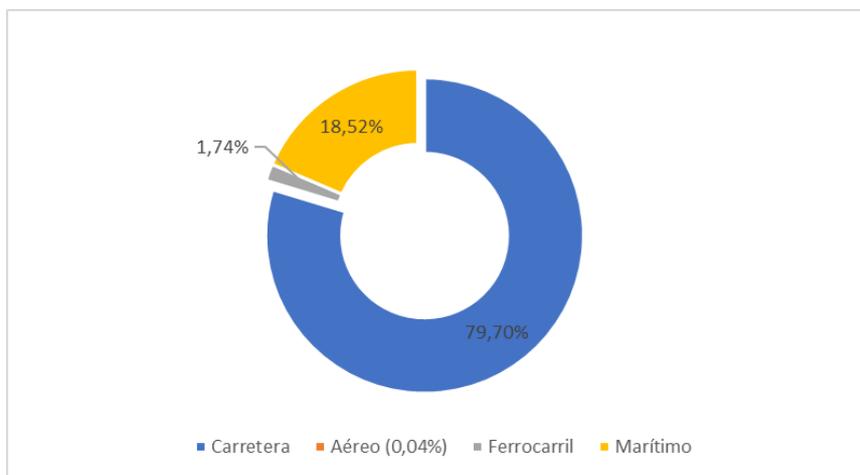


Fuente: Imagen de la Demanda de Transportes en la CAPV año 2011 y 2016. Operadores, encuesta cordón de vehículos pesados. Elaboración propia

3.5.2 Reparto modal

En el reparto modal del transporte de mercancías, la carretera sigue siendo en 2021 el modo más utilizado y el que concentra una mayor cuota de penetración. 4 de cada 5 toneladas que se mueven en la CAPV lo hacen por carretera, lo que en cifras absolutas representa un total de 517.360 toneladas en día laborable medio. La vía marítima ocupa la segunda posición con un 18,52% del total (120.210 toneladas en día laborable medio), lo que juntamente con la carretera representan el 98,22% del total. El ferrocarril tiene un peso residual del 1,47% y 11.299 toneladas por día laborable medio seguido del transporte de mercancías aéreo que únicamente representa el 0,04% de las mercancías transportadas: 252 toneladas por día laborable medio.

Figura 33 Mercancías transportadas en la CAPV según modo de transporte. 2021



Fuente: Operadores, encuesta cordón de vehículos pesados. Elaboración propia

La distribución modal del flujo de mercancías difiere notablemente en función del tipo de desplazamiento. La totalidad de las mercancías en desplazamientos internos son transportadas por carretera (99,85% por carretera y el ferrocarril representa únicamente el 0,15%).

Los flujos de mercancías de la CAPV con el exterior se estructuran mayoritariamente por carretera (60,60%) seguido de la vía marítima (36,65%). El ferrocarril se utiliza en el 2,67% de los casos del transporte de mercancías externos y la vía aérea en el 0,08% de las mercancías.

Finalmente, en el caso de las mercancías que se encuentran en tránsito en la CAPV se transportan por carretera en un 98,54%. El 1,46% de las mercancías restantes transitan a través de la CAPV vía ferrocarril.

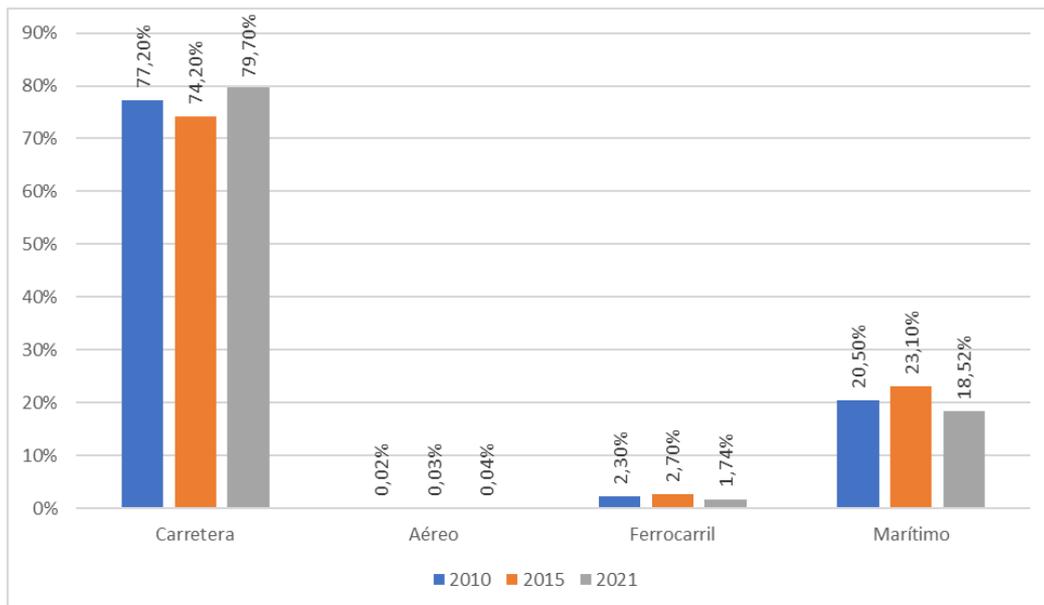
Tabla 72 Distribución porcentual de las toneladas transportadas en la CAPV según tipología y modo de transporte. 2021

Naturaleza del tráfico	Carretera	Aéreo	Ferrocarril	Marítimo	TOTAL
Interno	99,85	-	0,147	-	100
Externo	60,60	0,08	2,67	36,65	100
En tránsito	98,54	-	1,46	-	100
TOTAL	79,70	0,04	1,74	18,52	100

Fuente: Operadores, encuesta cordón de vehículos pesados. Elaboración propia

La evolución de la cuota de penetración de las mercancías según modo de transporte en los últimos cinco años ha experimentado un incremento de 5,2 puntos porcentuales en favor del transporte por carretera. Sin embargo, el transporte marítimo ha perdido 4,43 puntos porcentuales respecto 2015. El ferrocarril ha caído 0,96 puntos porcentuales hasta el 1,74% y el transporte aéreo se mantiene, aunque con una ligera subida del 0,03% al 0,04%.

