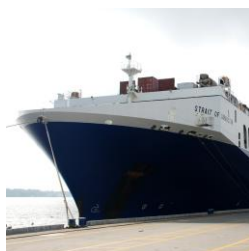
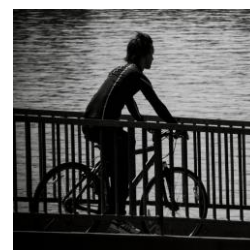
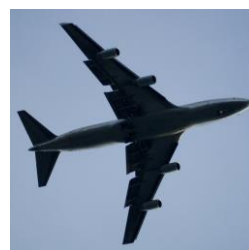


# Panorámica del Transporte en Euskadi

2013





# Panorámica del Transporte en Euskadi 2013

**EUSKO JAURLARITZA**

INGURUMEN ETA LURRALDE  
POLITIKA SAILA



**GOBIERNO VASCO**

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE  
Y POLÍTICA TERRITORIAL

**Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia**

Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Vitoria-Gasteiz, 2014

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

Edición: 1ª, Diciembre de 2014  
Tirada: 150 ejemplares  
© Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco  
Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial  
Internet: [www.euskadi.net](http://www.euskadi.net)  
Edita: Eusko Jauriaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia  
Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco  
Donostia-San Sebastián 1 - 01010 Vitoria-Gasteiz  
Autor, diseño  
y maquetación::   
Supervisión  
y dirección: Observatorio del Transporte de Euskadi - OTEUS  
Imprime: Servicio de Imprenta y Reprografía del Gobierno Vasco  
Donostia-San Sebastián 1 - 01010 Vitoria-Gasteiz  
Depósito Legal: VI 333-2012

# Presentación

La actividad del transporte es un pilar básico en nuestro territorio, y son conocidos sus impactos económicos, sociales y medioambientales. Es por ello que es de gran utilidad tener una imagen global, y a la vez detallada en los aspectos más relevantes, de la situación y evolución del transporte en Euskadi los últimos años, el cual es el cometido de este informe.

Por una parte, se observan en los datos económicos el comportamiento del sector donde se engloba la actividad de transporte que en 2013, a semejanza del global de la economía vasca, retrocede tanto en número de establecimientos como en su contribución al empleo, 4,3% y 3,8% respectivamente. Sin embargo, el VAB generado por el sector ha mantenido casi el nivel del año anterior, con un descenso de tan solo el 0,15%.

El tráfico de mercancías en 2013 se redujo un 3,1% respecto al año precedente. Destacando la reducción de las toneladas transportadas por carretera, un -4,7%, mayormente por la contracción del transporte intrarregional (-2,7%) e interregional (-6,7%). Otros modos de transporte, por el contrario, han incrementado su tráfico: el ferrocarril un +3,4%, el aéreo un +8,4%, y la actividad portuaria un +1,4%.

En lo referente al transporte de personas, en 2013 los desplazamientos utilizando los servicios de autobuses y ferrocarril públicos han descendido un 1,2% respecto al año anterior, un descenso que también se registró al año precedente. Lo cual modifica la tendencia ascendente que se mantenía desde hace más de una década.

En este contexto general debemos reafirmar en las políticas de transportes el objetivo de alcanzar un modelo de transporte cada vez más sostenible en Euskadi, lo que conlleva la responsabilidad de equilibrar el reparto modal, y facilitar la interoperatividad de los diferentes medios de transporte, tanto para mejorar la accesibilidad de las personas como para impulsar la competitividad económica. Y, en la misma línea y con dicho fin, debemos reforzar el compromiso de todos, principalmente de todas las administraciones, para garantizar las infraestructuras estratégicas básicas para promover la intermodalidad, así como para explotar todo su potencial, tanto en el caso de los aeropuertos en nuestro territorio, como para la implantación de la alta velocidad en el nuevo corredor ferroviario. Corredor que nos beneficiará a las regiones y países del eje atlántico, a su entorno y, con ello, a toda Europa; y que servirá también de vertebrador de conexiones entre las capitales de los tres territorios históricos. Y, con la misma premisa, es la responsabilidad y el compromiso conjunto de las administraciones lo que posibilita avanzar con firmeza en la resolución positiva de los diferentes retos y proyectos de transporte que se nos presentan.

Finalmente, agradecemos su colaboración al conjunto de las administraciones y entidades que contribuyen cada año a documentar este informe. Precisamente a ellas dirigimos este trabajo que esperamos sirva de apoyo al análisis de la situación del transporte y la movilidad en Euskadi.

D.<sup>a</sup> ANA ISABEL OREGI BASTARRIKA  
CONSEJERA DE MEDIO AMBIENTE Y POLÍTICA TERRITORIAL



## INDICE

<b>0. RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>17</b>
<b>1. MARCO GENERAL.....</b>	<b>27</b>
1.1. EL TRANSPORTE COMO SECTOR DE ACTIVIDAD ECONÓMICA.....	29
1.1.1. El sector de transporte, actividades postales y de correos.....	30
1.1.2. El sector de transporte en Euskadi.....	33
a) Principales magnitudes económicas del sector de transporte .....	33
b) Evolución de los precios.....	39
1.2. NOVEDADES LEGISLATIVAS EN 2013: EUROPEAS, ESTATALES Y DE LA CAPV .....	41
1.2.1. Novedades legislativas europeas .....	41
a) Directivas.....	41
b) Reglamentos .....	41
1.2.2. Novedades legislativas estatales .....	44
1.2.3. Novedades legislativas de la CAPV .....	44
<b>2. OFERTA DE TRANSPORTE EN 2013.....</b>	<b>47</b>
2.1. TRANSPORTE POR CARRETERA .....	50
2.2. TRANSPORTE FERROVIARIO .....	56
2.2.1. Adif-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias .....	58
2.2.2. ETS-Euskal Trenbide Sarea: infraestructuras operadas por Euskotren. ....	60
2.2.3. Nueva Red Ferroviaria Vasca - ETS y Adif .....	66
2.3. TRANSPORTE AÉREO.....	67
2.4. TRANSPORTE MARÍTIMO.....	68
2.5. TRANSPORTE POR CABLE .....	71
2.6. BICICLETA .....	71
2.7. CENTROS LOGÍSTICOS .....	73
2.7.1. Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi) .....	73
2.7.2. Arasur .....	74
2.7.3. Aparkabisa.....	75
2.7.4. Zaisa.....	76
2.8. ESTACIONES INTERMODALES .....	77
<b>3. DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2013 .....</b>	<b>79</b>
3.1. TRANSPORTE DE PERSONAS .....	81
3.1.1. Principales magnitudes .....	81
a) CAPV .....	81
b) Desglose territorial .....	85
3.1.2. Transporte por carretera.....	88
a) Movilidad en vehículo privado .....	88
b) Movilidad en transporte colectivo .....	91
3.1.3. Transporte ferroviario .....	94
a) Transporte urbano / metropolitano .....	94
b) Transporte interurbano .....	97
c) Transporte interregional .....	99
3.1.4. Transporte aéreo .....	102
3.1.5. Transporte marítimo .....	106

3.1.6.	Transporte por cable.....	107
3.1.7.	Otros medios .....	108
3.2.	TRANSPORTE DE MERCANCÍAS .....	109
3.2.1.	Transporte por carretera .....	111
3.2.2.	Transporte ferroviario .....	114
3.2.3.	Transporte aéreo .....	120
3.2.4.	Transporte marítimo .....	124
4.	<b>EFFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE Y TENDENCIAS MÁS RELEVANTES .....</b>	<b>133</b>
4.1.	EFFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE .....	135
4.1.1.	Accidentalidad .....	136
4.1.2.	Congestión viaria .....	140
4.1.3.	Medio ambiente.....	145
	a) Ruido.....	145
	b) Cambio climático.....	146
	c) Consumo energético .....	154
	d) Otros efectos ambientales .....	158
4.2.	TENDENCIAS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE .....	161
5.	<b>OBJETIVOS DEL ANTERIOR PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE 2002-2012: ACTUACIONES 2013 .....</b>	<b>167</b>
5.1.	PRINCIPALES OBJETIVOS DEL LIBRO BLANCO DE LA UNIÓN EUROPEA.....	169
5.2.	OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DEL ANTERIOR PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE .....	171
5.3.	HACIA UN MODELO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE EN EUSKADI .....	174
5.4.	ACTUACIONES EN 2013.....	174
6.	<b>INDICADORES CLAVE DEL SECTOR DEL TRANSPORTE EN LA CAPV .....</b>	<b>183</b>
6.1.	INDICADORES ECONÓMICOS .....	185
6.2.	INDICADORES SOCIALES .....	186
6.3.	INDICADORES MEDIOAMBIENTALES .....	187
7.	<b>ANEXO ESTADÍSTICO .....</b>	<b>189</b>
7.1.	ANEXO MARCO GENERAL.....	191
7.1.1.	Número de establecimientos.....	191
7.1.2.	Empleo .....	203
7.1.3.	Valor añadido bruto (precios corrientes).....	215
7.2.	ANEXO OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE.....	223
7.2.1.	Oferta de transporte .....	223
7.2.2.	Demanda de movilidad de personas .....	233
	a) Servicios públicos de transportes colectivos .....	233
	b) Carretera .....	235
	c) Ferroviario .....	238
	d) Aéreo .....	244
	e) Marítimo .....	245
	f) Cable.....	246
	g) Otros medios .....	246



7.2.3.	Demanda de transporte de mercancías .....	247
a)	Carretera .....	247
b)	Ferroviario .....	249
c)	Aéreo .....	250
d)	Marítimo .....	251
7.3.	ANEXO EFECTOS INDUCIDOS .....	257
7.3.1.	Accidentalidad .....	257
7.3.2.	Consumo energético .....	260
7.3.3.	Medio Ambiente .....	261

## FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA..... 263

1.	FUENTES.....	265
2.	BIBLIOGRAFÍA.....	269

## INDICE DE CUADROS

Cuadro 1.1.	Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores. CAPV. 2012-2013.....	35
Cuadro 1.2.	Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores y Territorio Histórico. CAPV. 2013.....	37
Cuadro 1.3.	Coste laboral por trabajador y mes. Estado. 2012-2013 .....	38
Cuadro 1.4.	Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción. 2010-2013 .....	39
Cuadro 1.5.	IPC en la CAPV por grupos. 2010-2013.....	40
Cuadro 1.6	Índice de Precios Industriales (IPRI) en la CAPV por rama de actividad. 2010-2013 .....	40
Cuadro 2.1.	Sistema de Transportes en Euskadi .....	49
Cuadro 2.2.	Red de carreteras vasca por tipo. 2013 .....	51
Cuadro 2.3.	Densidad de la red de carreteras. CAPV, Estado y UE-27. 2011-2013 .....	52
Cuadro 2.4.	Características de la oferta de transporte público urbano en las capitales vascas. 2011-2013 .....	54
Cuadro 2.5.	Parque de vehículos en la CAPV. 2013.....	55
Cuadro 2.6.	Índice de motorización en Europa. 2011-2012 <sup>1</sup> .....	56
Cuadro 2.7.	Densidad de líneas ferroviarias en la CAPV, Estado y UE-27. 2013 .....	57
Cuadro 2.8.	Datos básicos de la oferta de Adif, Red Ferroviaria Convencional. 2013 .....	58
Cuadro 2.9.	Datos básicos de la oferta de Renfe Red Ancho Métrico. 2011-2013 .....	59
Cuadro 2.10.	Datos básicos de la infraestructura de ETS actualmente operada por EuskoTren. Servicios ofertados por EuskoTren. 2011-2013 .....	61
Cuadro 2.11.	Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro Bilbao. 2011-2013 .....	63
Cuadro 2.12.	Datos básicos de la oferta tranviaria de EuskoTren. 2013 .....	65
Cuadro 2.13.	Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves <sup>1</sup> en los aeropuertos vascos. 1995-2013 .....	68
Cuadro 2.14.	Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV. 1995-2013.....	69
Cuadro 2.15.	Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2010-2013 .....	69
Cuadro 2.16.	Características de las Infraestructuras de Funiculares en la CAPV. ....	71
Cuadro 2.17.	Kilómetros de la red ciclable en las tres capitales de la CAPV (estado de las redes ciclísticas a diciembre de 2013).....	72
Cuadro 2.18.	Kilómetros de la red ciclística en los tres territorios históricos. 2013 .....	72
Cuadro 2.19.	Principales magnitudes de las grandes Plataformas Logísticas en la CAPV. 2013.....	73
Cuadro 2.20.	Evolución de la actividad de CTVi. 2011-2013 .....	74
Cuadro 2.21.	Evolución de la actividad de Arasur. 2011-2013 .....	74
Cuadro 2.22.	Evolución de la actividad de Aparkabisa. 2011-2013 .....	75
Cuadro 2.23.	Evolución de la actividad de Zaisa. 2011-2013 .....	76
Cuadro 3.1.	Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario. 2000-2013.....	84
Cuadro 3.2.	Desplazamientos según modo y sexo. 2007-2011.....	85
Cuadro 3.3.	Movilidad de personas en la CAPV por territorio de residencia. 2003-2011. ....	85
Cuadro 3.4.	Evolución de los desplazamientos totales (Origen y/o destino en cada capital). 1996-2011 .....	87
Cuadro 3.5.	Evolución de los desplazamientos internos (Origen y destino en cada capital). 1996-2011 .....	88
Cuadro 3.6.	Transporte público urbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2013. ....	92
Cuadro 3.7.	Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús interurbano. 2000-2013.....	94
Cuadro 3.8.	Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2013.....	97
Cuadro 3.9.	Transporte público interregional: Viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2010-2013.....	99



Cuadro 3.10.	Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino. 2013. ....	100
Cuadro 3.11.	Transporte interprovincial de pasajeros y pasajeras de Renfe, red ferroviaria ancho métrico: provincias de origen o destino. 2012 <sup>1</sup> .....	101
Cuadro 3.12.	Tráfico de personas en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros y viajeras por aeropuerto. 2000-2013. ....	104
Cuadro 3.13.	Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao. 2007-2013. ....	107
Cuadro 3.14.	Transporte de personas por cable. 2007-2013. ....	108
Cuadro 3.15.	Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia. 2004-2013. ....	109
Cuadro 3.16.	Tráfico en los botes de pasaje. 2005-2013. ....	109
Cuadro 3.17.	Distribución de mercancías por modos de transporte. 2011-2013. ....	110
Cuadro 3.18.	Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución. 2009-2013. ....	112
Cuadro 3.19.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Renfe, Red ferroviaria convencional. 2011-2013. ....	115
Cuadro 3.20.	Transporte de mercancías por Renfe, Red Ferroviaria Convencional: CC.AA. de origen o destino. 2013. ....	116
Cuadro 3.21.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Renfe operando en la red ferroviaria ancho métrico. Evolución. 2002-2013. ....	118
Cuadro 3.22.	Transporte de mercancías por Renfe-Feve: provincias de origen o destino. 2012.....	119
Cuadro 3.23.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EuskoTren. 2002-2013.....	120
Cuadro 3.24.	Tráfico de mercancías por aeropuerto <sup>1</sup> . 1980-2013.....	122
Cuadro 3.25.	Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 1980-2013. ....	125
Cuadro 3.26.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de movimiento. 2009-2013. ....	126
Cuadro 3.27.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de producto. 2010-2013.....	127
Cuadro 3.28.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por países. 2013. ....	130
Cuadro 4.1	Accidentes de tráfico con víctimas registrados por la Ertzaintza por Territorio Histórico. 2013 .....	140
Cuadro 4.2.	Horas anuales en funcionamiento según nivel de servicio. 2013.....	142
Cuadro 4.3.	Evolución de la congestión viaria. 2007-2013.....	143
Cuadro 4.4.	Evolución de las velocidades medias por tramos en la red de interés preferente (Km.h). 2012-2013.....	144
Cuadro 4.5.	Evolución de las velocidades medias en la red básica (Km.h). 2012-2013.....	145
Cuadro 4.6.	Matriculaciones <sup>1</sup> por tramos de CO <sub>2</sub> emitido. 2010-2013.....	152
Cuadro 4.7.	Matriculaciones <sup>1</sup> por tipo de combustible. 2010-2013 .....	153
Cuadro 4.8.	Vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera. Estado, 31-12-2013 .....	154
Cuadro 4.9.	Suelo de sistemas generales <sup>1</sup> de la CAPV (Superficie en Ha). 2012-2013 .....	160
Cuadro 7.1.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (nº establecimientos y %) .....	191
Cuadro 7.2.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual) .....	192
Cuadro 7.3.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (nº establecimientos y %) .....	193
Cuadro 7.4.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual) .....	194
Cuadro 7.5.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (nº establecimientos y %).....	195
Cuadro 7.6.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual).....	196
Cuadro 7.7.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (nº establecimientos y %) .....	197
Cuadro 7.8.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual) .....	198

Cuadro 7.9.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en la CAPV (nº establecimientos y %).....	199
Cuadro 7.10.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Álava (nº establecimientos y %).....	200
Cuadro 7.11.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº establecimientos y %).....	201
Cuadro 7.12.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº establecimientos y %).....	202
Cuadro 7.13.	Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (nº empleos y %) .....	203
Cuadro 7.14.	Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual).....	204
Cuadro 7.15.	Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (nº empleos y %) .....	205
Cuadro 7.16.	Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual).....	206
Cuadro 7.17.	Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (nº empleos y %).....	207
Cuadro 7.18.	Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual).....	208
Cuadro 7.19.	Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (nº empleos y %) .....	209
Cuadro 7.20.	Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual).....	210
Cuadro 7.21.	Empleo del sector de transportes por modo en la CAPV (nº empleos y %).....	211
Cuadro 7.22.	Empleo del sector de transportes por modo en Álava (nº empleos y %).....	212
Cuadro 7.23.	Empleo del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº empleos y %) .....	213
Cuadro 7.24.	Empleo del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº empleos y %) .....	214
Cuadro 7.25.	Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual).....	215
Cuadro 7.26.	Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual).....	215
Cuadro 7.27.	Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual).....	216
Cuadro 7.28.	Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual).....	216
Cuadro 7.29.	Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual) .....	217
Cuadro 7.30.	Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual).....	217
Cuadro 7.31.	Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual).....	218
Cuadro 7.32.	Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual).....	218
Cuadro 7.33.	VAB del sector de transportes por modo en la CAPV (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual).....	219
Cuadro 7.34.	VAB del sector de transportes por modo en Álava (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual).....	220
Cuadro 7.35.	VAB del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual).....	221
Cuadro 7.36.	VAB del sector de transportes por modo en Bizkaia (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual).....	222
Cuadro 7.37.	Longitud y densidad de la red de carreteras en la CAPV (km y m/km <sup>2</sup> ) .....	223
Cuadro 7.38.	Longitud y densidad de la red de carreteras en Álava (km y m/km <sup>2</sup> ) .....	224
Cuadro 7.39.	Longitud y densidad de la red de carreteras en Gipuzkoa (km y m/km <sup>2</sup> ) .....	225
Cuadro 7.40.	Longitud y densidad de la red de carreteras en Bizkaia (km y m/km <sup>2</sup> ).....	226
Cuadro 7.41.	Evolución del parque de vehículos en la CAPV por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual) .....	227
Cuadro 7.42.	Evolución del parque de vehículos en Álava por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual) .....	228

Cuadro 7.43.	Evolución del parque de vehículos en Gipuzkoa por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual) .....	229
Cuadro 7.44.	Evolución del parque de vehículos en Bizkaia por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual) .....	230
Cuadro 7.45.	Índice de motorización (turismos/1.000 habitantes) .....	231
Cuadro 7.46.	Tráfico de aeronaves por aeropuerto (nº aeronaves) .....	231
Cuadro 7.47.	Caracterización de la flota mercante en la CAPV .....	232
Cuadro 7.48.	Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas). ....	233
Cuadro 7.49.	Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas y tasa de variación interanual). ....	234
Cuadro 7.50.	Transporte privado: Evolución de la IMD en los principales accesos a las capitales vascas (nº vehículos y %) .....	235
Cuadro 7.51.	Transporte público urbano: Evolución del número de viajeros y viajeras en los autobuses urbanos de las tres capitales vascas. ....	236
Cuadro 7.52.	Transporte público interurbano: Evolución del número de viajeros y viajeras en los servicios regulares de autobús interurbano. ....	237
Cuadro 7.53.	Transporte público urbano y metropolitano: Evolución del número de viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao (miles de personas y tasa de variación interanual) .....	238
Cuadro 7.54.	Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por mes (nº personas y %) .....	239
Cuadro 7.55.	Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por estación (nº personas y %) .....	240
Cuadro 7.56.	Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras de Euskotran (miles de personas y tasa de variación interanual) .....	241
Cuadro 7.57.	Transporte público interurbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (miles de personas) .....	242
Cuadro 7.58.	Transporte público interurbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (tasa de variación interanual) .....	243
Cuadro 7.59.	Tráfico aéreo de personas en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (miles de personas) .....	244
Cuadro 7.60.	Tráfico aéreo de personas en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (tasa de variación interanual) .....	245
Cuadro 7.61.	Evolución del tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao (nº personas y tasa de variación interanual) .....	245
Cuadro 7.62.	Transporte de personas por cable. Evolución 1994-2013. ....	246
Cuadro 7.63.	Transporte de personas en el Puente Colgante de Bizkaia. Evolución 2002-2013 .....	246
Cuadro 7.64.	Tráfico de personas en botes de pasaje. Evolución 2003-2013 .....	246
Cuadro 7.65.	Volumen de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución 1998-2013 (miles de Tn y tasa de variación interanual) .....	247
Cuadro 7.66.	Volumen de mercancías transportadas por carretera según Comunidades Autónomas de origen y de destino. 2013 (Miles de Tn) .....	248
Cuadro 7.67.	Volumen de mercancías por ferrocarril en la CAPV. Evolución 2002-2013 (miles de Tn y tasa de variación interanual) .....	249
Cuadro 7.68.	Volumen de mercancías transportadas por RENFE con origen y/o destino la CAPV por CC.AA. 2013 (miles de Tn y peso porcentual) .....	249
Cuadro 7.69.	Evolución del tráfico de mercancías en los aeropuertos vascos (Tn y tasa de variación interanual) .....	250
Cuadro 7.70.	Evolución del tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual) .....	251
Cuadro 7.71.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (miles de Tn y tasa de variación interanual) .....	252
Cuadro 7.72.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (%) .....	253
Cuadro 7.73.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual) .....	254