Figura 34 Evolución de la cuota de penetración de las mercancías transportadas según modos de transporte. 2010-2021



Fuente: Operadores, encuesta cordón de vehículos pesados. Elaboración propia

3.5.3 Principales conclusiones del transporte de mercancías

- En 2021 el volumen de mercancías transportadas en la CAPV ha sido de 188.245.048 toneladas, con un incremento respecto del 2015 del 19,4%. Se ha revertido la tendencia de disminución de las mercancías transportadas en la CAPV que se ha dado entre el 2006 y el 2015.
- El **transporte por carretera** ha aumentado un 28% desde 2015 (y sólo un 7% si se toma como referencia el año 2010). Se consolida como el modo de transporte de mercancías principal en la CAPV: ha pasado de representar el 74,2% al 79,7%, lo que en términos absolutos supone un total de 150.034.522 toneladas anuales (517.360 toneladas en un día laborable medio).
- Los flujos de mercancías por carretera se reparten de forma similar en función de la naturaleza del tráfico: el 31,7% del tráfico es interno, el 38,4% representa el movimiento de mercancías externo y, finalmente, el 29,9% se trata de mercancías en tránsito. Los internos han disminuido ligeramente ya que en 2015 representaban el 35,2%. Los externos también han visto disminuida su cuota de penetración, disminuyendo desde los 49,4 puntos porcentuales a los 38,4. En cambio, el tránsito ha aumentado su cuota prácticamente el doble (en 2015 representaba el 15,5% del total).
- Respecto otras ediciones se han dado cambios metodológicos a la hora de calcular las mercancías en tránsito, por lo que este aumento de las mercancías en tránsito por carretera debe tener presente que en esta edición se han utilizado los pesos declarados y recogidos en la encuesta cordón de vehículos pesados, mientras que en otras ediciones se ha utilizado un peso promedio del EPTMC.
- El **transporte por vía aérea** de mercancías en la CAPV en 2021 ha sido de 73.002 toneladas anuales, con un incremento del 48% respecto 2015, cuando se transportaron 49.251 toneladas. Aunque su cuota de penetración prácticamente se mantiene constante: 0,04% en 2021 y 0,03% en 2015, se confirma la tendencia positiva de este modo de transporte para el transporte de mercancías.
- El aeropuerto de Vitoria se mantiene como la principal infraestructura aeroportuaria de mercancías de la CAPV, con un volumen anual de 72.529 toneladas anuales, representando el 99,4% del total. Ha aumentado su peso respecto el resto de los aeropuertos vascos, ya que en 2015 representaba el 94,2% del total y en términos absolutos ha crecido un 56,4%. El aeropuerto de Bilbao ha experimentado una bajada en el volumen transportado desde las 46.372 toneladas anuales que gestionaba en 2015 a únicamente 472 toneladas en 2021, lo que supone una pérdida del 84% del volumen gestionado. El aeropuerto de San Sebastián únicamente ha transportado 0,1 toneladas en el 2021, lo que lo hace desaparecer como infraestructura para el transporte de mercancías.
- El **transporte por vía ferroviaria** de mercancías en la CAPV en 2021 representa un total de 3.276.634 toneladas anuales y 11.299 toneladas en día laborable medio. En términos absolutos ha transportado un 23,6% menos

de mercancías que en 2015 y en cuota de mercado ha retrocedido 0,96 puntos porcentuales (1,74% frente al 2,7% de 2015).

- Renfe únicamente conserva el ancho convencional, con un 53% de la cuota (1.737.345 toneladas anuales), mientras que Renfe métrica ha desaparecido. Euskotren ha aumentado el volumen transportado de 8.346 toneladas anuales en 2015 a 69.559 toneladas en 2021, lo que ha permitido un aumento de la cuota de participación ferroviaria del 0,2% del total de las mercancías transportadas por vía ferroviaria en el 2015 al 2,1% en 2021. Finalmente, los operadores privados afianzan su tendencia positiva en los últimos años desde que se permitió la entrada de operadores privados en el sistema ferroviario estatal: en 2021, transportaron 1.469.730 toneladas, representando el 44,9% del total de las mercancías transportadas a través de las vías de ferrocarril de la CAPV.
- El **transporte por vía marítima** sigue siendo la segunda vía más utilizada, en cuanto al volumen de mercancías, situándose en 34.860.890 toneladas anuales en 2021, lo que en un día medio laborable supone un total de 120.210 toneladas. Ha disminuido tanto su cuota de penetración respecto el 2015 (del 23,1% al 18,5%) y también en términos absolutos: 5.313 toneladas menos por día laborable medio.
- El puerto de Bilbao sigue siendo el puerto vasco de referencia en cuanto al volumen de mercancías transportadas, con un 89,4% del total de las mercancías: 31.182.511 toneladas anuales se gestionan a través del puerto de Bilbao, lo que suponen 107.526 toneladas en día laborable medio. Comparado con el año 2015, ha disminuido su volumen en un 3,8%. El puerto de Pasajes, con una cuota de penetración del 10%, transporta 3.494.263 toneladas anualmente: un 6,5% menos si se compara con el volumen de mercancías transportado en 2015. Finalmente, el puerto de Bermeo sigue manteniendo un papel residual, representando únicamente el 0,5% del total de las mercancías transportadas por vía marítima. Las 635 toneladas en día laborable que se transportan en el puerto de Bermeo suponen una reducción del 30,1% respecto el volumen transportado en 2015.

4. METODOLOGÍA

Los datos utilizados para este informe se han obtenido de encuestas y otras operaciones de tomas de datos de campo y, por otra parte, mediante solicitudes de información dirigidas a agentes institucionales y empresariales del sector del transporte.

Por un lado, se ha realizado una encuesta en hogares de la CAPV a las personas residentes en los mismos, cuyos resultados se reflejan con más detalle en el informe "Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca 2021", cuya información ha sido utilizada en este informe junto con los datos obtenidos mediante encuestas realizadas en las tres terminales de autobús principales del territorio.

En paralelo, para la caracterización de las mercancías se ha utilizado la información surgida a partir del tratamiento de datos recogidos en la encuesta cordón a vehículos pesados.

Por otra parte, se ha realizado una recogida de información dirigida a las instituciones concesionarias, entidades públicas y, en algunos casos, a las empresas operadoras de transporte. Los datos solicitados y obtenidos sobre la demanda de transporte corresponden al 2021.

4.1 Encuesta en hogares de la CAPV

La "Encuesta de Movilidad" (010930) es una operación estadística cuyo objetivo es cuantificar la movilidad de la población residente en la C.A. de Euskadi, así como la caracterización y la motivación de los desplazamientos.

La "Encuesta de Movilidad" es una operación regulada en la Ley 8/2019, de 27 de junio, del Plan Vasco de Estadística 2019-2022. En virtud de los artículos 7 y 10 de la Ley 4/198, de 26 de abril, de Estadística de la Comunidad Autónoma de Euskadi, la respuesta por parte de las familias y personas seleccionadas en la muestra resulta obligatoria.

La "Encuesta de Movilidad" lleva asociada una recogida de información a las personas residentes en los hogares de la CAPV. Esta recogida se ha realizado entre octubre del 2021 y marzo de 2022. Se ha contactado con todas las viviendas que forman la muestra y se ha recogido información de todas aquellas personas residentes en dichos hogares de 7 y más años.

4.1.1 Diseño muestral

Las principales características metodológicas de la encuesta son las siguientes:

- De acuerdo con lo establecido en el Plan Vasco de Estadística 2019-2022, el organismo responsable de la ejecución de esta encuesta es el Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, con la colaboración de Eustat en lo relativo al diseño muestral de la operación y al proceso de elevación.
- El marco de la muestra de la operación lo componen todas las familias y todas las personas residentes en la Comunidad Autónoma de Euskadi y en sus Territorios Histórico. Dado que no seguimos el esquema de viviendas titulares

y sustitutas, se ha fijado un número superior de viviendas a encuestar, 7.001 unidades. El modo de repartir esta muestra total en los estratos va a estar basada en el reparto de la muestra teórica, en primer lugar, y un factor de aumento igual para todos los estratos (40%).

- La muestra está equilibrada por características de sus ocupantes en los Territorios Históricos y también en las comarcas.

En la siguiente tabla se muestran los resultados de la afijación obtenidos con los criterios mencionados.

Tabla 73. Marco de hogares: resultados de la afijación

Criterio geográfico	Viviendas	Afijación	Mínimos	Sobremuestra
Total	901.501	5.000	5.000	7.001
Álava	137.295	1.161	1.161	1.622
Gipuzkoa	292.779	1.696	1.696	2.371
Bizkaia	471.427	2.143	2.143	3.008
Añana	2.341	76	100	140
Llanada Alavesa (sin VIT)	6.567	128	128	179
Montaña Alavesa	1.396	59	100	140
Rioja Alavesa	4.482	106	106	148
Estribaciones del Gorbea	3.408	92	100	140
Cantábrica Alavesa	13.885	186	186	260
Vitoria-Gasteiz	105.216	512	439	615
Bajo Bidasoa	3.408	182	182	255
Bajo Deba	23.169	134	134	188
Alto Deba	25.780	149	149	209
Donostialdea (sin DON)	58.944	341	341	477
Goierri	27.231	157	157	220
Tolosa	19.581	113	113	158
Urola Costa	29.213	169	169	237
Donostia-San Sebastián	77.453	448	448	627
Arratia-Nervión	9.549	44	100	140
Gran Bilbao (sin BILBAO)	211.065	962	880	1.232
Duranguesado	39.290	179	164	230
Encartaciones	12.856	59	100	140
Gernika-Bermeo	19.172	87	100	140
Markina-Ondarroa	10.518	48	100	140
Plentzia-Mungia	22.638	103	94	132
Bilbao	146.339	667	610	854

Fuente: Dpto. de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes

Atendiendo que no se alcanzaron las cuotas de número de viviendas encuestadas previstas en algunos ámbitos geográficos (Añana, Rioja Alavesa, Estribaciones del Gorbea, Arratia-Nervión, Gran Bilbao, Encartaciones, Gernika-Bermeo, Markina-Ondarroa, Bajo Bidasoa, Bajo Deba, Alto Deba, Donostialdea, Goierri, Tolosa, Urola Costa y Bilbao), se realizó una ampliación de muestra seleccionada por Eustat con los mismos criterios anteriormente expuestos para la muestra inicial de la operación.

Finalmente, en la siguiente tabla pueden verse los hogares encuestados en cada una de las comarcas y 3 capitales territoriales, así como el universo de referencia que estos representan (hogares elevados).

Tabla 74. Marco de hogares: clasificación por áreas

Valores absolutos		Hogares encuestados	Hogares elevados
Total		5.261	896.531
Territorio de residencia	Álava	1.239	135.065
	Gipuzkoa	1.798	294.081
	Bizkaia	2.224	467.385
Comarca de residencia	Añana	103	2.355
	Llanada Alavesa (sin VIT)	136	6.612
	Montaña Alavesa	104	1.441
	Rioja Alavesa	109	4.489
	Estribaciones del Gorbea	105	3.405
	Cantábrica Alavesa	195	13.777
	Vitoria-Gasteiz	487	102.986
	Bajo Bidasoa	183	31.844
	Bajo Deba	142	23.113
	Alto Deba	158	25.451
	Donostialdea (sin DON)	359	59.312
	Goierri	159	27.396
	Tolosa	119	20.028
	Urola Costa	179	29.605
	Donostia-San Sebastián	499	77.332
	Arratia-Nervión	101	9.678
	Gran Bilbao (sin BILBAO)	908	208.131
	Duranguesado	173	39.550
	Encartaciones	106	12.385
	Gernika-Bermeo	105	18.751
Markina-Ondarroa	99	10.476	
Plentzia-Mungia	103	22.976	
Bilbao	629	145.438	

Fuente: Dpto. de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2021

La tabla que se presenta a continuación informa sobre el número de individuos componentes de los 5.261 hogares encuestados por comarca de residencia, sobre los que se ha recogido información sobre aspectos sociodemográficos, y el número de individuos a los que estos representan (individuos elevados).

Tabla 75. Marco de población: clasificación por áreas

Valores absolutos		Individuos componentes de los hogares encuestados	Individuos elevados
Total		12.233	2.173.460
Territorio de residencia	Álava	2.836	327.437
	Gipuzkoa	4.177	712.941
	Bizkaia	5.220	1.133.081
Comarca de residencia	Añana	238	6.137
	Llanada Alavesa (sin VIT)	316	17.475
	Montaña Alavesa	220	3.019
	Rioja Alavesa	252	11.532
	Estribaciones del Gorbea	264	8.785
	Cantábrica Alavesa	450	34.600
	Vitoria-Gasteiz	1.096	245.889
	Bajo Bidasoa	443	76.498
	Bajo Deba	319	55.388
	Alto Deba	361	62.484
	Donostialdea (sin DON)	848	145.810
	Goierni	390	68.262
	Tolosa	286	49.130
	Urola Costa	437	76.255
	Donostia-San Sebastián	1.093	179.114
	Arratia-Nervión	245	23.618
	Gran Bilbao (sin BILBAO)	2.128	510.707
	Duranguesado	417	98.785
	Encartaciones	245	31.265
	Gernika-Bermeo	247	45.341
Markina-Ondarroa	245	25.758	
Plentzia-Mungia	260	56.968	
Bilbao	1433	340.639	

Fuente: Dpto. de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2021

Finalmente, en la última tabla de este apartado se clasifica por comarcas la población objetivo de la encuesta, los individuos de 7 y más años, y su correspondiente representación en el universo de referencia.

Tabla 76. Marco de población de 7 y más años: clasificación por áreas

Valores absolutos		Individuos componentes de los hogares encuestados	Individuos elevados
Total		11.606	2.059.183
Territorio de residencia	Álava	2.679	308.212
	Gipuzkoa	3.992	674.953
	Bizkaia	4.935	1.076.018
Comarca de residencia	Añana	231	5.937
	Llanada Alavesa (sin VIT)	300	16.586
	Montaña Alavesa	210	2.877
	Rioja Alavesa	234	10.695
	Estribaciones del Gorbea	250	8.317
	Cantábrica Alavesa	424	32.655
	Vitoria-Gasteiz	1030	231.145
	Bajo Bidasoa	421	71.855
	Bajo Deba	304	52.348
	Alto Deba	347	59.362
	Donostialdea (sin DON)	811	138.119
	Goierri	371	64.582
	Tolosa	275	47.193
	Urola Costa	420	72.690
	Donostia-San Sebastián	1043	168.803
	Arratia-Nervión	233	22.506
	Gran Bilbao (sin BILBAO)	2017	486.130
	Duranguesado	393	93.372
	Encartaciones	229	29.413
	Gernika-Bermeo	235	43.155
Markina-Ondarroa	227	24.055	
Plentzia-Mungia	248	54.529	
Bilbao	1353	322.858	

Fuente: Dpto. de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2021

4.1.2 Diseño del cuestionario

Los cuestionarios utilizados en la encuesta de movilidad del año 2016 han sido la referencia para la preparación de los cuestionarios de la toma de datos del año 2021. En el cuestionario se han añadido dos preguntas adicionales, relativas a la disponibilidad de teléfono móvil y de si la persona encuestada lleva consigo el dispositivo cuando realiza los desplazamientos por los que se le pregunta.