Cuadro 7.74.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (%) .....	255
Cuadro 7.75.	Evolución del tráfico de mercancías en el puerto de Bermeo (miles de Tn y tasa de variación interanual) .....	256
Cuadro 7.76.	Evolución del balance de accidentes registrados por la Ertzaintza por víctimas: Evolución (2000-2013).....	257
Cuadro 7.77.	Carretera: Distribución de lesividad por territorio y tipo de vehículo. Datos registrados por la Ertzaintza. ....	258
Cuadro 7.78.	Carretera: Distribución de vehículos accidentados por tipo de accidente. Datos registrados por la Ertzaintza. ....	259
Cuadro 7.79.	Consumo energético del sector de transportes por tipo de energía y modo de transporte. ....	260
Cuadro 7.80.	Ocupación de Superficie. Suelo de sistemas generales <sup>1</sup> de la CAPV (Superficie en Ha). ....	261


## INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1.1.	Participación en el VAB de la CAPV (%): Años 2000-2010 corresponde al sector de transporte y comunicaciones (CNAE-1993 Rev.1); Años 2010-2013 corresponde al sector transporte, actividades postales y de correos (CNAE-2009 y SEC-10) <sup>1</sup> .....	31
Gráfico 1.2.	Distribución del VAB <sup>1</sup> del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV. 2013 <sup>2</sup> (%) .....	32
Gráfico 1.3.	Distribución del empleo del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV. 2013 (%).....	32
Gráfico 1.4.	Participación sector de transporte en el VAB y el empleo en la CAPV, y comparación con otros países de interés. 2010 (%) .....	34
Gráfico 1.5.	Distribución del VAB <sup>1</sup> del sector de transporte en la CAPV por subsectores. 2013 <sup>2</sup> (%) .....	36
Gráfico 3.1.	Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen <sup>1</sup> . 2011.....	82
Gráfico 3.2.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según motivaciones 2007-2011 (%). .....	83
Gráfico 3.3.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte. 2007-2011 (%). .....	83
Gráfico 3.4.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV por territorios según modo de transporte. 2011. ....	86
Gráfico 3.5.	Movilidad de personas en automóvil. Penetración del automóvil. 2003-2011 <sup>1</sup> .....	89
Gráfico 3.6.	Movimientos realizados en automóvil en la CAPV: Mapa Resumen. 2011. ....	90
Gráfico 3.7.	Accesos desde el exterior a las capitales vascas en automóvil. 2007-2011.....	91
Gráfico 3.8.	Transporte público urbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2013. ....	93
Gráfico 3.9.	Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao. 1995-2013. ....	95
Gráfico 3.10.	Transporte público urbano: Evolución de los viajeros y viajeras en Tranvía EuskoTren. 2002-2013.....	96
Gráfico 3.11.	Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 1980-2013. ....	98
Gráfico 3.12.	Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino (%). 2013. ....	101
Gráfico 3.13.	Tráfico aéreo de pasajeros y pasajeras en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos. 1980-2013. ....	102
Gráfico 3.14.	Origen/destino de pasajeros y pasajeras por aeropuerto. 2013. ....	105
Gráfico 3.15.	Tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao. 2003-2013.....	106
Gráfico 3.16.	Distribución modal del transporte de mercancías. 2012 (%). ....	111
Gráfico 3.17.	Transporte de mercancías interregional entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2013. ....	113
Gráfico 3.18.	Tipología del transporte intrarregional e interregional de mercancías por carretera. 2013 (%). ....	114
Gráfico 3.19.	Transporte de mercancías transportadas por Renfe entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2013 (%). ....	116
Gráfico 3.20.	Tipología de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Renfe. 2013 (%). ....	117
Gráfico 3.21.	Volumen de mercancías transportadas con origen <sup>1</sup> la CAPV por Renfe - Red Ferroviaria Ancho Métrico. 1990-2013. ....	119
Gráfico 3.22.	Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2013.....	121
Gráfico 3.23.	Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2013.....	123
Gráfico 3.24.	Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2013 (%). ....	123
Gráfico 3.25.	Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 1980-2013. ....	124



Gráfico 3.26.	Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia: Tipología de mercancías. 2013 (%).....	128
Gráfico 3.27.	Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2013. ....	130
Gráfico 3.28.	Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2013. ....	131
Gráfico 4.1.	Resumen costes externos derivados del transporte en la CAPV. 2008 (%) .....	135
Gráfico 4.2.	Resumen costes externos derivados del transporte en la CAPV. Evolución 2004-2008 (Tasa de variación, %) .....	136
Gráfico 4.3.	Accidentes con víctimas y víctimas registradas por la Ertzaintza y por las Policías Locales <sup>1</sup> en las infraestructuras viarias vascas. Evolución 2000-2013 .....	138
Gráfico 4.4.	Número de muertes en accidentes de tráfico por millón de habitantes en UE-27. 2012 .....	139
Gráfico 4.5.	Parque de turismos y motorización. Evolución 1998-2013 .....	141
Gráfico 4.6.	Emisiones sectoriales totales de GEIs en la CAPV. 2012 (%) .....	149
Gráfico 4.7.	Evolución sectorial de las emisiones de GEIs por sectores de actividad en la CAPV. 1990-2012 (%) .....	150
Gráfico 4.8.	Emisiones de GEIs del sector de transporte en la CAPV. Evolución. 1990-2012.....	150
Gráfico 4.9.	Consumo final de energía por sectores. Evolución 2003-2013.....	155
Gráfico 4.10.	Distribución del consumo energético vasco por sectores de actividad. 2013 (%) .....	156
Gráfico 4.11.	Distribución del consumo energético en el sector del transporte. 2013 .....	156
Gráfico 4.12.	Consumo energético en el sector del transporte por territorios. 2003-2013 .....	157
Gráfico 4.13.	Evolución de la factura energética del sector de transporte en la CAPV: Evolución 2003-2013.....	158





0

# Resumen Ejecutivo



## 0. RESUMEN EJECUTIVO

Bajo estas líneas se muestran los aspectos más relevantes que han definido al sector del transporte en Euskadi en el ejercicio 2013.

En 2013, el sector de transportes, actividades postales y de correos sigue una evolución semejante a la experimentada por la economía total vasca, así retrocede tanto en el número de establecimientos como en el empleo registrado en los mismos, con descensos del 4,3% y 3,8%, respectivamente. Estos retrocesos han sido superiores a los alcanzados en el ejercicio anterior donde los establecimientos disminuyeron un 1% (frente a -4,3% en 2013) y el personal asociado a estos cayó un 0,2% (frente a -3,8% en 2013). En relación a la participación del sector en el global de la economía se observa una leve reducción tanto en los establecimientos que pasan de representar el 6,7% en 2012 al 6,6% en el ejercicio actual como en el empleo que cae del 5% en 2012 al 4,9% en 2013. En lo relativo al valor añadido bruto generado en el sector de transportes, actividades postales y de correos se ha registrado un descenso del 0,15%, claramente inferior al resultante en 2012 donde la disminución alcanzó el 1,3%. Pese al retroceso experimentado por el valor añadido bruto del sector, su peso en la economía se ha incrementado levemente, creciendo del 4,9% hasta el 5%.

En relación a los diferentes modos de transporte, hay que destacar que, como en años anteriores, existe un predominio del transporte por carretera frente a otros modos más sostenibles como son el transporte ferroviario y marítimo.

A continuación, se detallan las principales inversiones realizadas para la mejora y ampliación de las diferentes **infraestructuras** de transporte en la CAPV durante 2013:

- En relación a las *infraestructuras viarias*, los trabajos realizados en las carreteras se han centrado en mejorar y rehabilitar los viales ya existentes, y en dar continuidad a los proyectos en ejecución. De este modo, las actuaciones más destacables son las siguientes:
  - En el territorio histórico de Bizkaia, se ha concluido la remodelación de los nuevos accesos de Bilbao por San Mamés tal como estaba previsto. Por otro lado, se ha comenzado la excavación del túnel de Urdinbide en la variante de Autzagane y se han iniciado las obras de mejora de la BI-625 entre el enlace de la AP-68 en Arrigorriaga y el enlace de Zaratamo. Además, se han adjudicado las obras de la Fase 2 del Eje Plentzia-Mungia en el tramo comprendido entre Asteizna y Maruri.
  - En Gipuzkoa, se inician las obras de construcción del último tramo del eje Beasain-Durango y se completa el último tramo de las obras de desdoblamiento de la variante de Hernani.
  - En el territorio alavés, se aprobó la realización de los trabajos de mejora de la seguridad vial en la Red Foral de carreteras y se adjudican las obras de rehabilitación y reposición de pavimento en diversos tramos de vías.

■ Sobre las *infraestructuras ferroviarias*:

- Adif ha adjudicado el contrato de suministro de traviesas de ancho mixto para la renovación de vía en el tramo comprendido entre Donostia-San Sebastián e Irún de la línea ferroviaria convencional Madrid-Hendaya.
- En cuanto a las actuaciones realizadas por ETS en cada territorio histórico en 2013 destacan:
  - En el territorio vizcaíno, las acciones más relevantes llevadas a cabo en la red gestionada por Euskotren son la conclusión de las obras del nuevo túnel de Artxanda, la adjudicación del contrato para la redacción del proyecto de demolición de los antiguos talleres y cocheras de Durango y en el Proyecto Durango se inician los trabajos para la apertura de tres pasos transversales en la antigua traza ferroviaria.
  - En Gipuzkoa, destacan el desdoblamiento del tramo Amaña-Ardantz de la línea Bilbao - Donostia-San Sebastián con la finalización de una cuarta parte, el estudio de los proyectos de desdoblamiento del tramo de Ardantz-Eibar y cubrimiento del tramo Eibar-Azitain, licitación de la redacción del Proyecto Constructivo de la Variante de Altzola (Elgoibar) para la mejora del transporte ferroviario en la comarca del Bajo Deba y redacción del Estudio Informativo para el soterramiento de la línea férrea a su paso por Zarautz.
  - Por último, en el proyecto Metro Donostialdea los principales progresos han sido las labores de demolición del puente sobre el río Urumea dentro del proyecto de construcción de la variante ferroviaria Loiola-Intxaurren-Herrera, avance de los trabajos de excavación y soterramiento en el tramo Herrera-Altza, definición de un nuevo trazado de pasante subterránea por el centro de Donostia-San Sebastián y redacción del Proyecto Constructivo de la variante ferroviaria Altza-Pasaia-Galtzaraborda
- En Metro Bilbao, las actuaciones más relevantes son, en la Línea 1 se somete a información pública el proyecto de construcción del aparcamiento de vehículos de la futura estación de Ibarbengoa; en la Línea 2 comienza la instalación de ascensores, escaleras metálicas, etc. en el tramo Santurtzi-Kabezes; en la Línea 3 tanto los túneles como cavernas y sus revestimientos están finalizados, a excepción del tramo donde se encuentra la estación de Txurdinaga. Por último, en la futura Línea 5 se realizó la redacción del proyecto constructivo.
- Respecto al programa Tranviario, en Bilbao se inicia el proceso de licitación del estudio informativo del tramo La Casilla-Zabalburu-Pío Baroja-Atxuri.
- En cuanto a la Nueva Red ferroviaria Vasca, en lo que concierne al ramal guipuzcoano de la “Y Vasca”, ejecutado por el Gobierno Vasco, a cierre de 2013 contaba con todos los tramos finalizados o en ejecución. Esto supone que 5 tramos ya se han completado 12,9 km (17%) y el resto están en proceso de construcción, a falta únicamente de la definición de los accesos definitivos a Donostia-San Sebastián e Irún y la conexión con Francia.

Por otro lado, el trazado de Vitoria-Gasteiz - Bilbao (90,2 Km), ejecutados por el Ministerio de Fomento a través de Adif, cuenta a finales de 2013 con seis tramos finalizados (22,1 km) y otros 8 tramos se encontraban en ejecución (34,1 km).

■ En lo referente al ámbito de las *infraestructuras aéreas*:

- El aeropuerto de Bilbao, ha iniciado el Plan de Aislamiento Acústico del Aeropuerto (PAA) que alcanza a 814 inmuebles.
- Aena y el comité del Aeropuerto de Vitoria acuerdan atender vuelos comerciales fuera del horario operativo nocturno asegurando la operatividad del aeropuerto.

■ En relación a las *infraestructuras marítimas*:

- En el puerto de Bilbao se encuentra en ejecución la construcción de un nuevo muelle de cruceros en Getxo donde ya se ha fondeado el primer cajón de los ocho que formarán la línea de atraque. Además, la Autoridad Portuaria de Bilbao ha finalizado las obras de mejoras (aumento de calado y refuerzo) del muelle de Axpe.
- En 2013, en el Puerto de Pasaia se han finalizado los trabajos incluidos en el proyecto de cuarta vía en la playa de vías de Lezo, las obras para canalización de tráfico en el vial principal en el área de nuevos almacenes y la instalación de una plataforma abatible para la descarga de coches en la playa de vías de Lezo
- En el Puerto de Bermeo se han realizado las obras de renovación del muelle de la Cofradía de Bermeo, con el objetivo principal de sustituir el muelle existente por uno nuevo apoyado en cimentaciones profundas mediante micropilotes.

- Por último, las diputaciones forales y los agentes municipales continúan impulsando la red de infraestructuras ciclables en el conjunto de la CAPV. En este sentido, los bidegorris habilitados en las tres capitales vascas y en los tres territorios históricos avanzan favoreciendo el crecimiento de la estructura ciclable.

Profundizando en el análisis de la **oferta** de servicios de transporte en la CAPV destacan los siguientes aspectos:

- En relación al transporte privado:

- En el transporte por carretera, el parque de vehículos de la CAPV se sitúa cerca de los 1,3 millones, registrando un descenso del 1% respecto a 2012. Por su parte, el número de turistas baja hasta 945,8 miles, lo que supone un 1,1% menos que el ejercicio previo.

- Respecto al transporte público colectivo:

- En el transporte público por carretera, y dentro del ámbito urbano, las compañías que prestan sus servicios son Bilbobus, Dbus y Tuvisa. En la capital donostiarra, Dbus ha mantenido sus servicios con las mismas características que en 2012 con 120 autobuses, que distribuidos en un total de 36 líneas, han circulado por 247 kilómetros; por su parte, en la capital vizcaína, Bilbobus mantiene las 43 líneas de años precedentes, habiendo reducido ligeramente su recorrido a 575,1 kilómetros (-0,6 respecto al 2012), con una flota de 146 vehículos (6 menos que en 2012). Respecto a Tuvisa, no se dispone de información referente a los servicios ofertados en 2013.

- En relación al transporte ferroviario, los servicios ofertados han sufrido variaciones tanto en el ámbito urbano como en el interurbanos. Dentro de los servicios urbanos, la oferta del tranvía de Vitoria-Gasteiz se ha mantenido constante respecto al año anterior tanto en el número de trenes (96.375) como en las plazas ofertadas (14,6 millones), mientras que la oferta del servicio del tranvía de Bilbao, formada por 62.208 trenes y 7,8 millones de plazas, se ha visto levemente debilitada con una disminución del 1,3% en relación a 2012. Por su parte, Metro Bilbao ha experimentado un retroceso en la oferta total de kilómetros del 2,4% con relación al ejercicio previo, lo que conlleva una reducción de coches-km y plazas-km ofertadas, registrando una variación interanual del -2,8% y del -2,9%, respectivamente.

Respecto a los servicios efectivamente prestados por EuskoTren, en 2013 se observa un aumento significativo del 5,9% en el número de trenes hasta los 201,8 miles de convoys, también se incrementa el número de plazas ofertadas (13,9%) y las plazas-km puestas a disposición de los viajeros y viajeras (7,8%).

- En cuanto a la oferta del transporte aéreo, se ha registrado un pronunciado descenso en el volumen total de operaciones de los aeropuertos vascos del orden del 14,7% respecto a 2012, cerrando el año con 48.473. Todas las terminales vascas recogen caídas en el número de aeronaves, siendo la más pronunciada la del aeropuerto de Donostia-San Sebastián con un descenso del 30,2%, seguida del aeropuerto de Bilbao con una disminución del 13,3% en el volumen de operaciones y por detrás la terminal de Vitoria-Gasteiz con la pérdida del 8,9% del tráfico de aeronaves.

- En lo referente al tráfico marítimo, en 2013 la flota mercante asociada a Anavas consta de 11 empresas navieras con un total de 55 buques disponibles, lo que se traduce en la pérdida de un 15,4% de las embarcaciones en relación al año anterior y una reducción del volumen de carga hasta las 336,1 miles de toneladas brutas y 592,9 miles de toneladas de peso muerto.

Desde la perspectiva de la **demanda de movilidad** en la CAPV, vamos a exponer las últimas cifras disponibles de demanda de movilidad en transportes públicos y colectivos.

En el ámbito del transporte público colectivo, los datos muestran que el conjunto de los servicios públicos de autobús y ferrocarril han reducido el número de desplazamientos en un 1,2% con respecto a 2012. Desde una perspectiva a más largo plazo se observa un aumento del 9,8% en el número de personas trasladadas en transporte colectivo entre 2000 y 2013. Por su parte, analizando de forma independiente cada modo de transporte se aprecian las siguientes diferencias en el último año:

- En el transporte por carretera:
  - Dentro del ámbito urbano, la evolución del pasaje ha sido dispar en cada capital, así mientras Dbus, con 27,7 millones de personas, ha registrado una reducción del número de usuarios y usuarias (-4,5%), Bilbobus, 25,8 millones, ha mantenido la demanda del ejercicio anterior y Tuvisa ha experimentado un incremento de los movimientos (+4%) hasta 12,7 millones, superando el máximo registro alcanzado con anterioridad a la puesta en marcha del Tranvía de Vitoria-Gasteiz.
  - En el ámbito interurbano, Lurraldebus continúa con su tendencia alcista rebasando los 21 millones de viajeros y viajeras (+2,9% con respecto a 2012). Al contrario, Bizkaibus y Autobuses Interurbanos de Álava-AIA, registrando 28.057 y 490 miles de desplazamientos, han reducido su demanda en un 0,7% y 1%, respectivamente.

Respecto a estas cifras se debe puntualizar que estos datos deben ser analizados dentro del contexto de la oferta integral de servicios de transporte público colectivo, es decir, considerando la oferta de los diferentes modos (autobús, metro y tranvía), y en el total de áreas urbanas y suburbanas o metropolitanas. Esta consideración es aún más relevante en las áreas donde se ha incrementado la oferta modal en los últimos años, tales como el área metropolitana del Gran Bilbao y Vitoria-Gasteiz.

- Atendiendo al transporte ferroviario:
  - Metro Bilbao en 2013 registra un ligero descenso en el número de usuarios y usuarias (-0,6%), retroceso que es el segundo consecutivo tras la continua línea ascendente que se había dado desde su puesta en funcionamiento en 1995 hasta el año 2011. Así, el volumen total de desplazamientos alcanza los 87,1 millones de personas, 481 miles de viajeros y viajeras menos que en ejercicio previo.
  - El conjunto del sistema tranviario de EuskoTren ha experimentado un incremento del 0,4% en su nivel de actividad. Este crecimiento se deriva, en su mayor parte, del aumento de la demanda del Tranvía de Bilbao (1,2%), alcanzando los 3,12 millones de personas lo que significa un nuevo máximo histórico en su actividad. Por su lado, el Tranvía de Vitoria-Gasteiz, prácticamente, se mantiene en los niveles de

desplazamientos del año anterior, 7,28 millones de usuarios y usuarias (+0,04%).

- En el ámbito interurbano, los datos de Renfe, en la red de ancho convencional y de ancho métrico muestran descensos en sus registros de pasajeros y pasajeras finalizando el ejercicio con 17,4 y 1,2 millones de personas (-12,4% y -7,8%, respectivamente) mientras que Euskotren incrementa su actividad en un 2,6%, alcanzando 15,6 millones de desplazamientos.

- En relación al transporte aéreo de personas, se observa una contracción en el número de desplazamientos realizados con origen y/o destino los aeropuertos vascos, que están en torno a los 4 millones de viajeros y viajeras. La evolución negativa experimentada en 2013 está originada, principalmente, por el descenso del pasaje de la terminal vizcaína (-9%) pues representa el 93,8% del tráfico aeroportuario total en la CAPV. Asimismo, los aeropuertos de Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz reducen su nivel de actividad en un 6,6% y 71,9%, respectivamente.
- El transporte marítimo de personas, concentrado en el pasaje con origen y/o destino el Puerto de Bilbao, se ha mantenido estable, 142 miles de pasajeros y pasajeras, (-0,5%) respecto a la cifra registrada en 2012. A este respecto hay que resaltar que mientras la línea regular ha experimentado una importante mejoría (11,9%), los pasajeros y pasajeras de cruceros han disminuido un 15,1%.
- Finalmente, considerando la demanda de otros medios de transporte tenemos que, dentro del transporte por cable se han desplazado 1.962 miles de personas en funiculares y 312 miles en el ascensor de Erreaga (único con datos disponibles de usuarios y usuarias en 2013); el tráfico del puente colgante de Bizkaia ha sido de 3.573 miles de personas (-3% respecto al año anterior) y el flujo de pasajeros y pasajeras trasladadas en los botes Portugalete-Las Arenas se ha situado en 590,8 miles (-15,9% respecto a 2012).

El estudio de la actividad del **transporte de mercancías** en la CAPV refleja que el tráfico alcanzado en 2013 es de 140.433 miles de toneladas, con una reducción del 3,1% respecto a los datos estimados para 2012. Este descenso pone de manifiesto la sensibilidad de este ámbito ante las fluctuaciones cíclicas de la economía y la debilidad de la demanda en el contexto de crisis económica internacional. A continuación, se analizan los diferentes modos de transporte de forma independiente:

- Respecto a las mercancías transportadas por carretera en la CAPV, destaca la reducción del volumen total transportado en un 4,7%, cerrando el ejercicio con 84,4 millones de toneladas. Esta evolución desfavorable está ocasionada por la contracción del transporte intrarregional (-2,7%) e interregional (-6,7%). En este punto hay que recordar que el tráfico intrarregional e interregional representan, en conjunto, el 94,5% (48,5% y 46%, respectivamente) del total del transporte de mercancías por carretera en la CAPV.



El tráfico internacional, con una representación reducida en el volumen total (5,5%), ha experimentado un descenso en la carga movilizada del 3,5% debido a la bajada en la mercancía recibida.

- En cuanto a las mercancías transportadas en ferrocarril, el tráfico total ha alcanzado 3.211,9 miles de toneladas, lo que supone un crecimiento del 3,4% con respecto a los niveles de actividad reportados en 2012. El análisis de los operadores muestra que esta mejoría se debe a que Renfe, en la red ferroviaria convencional, ha experimentado un incremento del 10% respecto a 2012, y representa el 74% del volumen de mercancías transportadas. Por su parte, Renfe, en la red de ancho métrico, realizando el 26% de los movimientos de mercancías, ha registrado un descenso del 3% y Euskotren, con un volumen del 0,1% sobre el total, sufrió una caída del 99,4%.
- En 2013, el tráfico aéreo de mercancías en la CAPV desplazó un volumen total de 40 miles de toneladas, lo que significa que se ha producido un crecimiento del 8,4% en la carga movilizada respecto al ejercicio previo. Esta evolución positiva está originada, principalmente, por el incremento del 8,2% en la actividad del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz ya que esta terminal es responsable del 93,6% del total de mercancías transportadas. Igualmente, el tráfico aeroportuario de Bilbao ha registrado un ascenso del 12,1%, este incremento tiene una repercusión menor sobre el global pues su participación sobre el volumen total de mercancías transportadas en Euskadi es del 6,3%. Por el contrario, el aeropuerto de Donostia-San Sebastián redujo el flujo de mercancías transportadas en un 42,7%, lo que supone que la representación de la terminal sobre el volumen total sea inferior al 0,1%.
- En último lugar, la actividad portuaria ha registrado un total de 33.326,5 miles de toneladas en 2013, lo que supone un incremento del 1,4% respecto al ejercicio previo. La evolución de las tres infraestructuras portuarias ha sido dispar, mientras el Puerto de Bilbao (responsable del 90,2% del total del tráfico marítimo en la CAPV) ha incrementado su actividad en 1,9% y el Puerto de Bermeo (con una participación menor, 0,9% del total) ha aumentado en 17,4% el volumen transportado, por su parte, el Puerto de Pasaia (cuya representación es del 8,9% sobre el total de mercancía movilizada) ha descendido en un 4,7% el total de toneladas movilizadas.


Desde la perspectiva de las **externalidades** adversas derivadas de la actividad del transporte, y considerando los últimos datos disponibles conviene recordar que en 2008 éstas se cifran en 1.700 millones de euros anuales, habiendo descendido las mismas un 12,9% respecto a los niveles alcanzados en 2004. De las estimaciones en dichos periodos solo constaba descenso de las externalidades relacionadas con la siniestralidad y los costes derivados de la contaminación del aire.

En relación a la lucha contra la accidentalidad, se establece como objetivo la reducción del número de víctimas en las carreteras vascas siguiendo el “Plan Estratégico de Seguridad Vial

de Euskadi 2010-2014". Así en 2013 el número de fallecidos, como consecuencia de accidentes de tráfico en el conjunto de las carreteras de la CAPV, han descendido en cuatro personas, -6,9% respecto a 2012 (54 en 2013 y 58 en 2012).

Un parámetro que puede incidir en varios efectos del transporte (congestión, contaminación,...) es el índice de motorización. En 2013 se registra un nuevo descenso del índice de motorización en el conjunto de la CAPV (-0,4%).

Para finalizar, respecto al impacto medioambiental del sector de transporte, las cifras muestran: el ascenso en 2012 de las emisiones de CO<sub>2</sub> sectoriales (5%) y un leve crecimiento del consumo energético del sector en 2013 (1,3%).



1

**Marco General**



## 1. MARCO GENERAL

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

En el siguiente apartado se desarrollan los aspectos más relevantes del transporte como sector de actividad económica. Antes de comenzar el análisis es necesario apuntar una serie de apreciaciones metodológicas.

En primer lugar, se debe señalar que la información referida a establecimientos, empleo y valor añadido bruto (VAB) está clasificada según la CNAE-2009 desde la edición del informe de panorámica del transporte correspondiente al ejercicio 2011 (Panorámica del Transporte en Euskadi 2011).

En segundo lugar, en 2013 se han actualizado los datos del VAB publicados en años precedentes, al utilizarse una nueva metodología denominada SEC-2010 (Sistema de Cuentas Nacionales y Regionales de la Unión Europea 2010), aplicada a los datos desde el año 2010 inclusive, elaborados según la clasificación del CNAE 2009. Dicho cambio metodológico afecta al VAB global y a los datos sectoriales. En particular en el sector del transporte y las comunicaciones los cambios pueden deberse, en gran medida, a la incorporación de los gastos en I+D y el tratamiento de la producción para uso final propio. El dato de la economía global, además de por las causas citadas, también se ve afectado por la inclusión de la estimación de actividades ilegales, el tratamiento de las empresas de seguros y la delimitación del sector de administraciones públicas.

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

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

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

En cuarto lugar, cabe mencionar que en el anterior informe se incluyó, por primera vez, información relativa al transporte por tubería en lo referido a los establecimientos y empleo,

lo que supuso mínimas variaciones en las cifras globales de establecimientos y empleo respecto a las publicaciones anteriores del informe de panorámica pues su peso sobre el total es muy reducido (0,03% en el caso de los establecimientos y 0,09% para el empleo en 2013). No obstante, de cara a realizar un análisis homogéneo, en la anterior edición del informe las series de establecimientos y empleo han sido revisadas desde 2009 de acuerdo con este nuevo criterio.

Finalmente, conviene recordar un año más que en el caso del VAB la información del último ejercicio siempre es provisional, aspecto derivado de su procedencia de las Cuentas Económicas. En este sentido, los datos provisionales referidos a 2012 presentados en la anterior edición del informe de panorámica del transporte (Panorámica del Transporte en Euskadi 2012), son ahora sustituidos por datos definitivos, siendo los datos relativos a 2013 provisionales.

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

El elevado número de establecimientos, personal empleado y valor añadido bruto creado por el sector del transporte, actividades postales y de correos evidencia la relevancia que posee la actividad del transporte en nuestra economía.

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

De acuerdo a la información ofrecida por las diferentes fuentes, las cifras registradas por las principales magnitudes en 2013, son:

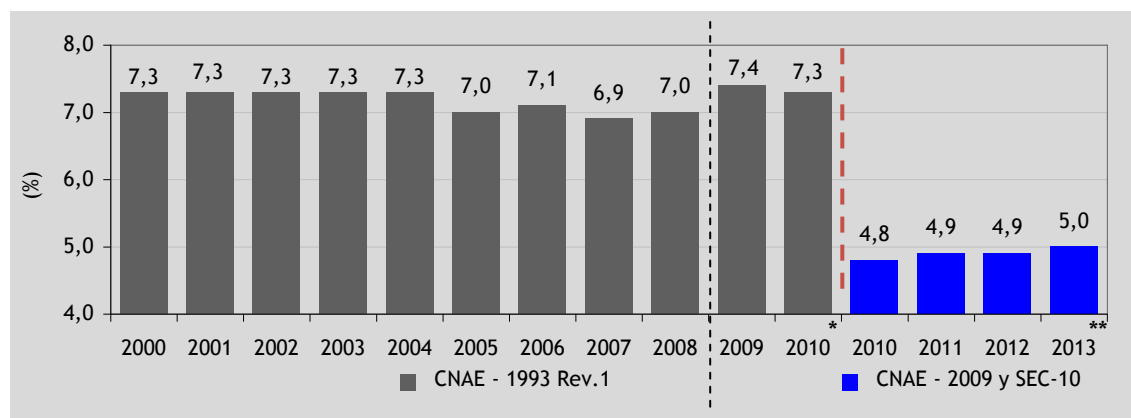
- En Euskadi **operan 11.770 establecimientos** en el sector vasco de transporte, actividades postales y de correos. Dicho volumen,
  - Ha descendido un 4,3% respecto al ejercicio anterior (12.304 establecimientos en 2012), observándose en el conjunto de la economía vasca un descenso del 2,8% (179.285 establecimientos en 2013 frente a 184.471 establecimientos en 2012).
  - Representa el 6,6% de los establecimientos totales de la CAPV (prácticamente la participación se mantiene respecto al ejercicio previo).
- Este sector **emplea a 42.136 personas**. Dicha cifra implica,
  - Una reducción del 3,8 % en relación al ejercicio precedente (43.800 personas empleadas en 2012), contracción superior a la experimentada por el conjunto de la economía vasca; -2% (855.093 personas empleadas en 2013 frente a 873.121 en 2012).
  - Una cuota del 4,9% sobre el empleo total de la CAPV (5% en el ejercicio anterior).

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

- El sector genera un **Valor Añadido Bruto (VAB) de 2.994,3 millones de euros**, importe que supone:
  - Constancia respecto al año anterior pues se registra un descenso mínimo de 0,15%, mientras el VAB correspondiente al conjunto de la economía vasca ha caído un 1,3%.
  - Una participación del 5,0% sobre el VAB total de la economía vasca, peso relativo levemente superior al alcanzado en el ejercicio previo (4,9% en 2012).

Desde una perspectiva temporal amplia (periodo 2000-2013), el cambio de CNAE no permite realizar un análisis homogéneo de la participación del sector en el VAB de la economía vasca, ya que la dimensión del sector varía en función de la CNAE aplicada (sector transporte y comunicaciones en el caso de la CNAE-1993 Rev.1; sector transporte, actividades postales y de correos en el caso de la CNAE-2009). Con todo, disgregando el análisis en dos tramos temporales diferenciados: periodo 2000-2010 (según CNAE-1993 Rev.1) y periodo 2010-2013 (según CNAE-2009 y SEC-10), observamos que la aportación del sector al VAB de la economía se ha incrementado ligeramente en los dos últimos años.

**Gráfico 1.1.** Participación en el VAB de la CAPV (%): Años 2000-2010 corresponde al sector de transporte y comunicaciones (CNAE-1993 Rev.1); Años 2010-2013 corresponde al sector transporte, actividades postales y de correos (CNAE-2009 y SEC-10)<sup>1</sup>



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

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

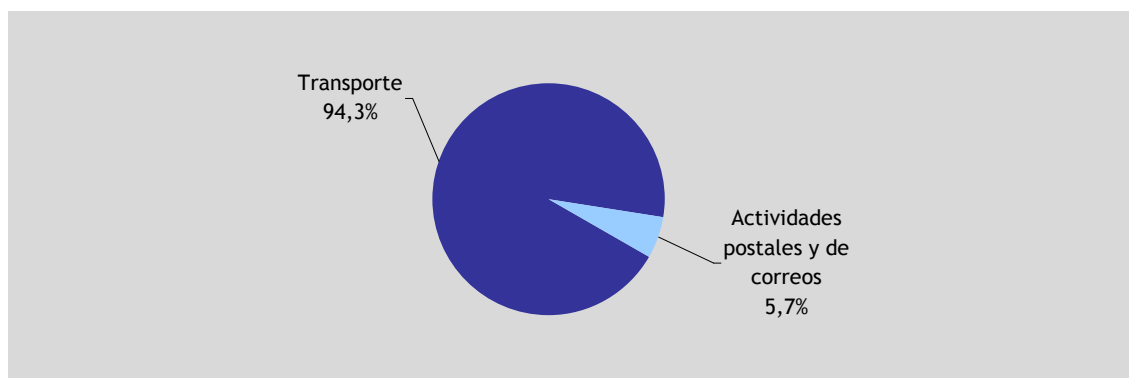
\*\* El VAB referido a 2013 (CNAE-2009) es un avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas).

Centrando el análisis en el ejercicio 2013, la actividad del transporte representa el 94,3% del VAB total generado por el sector de transporte, actividades postales y de correos. En valores absolutos, ésta reporta 2.822,7 millones de euros, frente a los 171,6 millones de euros generados por las actividades postales y de correos.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

Gráfico 1.2. Distribución del VAB<sup>1</sup> del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV. 2013<sup>2</sup> (%)



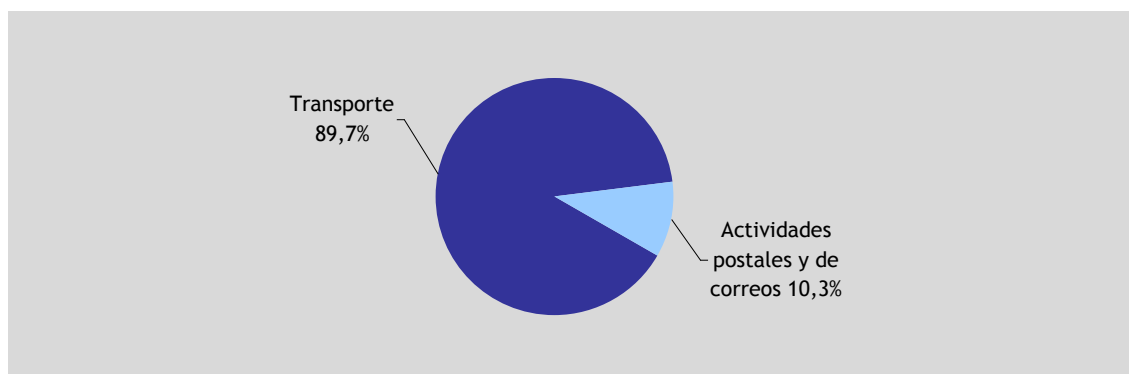
<sup>1</sup> Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, y supone de media en los años 2010 a 2013, un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento.

<sup>2</sup> El dato de VAB referido a 2013 es un avance.

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

En términos de empleo, el transporte concentra el 89,7% del total sectorial, mientras que las actividades postales y de correos suponen el 10,3% restante.

Gráfico 1.3. Distribución del empleo del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV. 2013 (%)



Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial.



### 1.1.2. El sector de transporte en Euskadi

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

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

En relación a las principales magnitudes del sector de transporte, cabe señalar que:

- En 2013 el sector abarca **11.185 establecimientos**.
- Con un empleo total de **37.800 personas**.
- Genera un VAB de **2.822,7 millones de euros**.

En lo relativo a los establecimientos, el sector de transporte supone el 6,2% del total correspondiente a la economía vasca, participación ligeramente inferior a la correspondiente a 2012 (6,3%).

En relación al empleo, dicho sector representa el 4,4% del total asociado a los establecimientos vascos, cuota ligeramente inferior a la registrada en 2012 (4,5%).

En cuanto al VAB, el sector de transporte concentra el 4,7% del total correspondiente a la economía vasca, superando la participación registrada en el ejercicio previo (4,6% en 2012).

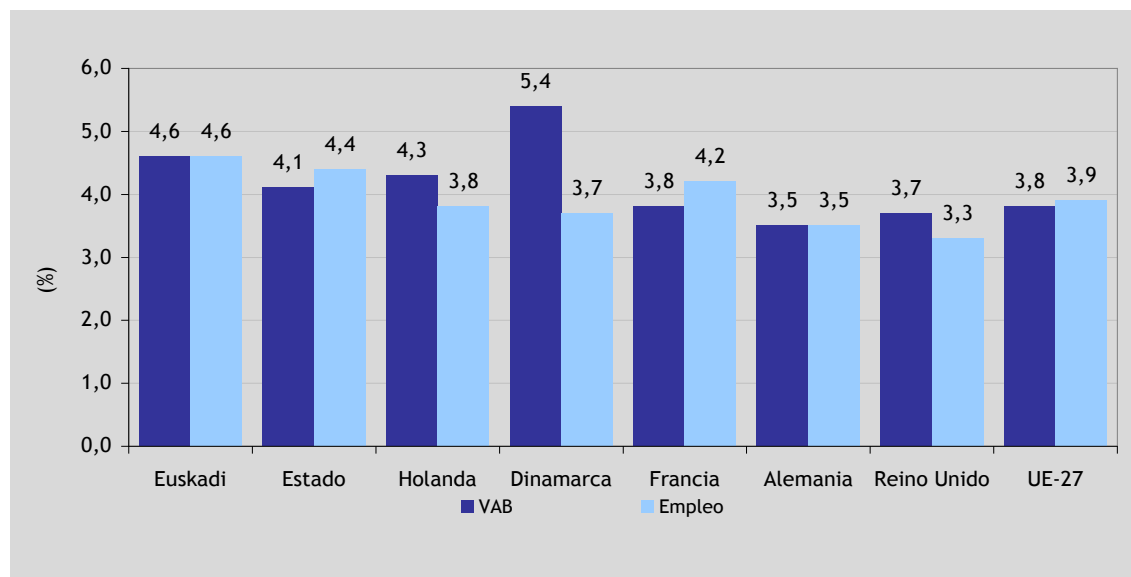
Teniendo en cuenta la distribución de la población ocupada (de 16 y más años) en el sector de transporte según género, en 2013 los hombres son el 80,9% del total<sup>1</sup> y las mujeres el 19,1% restante.

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

<sup>1</sup> Fuente: Eustat, PRA (Encuesta de Población en relación con la Actividad). Para más detalle consultar los indicadores del grupo "II.3 Empleo" del S.I.T. en la Web de OTEUS: <http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es/>

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

Gráfico 1.4. Participación sector de transporte en el VAB y el empleo en la CAPV, y comparación con otros países de interés. 2010 (%)



Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, DIRAE y Cuentas Económicas para el caso de Euskadi; Structural Business Statistics, EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2013, y Economy and Finance Statistics (Eurostat) para el Estado y el resto de países. Elaboración propia.

i) *Por subsector de actividad*

Del análisis por subsectores de los establecimientos y el empleo asociados a cada uno, se extrae que en 2013 el transporte por carretera de mercancías supone el 65,4% del total de establecimientos (7.312), y el 43,0% del empleo (16.271 personas). Le sigue, a una gran distancia, el transporte terrestre de personas, acaparando el 22,4% de los establecimientos (2.511), y el 21,5% del empleo (8.138 personas). Por detrás figuran las actividades anexas al transporte, que en su conjunto suponen el 11,1% de los establecimientos (1.247) y el 30,9% del empleo (11.660 personas), donde el subsector de resto de actividades anexas al transporte tiene mayor peso, concentrando el 7,1% de los establecimientos (789) y el 16,7% del empleo (6.311 personas). Así, el conjunto de estas tres categorías representa el 99% del total de establecimientos vascos dedicados al transporte y el 95,4% del empleo total asociado a los mismos, siendo marginales las participaciones correspondientes al resto de subsectores.

Cuadro 1.1. Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores. CAPV. 2012-2013

	Establecimientos				Empleo			
	2012		2013		2012		2013	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Transporte terrestre de personas *	2.547	21,9	2.511	22,4	8.252	21,0	8.138	21,5
Transporte por carretera de mercancías	7.682	66,0	7.312	65,4	17.378	44,2	16.271	43,0
Transporte ferroviario interurbano de personas	62	0,5	62	0,6	1.074	2,7	1.077	2,8
Transporte ferroviario de mercancías	8	0,1	9	0,1	77	0,2	85	0,2
Transporte por tubería	4	0,0	4	0,0	37	0,1	39	0,1
Transporte marítimo y por vías navegables de personas	17	0,1	15	0,1	55	0,1	46	0,1
Transporte marítimo y por vías navegables de mercancías	14	0,1	14	0,1	392	1,0	390	1,0
Transporte aéreo de personas	8	0,1	11	0,1	131	0,3	94	0,2
Transporte aéreo de mercancías	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Actividades anexas al transporte terrestre	314	2,7	306	2,7	2.917	7,4	2.957	7,8
Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables interiores	120	1,0	114	1,0	1.395	3,5	1.273	3,4
Actividades anexas al transporte aéreo	34	0,3	38	0,3	1.127	2,9	1.119	3,0
Resto de actividades anexas al transporte**	827	7,1	789	7,1	6.491	16,5	6.311	16,7
<b>TOTAL</b>	<b>11.637</b>	<b>100,0</b>	<b>11.185</b>	<b>100,0</b>	<b>39.326</b>	<b>100,0</b>	<b>37.800</b>	<b>100,0</b>

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

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

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial.

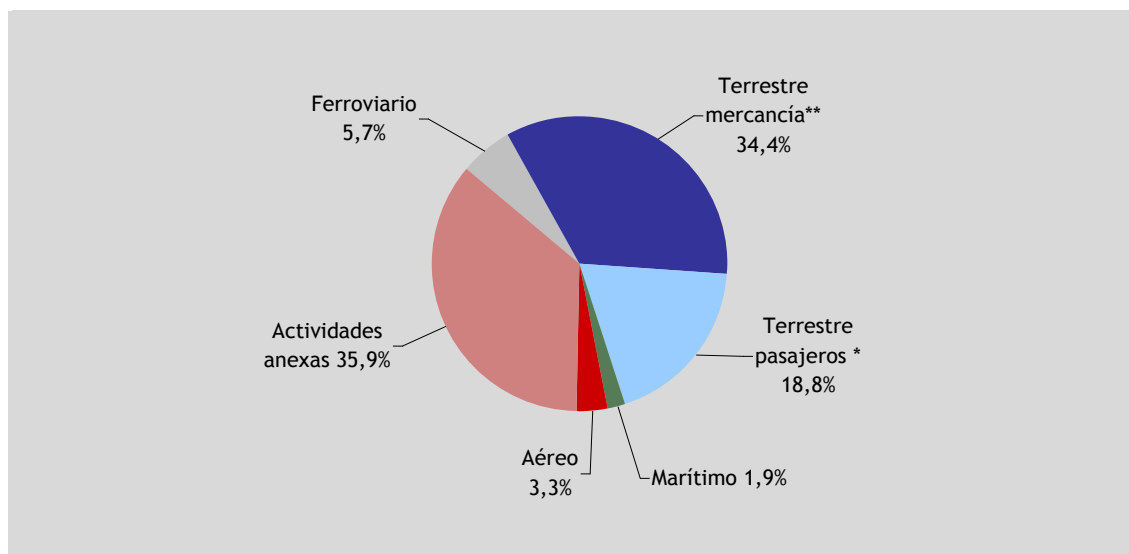
En lo relativo a la distribución del VAB, las actividades anexas al transporte absorben el 35,9% del total, el transporte terrestre de mercancías<sup>2</sup> el 34,4%, el transporte terrestre de pasajeros<sup>3</sup> el 18,8%, el transporte ferroviario el 5,7%, el aéreo el 3,3%, y el marítimo el 1,9% restante. Calculando la proporción del VAB de las actividades anexas al transporte entre el resto de subsectores en función de su aportación al VAB total sectorial, y añadiendo el transporte terrestre de pasajeros, el transporte terrestre de mercancías y el transporte ferroviario, el conjunto de estas actividades representa el 91,9% del VAB del transporte, frente al 8,1% correspondiente a la suma del transporte marítimo y aéreo.

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

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

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

Gráfico 1.5. Distribución del VAB<sup>1</sup> del sector de transporte en la CAPV por subsectores. 2013<sup>2</sup> (%)



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

<sup>2</sup> El dato de VAB referido a 2013 es un avance.