Las variables estudiadas en el cuestionario son aquellas relacionadas con aspectos sociodemográficos de las personas (género, edad, lugar de residencia, relación con la actividad, tipo de familia a la que pertenece) y las relacionadas con los desplazamientos realizados (motivo del desplazamiento, modo de transporte, número de etapas realizadas y duración del desplazamiento).

4.1.3 Procedimiento de recogida de información

La recogida de información se ha realizado a través de entrevistas a todas las viviendas que forman la muestra y se ha recabado información de todos los residentes en el hogar de 7 y más años.

La información se ha recogido a través de una o más personas informantes, siempre garantizando la fiabilidad de la información requerida.

En la tabla se muestra el número de individuos de los que se ha recogido información en cada uno de los 5.261 hogares encuestados por edad y género según el Territorio Histórico de residencia. La población menor de 7 años no ha sido encuestada pero sí forma parte de la composición del hogar.

Tabla 77. Individuos componentes de los hogares encuestados, por género y edad según Territorio Histórico de residencia

Valores absolutos		Total	Territorio de residencia		
			Álava	Gipuzkoa	Bizkaia
TOTAL		12.233	2.836	4.177	5.220
Género	Hombre	5.961	1.406	2.039	2.516
	Mujer	6.272	1.430	2.138	2.704
Edad	Menos de 7	627	157	185	285
	7-19	1.573	361	585	627
	20-44	3.030	690	1.021	1.319
	45-64	4.084	961	1.365	1.758
	65 y más	2.919	667	1.021	1.231

Fuente: Dpto. de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2021

Los cuestionarios se han cumplimentado mediante entrevista telefónica o a través de recogida por visita.

El trabajo de campo se ha llevado a cabo durante el periodo de octubre del 2021 a marzo de 2022. Los días de encuestación han sido de lunes a viernes, tomando siempre como día de referencia el día anterior al de realización de la encuesta exceptuando los lunes, que se tomaba el jueves de la semana anterior. Lo mismo ha ocurrido en caso de que el día anterior a la encuesta fuera un festivo, que se ha tomado el día laborable inmediatamente anterior al día de la toma de datos. En

paralelo a la recogida de información se han realizado las tareas de validación y codificación.

En la siguiente tabla se recoge el número de hogares encuestados cada día de referencia de la semana, así como la meteorología predominante en ese día.

Tabla 78. Hogares encuestados por día de referencia y meteorología según Territorio

Valores absolutos		Total	Territorio de residencia		
			Álava	Gipuzkoa	Bizkaia
TOTAL		5.261	1.239	1.798	2.224
Día de la semana de referencia	Lunes	1.011	238	359	414
	Martes	1.071	270	354	447
	Miércoles	1.041	266	318	457
	Jueves	2.138	465	767	906
Meteorología predominante	Despejado	1.668	411	513	744
	Nubes y claros	892	234	293	365
	Cubierto	955	258	329	368
	Lluvioso	1.680	304	727	649
	Otros	66	32	20	14

Fuente: Dpto. de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2021

La confidencialidad de los datos se garantiza por la aplicación de la Ley Orgánica 3/2018 de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y Garantía de los Derechos Digitales y por el Reglamento general de protección de datos (UE 2016/679) relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos.

El uso de la información obtenida es exclusivamente con fines estadísticos, en su tratamiento y utilización se imposibilita cualquier posibilidad de identificar dato alguno con las personas participantes en la encuesta. Los datos personales, en ningún caso y bajo ningún concepto, son objeto de tratamiento o de cesión, ni son difundidos ni publicados, ni directa ni indirectamente.

4.1.4 Tratamiento de los datos de monética

Los datos de monética se han tratado para obtener las relaciones que tienen lugar en transporte público a nivel de municipio de origen y destino. La información que se dispone de los distintos operadores contiene los datos de cada una de las tarjetas con las que se realizan las validaciones, datos de las líneas y el recorrido al que pertenece en caso de estar disponible (en caso de los autobuses, por ejemplo) y la parada de subida donde se ha validado dicha tarjeta. En los modos en los que se requiere de una validación en la bajada, también se registra.

Para poder obtener, a partir de esta información, relaciones origen-destino por municipios y modos, primeramente se deben elevar los registros obtenidos al total de desplazamientos, teniendo en cuenta que toda la casuística no está recogida en monética: títulos no consorciados o billetes sencillos, por ejemplo. Una vez se realiza esta primera elevación se obtiene, entonces, el volumen total de desplazamientos.

A partir de la parada de subida y de bajada se asigna el municipio y se obtienen todas las relaciones que tienen lugar en transporte público, por origen-destino y modo. En

los casos en los que no se dispone de la parada de cancelación de bajada, se estima el municipio de destino utilizando distintas metodologías.

4.1.5 Tratamiento de los datos de telefonía móvil

Los datos procedentes de la telefonía móvil han tenido que ser tratados para obtener, finalmente, todas las relaciones de origen-destino a nivel de municipio. La información disponible se encontraba, inicialmente, agrupada según la antena a la que el dispositivo móvil está conectado en el principio del desplazamiento y en el final de este.

Primero, se debe asignar cada antena a una zona o región probable. Esto se consigue a través de un proceso matemático: un algoritmo de segmentación del territorio que se conoce como Voronoi. Los polígonos de Voronoi tiene en cuenta la ubicación de la antena y las adyacentes para describir el polígono de máxima superficie sin interferir en el resto. Los polígonos de Voronoi no obedecen a ninguna zonificación de transporte y por tanto es necesario realizar una conversión. Esta conversión se realiza mediante otro algoritmo desarrollado por Ingartek en el cual un polígono se divide entre las secciones administrativas sobre las que se superpone. De esta forma el 100% de cada polígono de Voronoi se reparte en un porcentaje entre aquellas zonas sobre las que se encuentra. Esto significa, que los viajes con origen o destino la antena en cuestión se repartirá en base a esta relación identificada previamente.

Una vez asignados los municipios de origen y destino a cada uno de los registros, se ha procedido a hacer una elevación en función de la cuota de mercado que cubren las compañías telefónicas de las que se han obtenido los datos, para representar al total de la población. En este punto, ya se tiene el total de los desplazamientos realizados por la población, con origen y/o destino algún punto de la CAPV.

Aquellos municipios externos a la CAPV se han agrupado como "Fuera CAPV" y aquellos municipios menores de 5.000 habitantes de una misma comarca, se han agrupado bajo el nombre de la comarca. De esta manera, se han reducido el nombre de relaciones existentes.

Tras tener la relación definitiva de orígenes y destinos, se ha aplicado un coeficiente corrector en función de diversas variables (población residente, tipología de la zona, datos de transporte público, etc.) para asegurar que el flujo de desplazamientos generados y/o recibidos se ajusta a la realidad.