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

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

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

## ii) Presencia territorial

Cuadro 1.2. Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores y Territorio Histórico. CAPV. 2013

	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
<b>Establecimientos</b>								
Transporte Terrestre de personas *	296	11,8	1.451	57,8	764	30,4	2.511	100,0
Transporte por carretera de mercancías	921	12,6	3.842	52,5	2.549	34,9	7.312	100,0
Transporte ferroviario interurbano de personas	2	3,2	41	66,1	19	30,6	62	100,0
Transporte ferroviario de mercancías	0	0,0	7	77,8	2	22,2	9	100,0
Transporte por tubería	2	50,0	2	50,0	0	0,0	4	100,0
Transporte marítimo y por vías navegables de personas	0	0,0	5	33,3	10	66,7	15	100,0
Transporte marítimo y por vías navegables de mercancías	0	0,0	13	92,9	1	7,1	14	100,0
Transporte aéreo de personas	3	27,3	7	63,6	1	9,1	11	100,0
Transporte aéreo de mercancías	0	--	0	--	0	--	0	--
Actividades anexas al transporte terrestre	54	17,6	151	49,3	101	33	306	100,0
Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables interiores	0	0,0	80	70,2	34	29,8	114	100,0
Actividades anexas al transporte aéreo	8	21,1	22	57,9	8	21,1	38	100,0
Resto de actividades anexas al transporte**	115	14,6	406	51,5	268	34	789	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>1.401</b>	<b>12,5</b>	<b>6.027</b>	<b>53,9</b>	<b>3.757</b>	<b>33,6</b>	<b>11.185</b>	<b>100,0</b>
<b>Empleo</b>								
Transporte Terrestre de personas *	1.112	13,7	4.816	59,2	2.210	27,2	8.138	100,0
Transporte por carretera de mercancías	2.214	13,6	7.946	48,8	6.111	37,6	16.271	100,0
Transporte ferroviario interurbano de personas	(***)	(***)	722	67,0	348	32,3	1.077	100,0
Transporte ferroviario de mercancías	0	--	41	48,2	(***)	(***)	85	100,0
Transporte por tubería	(***)	(***)	(***)	(***)	0	--	39	100,0
Transporte marítimo y por vías navegables de personas	0	--	15 y (***)	32,6 y (***)	30	65,2	46	100,0
Transporte marítimo y por vías navegables de mercancías	0	--	376	96,4	(***)	(***)	390	100,0
Transporte aéreo de personas	10	10,6	66	70,2	(***)	(***)	94	100,0
Transporte aéreo de mercancías	0	--	0	--	0	--	0	--
Actividades anexas al transporte terrestre	249	8,4	1.577	53,3	1.131	38,2	2.957	100,0
Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables interiores	0	--	1.031	81,0	242	19	1.273	100,0
Actividades anexas al transporte aéreo	356	31,8	648	57,9	115	10,3	1.119	100,0
Resto de actividades anexas al transporte**	1.400	22,2	3.147	49,9	1.764	28	6.311	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>5.341 y (***)</b>	<b>14,1 y (***)</b>	<b>20.385 y (***)</b>	<b>53,9 y (***)</b>	<b>11.951 y (***)</b>	<b>31,6 y (***)</b>	<b>37.800</b>	<b>100,0</b>

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

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

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

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial.

El número de establecimientos y el empleo asociado a los mismos es muy diferente en los tres territorios históricos pero la distribución se mantiene constante en el tiempo. Así, Bizkaia supone más de la mitad de los establecimientos y del empleo sectorial de la CAPV, concentrando 6.027 establecimientos y más de 20.385 personas empleadas. Le sigue

Gipuzkoa, con algo más de un tercio de los establecimientos y empleo sectoriales (3.757 y más de 11.951, respectivamente). Por último, Álava tiene el menor peso en el sector, con participaciones del 12,5% en lo referido a establecimientos (1.401) y del 14,1% en lo relativo al empleo (más de 5.341 personas ocupadas). Apuntamos que en las cifras de empleo desagregado por territorio no computamos aquellos no representados en el cuadro por salvaguarda del secreto estadístico, que, en todo caso, suponen un peso porcentual muy bajo.

### iii) Coste laboral

Continuando con el análisis realizado los dos años anteriores, a continuación se compara el coste laboral total por trabajador y mes para el conjunto de la economía (excluido el sector primario) y los subsectores que componen la actividad del transporte, estudiando las diferencias existentes entre estas actividades y la economía en su conjunto, en términos de coste laboral.

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

Como en años anteriores, exceptuando el transporte terrestre y por tubería, el resto de subsectores del transporte alcanzan un coste laboral por trabajador y mes notablemente superior al registrado por la economía en su conjunto excluido el sector primario (2.544 euros). Así, el transporte aéreo presenta el mayor coste laboral por trabajador y mes (4.128 euros), seguido por el almacenamiento y actividades anexas al transporte (3.191 euros) y por el transporte marítimo y por vías navegables interiores (3.040 euros). En 2013, el transporte terrestre y por tubería presenta un coste laboral por trabajador y mes levemente superior al correspondiente al conjunto de la economía excluido el sector primario (2.575 euros).

**Cuadro 1.3. Coste laboral por trabajador y mes. Estado. 2012-2013**

	Coste laboral total		Variación interanual (%)
	2012	2013	
Total Economía (excluido sector primario)	2.540	2.544	0,2
Transporte terrestre y por tubería	2.538	2.575	1,5
Transporte marítimo y por vías navegables interiores	3.414	3.040	-10,9
Transporte aéreo	4.414	4.128	-6,5
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	3.155	3.191	1,1

Fuente: ETCL, INE.

En cuanto a la evolución, en 2013 el coste laboral por trabajador y mes correspondiente a la economía en su conjunto excluido el sector primario ha aumentado ligeramente (0,2%). En el caso de los subsectores que componen la actividad del transporte la evolución ha sido dispar,

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

mientras el transporte terrestre y por tubería y el almacenamiento y actividades anexas al transporte presentan incrementos interanuales (1,5% y 1,1%, respectivamente), en los subsectores de transporte aéreo y transporte marítimo y por vías navegables interiores se produce una reducción del coste laboral siendo del 6,5% en el primer caso y llegando al 10,9% en el transporte marítimo.

### b) Evolución de los precios

**Cuadro 1.4. Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción. 2010-2013**

	2010	2011	2012	2013	Δ 13/12
Gasóleo automoción	43,53	57,96	63,80	59,21	-7,20%
Gasolina	41,56	53,15	60,46	56,03	-7,33%
<b>Brent</b>	<b>37,75</b>	<b>50,28</b>	<b>54,62</b>	<b>51,45</b>	<b>-5,79%</b>

Unidad: céntimos de euro por litro.

Fuente: Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

En 2013 el precio medio del barril Brent se ha situado en 108,65 dólares, nivel inferior al registrado en el ejercicio precedente (111,75 dólares por barril en 2012). Al inicio del año, la trayectoria ha sido alcista en el primer mes (habiendo registrado su máximo anual en enero: 114,76 dólares por barril), y bajista en el resto del ejercicio, exceptuando junio, julio, agosto y diciembre, fechas en las que se registraron leves repuntes. No obstante, la depreciación del dólar respecto al euro (1,29 dólares por euro en 2012 frente a 1,33 dólares por euro en 2013) ha influido en que la cotización en euros del gasóleo de automoción haya registrado una reducción interanual del 7,2%, ligeramente inferior a la caída de la gasolina (7,33%).

En un contexto de recaída de la actividad económica (contracción del PIB vasco del 1,0 % en 2013), el IPC referido a nuestra comunidad ha reducido su crecimiento. Así, a cierre del ejercicio 2013 (variación diciembre sobre diciembre), el crecimiento de los precios en la CAPV se ha cifrado en el 0,6% frente al 2,7% registrado en 2012. Atendiendo a los grupos de bienes, exceptuando la medicina, todos los grupos han presentado menores tasas que en el ejercicio anterior, siendo las comunicaciones, ocio y cultura y menaje los grupos más deflacionarios (-6,5%, -0,8% y -0,2% respectivamente). Los grupos más inflacionarios han sido la medicina y bebidas alcohólicas (9,2% y 5,1%, respectivamente). Respecto al IPC del transporte, cabe destacar que, se retorna a la situación anterior a 2012, donde el incremento en sus precios es mayor al alcanzado por el índice general (en 2013 el avance de los precios relativos al transporte es el doble al correspondiente al índice general, en 2011 también lo duplicó y en 2010 lo triplicó).

Cuadro 1.5. IPC en la CAPV por grupos. 2010-2013

Variación interanual de diciembre				
	2010	2011	2012	2013
Alimentos y bebidas no alcohólicas	0,4	2,5	3,4	0,8
Bebidas alcohólicas y tabaco	14,6	3,9	5,8	5,1
Vestido y calzado	0,6	0,3	0,4	0,2
Vivienda	5,1	7,0	6,1	0,0
Menaje	1,3	1,3	2,6	-0,2
Medicina	-0,4	-2,2	3,9	9,2
<b>Transportes</b>	<b>8,9</b>	<b>4,7</b>	<b>2,4</b>	<b>1,2</b>
Comunicaciones	-0,7	-1,6	-2,8	-6,5
Ocio y cultura	0,3	0,6	1,9	-0,8
Enseñanza	2,3	1,3	3,4	2,5
Hoteles, cafés y restaurantes	2,1	1,1	1,1	0,7
Otros	2,6	2,4	3,6	0,5
<b>General</b>	<b>2,8</b>	<b>2,4</b>	<b>2,7</b>	<b>0,6</b>

Fuente: INE.

La evolución del Índice de Precios Industriales pone de manifiesto la escasa actividad económica registrada en los últimos años, pues en 2013 el crecimiento del mismo (variación diciembre sobre diciembre) ha alcanzado 0,5%, siendo inferior a 2012 cuando la variación del IPRI general fue 0,7%. Por sectores, en la industria manufactura se ha reducido el crecimiento de sus precios pasando a tener una variación negativa (-0,4%), para el caso de las industrias extractivas el descenso de los precios es menor que en 2012 pero continúan decreciendo con una variación de -0,5%. Por último, el IPRI de la energía eléctrica, gas y vapor aumenta de forma significativa respecto al ejercicio anterior, alcanzando un crecimiento del 6,0%.

Cuadro 1.6 Índice de Precios Industriales (IPRI) en la CAPV por rama de actividad. 2010-2013

Variación interanual de diciembre				
	2010	2011	2012	2013
<b>IPRI General</b>	<b>6,4</b>	<b>5,8</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>
<b>IPRI Industrias extractivas</b>	<b>-4,3</b>	<b>2,6</b>	<b>-5,2</b>	<b>-0,5</b>
Industrias extractivas	-4,3	2,6	-5,2	-0,5
<b>IPRI Industria manufacturera</b>	<b>6,5</b>	<b>4,3</b>	<b>0,6</b>	<b>-0,4</b>
Ind. alimentarias, bebidas, tabaco	5,4	1,4	5,5	-1,6
Textil, confección, cuero y calzado	2,3	-2,7	2,4	-0,8
Madera, papel y artes gráficas	3,0	4,4	-1,8	0,8
Coquerías y refino de petróleo	22,9	16,3	1,0	0,7
Industria química	3,7	6,7	2,3	0,3
Productos farmacéuticos	-0,3	0,9	0,9	0,1
Caucho y plásticos	1,7	1,5	-0,4	5,3
Metalurgia y productos metálicos	9,2	2,7	-0,5	-3,1
Prod. informáticos y electrónicos	-1,4	3,2	0,4	-0,2
Material y equipo eléctrico	4,5	6,5	2,1	-1,9
Maquinaria y equipo	0,1	1,0	0,4	2,1
Material de transporte	0,8	2,0	-0,6	1,0
Muebles y otras manufacturas	0,0	1,5	2,7	-0,7
<b>IPRI Energía eléctrica, gas y vapor</b>	<b>5,1</b>	<b>16,6</b>	<b>1,5</b>	<b>6,0</b>
Energía eléctrica, gas y vapor	5,1	16,6	1,5	6,0

Fuente: Eustat (CNAE-2009).



## 1.2. NOVEDADES LEGISLATIVAS EN 2013: EUROPEAS, ESTATALES Y DE LA CAPV

1.2.1. Novedades legislativas europeasa) *Directivas*

General
<ul style="list-style-type: none"> <li>Directiva 2013/22/UE del Consejo, de 13 de mayo de 2013 , por la que se adaptan determinadas directivas en el ámbito de la política de transportes, con motivo de la adhesión de la República de Croacia (DO L 158 de 10.6.2013, p. 356/361)</li> </ul>
Transporte por carretera
<ul style="list-style-type: none"> <li>Directiva 2013/47/UE de la Comisión, de 2 de octubre de 2013, por la que se modifica la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el permiso de conducción (DO L 261 de 3.10.2013, 9. 29/29).</li> </ul>
Transporte ferroviario
<ul style="list-style-type: none"> <li>Directiva 2013/9/UE de la Comisión, de 11 de marzo de 2013, que modifica el anexo III de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (DO L 68 de 12.3.2013, p. 55/56).</li> </ul>
Transporte marítimo y fluvial
<ul style="list-style-type: none"> <li>Directiva 2013/54/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, sobre determinadas responsabilidades del Estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006 (DO L 329 de 10.12.2013, p. 1/4).</li> <li>Directiva 2013/52/UE de la Comisión, de 30 de octubre de 2013, por la que se modifica la Directiva 96/98/CE del Consejo sobre equipos marinos (DO L 304 de 14.11.2013, p. 1/60).</li> <li>Directiva 2013/49/UE de la Comisión, de 11 de octubre de 2013 , que modifica el anexo II de la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior (DO L 272 de 12.10.2013, p. 41/43).</li> <li>Directiva 2013/38/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de agosto de 2013, por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L 218 de 14.8.2013, p. 1/7).</li> </ul>

Fuente: Diario Oficial de la Unión Europea.

b) *Reglamentos*

Transporte por carretera
<ul style="list-style-type: none"> <li>Reglamento (UE) n° 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos. (DO L 60 de 2.3.2013, p. 1/51).</li> <li>Reglamento (UE) n° 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos. (DO L 60 de 2.3.2013, p. 52/128).</li> <li>Reglamento (UE) n° 171/2013 de la Comisión, de 26 de febrero de 2013, por el que se modifican los anexos I y IX y se sustituye el anexo VIII de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco), y se modifican los anexos I y XII del Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 55 de 27.2.2013, p.9/19).</li> <li>Reglamento (UE) n° 143/2013 de la Comisión, de 19 de febrero de 2013, por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión en lo que respecta a la determinación de las emisiones de CO 2 de los vehículos presentados a homologación de tipo multifásica. (DO L 47 de 20.2.2013, p. 51/55).</li> </ul>

■ Reglamento (UE) n° 195/2013 de la Comisión, de 7 de marzo de 2013, por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión en lo relativo a las tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de turismos y vehículos comerciales ligeros. (DO L 65 de 8.3.2013, p. 1/12).

■ Enmiendas de 2013 al Reglamento n° 58 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) – Prescripciones uniformes relativas a la homologación de: I. Dispositivos de protección trasera contra el empotramiento – II. Vehículos en lo que concierne al montaje de un dispositivo de protección trasera contra el empotramiento de un tipo homologado – III. Vehículos en lo que concierne a su protección trasera contra el empotramiento. (DO L 89 de 27.3.2013, p. 34/36).

■ Reglamento n° 80 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) – Prescripciones uniformes relativas a la homologación de asientos de vehículos de grandes dimensiones para el transporte de viajeros y de estos vehículos por lo que respecta a la resistencia de los asientos y de sus anclajes. (DO L 226 de 24.8.2013, p. 20/43).

■ Reglamento n° 74 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) – Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de la categoría L 1 por lo que respecta a la instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa. (DO L 166 de 18.6.2013, p. 88/112).

■ Reglamento n° 53 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) – Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de la categoría L 3 en lo que respecta a la instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa. (DO L 166 de 18.3.2013, p. 55/87).

### Transporte ferroviario

■ Reglamento de Ejecución (UE) n° 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 352/2009 (DO L 121 de 3.5.2013, p. 8/25).

■ Reglamento (UE) n° 321/2013 de la Comisión, de 13 de marzo de 2013, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante – vagones de mercancías» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2006/861/CE (DO L 104 de 12.4.2013, p. 1/56).

■ Reglamento (UE) n° 1236/2013 de la Comisión, de 2 de diciembre de 2013, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante – vagones de mercancías» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 321/2013 (DO L 322 de 3.12.2013, p. 23/28).

■ Reglamento (UE) n° 1273/2013 de la Comisión, de 6 de diciembre de 2013, por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 454/2011 relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros» del sistema ferroviario transeuropeo (DO L 328 de 7.12.2013, p. 72/78).

■ Reglamento (UE) n° 280/2013 de la Comisión, de 22 de marzo de 2013, que modifica el Reglamento (CE) n° 62/2006 sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente a las aplicaciones telemáticas para el subsistema del transporte de mercancías del sistema ferroviario transeuropeo convencional (DO L 84 de 23.3.2013, p. 17/18).

### Transporte marítimo

■ Reglamento (UE) n° 100/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, que modifica el Reglamento (CE) n° 1406/2002 por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima (DO L 39 de 9.2.2013, p. 30).

### Transporte aéreo

■ Reglamento (UE) n° 6/2013 de la Comisión, de 8 de enero de 2013, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 4 de 9.1.2013, p. 34/35).

■ Reglamento (UE) n° 815/2013 de la Comisión, de 27 de agosto de 2013, por el que se modifica con el fin de tener en cuenta la adhesión de Croacia a la Unión Europea el Reglamento (CE) n° 748/2009 de la Comisión, de 5 de agosto de 2009, sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE el 1 de enero de 2006 o a partir de esta fecha, en la que se especifica el Estado miembro responsable de la gestión de cada operador (DO L 236 de 4.9.2013, p. 1/188).

■ Reglamento (UE) n° 800/2013 de la Comisión, de 14 de agosto de 2013, que modifica el Reglamento (UE) n° 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 227 de 24.8.2013, p. 1/74).

- Reglamento (UE) n° 7/2013 de la Comisión, de 8 de enero de 2013, que modifica el Reglamento (UE) n° 748/2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 4 de 9.1.2013, p. 36/37).
  - Reglamento (UE) n° 245/2013 de la Comisión, de 19 de marzo de 2013, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 272/2009 en lo referente al control de líquidos, aerosoles y geles en los aeropuertos de la UE (DO L 77 de 20.3.2013, p. 5/7).
  - Reglamento de Ejecución (UE) n° 409/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, relativo a la definición de proyectos comunes, el establecimiento de un mecanismo de gobernanza y la identificación de los incentivos de apoyo a la ejecución del Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo (DO L 123 de 4.5.2013, p. 1/7).
  - Reglamento de Ejecución (UE) n° 1264/2013 de la Comisión, de 3 de diciembre de 2013, que modifica el Reglamento (CE) n° 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (DO L 326 de 6.12.2013, p. 7/34).
  - Reglamento de Ejecución (UE) n° 1116/2013 de la Comisión, de 6 de noviembre de 2013, que modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010 en lo que atañe a la aclaración, armonización y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea (DO L 299 de 9.11.2013, p. 1/7).
  - Reglamento de Ejecución (UE) n° 1103/2013 de la Comisión, de 6 de noviembre de 2013, por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010 en lo que respecta al reconocimiento de la equivalencia de las normas de seguridad de terceros países (DO L 296 de 7.11.2013, p. 6/7).
  - Reglamento de Ejecución (UE) n° 654/2013 de la Comisión, de 10 de julio de 2013, que modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010 en lo que se refiere a las listas de control de validación de la seguridad aérea de la UE para las entidades de terceros países (DO L 190 de 11.7.2013, p. 1/30).
  - Reglamento de Ejecución (UE) n° 657/2013 de la Comisión, de 10 de julio de 2013, que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n° 1079/2012 por el que se establecen requisitos de separación entre canales de voz para el Cielo Único Europeo (DO L 190 de 11.7.2013, p. 37/37).
  - Reglamento de Ejecución (UE) n° 659/2013 de la Comisión, de 10 de julio de 2013, que modifica el Reglamento (CE) n° 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (DO L 190 de 11.7.2013, p. 54/81).
  - Reglamento de Ejecución (UE) n° 628/2013 de la Comisión, de 28 de junio de 2013, sobre los métodos de trabajo que debe aplicar la Agencia Europea de Seguridad Aérea en las inspecciones de normalización y la supervisión de la aplicación del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 736/2006 de la Comisión (DO L 179 de 29.6.2013, p. 46/54).
  - Reglamento de Ejecución (UE) n° 428/2013 de la Comisión, de 8 de mayo de 2013, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 1033/2006 en lo que atañe a las disposiciones de la OACI mencionadas en el artículo 3, apartado 1, y se deroga el Reglamento (UE) n° 929/2010 (DO L 127 de 9.5.2013, p. 23/23).
  - Reglamento de Ejecución (UE) n° 391/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea (DO L 128 de 9.5.2013, p. 31/58).
  - Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red (DO L 128 de 9.5.2013, p. 1/30).
  - Reglamento de Ejecución (UE) n° 246/2013 de la Comisión, de 19 de marzo de 2013, que modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010 en lo referente a la inspección de líquidos, aerosoles y geles en los aeropuertos de la UE (DO L 77 de 20.3.2013, p. 8/11).
  - Reglamento de Ejecución (UE) n° 189/2013 de la Comisión, de 5 de marzo de 2013, por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010, en lo que respecta al régimen aplicable a los expedidores conocidos (DO L 62 de 6.3.2013, p. 17/18).
  - Reglamento de Ejecución (UE) n° 104/2013 de la Comisión, de 4 de febrero de 2013, por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010 en lo que se refiere a la inspección de pasajeros y de personas que no sean pasajeros mediante equipos de detección de rastros de explosivos (ETD) en combinación con detectores de metales portátiles (HHMD) (DO L 34 de 5.2.2013, p. 13/14).
- Otras novedades legislativas**
- Reglamento (UE) n° 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n° 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1/128).

Fuente: Diario Oficial de la Unión Europea.

### 1.2.2. Novedades legislativas estatales

#### Transporte por carretera

- Real Decreto 128/2013 de 22 de febrero, sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera (BOE nº 47, de 23 de febrero de 2013).
- Orden FOM/370/2013 de 28 de febrero, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera (BOE nº 58, de 8 de marzo de 2013).
- Orden FOM/1230/2013 de 31 de mayo, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera. (Modificada por la Orden PRE/907/2014, de 29 de mayo) (BOE nº 158, de 3 de julio de 2013).
- Orden FOM/1298/2013 de 28 de junio, por la que se modifica el anexo VI del Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera. (BOE nº 164, de 10 de julio de 2013).
- Ley Orgánica 5/2013 de 4 de julio, por la que se modifica la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable. (BOE 160, de 5 de julio de 2013).
- Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. (BOE 160, de 5 de julio de 2013).
- Orden FOM/2423/2013, de 18 de diciembre, por la que se modifica la Orden FOM/3591/2008, de 27 de noviembre, por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera. (BOE 309, de 26 de diciembre de 2013).

#### Transporte ferroviario

- Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. (BOE 160, de 5 de julio de 2013).
- Orden FOM/1403/2013 de 19 de julio, sobre servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística. (BOE 177, de 25 de julio de 2013).

#### Transporte aéreo

- Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. (BOE 160, de 5 de julio de 2013).

Fuente: Ministerio de Fomento.

### 1.2.3. Novedades legislativas de la CAPV

#### Transporte por carretera

- DECRETO 155/2013, de 12 de febrero, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Álava, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de construcción de reordenación y mejora de la intersección entre la antigua carretera A-2622 y la A-3308 e implantación de glorieta en la antigua carretera A-2622 a la altura de las piscinas de Nanclares de la Oca. (BOPV 38, de 22 de febrero de 2013).
- DECRETO 197/2013, de 9 de abril, por el que se declara de urgencia la ocupación por el Ayuntamiento del Valle de Trápaga-Trapagaran, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el Proyecto de ensanchamiento de calzada en Salcedillo (fase 1). (BOPV 82, de 30 de abril de 2013).
- DECRETO 408/2013, de 10 de septiembre, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Álava, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de mejora de trazado y ampliación de plataforma de la carretera A-3216, p.k. 64,96, intersección con la A-24) a p.k. 71,04 (origen de la zona urbana de Lapuebla de Labarca). (BOPV 182, de 24 de septiembre de 2013).
- ORDEN FORAL 5799/2013, de 28 de noviembre, por la que se resuelve el trámite de información pública y se aprueban definitivamente los Mapas de Ruido de las carreteras forales de Bizkaia. (BOPV 19, de 29 de enero de 2014).

- DECRETO 392/2013, de 23 de julio, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de construcción del tramo ciclista-peatonal Zumaia-Arroa (itinerario n.º 2: Donostia-Mutriku) Fase 1: Zumaia-Narrondo (13-BI-62/11). (BOPV 146, de 1 de agosto de 2013).
- NORMA FORAL 2/2013, de 10 de junio, por la que se aprueba definitivamente el plan territorial sectorial de vías ciclistas de Gipuzkoa. (BOPV 194, de 10 de octubre de 2013).
- DECRETO 451/2013, de 19 de noviembre, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de construcción del tramo de vía ciclista-peatonal Karabel-Portu (itinerario n.º 3: Donostia-Beasain. Tramo: 03005F) (clave 4-BI-42/2012). (BOPV 227, de 28 de noviembre de 2013).

## Transporte ferroviario

- DECRETO 410/2013, de 10 de septiembre, por el que se aprueba la relación de los cargos directivos de la sociedad pública Eusko Trenbideak / Ferrocarriles Vascos, S.A., adscrita al Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. (BOPV 182, de 24 de septiembre de 2013).
- DECRETO 180/2013, de 12 de marzo, por el que se aprueba la relación de los cargos directivos del Ente Público Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, adscrito al Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. (BOPV 56, de 20 de marzo de 2013).

Fuente: Boletín Oficial del País Vasco. Gobierno Vasco.





# 2

## Oferta de Transporte en 2013





## 2. OFERTA DE TRANSPORTE EN 2013

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

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

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

Fuente: Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012. Actualizado a situación de 2013, con la integración de Feve en Renfe.

En el siguiente apartado, se desarrolla, con mayor profundidad, las características del Sistema de Transportes de Euskadi.

### Descripción del Sistema de Transportes en Euskadi

- Atendiendo al sistema viario, la red viaria vasca abarca 4.175 kilómetros en 2013, de los cuales 601 corresponden a vías de alta capacidad (autopistas, autovías y carreteras de doble calzada), lo que supone el 14,4% del conjunto de la oferta viaria de la CAPV.
- La titularidad de las infraestructuras viarias recae principalmente en las Diputaciones Forales de cada territorio, a excepción de la autopista A-68 (de titularidad estatal) y los Túneles de Artxanda (sociedad concesionaria de la Diputación foral de Bizkaia). En el caso de la A-8, la Diputación de Gipuzkoa y la Diputación de Bizkaia delegan la gestión para la explotación de la misma a Bidegi e Interbiak, respectivamente, al igual la Diputación de Álava delega el tramo alavés de la AP-1 en la sociedad pública Arabat.
- Con respecto al sistema ferroviario, los administradores de las infraestructuras son Adif y ETS. Por su parte, los agentes que operan en ellas prestando servicios de transporte de personas y mercancías en la CAPV son Renfe (operador de la red tanto convencional como métrica de Adif), cuya oferta en la red convencional enlaza distintas localidades de las provincias con las capitales vascas, sirviendo también de conexión con el resto del Estado y que en la red métrica enlaza municipios del oeste del territorio de Bizkaia entre ellos y con municipios del Estado en la cornisa cantábrica y el norte de Castilla y León (red métrica que anteriormente gestionaba FEVE, actualmente integrada en Renfe); y los agentes operadores correspondientes a las infraestructuras de ETS. Estos últimos son: EuskoTren, que en su oferta de servicio interurbano atraviesa distintos municipios de Gipuzkoa y Bizkaia; Metro Bilbao, cuyo servicio se centra en el transporte de pasajeros y pasajeras en el ámbito urbano y metropolitano de la capital vizcaína; y los tranvías de EuskoTren, que comprenden el ámbito urbano de la capital vizcaína y alavesa a través de los servicios del Tranvía de Bilbao y Tranvía de Vitoria-Gasteiz.
- Por otro lado, la gestión de la actividad del Puente Colgante (Puente Vizcaya-Bizkaiko Zubia) es responsabilidad de la sociedad “Transbordador de Vizcaya S.L.”.
- Por último, la construcción de la “Nueva Red Ferroviaria Vasca de Altas Prestaciones”, más conocida como “Y vasca”, completará en un futuro próximo el actual mapa de infraestructuras ferroviarias en la CAPV.
- En cuanto al sistema portuario, los principales puertos comerciales son el Puerto de Bilbao y el Puerto de Pasajes, los dos únicos puertos de interés general y de titularidad estatal. El resto de los puertos autonómicos (15 en total) completan el sistema portuario vasco, que tras su transferencia por la Administración del Estado a la Administración Vasca mediante el Real Decreto 2.380/1982 de 14 de mayo, son competencia del Gobierno Vasco.
- En lo que respecta al sistema aéreo de la CAPV, éste se conforma por las infraestructuras aéreas del aeropuerto de Bilbao, el aeropuerto de Donostia-San Sebastián y el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, todos ellos de titularidad estatal y gestionados por Aena.
- Por su parte, el sistema de cable de la CAPV está constituido por cuatro funiculares (Funicular de Artxanda, Funicular de Larreineta, Funicular de Igueldo y Funicular de Mamariga) y cinco ascensores (Arangoiti, La Salve, Solokoetxe, Begoña y Ereaga), todos ellos ubicados en Bizkaia, a excepción del Funicular donostiarra de Igueldo.
- Finalmente, la estructura del sistema de transportes se completa en Euskadi con distintos operadores logísticos, cuyo objeto es impulsar la eficiencia del transporte de mercancías: Aparkabisa en Bizkaia, Zaisa en Gipuzkoa y CTVi y Arasur en Álava.

Los siguientes apartados detallan las infraestructuras existentes por cada modo de transporte en la CAPV, así como el desarrollo de los acontecimientos del último ejercicio en diversas materias como inversiones, obras realizadas y planes de actuación vigentes en cada caso.

## 2.1. TRANSPORTE POR CARRETERA

Los últimos datos publicados en el Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento muestran que la red de carreteras vascas consta de 4.175 kilómetros en 2013. De este modo, las

actuaciones llevadas a cabo por las administraciones vascas dirigidas a vertebrar el conjunto del territorio de Euskadi son sólidas, así lo demuestran las acciones efectuadas en Bizkaia, con la finalización de los nuevos accesos a Bilbao por San Mamés y el avance de la variante Autzagane y del Eje Plentzia-Mungia, así como trabajos de mejoras en otras carreteras radiales; en Gipuzkoa, con la construcción del último tramo del eje Beasain-Durango; y en Álava, con actuaciones de mejora en su sistema de seguridad de la Red de carreteras y rehabilitación y acondicionamiento de las vías que presentan un mayor deterioro. De esta forma, las vías de gran capacidad (esto es, el conjunto de autopistas, autovías y carreteras de doble calzada) suponen el 14,4% del conjunto de las carreteras vascas.

**Cuadro 2.2. Red de carreteras vasca por tipo. 2013**

	2000	2011	2012	2013
<b>LONGITUD (km)</b>				
Autopistas de peaje <sup>2</sup>	196	247	248	248
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	299	350	354	353
Carreteras de calzada única	3.858	3.592	3.583	3.575
<b>Total</b>	<b>4.353</b>	<b>4.189</b>	<b>4.185</b>	<b>4.175</b>
<b>DENSIDAD (m/km<sup>1</sup>)</b>				
Autopistas de peaje <sup>2</sup>	27,1	34,2	34,3	34,3
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	41,4	48,4	49,0	48,7
Carreteras de calzada única	533,6	496,8	495,6	494,2
<b>Total</b>	<b>602,1</b>	<b>579,4</b>	<b>578,8</b>	<b>577,1</b>

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

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

Fuente: INE y Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento.

La participación de las vías de gran capacidad continúa siendo muy superior a la que se registra en el conjunto del sistema viario estatal, donde la suma de autopistas, autovías y carreteras de doble calzada representa el 10%. Realizando un análisis más amplio, se confirma que la proporción de este tipo de vías es superior en el territorio europeo. En concreto, en la UE-27<sup>4</sup> las vías de alta capacidad constituyen el 18,5% del conjunto de las carreteras.

En lo relativo a la densidad del sistema viario vasco, que en 2013 asciende a 577,1 m/km<sup>2</sup>, cabe señalar que supera significativamente a la del conjunto de carreteras del Estado y de la UE-27<sup>1</sup> (326,8 m/km<sup>2</sup> y 436,3 m/km<sup>2</sup>, respectivamente).

<sup>4</sup> UE-27, dato referido a 2012, último año disponible en Statistical Pocketbook 2014

Cuadro 2.3. Densidad de la red de carreteras. CAPV, Estado y UE-27. 2011-2013

Modalidad de carreteras	2011		2012		2013	
	Longitud (km)	Densidad (m/km <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>	Longitud (km)	Densidad (m/km <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>	Longitud (km)	Densidad (m/km <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>
<b>CAPV<sup>2</sup></b>						
Autopistas de peaje	247	34,2	248	34,3	248	34,3
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	350	48,4	354	49,0	352	48,7
Carreteras de calzada única	3.592	496,8	3.583	495,6	3575	494,2
<b>Total</b>	<b>4.189</b>	<b>579,4</b>	<b>4.185</b>	<b>578,8</b>	<b>4.175</b>	<b>577,1</b>
<b>ESTADO</b>						
Autopistas de peaje	3.045	6,0	3.025	6,0	3.026	6,0
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	13.160	26,0	13.309	26,3	13.557	26,8
Carreteras de calzada única	149.703	295,9	149.259	295,0	148.778	294,0
<b>Total</b>	<b>165.907</b>	<b>327,9</b>	<b>165.593</b>	<b>327,3</b>	<b>165.361</b>	<b>326,8</b>
<b>UE 27</b>						
Autopistas	69.468	16,1	70.151	16,2	--	--
Carreteras principales o nacionales	278.961	64,5	279.007	64,5	--	--
Carreteras secundarias o regionales	1.543.510	356,9	1.537.651	355,5	--	--
<b>Total</b>	<b>1.891.939</b>	<b>437,5</b>	<b>1.886.809</b>	<b>436,3</b>	<b>--</b>	<b>--</b>

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

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

Fuente: Ministerio de Fomento, INE, EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2014, International Road Federation.

En los últimos años, las políticas viarias vascas están dirigidas a reducir las vías de calzada única, concretamente, en 2013 se han realizado actuaciones en el territorio histórico de Gipuzkoa, y en el aumento de autovías y autopistas de gran capacidad con el fin de conseguir una mayor fluidez del tráfico y una mejora de la cobertura y seguridad del sistema viario vasco.

En 2013, los trabajos realizados en las carreteras se han centrado en mejorar y rehabilitar los viales ya existentes, que han sufrido cierto deterioro debido a fenómenos atmosféricos adversos, y en dar continuidad a los proyectos ya en ejecución. A este respecto, a continuación se resumen las actuaciones más relevantes llevadas a cabo por las Diputaciones Forales en materia de infraestructura viaria.

#### Infraestructuras viarias - Principales novedades 2013

- En Bizkaia se ha aprobado el proyecto de trazado para la construcción del tramo de la Variante Sur Metropolitana entre Peñascal y Venta Alta. La futura realización de esta infraestructura implicará la conexión viaria entre la A-8 y la AP-68. La longitud de la conexión es de 3.048 metros en sentido Gipuzkoa y de 3.070 en sentido Cantabria. El tramo de la calzada que discurre soterrado es de 2.510 metros en sentido Gipuzkoa y de 2.534 metros en sentido Cantabria. Como aspectos singulares, esta futura conexión viaria contará con dos túneles, Arnotegi y Seberetxe, y nueve estructuras singulares, entre las que destacan el viaducto de Bolintxu y el paso elevado sobre la AP-68.

- Se han adjudicado las obras de la Fase 2 del Eje Plentzia-Mungia en el tramo comprendido entre Asteizna y Maruri. El tramo sobre el que se actuará, de 1.140 metros, está en su totalidad en el término municipal de Maruri, de manera que esta actuación permitirá también mejorar las comunicaciones entre los barrios de esta localidad.
- Se ha aprobado el proyecto integral de actuaciones de regeneración inmediata en el área metropolitana de Bilbao, que incluye la realización de diferentes obras en la red de carreteras de esta parte del Territorio con el fin de mejorar la seguridad vial en ella. En concreto, este plan prevé ocho actuaciones en la A-8, la BI-631, la BI-637 y la N-634. Entre estas actuaciones figuran la mejora del trazado, la adecuación del drenaje, la señalización y las barreras, así como la rehabilitación del firme.
- Realización de trabajos de mejora en la carretera BI-630 en Karrantza, para subsanar los daños causados por las lluvias de finales de enero y principios de febrero.
- Se han iniciado las obras para asentar el tramo de la BI-633 a su paso por Berriatua que se desniveló a consecuencia de las fuertes lluvias acaecidas entre enero y febrero.
- Ha concluido la remodelación de los nuevos accesos a Bilbao por San Mamés, una compleja infraestructura que ha requerido más de cuatro años y medio de obras.
- Se ha puesto en servicio la pasarela peatonal sobre la N-634 que une el barrio San Antonio, de Etxebarri, con Basauri. Este paso, construido en las inmediaciones del puente de la Baskonia, tiene una longitud de 38 metros y su plataforma tiene una anchura de 2,30 metros.
- Construcción de una rotonda en la conexión entre la AP-68 y la BI-625 para reordenar el tráfico y conseguir así mejorar la seguridad vial y resolver los problemas de capacidad que se registran en la zona.
- Se ha iniciado la excavación del túnel de Urdinbide, en la Variante de Autzagane. Esta variante tiene una longitud total de 3,6 kilómetros entre Amorebieta-Etxano y Muxika. Se inicia en el enlace de la AP-8 con la N-634 en Amorebieta y se apoya en la carretera existente, BI-635, durante 1,5 kilómetros. A partir de ahí abandona el vial actual para suprimir el paso por el Alto de Autzagane mediante el túnel bitubo de Urdinbide, de 703 metros de longitud.
- Se han adjudicado y comenzado las obras de mejora de la BI-625 entre el enlace de la AP-68 en Arrigorriaga y el enlace de Zaratamo. Las obras contemplan la eliminación definitiva de dos curvas de complicado trazado en las proximidades del kilómetro 384 de la BI-625. Estos trabajos que se llevarán a cabo en el tramo adjudicado incluyen la renovación de los sistemas de contención existentes y la mejora del drenaje, señalización e iluminación.  
Se ha culminado la retirada de los cuatro tableros que componían el tramo de los viaductos de Sabino Arana situados sobre la calle Autonomía.
- En **Gipuzkoa**, se inician las obras de construcción del último tramo de la carretera GI-632 entre Antzuola y Bergara, en el eje Beasain-Durango. La obra tiene una longitud de 4,84 km y consta de dos calzadas, de dos carriles cada una. Este tramo de autovía presenta una pendiente longitudinal ascendente y constante de un 5 por ciento, que comienza en el enlace de Bergara, en dirección al puerto de Deskarga. Se construirán asimismo cinco viaductos: Igeribarerrota (76 metros), Antzuola (222 metros), Lapatza (78 metros), Antigua (270 metros) e Ipurtika (252 metros).
- Finaliza la construcción del último tramo de las obras de desdoblamiento de la variante de Hernani, con una longitud de 2,4 km. Con esta obra se completa el corredor de Urumea.
- En diciembre, se firma el convenio para la ejecución del enlace entre la carretera N-I y la carretera GI-449, es decir, para la reparación del camino Aguerre que dispondrá de una calzada bidireccional de 7 metros de anchura.
- En **Álava**, se ha aprobado la realización de los trabajos de mejora de la seguridad vial en la Red Foral de carreteras mediante actuaciones preventivas y paliativas en el plazo de ejecución hasta el 31 de diciembre. Las mejoras incluyen el refuerzo de la señalización vertical/horizontal existente de acuerdo a las características de las vías y los vehículos, refuerzo del balizamiento o tratamientos para reducir la velocidad en travesías.
- Se adjudican las obras de rehabilitación y reposición de pavimento en los tramos de carretera con un deterioro que precisa actuación inmediata pertenecientes a las carreteras N-102, A-124, A-126, A-132, A-624 y A-627 y otras de la red comarcal y local.
- Se adjudica la ejecución de las obras de mejora de trazado y ampliación de plataforma de la carretera A-3216 entre el P.K. 64,96 y 71,4.

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

A continuación se detalla la oferta de los servicios de transporte públicos regulares de uso general de viajeros en el ámbito urbano de las tres capitales vascas; en concreto, la de Tuvisa (Transportes Urbanos de Vitoria, S.A.) en Vitoria-Gasteiz, Bilbobus en Bilbao y Dbus en Donostia-San Sebastián.

La capital que cuenta con el parque de autobuses más amplio al servicio de la ciudadanía es Bilbao, donde Bilbobus oferta 146 autobuses en un total de 43 líneas (35 servicios ordinarios y 8 nocturnos) a lo largo de 575,1 kilómetros de recorrido por el área urbana de la capital vizcaína (104,5 km, 18,2%, corresponden a nocturnos).

Por su parte, el núcleo urbano guipuzcoano mantiene la oferta de los servicios prestados con una flota de 120 autobuses, distribuidos en 36 líneas (27 diurnas y 9 nocturnas) que recorren 247 kilómetros. La oferta de Dbus incluye el servicio Bus Rapid Transit (BRT), servicio que está constituido por las líneas de alta capacidad y frecuencia de L5 Bentaberri, L28 Amara-Hospitales y L13 Altza. Los usuarios de estas tres líneas suponen el 39,8% del total de viajeros (11.016.561). Dichos barrios, considerados como los tres ejes principales de la ciudad, están comunicados con el centro de la ciudad a través de vehículos articulados de 18 metros que operan con una frecuencia de 6-8 minutos.

Por otro lado, al cierre del informe de panorámica del transporte no se dispone de información relativa a 2013 sobre el servicio urbano prestado por Tuvisa en Vitoria-Gasteiz, así los últimos datos disponibles corresponden a 2012.

**Cuadro 2.4. Características de la oferta de transporte público urbano en las capitales vascas. 2011-2013**

Modalidad de carreteras	2011	2012	2013	Δ % 12/13
<b>BILBAO</b>				
Líneas de Red <sup>1</sup>	43	43	43	0,0
Longitud (Km) <sup>1</sup>	577,9	578,6	575,1	-0,6
Parque autobuses	152	152	146	-3,9
<b>DONOSTIA-SAN SEBASTIAN</b>				
Líneas de Red <sup>1</sup>	36	36	36	0,0
Longitud (Km) <sup>1</sup>	247,0	247,0	247,0	0,0
Parque autobuses	120	120	120	0,0
<b>VITORIA-GASTEIZ</b>				
Líneas de Red <sup>1</sup>	15	15	--	--
Longitud (Km) <sup>1</sup>	201,6	201,6	--	--
Parque autobuses	86	86	--	--
<b>TOTAL</b>				
Líneas de Red	94	94	--	--
Longitud (Km)	1.026,5	1027,2	--	--
Parque autobuses	358	358	--	--

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

Fuente: Tuvisa, Bilbobus y Dbus.



Cambiando al ámbito del transporte privado, los registros procedentes de la Dirección General de Tráfico muestran que el parque de vehículos de la CAPV no ha variado significativamente respecto al año anterior (variación interanual del -1%). En cifras absolutas, el número total de vehículos registrados a finales de año para el conjunto de Euskadi ha sido de 1.296.430, levemente inferior a la alcanzada a 31 de diciembre de 2012 (1.309.104).

Analizando los vehículos según su tipología, cabe destacar que el 87,4% del parque móvil total corresponde a turismos y camiones y furgonetas (73% y 14,4%, respectivamente). Las variaciones interanuales continúan la senda del ejercicio anterior, las motocicletas son los vehículos que experimentan un mayor incremento, con un aumento en su número del 1,8%, siendo esta expansión inferior a la apreciada en 2012 (2,7%). Por el contrario, son los vehículos de uso netamente profesional, tractores industriales y furgonetas, los que registran una mayor contracción (-3,3% y -2,1%, respectivamente). En el caso de los turismos, se interrumpe la tendencia alcista que existe desde 1992, año del primer registro disponible. El número total de turismos desciende en 1,1%, lo que supone 10.104 unidades menos.

**Cuadro 2.5. Parque de vehículos en la CAPV. 2013**

	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
	nº vehículos	%	nº vehículos	%	nº vehículos	%	nº vehículos	%
Turismos	147.782	73,3	494.132	75,6	303.919	68,9	945.833	73,0
Motocicletas	13.422	6,7	46.759	7,2	50.995	11,6	111.176	8,6
Camiones y Furgonetas	30.912	15,3	88.720	13,6	67.168	15,2	186.800	14,4
Autobuses	537	0,3	1.713	0,3	870	0,2	3.120	0,2
Tractores industriales	1.150	0,6	3.524	0,5	2.890	0,7	7.564	0,6
Otros vehículos	7.691	3,8	18.700	2,9	15.546	3,5	41.937	3,2
<b>Total</b>	<b>201.494</b>	<b>100,0</b>	<b>653.548</b>	<b>100,0</b>	<b>441.388</b>	<b>100,0</b>	<b>1.296.430</b>	<b>100,0</b>

Fuente: DGT.