4.1.6 Procedimientos de elevación

Además del proceso de elevación de los individuos al marco poblacional de referencia (individuos y familias), también se han aplicado los correspondientes ajustes sobre los desplazamientos observados en la encuestación, con la información proporcionada por los operadores de transporte respecto a los datos de personas viajeras en día laborable (disponibles en el año 2021) así como los datos de monética proporcionados por las distintas entidades responsables en los tres Territorios Históricos. Adicionalmente se ha utilizado información procedente del tratamiento de datos de telefonía móvil para unas correcciones más ajustadas.

Toda esta información junto con los resultados de las operaciones precedentes produce unas correcciones en el elevador inicial que es el finalmente utilizado para

la explotación de la información. Los criterios generales que se han seguido para el cálculo de estos coeficientes son los que se describen a continuación.

4.1.6.1 Transporte público

Para calcular el coeficiente corrector de los individuos elevados y obtener los desplazamientos que se han realizado en transporte público se han utilizado los datos de monetica. Se ha calculado el número de desplazamientos con origen en cada uno de los municipios de más de 10.000 habitantes para cada uno de los operadores de transporte público. En el caso de los municipios con una población menor a 10.000 habitantes, se han agrupado por comarca y operador. Una vez calculado el número total de desplazamientos, se ha elevado cada una de las relaciones en cada operador por municipio o comarca de origen.

4.1.6.2 Resto de modos de transporte

Para calcular el coeficiente corrector de los individuos elevados y obtener los desplazamientos que se han realizado en el resto de los modos se han utilizado los datos de telefonía móvil. Se ha calculado el número de desplazamientos para cada combinación origen-destino. Los municipios de menos de 10.000 habitantes se han agrupado por comarca. A estos valores totales, se les han restado los valores obtenidos para las mismas relaciones en transporte público, para obtener el total de desplazamientos en otros modos.

4.2 Encuesta en terminales de autobús

La realización de la encuesta en las terminales de autobús tiene como objetivo tener un conocimiento más detallado de la movilidad en transporte colectivo por carretera de medio y largo recorrido que tiene su origen/destino en el País Vasco en un día laborable.

Para caracterizar dichos flujos se han realizado encuestas en las terminales de autobús de las tres capitales vascas.

Las personas encuestadas eran usuarias de los servicios de medio y largo recorrido de autobús. En todos los casos se encuestaba a quienes habían utilizado o iban a utilizar un servicio de transporte de las líneas identificadas como de medio o largo recorrido en dichas terminales de transporte. La mayoría se corresponde con traslados en los que o solo el origen o solo el destino es en la CAPV, si bien se recogen también en estas encuestas las respuestas de personas usuarias de trayectos de medio o largo recorrido internos dentro de la CAPV y, en menor medida, de personas para las que la CAPV era sólo de paso en su desplazamiento total.

Las encuestas se han realizado entre los días 13 y 17 de diciembre de 2021.

4.2.1 Campaña de toma de datos

Durante los días de trabajo de campo se realizaron un total de 1.321 encuestas, que suman un total de 1.668 personas ya que algunas de las encuestas se han realizado a personas que viajan acompañadas o en grupo.

Tabla 79. Encuestas realizadas en las terminales de autobuses

Estación	Encuestas	Personas encuestadas
Bilbao	739	911
Donostia – San Sebastián	161	221
Vitoria - Gasteiz	421	536
Total encuestas	1.321	1.668

Fuente: Elaboración propia

4.2.2 Cálculo de elevadores

Los resultados de estas encuestas se han elevado con los datos de volúmenes en día laborable promedio de personas viajeras de medio y largo recorrido que tienen como origen o destino el País Vasco correspondientes a los servicios encuestados.

El cálculo de los elevadores de la encuesta que se ha realizado en las terminales de autobuses se basa en la información recibida por parte de las empresas concesionarias de la gestión de las tres estaciones de autobús. Esta información ha caracterizado el total de personas viajeras desglosado por línea para cada uno de los días del periodo de estudio en el caso de la estación de Donostia-San Sebastián y Bilbao, mientras que en el caso de Vitoria-Gasteiz, el total de personas viajeras por línea del total del periodo en el caso de Vitoria-Gasteiz. Es por ello por lo que el cálculo de los elevadores ha tenido dos fases:

- 1ª fase: tratamiento de los datos de las operadoras para obtener los valores del número medio de personas viajeras por línea en día laborable medio.
- 2ª fase: aplicación de los factores de elevación al número de personas viajeras de cada uno de los registros encuestados tal que el valor calculado en la primera fase para cada caracterización se respete.

4.3 Encuesta cordón a vehículos pesados

El objeto de la encuesta cordón es obtener información relacionada con volúmenes de flujos que pueda resultar deficiente en las encuestas llevadas a cabo por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de forma periódica (Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera, EPTMC). Es por ello por lo que se ha puesto el foco en los flujos externos en la CAPV tanto con el resto de las comunidades autónomas como con el extranjero, así como las operaciones de transporte de mercancías en tránsito por la CAPV.

Para ello, se han diseñado un cordón en los límites de la CAPV. Además, para los puntos en los que se ha situado el lugar de encuestación, se ha dispuesto de los aforos de vehículos pesados.

La campaña de toma de datos se realizó en los meses de enero, febrero y marzo del año 2022 en áreas de servicio y puntos de peaje.

4.3.1 Campaña de toma de datos

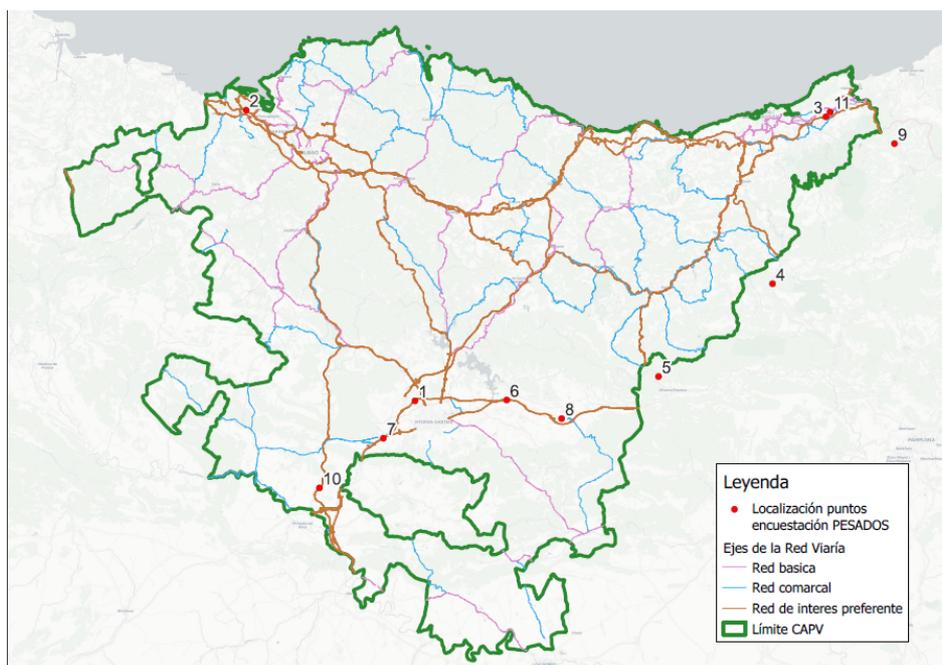
En la siguiente tabla y plano se muestran los puntos utilizados en la encuesta cordón en la campaña de trabajos de campo.

Tabla 80. Resumen de puntos de encuestación

Punto	Provincia	Carretera	Ubicación	Observaciones	Encuestas
1	Álava	A-1	Lopidana	Estación de servicio Lopidana	275
2	Bizkaia	A-8	Ugaldebieta	Estación de servicio Ugaldebieta	659
3	Gipuzkoa	AP-8	Oiartzun	Estación de servicio Oiartzun	355
4	Navarra	A-15	Pagozelai	Área de servicio Pagozelai	161
5	Navarra	A-1	Alsasua	Estación de servicio Alsasua	275
6	Álava	A-1	Olaona	Estación de servicio Olaona	200
7	Álava	A-1	Subijana de Álava	Estación de servicio Subijana	324
8	Álava	A-1	Agurain	Agurain fuel truck	75
9	Navarra	N-121	Bera	Tortuga Bera de Bidesoa	102
10	Álava	AP-68	Igay	Estación de servicio Igay	123
11	Gipuzkoa	AP-8	Irún	Estación servicio IDS-Q8 Irún	491

Fuente: Elaboración propia

Figura 35. Resumen de los puntos de la encuesta cordón



Fuente: Elaboración propia

4.3.2 Cálculo de elevadores

El cálculo de los elevadores se ha desarrollado en las siguientes fases:

- 1ª fase: cálculo de factores de expansión a partir de los aforos de los vehículos pesados.
- 2ª fase: corrección de doble contabilidad para vehículos pesados, al haber puntos de encuestación que dan servicio a una misma vía en el mismo sentido.
- 3ª fase: ajuste de los datos a los valores totales en términos de peso.

4.4 Recopilación de información de Administraciones Concesionarias

Además de los procesos de encuestación, se ha procedido a realizar solicitudes de información a los operadores de transporte tanto de personas como de mercancías que operan en la CAPV y a las administraciones públicas concesionarias de las explotaciones de las líneas. En ambos casos se solicitaron los datos completos para el año 2021.

Respecto al transporte de personas se han solicitado datos a las administraciones concesionarias de los servicios ferroviarios, aeroportuarios, cable, así como los servicios de transporte externos en la CAPV de personas viajeras por carretera en servicios regulares de las tres principales estaciones de autobús.

Los operadores ferroviarios que han facilitado la información solicitada -tanto en lo relativo al transporte de mercancías como de personas han sido: Euskotren y Renfe para ambos estudios y Euskotren-Tranvía, Renfe Métrica y Metro Bilbao para el transporte de personas. En el caso de Metro Bilbao y Euskotren-Tranvía se ha obtenido esta información ya tratada del SIT-Oteus.

Tanto el número de personas viajeras como el volumen de mercancías desplazado en la CAPV en el 2021 ha sido proporcionado por Aena.

Los datos relativos al número de personas usuarias en las instalaciones por cable (funiculares, Puente Colgante) se han obtenido del SIT-Oteus directamente.

Respecto a los desplazamientos de personas por carretera, se han obtenido a partir de la información proporcionada por las tres empresas concesionarias de cada una de las terminales de autobús, que facilitaron el número de viajeros por día para cada una de las líneas de largo recorrido que tenían parada en la respectiva terminal. Estos datos han sido tratados para la elevación de la encuesta en terminales, como se ha detallado en apartados previos. En cuanto a las líneas urbanas e interurbanas, se han obtenido los datos a partir de la monética proporcionada por los tres órganos responsables en los tres Territorios Históricos (CTB, ATTG y el EGB).

En cuanto a la información relativa a las mercancías, además de los operadores anteriormente comentados (Aena, Euskotren y Renfe) se han obtenido los datos de este flujo a partir de las Autoridades Portuarias de Bermeo, Bilbao y Pasaia además de los distintos operadores privados ferroviarios.

Finalmente, en cuanto al transporte de mercancías por carretera se han utilizado dos fuentes de información: la Encuesta Permanente de transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC) de 2021 elaborada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y, por otro lado, la encuesta cordón de vehículos pesados de 2021, realizada para este estudio.

A la hora de realizar los cálculos, se ha considerado 290 días laborables anuales tanto para el transporte de personas como de mercancías.

5. ANEXOS

5.1 Explotación de las encuestas en terminales de autobús

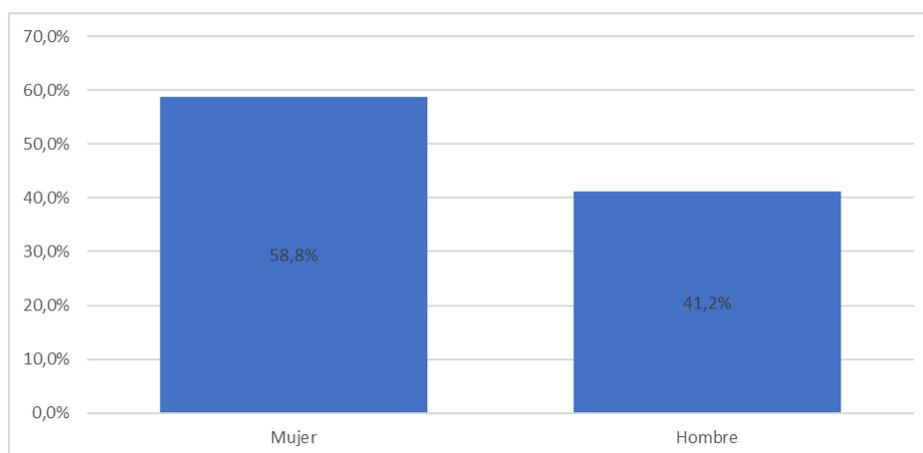
En esta sección se presentan los resultados de la explotación de los datos registrados en las encuestas realizadas en las terminales de autobús de las tres capitales del País Vasco.

Estas encuestas tienen como objetivo tener un conocimiento más detallado de la movilidad en transporte colectivo por carretera de medio y largo recorrido en el País Vasco en un día laborable. Los servicios de medio y largo recorrido que se utilizan mayormente para desplazamientos de solo origen o destino en el País Vasco. Para más detalle, ver el apartado metodológico de este informe.

Se ha encuestado una muestra representativa de dichos servicios a aquellas personas usuarias que tanto salen como llegan a las terminales.

Las terminales de autobús son empleadas por un 58,8% de mujeres y un 41,2% de hombres, homogeneizando la distribución, ya que en 2016 este porcentaje se situaba en un 64% de mujeres usuarias respecto el 36% de los hombres.