Ampliando el estudio al ámbito europeo, el siguiente cuadro muestra el ranking del índice de motorización en el marco de la UE-27, medido como el ratio de turismos por cada mil habitantes. De acuerdo a los últimos datos procedentes de Eurostat (referidos a 2012), Luxemburgo continúa a la cabeza de la lista con 663 turismos por cada mil habitantes, en el extremo opuesto se encuentra Rumania, que se mantiene en la última posición con un índice de 224 coches. Los registros muestran que los países que han experimentado los mayores incrementos en el ratio han sido Estonia (5,3%), Bulgaria (4,6%), Eslovaquia (4%) y Rumania (3,7%). Por el contrario, entre los países con un mayor descenso en el número de vehículos por habitantes encontramos a España (-1,2%), Italia (-0,6%) e Irlanda (-0,5%).

Centrando el análisis en la CAPV, en 2012, el índice de turismos se sitúa en 436 turismos por cada mil habitantes, prácticamente el mismo nivel que en el año 2011, lo que le coloca en la vigésima posición en el ranking de la UE-27. Por territorios, Álava cuenta con el mayor índice de vehículos en términos relativos, 462, mientras que Bizkaia y Gipuzkoa, prácticamente se igualan, con un grado de motorización de 432 y 431, respectivamente. Por su parte, la media del Estado (476) se encuentra por encima de los registros de los tres territorios vascos.

Cuadro 2.6. Índice de motorización en Europa, 2011-2012<sup>1</sup>

País / Año	Turismos/1.000 habitantes	
	2011	2012
Luxemburgo	658	663
Italia	625	621
Malta	592	592
Lituania	570	590
Finlandia	551	563
Chipre	545	549
Austria	537	542
Alemania	534	539
Eslovenia	519	518
Francia	510	512
Bélgica	487	487
España	482	476
Países Bajos	470	472
Polonia	470	486
Reino Unido	463	464
Suecia	464	465
Grecia	468	467
Portugal	429	429
CAPV	437	436
▪ Álava	466	462
▪ Bizkaia	434	432
▪ Gipuzkoa	431	431
República Checa	436	448
Estonia	433	456
Irlanda	417	415
Dinamarca	394	399
Bulgaria	368	385
Eslovaquia	324	337
Letonia	299	305
Hungría	299	301
Rumanía	216	224

<sup>1</sup> Los últimos datos de los países de Europa provenientes de Statistical Pocketbook 2014 son de 2012.

Fuente: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2014, DGT e INE.

Respecto a la evolución más reciente del índice (referida al año 2013), cabe señalar que el conjunto de la CAPV ha experimentado un ligero descenso, pasando de 435,9 a 434,1 vehículos por cada mil personas. Por territorios, Bizkaia ha sufrido la mayor disminución, de 431,7 pasa a 429,4 (-0,5%), seguida de Gipuzkoa, pasando de 430,7 a 429,3 (-0,3%) y Álava que en 2012 tenía un grado de motorización de 462,2 y baja a 461,4 turismos por cada mil habitantes en 2013 (-0,2%).

## 2.2. TRANSPORTE FERROVIARIO

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

- Adif-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias: por cuyas vías, la principal operadora Renfe, une la CAPV con las principales capitales del Estado. El 1 de enero



de 2013, la entidad Ferrocarriles de Vía Estrecha, FEVE queda integrada en Adif en lo concerniente al mantenimiento y construcción de infraestructuras ferroviarias, en cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto Ley 22/2012, 20 de julio. A partir de la misma fecha, Renfe Operadora cubre los servicios de la cornisa cantábrica.

- ▶ ETS-RFV (Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca): el operador EuskoTren ofrece servicios interurbanos, Metro Bilbao opera en el ámbito metropolitano de la capital vizcaína y los tranvías de EuskoTren que cubren el ámbito urbano de las capitales de Bizkaia y Álava.

Realizando una comparativa entre las infraestructuras ferroviarias de la CAPV con el resto del Estado y UE-27, destaca la superioridad de la densidad de líneas de ferrocarriles que encontramos en Euskadi. Así, la CAPV cuenta con 637 kilómetros de vía férrea y una densidad de infraestructuras ferroviarias de 88 m/km<sup>2</sup>, siendo muy superior a las densidades registradas en el conjunto del Estado y la UE-27, 31,5 m/km<sup>2</sup> y 49,3 m/km<sup>2</sup>, respectivamente. De las características de la red ferroviaria vasca resalta la elevada proporción de vías electrificadas, 93,7% sobre el total, mientras que en el resto del Estado y la UE-27 el grado de electrificación de la red férrea es claramente inferior, 61,3% y 53,8%.

**Cuadro 2.7. Densidad de líneas ferroviarias en la CAPV, Estado y UE-27. 2013**

	Total	No Electrificadas			Electrificadas		
		Total	% del total	Vía única	Total	% del total	Vía única
Longitud (km)							
CAPV	637	40	6,3	40	597	93,7	237
Estado	15.937	6.169	38,7	6.121	9.768	61,3	4.010
UE 27 <sup>1</sup>	213.012	98.488	46,2	--	114.524	53,8	--
Densidad (m/km <sup>2</sup> )							
CAPV	88,0	5,6	--	5,6	82,5	--	32,8
Estado	31,5	12,2	--	12,1	19,3	--	7,9
UE 27 <sup>1</sup>	49.3	22.8	--	--	26.5	--	--

<sup>1</sup> Los últimos datos disponibles correspondientes a UE27 son del 2012.

Fuente: Adif, Compañías de CC.AA. y Particulares, Euskal Trenbide Sarea, Ministerio de Fomento, EU Transport in Figures-Statistical Pocketbook 2014, Eurostat.

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

### 2.2.1. Adif-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

#### i) *Red ferroviaria convencional de Adif*

Adif cuenta en Euskadi con 311,4 kilómetros de vías férreas convencionales, siendo la totalidad electrificadas, y más del 75% corresponden a vías de doble carril. Renfe es la principal operadora en cuanto a la explotación de dichas infraestructuras, ofreciendo las siguientes líneas de servicio:

- ▶ Líneas de Cercanías de Bilbao (líneas C-1 Bilbao Abando-Santurtzi, C-2 Bilbao Abando-Muskiz y C-3 Bilbao Abando-Orduña).
- ▶ Líneas de Cercanías de Donostia-San Sebastián (línea Irún-Brinkola).
- ▶ Servicio de larga distancia, cubriendo los trayectos de Irún-Donostia/San Sebastián-Madrid, Vitoria/Gasteiz-Madrid y Bilbao-Madrid y también Bilbao-Barcelona e Irún-Donostia/San Sebastián-Barcelona.

**Cuadro 2.8. Datos básicos de la oferta de Adif, Red Ferroviaria Convencional. 2013**

Longitud de líneas en km.	2013
<b>Vía doble electrificada</b>	
Irún-Donostia/San Sebastián-Vitoria/Gasteiz-Miranda de Ebro	181,5
Bilbao-Orduña	40,3
Bilbao-Barakaldo-Santurtzi	13,6
<b>Total vía doble electrificada</b>	<b>235,4</b>
<b>Vía única electrificada</b>	
Orduña-Miranda	62,9
Barakaldo-Muskiz	13,1
<b>Total vía única electrificada</b>	<b>76,0</b>

Fuente: Adif.

A continuación, se mencionan las principales actuaciones que se han llevado a cabo en las infraestructuras de Adif en el último ejercicio.

#### Infraestructura ferroviaria de Adif - Principales novedades 2013

- Adif ha adjudicado el contrato de suministro de traviesas de ancho mixto para la renovación de vía en el tramo comprendido entre Donostia-San Sebastián e Irún de la línea ferroviaria convencional Madrid-Hendaya. La actuación facilitará la instalación de un tercer carril para la conexión ferroviaria en ancho ibérico y ancho internacional (UIC) con la frontera francesa, dando así un impulso a la línea de Alta Velocidad Vitoria/Gasteiz-Bilbao-San Sebastián-frontera francesa. La actuación entre la capital donostiarra e Irún contempla la sustitución de todo el carril del trazado, así como de las traviesas, en cuyo lugar se instalarán las capacitadas para acoger el tercer hilo. Las obras incluirán la renovación de la superestructura en las estaciones de Pasaia, Lezo-Rentería e Irún.

#### ii) *Red de ancho métrico de Adif*

Según lo establecido en el Real Decreto-ley 22/2012, 20 de julio, Feve (Ferrocarriles de Vía Estrecha) ha quedado integrada en las entidades Adif, en lo concerniente al mantenimiento y

construcción de infraestructuras ferroviarias, y en Renfe, en lo referente al transporte ferroviario de viajeros y mercancías, así Renfe ancho métrico da servicio en la cornisa cantábrica, permitiendo la conexión tanto de viajeros y viajeras como de mercancías con Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Castilla y León.

Las infraestructuras de ancho métrico de Adif en el ámbito de la CAPV se localizan en el territorio histórico de Bizkaia, donde se explotan las líneas regionales Bilbao-Santander y Bilbao-León, así como el servicio de cercanías intraprovincial Bilbao-Balmaseda. Asimismo, dispone de un ramal desde Lutzana en conexión con el Puerto de Bilbao. Así, la longitud total de las líneas de Adif (red ancho métrico) en la CAPV alcanza los 75,7 kilómetros.

La oferta de Renfe para la red de ancho métrico es mayor en los servicios de cercanías debido a la mayor frecuencia de los trenes en la línea Bilbao-Balmaseda, lo que supone que en 2013, Renfe ha puesto a disposición de los usuarios 16.866 trenes en su servicio de cercanías, cifra que constituye el 82,4% de la oferta total de trenes para la red de ancho métrico, mientras que el 17,6% restante corresponde a las líneas regionales (3.609 trenes).

Analizando los indicadores básicos que caracterizan las líneas regionales, es destacable la evolución seguida por la oferta en relación al ejercicio precedente. En el número de trenes ofertados se observa un ligero descenso (-1,2%) mientras los trenes-km y las plazas-km aumentan (0,69% y 0,88%, respectivamente). Por otro lado, el servicio de cercanías se ha visto reforzado en 2013, con un aumento del 0,2 % en el número de trenes, 1,45% en las plazas-km y 0,66% en los trenes-km ofertados.

**Cuadro 2.9. Datos básicos de la oferta de Renfe Red Ancho Métrico. 2011-2013**

	2011	2012	2013
<b>LÍNEAS REGIONALES</b>			
Nº de líneas	2	2	2
Nº de trenes ofertados <sup>1</sup>	3.653	3.651	3.609
Trenes-km ofertados <sup>1</sup>	537.036	537.520	541.220
Plazas-km ofertadas <sup>1</sup>	39.477.451	45.550.106	45.952.811
<b>LÍNEA DE CERCANÍAS</b>			
Nº de líneas	1	1	1
Nº de trenes ofertados	16.994	16.832	16.866
Trenes-km ofertados	579.874	562.148	570.301
Plazas-km ofertadas	77.429.553	74.455.103	74.948.874

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

Fuente: FEVE (desde 2013, Renfe).

La principal novedad relativa a la red de ancho métrico ha sido la integración de Feve en Renfe y Adif a partir del 1 de enero 2013, tal y como se apuntó al inicio del apartado y se detalla en el siguiente cuadro:

## Infraestructura y Oferta de Adif Red Ferroviaria Ancho Métrico - Principales novedades 2013

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

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

Para completar el sistema ferroviario de Euskadi, a la red ferroviaria administrada por Adif hay que sumar las infraestructuras de ETS - Euskal Trenbide Sarea, donde los operadores EuskoTren y Metro Bilbao prestan servicios. A este respecto, cabe señalar:

i) *Infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren*

Las infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren tienen una longitud de 183,3 km de recorrido, de los cuales, prácticamente la totalidad (97,3%) son vías electrificadas (178,4 km), y una proporción importante de ellas corresponde a tramos de una sola vía (128,5 km). Al hilo de ello, hay que señalar que, en los últimos años, se ha realizado un esfuerzo continuo para el desdoblamiento de las vías, así en el último trienio se han desdoblado 24,5 km, alcanzando los 54,8 km de doble sentido, prácticamente, doblando el número de kilómetros de vías dobles existentes en 2010 (30,9 km).

Concretamente, EuskoTren presta su oferta a través de las siguientes líneas:

- 1) Línea Bilbao-Donostia/San Sebastián y ramal Amorebieta-Bermeo: en su trayecto de cerca de 109 kilómetros (tramo de Bilbao-Donostia/San Sebastián) EuskoTren dispone de distintos puntos de conexión con otras líneas o modos de transporte. Concretamente, la estación de Bolueta, en la capital vizcaína, sirve de nexo con el Metro de Bilbao; en Galdakao se encuentra el enlace con el microbús de EuskoTren hacia el Hospital de Usánsolo; en Zumaia con los autobuses de EuskoTren (proveedores de servicio en la comarca del Urola); y en la estación de Amara de Donostia-San Sebastián con el servicio de Topo de EuskoTren con dirección a Hendaia. Por su parte, esta misma línea también dispone del ramal de Amorebieta-Bermeo, cuya longitud es superior a 29 km.
- 2) Línea Lasarte Oria-Donostia/San Sebastián-Hendaia: esta línea comparte red con la línea Bilbao-Donostia/San Sebastián entre las estaciones guipuzcoanas de Errekalde y Amara, desde las cuales se posibilita el transbordo a la línea Bilbao-Donostia/San Sebastián.

- 3) Bilbao (Deusto)-Lezama, cuyo trayecto de cerca de 17 km enlaza la capital vizcaína con las localidades del Txorierri. Dicha línea conecta con el Metro de Bilbao en la estación de Casco Viejo.

En lo que respecta a los servicios efectivamente prestados por EuskoTren, en 2013 se ha incrementado la oferta de trenes (5,9%), lo que conlleva un aumento cercano al 14% en el número de plazas puestas a disposición de los viajeros y viajeras y en torno al 8% de las plazas-km ofertadas, alcanzando dicha oferta 60,8 millones de plazas y 1.474 millones de plazas-kilómetro. El número de kilómetros ofertados sufre un leve retroceso (0,6%) hasta los 4,49 millones de km.

**Cuadro 2.10. Datos básicos de la infraestructura de ETS actualmente operada por EuskoTren. Servicios ofertados por EuskoTren. 2011-2013**

	2011	2012	2013
Nº de líneas	3	3	3
Longitud de líneas convencionales (km)	181,1	181,1	183,3
Longitud de líneas convencionales de vía única (km)	138,6	130,8	128,5
Longitud de líneas convencionales de doble vía (km)	42,5	50,4	54,8
Longitud de líneas convencionales electrificadas (km)	175,1	175,1	178,4
Longitud de líneas convencionales sin electrificar (km)	6,0	1,2	4,9
Nº trenes ofertados	190.880	190.500	201.817
Nº plazas ofertadas	46.881.329	53.418.400	60.848.792
Nº km ofertados	4.496.882	4.524.040	4.496.264
Plazas-Km ofertadas	1.198.391.250	1.366.842.903	1.474.022.080

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

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

A continuación, se detallan las actuaciones más relevantes realizadas por ETS en lo relativo a la inversión en 2013,

#### Infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren - Principales novedades 2013

- En el ámbito vizcaíno, ETS ha avanzado en los siguientes ejes:
  - La ejecución de la obra civil del nuevo túnel de Artxanda concluyó en 2013. Es una infraestructura clave en la conexión con el aeropuerto de Loiu y que dará continuidad a la Línea 3 de metro hacia la comarca del Txorierri. Su entrada en funcionamiento permitirá viajar desde la terminal del aeropuerto de Loiu hasta el Casco Viejo en menos de 9 minutos. Tiene una longitud total de 1.875 metros y vía doble. Las siguientes fases de este proyecto están en periodo de redacción del estudio informativo.
  - Proyecto Durango: en el mes de mayo se inician los trabajos para la apertura de tres pasos transversales en la antigua traza ferroviaria que discurre por Durango con la finalidad de facilitar la movilidad de las personas a ambos lados de la vía. El primero de los tres pasos abiertos se localiza en el límite con el municipio de Abadiño, que comunica el barrio de Faustebe y la calle Faustebide. Los dos pasos restantes posibilitarán el tránsito entre el barrio Ibaizabal y la intersección de las calles Matxinestarta y Pablo Pedro Astarloa y entre el pabellón multiusos de Landako y la calle Uribarri.
  - En el mes de julio, se adjudica el contrato para la redacción del proyecto de demolición de los antiguos talleres y cocheras de Durango y la urbanización del

## Infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren - Principales novedades 2013

suelo liberado, en el que se construirá un parque arbolado dotado de jardines, bidegorri, juegos infantiles, auditorio al aire libre y canchas para la práctica de deportes.

- En el territorio guipuzcoano, las actuaciones más relevantes del año han sido las siguientes:
  - Al finalizar el año se había completado una cuarta parte de los trabajos de desdoblamiento del tramo Amaña-Ardantz de la línea Bilbao-Donosti/San Sebastián que contemplan el desdoblamiento de vía de 0,65 km, la construcción de la nueva estación soterrada de Amaña y el revestimiento total de la zona afectada por las obras. Durante el año, se realizaron trabajos de la cimentación de la mayor parte de la nueva estructura; también gran parte de los muros y algunas de las demoliciones más complicadas.
  - A finales de 2013, el proyecto de desdoblamiento se encuentra en fase de estudio de alternativas. Será un total de 750 m de vía doble entre ambas estaciones.
  - El proyecto de cubrimiento del tramo Eibar-Azitain se encuentra en fase de estudio y la actuación incluye el diseño y definición de la estructura de cubrimiento desde la estación de Eibar hasta el punto kilométrico 49,999 y la revisión de las estructuras existentes.
  - El 19 de junio entra en servicio la nueva pasarela peatonal sobre la vía férrea Toletxegain-Elgoibar mejorando las posibilidades de comunicación entre las personas que residen en ese entorno ya que se elimina el desnivel que transcurren paralelas a ambos lados de la vía.
  - A mediados del mes de noviembre, se inició el proceso de licitación de la redacción del Proyecto Constructivo de la Variante de Altzola (Elgoibar) para la mejora del transporte ferroviario en la comarca del Bajo Deba. Se llevará a cabo mediante la construcción de un nuevo túnel en vía doble. Esta solución permitirá reducir el recorrido en cerca de 500 metros, suprimir tres pasos a nivel (rurales), sustituir el actual apeadero por uno nuevo en Torrekoa y aumentar la circulación de viajeros y mercancías hasta Mendaro.
  - En 2013, se continuaron los trabajos de redacción del Estudio Informativo para el soterramiento de la línea férrea a su paso por Zarautz. Esta iniciativa supondrá el cubrimiento de 4.650 metros de vía y el desdoblamiento de la línea. El proyecto incluye la construcción de una nueva estación soterrada en el centro urbano del municipio y del nuevo apeadero en San Pelaio. La ejecución del soterramiento permitirá, además, la supresión de los pasos a nivel de Meagas, Santa Clara y el existente en la actual estación de Zarautz, y la eliminación de cinco pasos inferiores en el centro urbano.
- Por último, en el marco del proyecto Metro Donostialdea los principales avances en 2013 han sido:
  - En el mes de mayo se llevaron a cabo las labores de demolición del puente sobre el río Urumea, una obra integrada en el proyecto de construcción de la variante ferroviaria Loiola-Intxaurrondo-Herrera, en servicio desde octubre de 2012. Esta actuación incluye, además, la construcción de sendas estaciones en Intxaurrondo y Herrera y la realización de un nuevo trazado subterráneo de 2,8 kilómetros de longitud. Previamente a las labores de demolición, ETS puso en servicio un desvío ferroviario que se mantendrá hasta que se concluyan los trabajos. El nuevo trazado discurre paralelo al anterior, por el puente reforzado de aguas del Añarbe.
  - A 31 de diciembre, en el tramo Herrera-Altza se había realizado el 100% de las labores de excavación y sostenimiento de la galería de ataque (45 metros); el 70% de la excavación y sostenimiento del túnel de línea (513 metros); la totalidad de la excavación y del sostenimiento del avance de la caverna de la estación y el 60 % de la excavación y sostenimiento de la destroza. También se encontraba a punto de finalizar la excavación y sostenimiento del cañón de Santa Bárbara y se había ejecutado el 90% de la excavación y sostenimiento del cañón de Larratxo.
  - Se ha trabajado en la definición de un nuevo trazado de pasante subterránea por el centro de San Sebastián con el doble objetivo de acabar con el fondo de saco que supone a día de hoy la estación de Amara y dar servicio a la zona de Bentaberri y universidades.

## Infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren - Principales novedades 2013

- Se ha avanzado en el proceso para impulsar las soluciones ferroviarias y de urbanización del barrio de Loiola. El Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial remitió en verano al consistorio el denominado «Estudio informativo del proyecto de Viaducto, Nueva Estación, Bulevarización y Urbanización de Loiola», para su sometimiento a información pública.
- Se desarrollaron los trabajos de redacción del Proyecto Constructivo de la variante ferroviaria Altza-Pasaia-Galtzaraborda. El tramo, que cuenta con una longitud aproximada de 2 kilómetros, da continuidad al desdoblamiento Herrera-Altza. La actual estación desaparecerá, se liberará el espacio que ocupa y se eliminará también la barrera arquitectónica que supone el paso del actual «Topo».

ii) *Infraestructuras de ETS operadas por Metro Bilbao*

Con la ampliación de la Línea 2 del suburbano hasta la localidad de Basauri en 2011 (apertura de las estaciones de Ariz y Basauri, en febrero y noviembre de 2011, respectivamente), el trayecto de las infraestructuras de ETS donde opera Metro Bilbao alcanza una longitud de 43,3 km. Dicha red cuenta con un total de 40 estaciones, distribuidas entre dos líneas: Línea 1- Plentzia-Basauri, que presta servicio cubriendo los municipios del margen derecho; y Línea 2- Santurtzi-Basauri, que se extiende en el margen izquierdo del área metropolitana. Asimismo, en el municipio de Santurtzi, esta línea 2 cuenta desde septiembre de 2010 con un servicio de lanzadera con el barrio de Mamariga. Del total de estaciones, 24 son soterradas y 16 de superficie. Las infraestructuras de Metro Bilbao se complementan con 78 accesos y 68 vestíbulos.

Cuadro 2.11. Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro Bilbao. 2011-2013

	2011	2012	2013
Nº de líneas	2	2	2
Nº de estaciones	40 <sup>2</sup>	40	40
Longitud de la red (km)	43,3	43,3	43,3
Nº km ofertados	4.452.356	4.624.537	4.514.030
Coches-km ofertados	19.163.213	20.895.172	20.299.920
Plazas-km ofertadas	2.738.203.692	2.990.753.642	2.905.079.430

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

Fuente: Metro Bilbao.

Respecto a la oferta del servicio brindado en 2013, Metro Bilbao ha puesto a disposición de la ciudadanía una oferta total de 4.514 miles de km, lo que se traduce en una disminución del 2,4% con relación al ejercicio anterior. Este pequeño retroceso también se aprecia en los coches-km y plazas-km ofertadas, que han experimentado una reducción interanual del 2,8% y 2,9%, respectivamente. En términos absolutos, las cifras muestran una bajada de 110 miles de km ofertados, 0,6 millones de coches-km y 85,7 millones de plazas-km con respecto a la oferta de 2012.

Además, el Metro de Bilbao tiene previstas actuaciones destinadas a reforzar la estructura actual del suburbano, con el aumento de la red en tres líneas más en los próximos años: Línea



3- Matiko-Etxebarri Norte (en ejecución y prevista para 2016), Línea 4- Matiko-Rekalde (en proyecto) y Línea 5- Etxebarri-Hospital (en proyecto).

El cuadro siguiente recoge las actuaciones principales llevadas a cabo en 2013.

#### Infraestructuras ETS operadas por Metro Bilbao - Principales novedades 2013

- En la línea 1, el 23 de agosto se sometía a información pública el proyecto para construir el aparcamiento de vehículos de la futura estación de Ibarbengoa, así como sus accesos. La construcción de esta infraestructura, con capacidad para el estacionamiento de 304 vehículos y que incluye la urbanización del entorno, posibilitará abrir al público la nueva estación de Ibarbengoa, edificada para eliminar el paso a nivel de Maidagan.
- A finales de año, en la línea 2: tramo Santurtzi-Kabiezes dieron comienzo los trabajos de instalación de los ascensores, escaleras mecánicas y equipamientos eléctricos y electromecánicos. Se aborda, de esta manera, la última fase de ampliación de esta infraestructura, previa su entrada en servicio prevista para el segundo trimestre de 2014.
- El 27 de diciembre, el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Bizkaia suscribían el convenio para la financiación de la Línea 3 del ferrocarril metropolitano de Bilbao (San Antonio de Etxebarri-Matiko), un hito fundamental para la culminación de esta infraestructura y su entrada en servicio en 2016.
- Al concluir el año, la construcción de la Línea 3 presentaba un balance general caracterizado por la normalidad, salvo el tramo en el que se localiza la futura estación de Txurdinaga, cuya excavación tuvo que ser paralizada al encontrarse los equipos de trabajo con una zona kárstica que afectó a la propia estación y a los tramos de túnel que llegan a ella. Durante el verano, una vez aprobada la solución técnica, se reanudaron las excavaciones. El resto de tramos, tanto túneles como cavernas, estaban finalizados así como sus revestimientos.
- A lo largo del año 2013 se llevó a cabo la redacción del proyecto constructivo de la futura Línea 5 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, que discurrirá entre Sarratu (Basauri) y el Hospital de Galdakao-Usansolo, con otras estaciones en Aterribai, Bengoetxe y Galdakao.

#### iii) Infraestructuras tranviarias de ETS operadas por EuskoTren.

A las infraestructuras ya destalladas, hay que añadir las infraestructuras tranviarias de ETS que conforman el Tranvía de Vitoria-Gasteiz, en la capital alavesa, y el Tranvía de Bilbao, en la capital vizcaína. En este sentido, el sistema tranviario está sujeto a nuevos programas y ampliaciones de las líneas existentes con previsiones de continuar con la expansión de dicha red en los próximos años.

El Tranvía de Bilbao, actualmente cuenta con 14 paradas de Tranvía que cubren un tramo de 5.570 metros entre las estaciones de Atxuri y La Casilla tras la entrada en funcionamiento de la ampliación de la línea entre Basurto y La Casilla en el año 2012. Se encuentra en estudio el tramo La Casilla-Zabalburu-Pio Baroja-Atxuri con el que se pretende cerrar el círculo tranviario. La longitud de líneas asciende a 5,8 km, siendo 1,85 km vías únicas (31,9%) y 3,95 km líneas de doble sentido.

Atendiendo a la oferta del trazado, en 2013 se observa un ligero incremento de la misma. En este sentido, el número de trenes y el número de plazas puestas a disposición de la



ciudadanía durante el ejercicio de 2013 han aumentado un 1,3%, en ambos casos, comparado con 2012. En términos absolutos, significa que circularon 798 trenes más y la capacidad ofertada aumentó en 99.875 plazas debido al funcionamiento de las dos nuevas estaciones durante el ejercicio completo. En el mismo sentido, la distancia recorrida por el tranvía durante el ejercicio 2013 y el número de plazas-km ofertadas se incrementaron en un 2,9%, es decir, un aumento de 9.537 km y 1,2 millones de plazas-km.

Por otro lado, el Tranvía de Vitoria-Gasteiz, tras la finalización del ramal de Abetxuko en 2012, no se ha modificado en 2013. De esta forma, la red está compuesta por dos líneas y un total de 20 estaciones. La longitud de líneas llega a 8,16 km, siendo la totalidad líneas de doble sentido. En 2013, la oferta se mantiene respecto al año anterior así el número de trenes (96.375) y el número de plazas (14,6 millones) tuvieron una variación mínima (0,2%). Por su parte, la variación interanual de los km ofertados y las plazas-km ha sido significativa alcanzando el 7,1%, de esta forma, la distancia recorrida ha aumentado en 32.610 km y las plazas-km en 4.956.646, situándose la oferta tranviaria en 489.824 km y 74,5 millones de plazas-km.

**Cuadro 2.12. Datos básicos de la oferta tranviaria de EuskoTren. 2013**

	Bilbao	Vitoria-Gasteiz
Nº de líneas	1	2
Nº de estaciones	14	20
Longitud de líneas (km)	5,80	8,16
Longitud de líneas (vía única)	1,85	0
Longitud de líneas (vía doble)	3,95	8,16
Capacidad máxima (personas) <sup>(1)</sup>	192 (50 plazas para sentarse)	244 (52 plazas para sentarse)
Capacidad aplicada (personas) <sup>(1)</sup>	125 (50 plazas para sentarse)	152 (52 plazas para sentarse)
Nº trenes ofertados	62.208	96.375
Nº plazas ofertadas	7.775.875	14.649.000
Nº km ofertados	335.046	489.824
Plazas-km ofertadas	41.880.767	74.453.200

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

Fuente: EuskoTren.

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

#### Infraestructuras tranviarias ETS operadas por EuskoTren - Principales novedades 2013

- En lo referente al **Tranvía de Bilbao**, en el mes de noviembre se inició el proceso de licitación del estudio informativo del tramo La Casilla-Zabalburu-Pío Baroja-Atxuri del Tranvía de Bilbao. La prolongación de esta infraestructura desde la calle Autonomía hasta la plaza Zabalburu resultará funcional si se extiende hasta la Plaza Circular para cerrar el anillo tranviario y posibilitar el servicio consiguiente a las personas que deseen desplazarse hacia la Gran Vía o cambiar de medio de transporte en la estación intermodal de Abando.

### 2.2.3. Nueva Red Ferroviaria Vasca - ETS y Adif

La aprobación por parte de la Unión Europea de incluir Euskadi en el corredor Atlántico de transporte ferroviario ha supuesto una consolidación de su participación en las redes de la UE y un respaldo a la Nueva Red Ferroviaria Vasca, popularmente conocida como la “Y Vasca”, el mayor proyecto de infraestructuras de la CAPV, que facilita el establecimiento de un nudo ferroviario en Vitoria-Gasteiz que servirá de conexión con el resto del Estado, y el enlace con el resto de Europa mediante la interconexión de vías férreas en Irún y a través de su aproximación al puerto de Bilbao. Su utilización será compartida tanto para el transporte de personas como para el tráfico de mercancías. Asimismo, la “Y” enlazará las tres capitales vascas, mejorando la rapidez y la sostenibilidad de los desplazamientos.

Esta infraestructura, que se adapta al ancho de vía estándar europea, permite por tanto la integración de Euskadi en la red transeuropea de alta velocidad, dejando atrás las tradicionales barreras provocadas por la caracterización de las vías del Estado, permitiendo de esta forma un acceso a los mercados europeos a un coste relativamente menor.

La nueva red consta de 172 kilómetros de recorrido, transcurrida en su mayoría a través de túneles, minimizando así al máximo el impacto visual de una obra de este tipo. En este sentido, el 60% del trazado del nuevo tren irá oculto a través de los 80 túneles (104,3 km), el 10% sobre los 71 viaductos que incluye la obra y el restante 30% será a cielo abierto. La nueva infraestructura ferroviaria habilitará seis estaciones: Bilbao (Abando), Vitoria-Gasteiz (Parque de Arriaga), Donostia-San Sebastián (Atotxa), Astigarraga, Irun y Ezkio-Itsaso. Por otro lado, la adaptación de sus vías a las medidas internacionales y la velocidad máxima a la que podrán circular los trenes (alrededor de 250 km/hora para pasajeros y pasajeras y de 100-120 km/hora para mercancías) reduce el tiempo de llegada a ciudades como Madrid, a donde se podrá acceder en cerca de dos horas desde las capitales vascas, o como París, que será accesible en menos de seis horas, lo que a su vez impulsará el paso transfronterizo de personas y mercancías.

Los efectos de esta nueva infraestructura prevén aliviar el tráfico en carreteras principales, así como en las líneas ferroviarias. En este sentido, se espera que la construcción de la nueva “Y Vasca” libere la carretera A-8 en los tramos Bilbao-Donostia/San Sebastián en 1.690 coches diarios, la A-68 (entre Bilbao-Vitoria/Gasteiz) en 2.475 coches y la N-1 y AP-1 entre Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz en 1.210 coches y 1.175 camiones (en la actualidad el registro de desplazamientos diarios entre las tres capitales vascas es de 43.880 desplazamientos<sup>5</sup>). Por su parte, también se espera reducir en las carreteras el tráfico de 800.000 camiones al año. Además, esta nueva infraestructura permitirá la liberación de 240 trenes semanales de largo recorrido, factor que incrementará en 200% la capacidad de los servicios de mercancías en esas líneas, con lo que se potenciará el desplazamiento de mercancías por ferrocarril.

<sup>5</sup> Dato extraído del Estudio de Movilidad en de la Comunidad Autónoma Vasca 2011.

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

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

En 2013, todos los tramos desarrollados por ETS en el ramal guipuzcoano de la “Y Vasca” (17) están en ejecución o finalizados, mientras que Adif, encargada de la ejecución de los trabajos del ramal Vitoria/Gasteiz-Bilbao, ha acometido actuaciones sobre dos tercios (63%) del trayecto. Las acciones más importantes llevadas a cabo por ambas partes a lo largo de 2013 se enumeran en el siguiente párrafo.

#### Infraestructuras Nueva Red Ferroviaria Vasca - Principales novedades 2013

- Al cierre del año, en lo que concierne al **ramal guipuzcoano de la “Y Vasca”**, cinco de los 17 tramos en los que se estructura el ramal ya estaban finalizados, se trata de los tramos Ordizia-Itsasondo, Beasain Este, Ezkio Itsaso-Beasain, Beasain Oeste y Legorreta. El resto de los tramos de este ramal están en ejecución.
- El progreso de las obras se visualiza en los nuevos cales de túneles que se materializan en los meses de marzo, abril y mayo. El primero de ellos en el tramo norte del túnel de Hernani, el segundo, tuvo lugar en el túnel de Andoain y el tercero fue el correspondiente al túnel de Urnieta.
- En 2013, de los 90,2 km del **trazado de Vitoria-Gasteiz - Bilbao**, a ejecutar por el Ministerio de Fomento a través de Adif, seis tramos se encontraban finalizados (22,1 km) y otros 8 tramos se hallaban en ejecución (34,1 km).
- Por su parte, el nudo Mondragon-Bergara-Elorrio (unión con el ramal guipuzcoano), formado por 22,7 km, tiene el proyecto aprobado, y los accesos a Bilbao y Vitoria-Gasteiz se encuentran en fase de estudio.

### 2.3. TRANSPORTE AÉREO

En 2013, el volumen de operaciones comerciales de tráfico aéreo registrado en la CAPV ha sufrido un descenso considerable, agravando la tendencia decreciente originada como consecuencia de la crisis económica. De esta forma, en el conjunto de los tres aeropuertos vascos se ha contabilizado un total de 48.473 operaciones, lo que implica un descenso del 14,7% en relación al ejercicio anterior. Todos los aeródromos han registrado caídas, siendo la bajada más pronunciada en la terminal de Donostia-San Sebastián, donde el número de operaciones totales disminuye un 30,2%. El aeropuerto de Bilbao, también, presenta cifras

negativas con un descenso del 13,3% en el número de aeronaves. Por último, la base aérea alavesa registra una bajada en el tráfico de aeronaves del 8,9%.

A continuación, analizamos la distribución del tráfico aéreo por aeropuerto, donde destaca la participación de la terminal bilbaína que aglutina la mayor parte de las operaciones, concentrando el 80,3% del tráfico global de aeronaves de Euskadi. Por su parte, el aeródromo de Vitoria-Gasteiz acumula el 10,8% de los movimientos, y el de Donostia-San Sebastián pasa a ocupar el tercer puesto, con el 8,8% del volumen total de aeronaves.

**Cuadro 2.13. Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves<sup>1</sup> en los aeropuertos vascos. 1995-2013**

Años	Vitoria-Gasteiz		Donostia-San Sebastián		Bilbao		TOTAL	
	Nº aeronaves	Δ anual período (%)	Nº aeronaves	Δ anual período (%)	Nº aeronaves	Δ anual período (%)	Nº aeronaves	Δ anual período (%)
1995	4.689	--	1.814	--	20.348	--	26.851	--
2000	13.726	24,0	5.569	25,1	40.770	14,9	60.065	17,5
2004	10.848	-5,7	6.299	3,1	47.020	3,6	64.167	1,7
2005	8.894	-18,0	7.153	13,6	51.745	10,0	67.792	5,6
2006	9.462	6,4	8.873	24,0	52.200	0,9	70.535	4,0
2007	9.131	-3,5	9.884	11,4	54.877	5,1	73.892	4,8
2008	9.497	4,0	8.897	-10,0	52.966	-3,5	71.360	-3,4
2009	6.518	-31,4	6.957	-21,8	46.497	-12,2	59.972	-16,0
2010	5.440	-16,5	6.622	-4,8	47.235	1,6	59.297	-1,1
2011	5.749	5,7	6.860	3,6	47.341	0,2	59.950	1,1
2012	5.773	0,4	6.160	-10,2	44.879	-5,2	56.812	-5,2
2013	5.258	-8,9	4.302	-30,2	38.913	-13,3	48.473	-14,7

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

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-Aena.

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

#### Aeropuerto de Bilbao - Novedades 2013

- Aena ha destinado en el ejercicio 2013 2,3 millones al Plan de Aislamiento Acústico del Aeropuerto (PAA) del Aeropuerto de Bilbao. Este importe ha permitido alcanzar la cifra de 814 inmuebles, entre los que se incluyen dos centros educativos. En estos momentos se encuentra en ejecución la insonorización de otras 126 viviendas.

#### Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz - Novedades 2013

- En diciembre, AENA y el comité del Aeropuerto de Vitoria acuerdan atender vuelos comerciales fuera del horario operativo nocturno actual asegurando así la operatividad y posibilidad de captar vuelos durante el día en operaciones comerciales. El acuerdo es efectivo ya en dichas fechas para clientes de carga, y para vuelos de pasajeros entraría en vigor a los dos meses.

## 2.4. TRANSPORTE MARÍTIMO

Respecto a la estructura del transporte marítimo de Euskadi en 2013, la flota mercante asociada a Anavas (Asociación de Navieros Vascos) corresponde a 11 empresas navieras que

cuentan con un total de 55 buques, lo que supone una pérdida de 10 buques en el último ejercicio, ocasionada por la baja de la empresa propietaria de éstos. Lo que conlleva, una disminución del volumen de carga hasta las 336,1 miles de toneladas brutas (-15,2%) y 592,9 miles de toneladas de peso muerto (-10,5%).

**Cuadro 2.14. Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV. 1995-2013**

Año	Nº empresas	Nº buques	TB <sup>1</sup>	TPM <sup>2</sup>
1995	13	62	344.397	577.850
2000	11	56	328.937	543.033
2001	10	52	322.295	519.898
2002	12	53	321.193	532.790
2003	12	55	332.021	546.588
2004	11	50	455.803	796.813
2005	11	67	524.523	917.116
2006	11	71	542.901	938.900
2007	14	68	535.720	927.707
2008	14	80	574.292	970.421
2009	13	73	393.275	631.405
2010	13	69	365.719	590.947
2011	12	66	396.280	663.302
2012	12	65	396.128	663.013
2013	11	55	336.059	592.931

<sup>1</sup> Toneladas Brutas.

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

Fuente: Anavas.

Atendiendo a la flota mercante clasificada según su tipología, los buques remolcadores y de tráfico interior representan la parte más importante de la flota siendo superior a la mitad (61,8%). Le siguen en importancia los bulk carrier y portacontenedores (18,2%), buques tanques (12,7%) y, por último, los buques frigoríficos (3,6%) y L.P.G. (Gases Licuados de Petróleo) (3,6%). Estos últimos, se han reducido en 2013 al haberse dado de baja la empresa a la que pertenecían estos buques.

Conviene destacar que, a 31 de diciembre de 2013, la flota mercante vasca continúa siendo una flota joven con 9,7 años de media, edad menor que la que presenta la flota controlada por las navieras españolas (14,4 años) y bastante más joven que la flota mundial (17,3 años).

**Cuadro 2.15. Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2010-2013**

Tipo de buque	Nº buques			
	2010	2011	2012	2013
Remolcador y tráfico interior	37	35	34	34
Buque tanque	7	7	7	7
L.P.G. (Gases Licuados del Petróleo)	11	10	10	2
Bulk Carrier y portacontenedores	12	12	12	10
Frigorífico	2	2	2	2
<b>TOTAL</b>	<b>69</b>	<b>66</b>	<b>65</b>	<b>55</b>

Fuente: Anavas.

Las principales infraestructuras del transporte marítimo de mercancías y personas con las que cuenta Euskadi engloban dos puertos de interés general con titularidad del Estado -Puerto de Bilbao y Puerto de Pasajes- y un puerto comercial y pesquero de relevancia, competencia del Gobierno Vasco -Puerto de Bermeo-, si bien la red portuaria vasca se complementa con otros puertos autonómicos de la costa vizcaína y guipuzcoana de menor relevancia. A este respecto, las principales obras e inversiones realizadas en los principales puertos de la CAPV quedan resumidas en el siguiente cuadro.

#### Puerto de Bilbao - Situación y Novedades 2013

- La Autoridad Portuaria de Bilbao, a iniciativa propia, ha adquirido dos nuevos sistemas de avisos acústicos para poder alertar de manera inmediata, en caso de emergencia química por fuga tóxica, a los empleados que trabajan diariamente en las instalaciones portuarias. Estas dos nuevas sirenas, que se pueden escuchar en los municipios limítrofes, han sido instaladas en la zona más exterior del Puerto de Bilbao, en Punta Lucero.
- Entre las principales obras en ejecución a lo largo del ejercicio 2013 cabe destacar la construcción de un nuevo muelle de cruceros en Getxo. En el mes de junio, se ha fondeado el primer cajón de los ocho que conformarán la línea de atraque de este muelle, adosado al contradique de Algorta. Tiene 44 metros de eslora, 15 metros de manga, 16 metros de puntal y un peso aproximado de 7.700 toneladas.
- En el mes de diciembre, la Autoridad Portuaria de Bilbao finaliza las obras de mejoras (aumento de calado y refuerzo) del muelle de Axpe. El calado de esta zona ha pasado, concretamente, de 3 a 7 metros, lo que posibilita la entrada de barcos de mayor porte. Asimismo, se ha aumentado la superficie de muelle en 2.300 m<sup>2</sup>, destinada al almacenamiento de carga previo al embarque, asociada a una nueva línea de cantil de 115 metros válida para barcos de hasta 5.000 toneladas de peso muerto (TPM).

#### Puerto de Pasajes - Situación y Novedades 2013

- En 2013, se han finalizado numerosas obras, entre las que destacan:
  - Los trabajos incluidos en el Proyecto de Cuarta Vía en la playa de vías de Lezo.
  - Las obras incluidas en la realización de unidades para la canalización de tráfico en el vial principal en el área de nuevos almacenes.
  - Obras incluidas en la Campaña de Aglomerado 2012.
  - Traslado de instalaciones frigoríficas y de tabiques de entreplanta de módulos de las instalaciones de la fase 1 a la fase transitoria 2 de las obras de nuevas instalaciones en el área pesquera.
  - Construcción de una plataforma abatible para descarga de coches en la playa de vías de Lezo.
  - Instalación de un sistema de control de accesos para la fase transitoria 2 de las obras de las nuevas instalaciones en el área pesquera.
  - Actuaciones menores relacionadas con la construcción de las nuevas instalaciones, la implantación de mejoras medioambientales y el sistema ferroviario del puerto.
- Además, existen obras que se encuentran en ejecución en el ejercicio 2013, como son:
  - Los trabajos incluidos en el Proyecto de Nuevas Instalaciones en el área pesquera.

#### Puerto de Bermeo - Situación y Novedades 2013

- La principal inversión llevada a cabo en 2013 ha sido la obra de renovación del muelle de la Cofradía del puerto de Bermeo. El antiguo muelle de hormigón se ha renovado, creando una nueva estructura de características antirreflejantes, al tiempo que se aumentaba su calado hasta los 4,5 metros. En superficie se ha rematado la obra con una urbanización de calidad que refuerza su carácter urbano.

## 2.5. TRANSPORTE POR CABLE

El transporte por cable de uso exclusivo de personas está constituido por los funiculares de Artxanda, Larreineta, Mamariga e Igueldo, y por los ascensores de Arangoiti, La Salve, Solokoetxe, Begoña y Ereaga, todos ellos con ubicación en Bizkaia, a excepción del Funicular de Igueldo radicado en Donostia-San Sebastián.