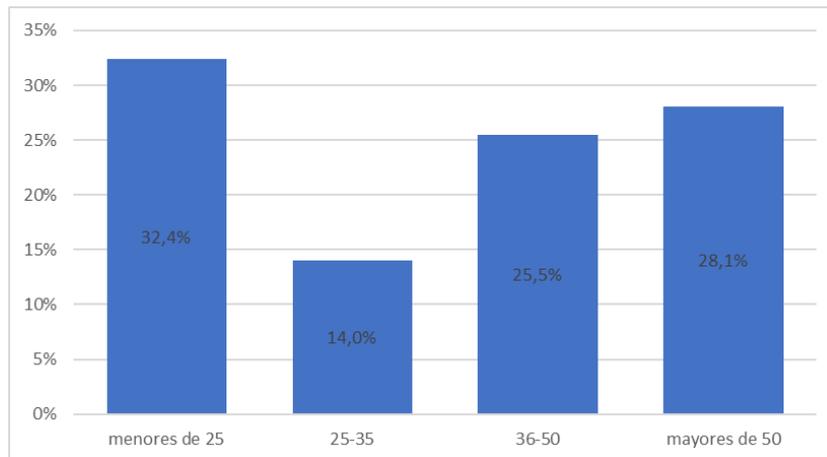
Figura 36. Distribución en función del género de las personas usuarias de autobús en terminales de autobús



Fuente: Elaboración propia a partir de la Encuesta en las terminales de autobús 2021

En cuanto a la distribución de las personas usuarias de líneas de autobús de medio y largo recorrido, las personas menores de 25 representan el 32,4%, siendo el grupo mayoritario, seguido de las personas por encima de los 50 años, con un 28,1%.

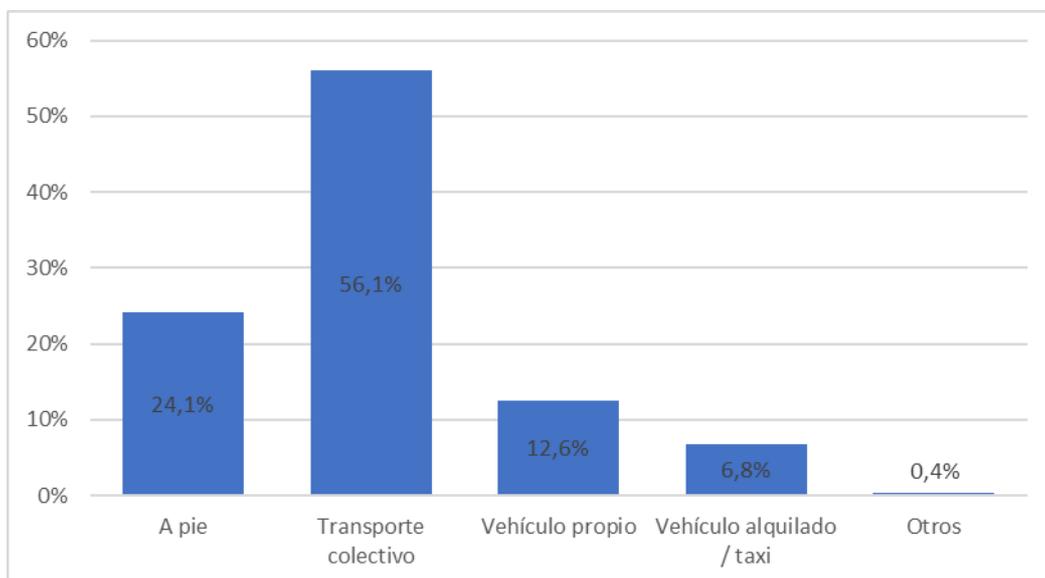
Figura 37. Distribución en función del grupo de edad de las personas usuarias de autobús en terminales de autobús



Fuente: Elaboración propia a partir de la Encuesta en las terminales de autobús 2021

Respecto al modo de acceso a las terminales de autobús, el transporte colectivo representa más de la mitad de los desplazamientos que se han hecho previa a la llegada a la terminal. En vehículo, ya sea propio o ajeno (alquilado o taxi), acceden el 19,4%.

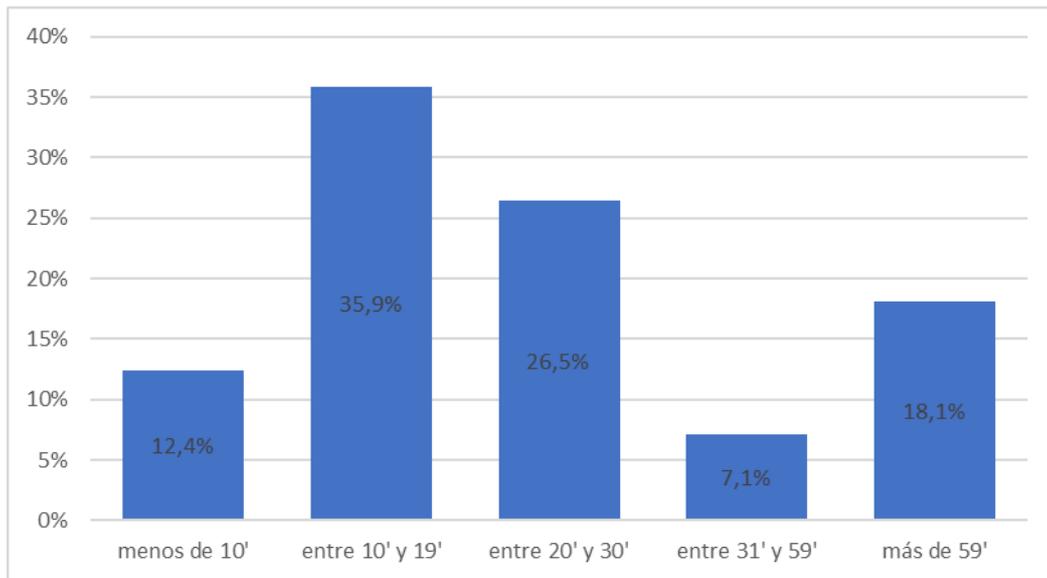
Figura 38. Modo de acceso a las terminales de autobús



Fuente: Elaboración propia a partir de la Encuesta en las terminales de autobús 2021

El tiempo de acceso que declaran las personas usuarias de autobús en las terminales en el 75% de los casos es inferior a 30 minutos. Uno de cada cinco viajes requiere de un trayecto previo de más de una hora.

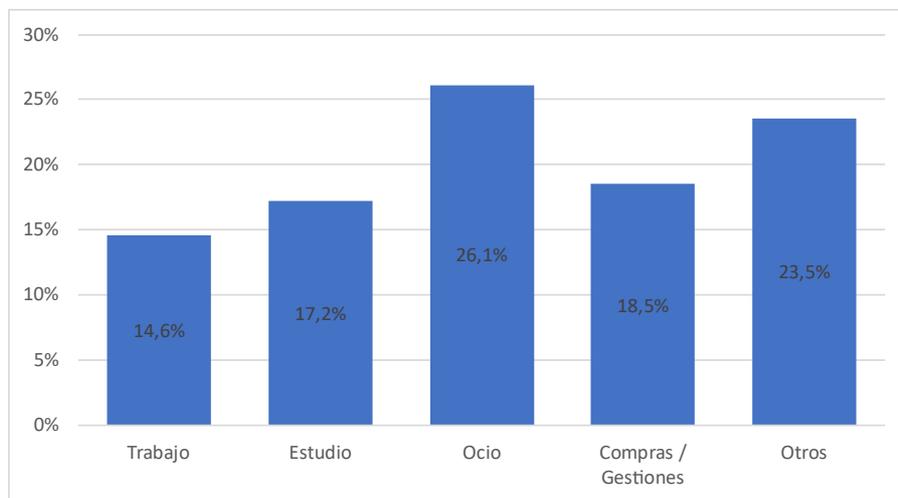
Figura 39. Tiempo de acceso a las terminales de autobús



Fuente: Elaboración propia a partir de la Encuesta en las terminales de autobús 2021

Uno de cada cuatro desplazamientos está motivado por el ocio (26,1%), mientras que el trabajo y los estudios suponen un 14,6% y un 17,2% respectivamente.

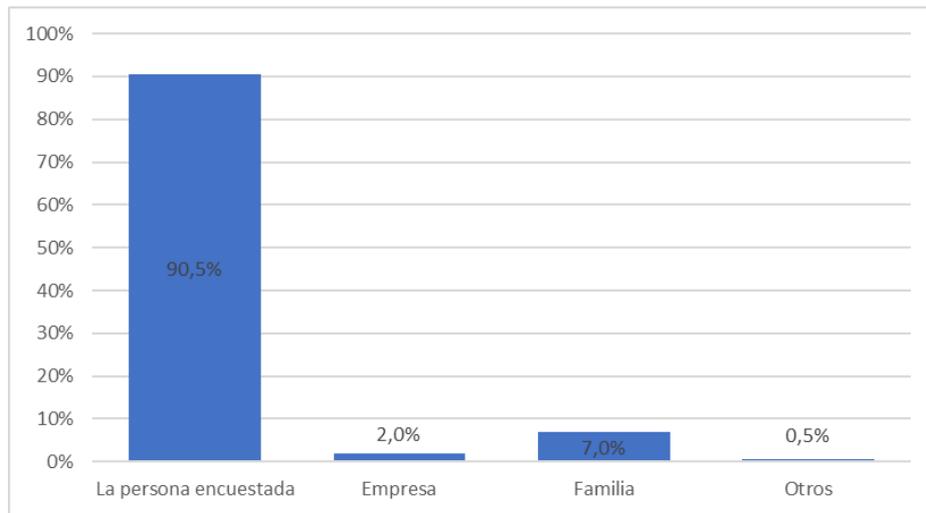
Figura 40. Motivo del desplazamiento de las personas usuarias de autobús en terminales de autobús



Fuente: Elaboración propia a partir de la Encuesta en las terminales de autobús 2021

En cuanto a la financiación del desplazamiento, destaca el alto porcentaje de pago de la propia persona, con 9 de cada 10 viajes financiados por la persona usuaria. Los viajes pagados por la empresa únicamente representan el 2,0%.

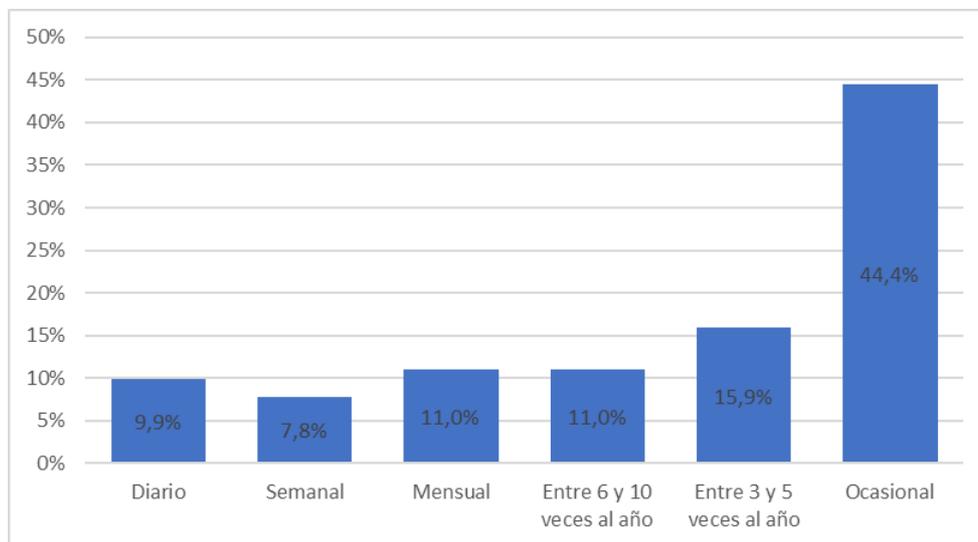
Figura 41. Pago del coste del desplazamiento



Fuente: Elaboración propia a partir de la Encuesta en las terminales de autobús 2021

Prácticamente la mitad de los desplazamientos mediante transporte colectivo por carretera de medio y largo recorrido es de tipo ocasional (44,4%). Se entiende por ocasional los que se realizan con una periodicidad inferior a tres veces al año. Se trata de desplazamientos de medio y largo recorrido, por lo que es poco habitual que se registren muchos viajes frecuentes, consiguiendo prácticamente un 10% de representatividad. Esto responde a los servicios en autobús que se ofertan con las provincias limítrofes.

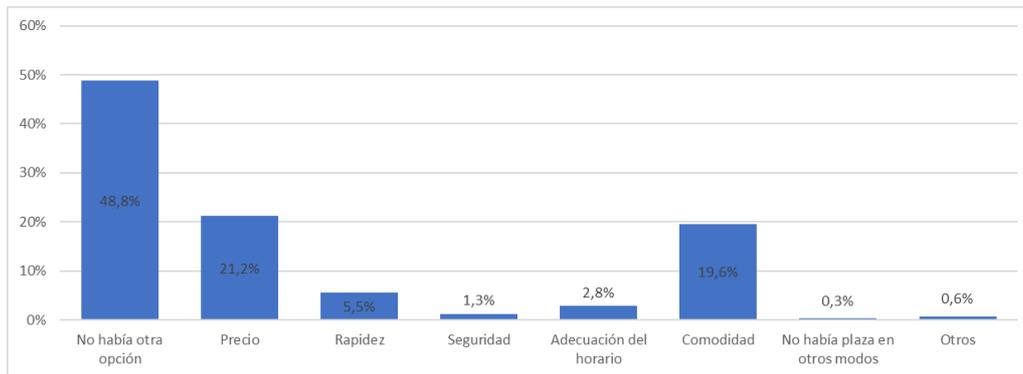
Figura 42. Frecuencia de realización del desplazamiento



Fuente: Elaboración propia a partir de la Encuesta en las terminales de autobús 2021

Prácticamente uno de cada dos viajes de largo recorrido se hace en autobús porque no había otra alternativa. Aun y así, destaca el 19,6% de personas usuarias que lo hacen por la comodidad. El precio resulta el factor más importante a la hora de decidir utilizar el autobús para el 21,2% de las personas.

Figura 43. Motivo de elección del autobús de las personas usuarias de autobús en terminales de autobús



Fuente: *Elaboración propia a partir de la Encuesta en las terminales de autobús 2021*