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

	F. de Igueldo	F. de Artxanda	F. de la Reineta	F. de Mamariga
Nº personas por vehículo	65	70	70	45
Duración del trayecto	3,2 min	3,18 min	10 min	1,6 min
Velocidad en línea	1,5 m/s	5 m/s	2 m/s	6 m/s
Desnivel	151 m	226,49 m	342 m	44,43 m
Pendiente media	45%	22,9%	35%	12,6%

Fuente: Observatorio del Transporte en Euskadi (OTEUS).

## 2.6. BICICLETA

El sistema viario de la CAPV está estructurado en una serie de infraestructuras que forman la red ciclable cuya finalidad es fomentar un medio de desplazamiento respetuoso con el medioambiente y avanzar hacia una movilidad sostenible. En este sentido, las diputaciones forales y los agentes municipales inciden en el desarrollo de este tipo de infraestructuras en los tres territorios vascos, coincidiendo con una sensibilidad creciente de la ciudadanía por una sociedad medioambientalmente más sostenible.

El análisis de las tres capitales vascas muestra que Vitoria-Gasteiz continúa siendo el núcleo urbano con mayor concentración de red de vías ciclísticas. De este modo, la longitud de los carriles habilitados para ciclistas en la capital alavesa alcanza los 117 kilómetros, suponiendo un incremento interanual del 9,8 en los kilómetros habilitados de *bidegorris*. Le sigue en importancia Donostia-San Sebastián que, con una infraestructura de 53,8 kilómetros de carriles bici, representa un aumento del 4,7% respecto a 2012. Por último, al cierre de la edición de este informe no se dispone de información relativa a la red de vías ciclistas del núcleo urbano de Bilbao.

En 2013, los *bidegorris* habilitados alcanzan el 75% en el caso de Vitoria-Gasteiz (156 kilómetros previstos) y el 89,2% en Donostia-San Sebastian (60,3 kilómetros previstos).



**Cuadro 2.17. Kilómetros de la red ciclable en las tres capitales de la CAPV (estado de las redes ciclistas a diciembre de 2013)**

	Totales		Habilitados		En construcción	En planeamiento
	Km	Δ 13/12	Km	Δ 13/12	Km	Km
Vitoria-Gasteiz	156,0	8,7%	117,0	9,9%	0,0	39,0
Bilbao <sup>1</sup>	--	--	27,0	--	--	--
Donostia - San Sebastián	60,3	13,6%	53,8	4,7%	0,0	6,5

<sup>1</sup> Último dato disponible 2012. A fecha de cierre de esta edición del Adelanto de la Panorámica del Transporte no se dispone de datos más actualizados.

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

Ampliando el campo de observación al ámbito geográfico provincial, la CAPV dispone de una red ciclística de 669,7 kilómetros. La mayor concentración de vías se encuentra en Bizkaia donde cuentan con un total de 271 kilómetros de carriles bici habilitados, lo que supone un incremento del 5,0% con respecto del ejercicio de 2012 (258 km). En Gipuzkoa, los tramos ejecutados de vías ciclísticas alcanzan los 176,5 kilómetros de longitud, habiendo incrementado dicho recorrido un 6,8% en relación con 2012 (165,3 km habilitados).

**Cuadro 2.18. Kilómetros de la red ciclística en los tres territorios históricos. 2013**

	Red prevista total		Tramos ejecutados		Tramos en construcción	Tramos con proyecto constructivo elaborado
	Km	Δ 13/12	Km	Δ 13/12	Km	Km
Álava <sup>1</sup>	--	--	222,2	--	--	--
Bizkaia	831,0	1,0%	271,0	5,0%	11,0	79,0
Gipuzkoa <sup>2</sup>	439,1	0,0%	176,5	6,8%	2,0	20,0

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

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

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

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

Por último, la red ciclable de Álava constaba en 2011<sup>6</sup> de 222,2 kilómetros, de los cuales 103 kilómetros correspondían al uso exclusivo de ciclistas en Vitoria-Gasteiz. En el resto de la provincia y fuera de Gasteiz, existe una red de itinerarios verdes cuyo recorrido está destinado a los desplazamientos no motorizados (peatonal, ciclista, jinetes, patinadores, otros). Dichos itinerarios constituían a finales de 2011 un recorrido de 119,195 kilómetros ubicados en entornos naturales -colada de Opakua (3,3 km); ruta perimetral del embalse de Ullibarri-Gamboa (44 km); colada de Berantevilla (3,145 km); itinerario verde del antiguo ferrocarril Vasco-Navarro (61,15 km); itinerario verde del Parque Lineal del Nervión (7,6 km)- con fines de promoción de los medios de movilidad sostenible y las actividades eco-recreativas en contacto con la naturaleza.

<sup>6</sup> A fecha de cierre de esta edición de Panorámica del Transporte en Euskadi no se disponen de datos más actualizados.



## 2.7. CENTROS LOGÍSTICOS

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

**Cuadro 2.19. Principales magnitudes de las grandes Plataformas Logísticas en la CAPV. 2013**

	CTVi	Arasur	Aparkabisa	Zaisa
Superficie construida (m <sup>2</sup> )	238.929	85.000	312.560	126.608
Superficie total urbanizable (m <sup>2</sup> )	718.141	1.500.000		400.000
Nº de empresas instaladas	69	5	37	141
Empleo	1.153	40	510	1.600
Tráfico de mercancías (tn anuales)	6.993	--	448.838	2.500.000
Tráfico de vehículos industriales diarios				
- Camiones	976	25	330	--
- Furgonetas	353	--	257	--
Nº de aparcamientos para vehículos industriales	1	1	4	2
Total superficie de aparcamiento vehículos industriales (m <sup>2</sup> )	23.821	20.000	192.050	45.400
Total plazas de aparcamientos para vehículos industriales	182	197	1.323	375
Total Ocupación Media de aparcamiento vehículos industriales	93,4%	25,0%	96,0%	92,4%

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

A continuación, se detalla la información más relevante de cada una de estas plataformas.

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

El Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi), ubicado en el Polígono Industrial de Jundiz, en las inmediaciones de Vitoria-Gasteiz, constituye un agente dinamizador cuyo objetivo es impulsar la implantación de empresas con orientación al desarrollo de actividades logísticas. Esta plataforma ocupa una superficie total de 718.141 m<sup>2</sup>, de los cuales 238.929 m<sup>2</sup> corresponden a la superficie ocupada por las naves (superficie construida). El centro acoge diversas actividades directamente relacionadas con transporte y logística, tales como almacenaje, distribución, gestiones aduaneras y de stocks, fraccionamiento y consolidación de cargas e intercambio modal.

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

Cuadro 2.20. Evolución de la actividad de CTVi. 2011-2013

	2011	2012	2013
Empresas instaladas	66	67	69
Empleo	1.204	1.134	1.153
Tráfico de mercancía (tn anuales)	18.230	29.816	6.993
Tráfico de vehículos industriales diarios	1.274	1.342	1.335
- Camiones	929	989	973
- Furgonetas	345	353	362
Nº de aparcamientos para vehículos industriales	1	1	1
Total superficie de aparcamiento vehículos industriales (m²)	23.821	23.821	23.821
Total plazas de aparcamientos para vehículos industriales	182	182	182
Total Ocupación Media de aparcamiento vehículos industriales	98,4%	85,7%	75,8%

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

El análisis de los datos de actividad del centro en 2013, muestra una evolución negativa en los principales indicadores. De esta forma, el tráfico de mercancías se reduce (-76,5%) hasta las 6.993 toneladas originado por la difícil situación de la empresa responsable del transporte de mercancías por tren. Asimismo, en el último ejercicio también se ha reducido el tráfico de vehículos industriales (-15,4%), contabilizándose 1.335 unidades diarias que transitan las parcelas intermodales de CTVi (973 camiones y 362 furgonetas). El uso del aparcamiento de vehículos industriales ha descendido en un 9,9%, ya que la ocupación media ha sido de 138 vehículos industriales diarios, entre abonados y ocasionales, de un total de 182 disponibles.

### 2.7.2. Arasur

La plataforma logística multimodal Arasur ubicada en Álava, junto a Miranda de Ebro, abarca una superficie total urbanizable de 1.500.000 m<sup>2</sup> y cuenta con una superficie construida de aproximadamente 85.000 m<sup>2</sup>. Su actividad económica se centra en el desarrollo de las actividades de apoyo a actividades portuarias y aéreas; almacenamiento, regulación y distribución; transbordo intermodal; transporte de flotistas; y al tránsito internacional y actividades correspondientes al centro administrativo y comercial. Además, la plataforma está dotada con un servicio de acceso ferroviario a las naves del centro, lo que permite la intermodalidad ferrocarril-camión.

Cuadro 2.21. Evolución de la actividad de Arasur. 2011-2013

	2011	2012	2013
Empresas instaladas	5	5	6
Empleo	40	40	50
Tráfico de camiones diarios	30	25	25
Nº de aparcamientos para vehículos industriales	1	1	1
Total superficie de aparcamiento vehículos industriales (m²)	20.000	20.000	20.000
Total plazas de aparcamientos para vehículos industriales	197	197	197
Total Ocupación Media de aparcamiento vehículos industriales	25%	25%	28%

Fuente: Arasur

En 2013, ha aumentado el número de empresas afincadas con la instalación de una empresa más así como el número de trabajadores que se ha incrementado un 25%. El flujo de camiones en las instalaciones del parque se mantiene en 25 unidades diarias. Por su parte, el aparcamiento para vehículos industriales del parque logístico tiene una superficie de 20.000 m<sup>2</sup> y consta de 197 plazas de parking para camiones. En base a los últimos datos disponibles, en 2013 la ocupación media de dicho parking ha aumentado respecto a los años anteriores hasta el 28%.

### 2.7.3. Aparkabisa

La actividad del centro logístico Aparkabisa. Bizkaiko Garraio Gunea, A.B. - Centro de Transportes de Bizkaia, S.A consiste en la promoción, preparación y explotación de centrales integradas de mercancías y aparcamientos de vehículos industriales. La infraestructura dispone de excelentes comunicaciones gracias a las instalaciones en la zona portuaria del Puerto de Bilbao, la proximidad al aeropuerto de Bilbao, así como a las principales redes viarias y ferroviarias que permiten unir al Estado con el resto de Europa.

En la actualidad, Aparkabisa opera en dos áreas geográficas: Centro de Transportes en Ugarte (entre Barakaldo y el Valle de Trápaga-Trapagaran) donde ocupa una superficie construida de 200.000 m<sup>2</sup>, y las instalaciones de Zierbena (en terrenos del Puerto de Bilbao), sobre una superficie de 112.560 m<sup>2</sup>. Dichas instalaciones dan cabida a cuatro aparcamientos: dos en Trapagaran que ocupan una superficie de 33.000 m<sup>2</sup> y 47.000 m<sup>2</sup>, respectivamente y otros dos en Zierbena, uno con una superficie de 56.760 m<sup>2</sup> y otro específico para mercancías peligrosas de 41.014 m<sup>2</sup> de extensión. En su conjunto, los cuatro aparcamientos cuentan con un total de 1.323 plazas.

**Cuadro 2.22. Evolución de la actividad de Aparkabisa. 2011-2013**

	2011	2012	2013
Empresas instaladas	45	37	37
Empleo	675	537	510
Tráfico de mercancías (toneladas anuales)	268.764	228.500	448.838
Tráfico de vehículos industriales diarios	450	299	587
- Camiones	112	92	330
- Furgonetas	338	257	257
Nº de aparcamientos para vehículos industriales	4	4	4
Total superficie de aparcamiento vehículos industriales (m <sup>2</sup> )	192.047	192.047	192.050
Total plazas de aparcamientos para vehículos industriales	1.323	1.323	1.323
Total Ocupación Media de aparcamiento vehículos industriales	94,3%	95,0%	96,0%

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

En relación a las cifras correspondientes a 2013, se observa que el centro logístico experimenta un repunte en su actividad. De este modo, el volumen de mercancías movilizadas en 2013 se incrementa un 96,4%, registrando un tráfico total de 448.838 toneladas. En el mismo sentido, el tráfico diario de vehículos industriales ha aumentado en un 68,2% respecto a 2012, lo que supone 238 camiones diarios más en el centro. Por otro lado, la

ocupación media de los aparcamientos industriales es ligeramente superior a los niveles del año anterior (96% en 2013; 95% en 2012).

#### 2.7.4. Zaisa

El centro logístico guipuzcoano Zaisa (Centro de Transportes de Irún) está ubicado en un enclave estratégico del tráfico viario europeo, en la frontera entre Francia y España, y junto a las autopistas A-8 y A-68, en el eje Madrid-París, y cerca de los aeropuertos de Donostia-San Sebastián y Biarritz y del Puerto de Pasajes. Sobre una extensión de 400.000 m<sup>2</sup>, el centro cuenta con una superficie construida de 126.608 m<sup>2</sup> donde desarrolla actividades de transporte y logística que por su ubicación tienen una marcada vocación internacional. La plataforma cuenta con 8.500 m<sup>2</sup> de naves de almacenamiento, 7.000 m<sup>2</sup> de oficinas y locales comerciales, el centro de acogida y el solar de la estación de servicio de Zaisa III. Las empresas que operan en el centro se dedican a actividades de transporte nacional e internacional, carga fraccionada, carga completa, transporte de mercancías peligrosas, logística y almacenaje, distribución frigorífica y actividades aduaneras.

A lo largo de 2013 el número de empresas que operaban en el centro se ha incrementado en tres unidades, pasando de 141 en activo en 2012 a 144 empresas a cierre de 2013. También se ha producido un aumento del 14% en el volumen de mercancías movilizado respecto a los años precedentes, alcanzando las 2.850.000 toneladas.

**Cuadro 2.23. Evolución de la actividad de Zaisa. 2011-2013**

	2011	2012	2013
Empresas instaladas	142	141	144
Empleo	1.600	1.600	1.650
Tráfico de mercancías (tn anuales)	2.500.000	2.500.000	2.850.000
Nº de aparcamientos para vehículos industriales	2	2	2
Total superficie de aparcamiento vehículos industriales (m <sup>2</sup> )	45.400	45.400	45.400
Total plazas de aparcamientos para vehículos industriales	375	375	375
Total Ocupación Media de aparcamiento vehículos industriales	87,5%	92,4%	94,7%

Fuente: Zaisa.

Por otro lado, el área de aparcamiento del centro ha ido evolucionando a lo largo de sucesivas fases de ampliación (3 fases). De este modo, en la actualidad Zaisa cuenta con dos aparcamientos para vehículos industriales acondicionados con 375 plazas en una superficie total de 45.400 m<sup>2</sup>. La ocupación media de dichos aparcamientos en 2013 ha sido del 94,7%, 2,3 puntos porcentuales más que la registrada el año precedente.

## 2.8. ESTACIONES INTERMODALES

En relación a las estaciones intermodales cabe destacar que el Gobierno Vasco apuesta por el desarrollo del transporte de mercancías por ferrocarril, así, en mayo de 2011, firmó un protocolo de colaboración con el Ministerio de Fomento para el desarrollo de las terminales logísticas intermodales de Jundiz en Álava y Lezo en Gipuzkoa, incluidas ambas ellas en la Red Básica de Terminales Logísticas Intermodales del Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías del Ministerio de Fomento (PEITFM).

En la actualidad, las plataformas logísticas intermodales de Jundiz y Lezo forman parte de la estrategia de centros logísticos presentada por el Ministerio de Fomento a finales de noviembre de 2013 así como del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI).

En 2013, el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco ha adjudicado los trabajos para la elaboración de la Estrategia para la Promoción y el Desarrollo de las Plataformas Logísticas Intermodales de la CAPV en el marco de la estrategia Euskadi Logistic. El trabajo se centra básicamente en definir las estrategias de actuación del Gobierno Vasco en materia de plataformas logísticas intermodales, de manera específica en Jundiz-Foronda y Lezo y proponer un plan de acción en relación con la promoción y desarrollo de dichas plataformas.

Con respecto a la plataforma de Jundiz, Euskal Trenbide Sarrea (ETS), encomendada por el Gobierno Vasco, en 2012 sacó a concurso la realización del estudio de mercado logístico de la terminal intermodal de Jundiz que en 2013 fue entregado al Ministerio de Fomento. La plataforma ferroviaria de Jundiz contará con 48 hectáreas y prestará servicio al aeropuerto de Vitoria, se comunicará con el Puerto de Bilbao, y en ella convergerán las líneas de Renfe y el futuro Tren de Alta Velocidad.

Por otro lado, en 2013, el ejecutivo del Gobierno Vasco aprobó la propuesta por la que la plataforma multimodal Lezo-Gaintxurizketa pasó a denominarse Pasaia-Irun. En el ejercicio anterior se adjudicó por parte del Gobierno Vasco, a través de ETS, la redacción del estudio de mercado logístico de la intermodal de Lezo. Estos estudios ya están finalizados y se presentaron al Ministerio de Fomento en diciembre de 2013. La estación intermodal ferroviaria de Pasaia-Irun dispondrá de 15 hectáreas y se comunicará con el puerto exterior de Pasaia, así como con las líneas férreas de Renfe, EuskoTren y el futuro Tren de Alta Velocidad.





# 3

## **Demanda de Transporte en 2013**





### 3. DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2013

En el siguiente capítulo se desarrollan los aspectos fundamentales de la demanda de transporte existente en la CAPV, analizando tanto el ámbito de pasajeros y pasajeras como el de mercancías.

#### 3.1. TRANSPORTE DE PERSONAS

En lo que respecta a la movilidad de personas, los últimos datos disponibles proceden del “*Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca 2011*”, al margen de la información obtenida de los diferentes operadores que ofrecen sus servicios en la CAPV. Dicho trabajo da continuidad a los anteriores “*Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2003*”<sup>8</sup> y “*Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2007*”<sup>9</sup>, y está previsto que se actualice a futuro cada cinco años. De esta forma, las ediciones publicadas permiten realizar un análisis evolutivo de la movilidad en la CAPV en términos de número de desplazamientos, ámbito de movimientos (intraterritoriales, interterritoriales, con el exterior), tipología del desplazamiento (una etapa o más de una etapa), según los modos de transporte utilizados, según los motivos impulsores del desplazamiento, etc.

Al respecto, debido a que dicha información ya queda ampliamente recogida en dichos estudios, así como en ediciones anteriores de este informe<sup>10</sup>, en el presente epígrafe se ofrece una breve síntesis de los principales resultados obtenidos, así como la actualización de toda la información suministrada directamente por los operadores.

##### 3.1.1. Principales magnitudes

###### a) CAPV

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

<sup>7</sup> Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma del País Vasco, 2011: [http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/em2011/es\\_def/em2011.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/em2011/es_def/em2011.html)

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

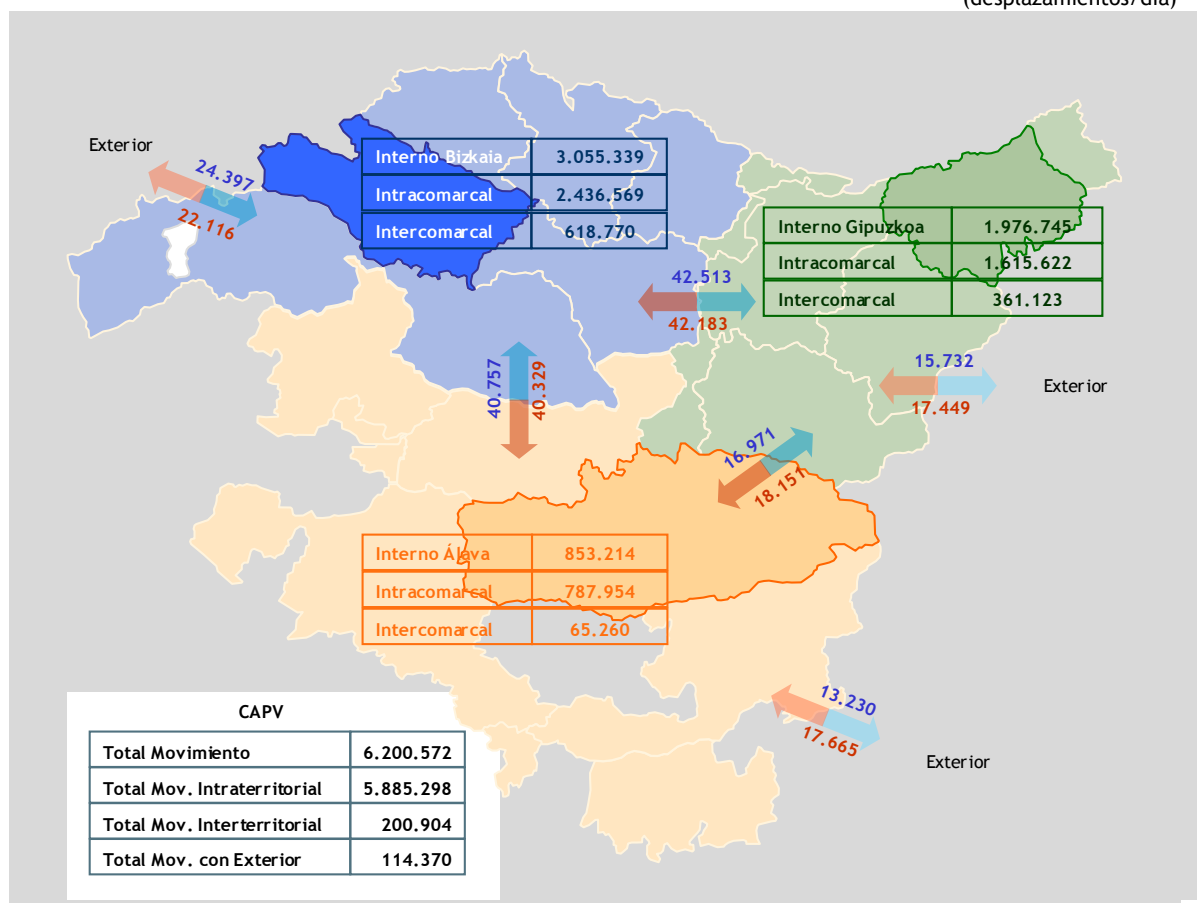
<sup>9</sup> Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2007: [http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/estudio\\_movilidad\\_2007/es\\_def/estudio\\_movilidad\\_2007.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/estudio_movilidad_2007/es_def/estudio_movilidad_2007.html)

<sup>10</sup> Panorámica del Transporte en Euskadi 2011: [http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/pano2011/es\\_def/pano2011.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/pano2011/es_def/pano2011.html)

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

Gráfico 3.1. Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen<sup>1</sup>. 2011.

(desplazamientos/día)

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

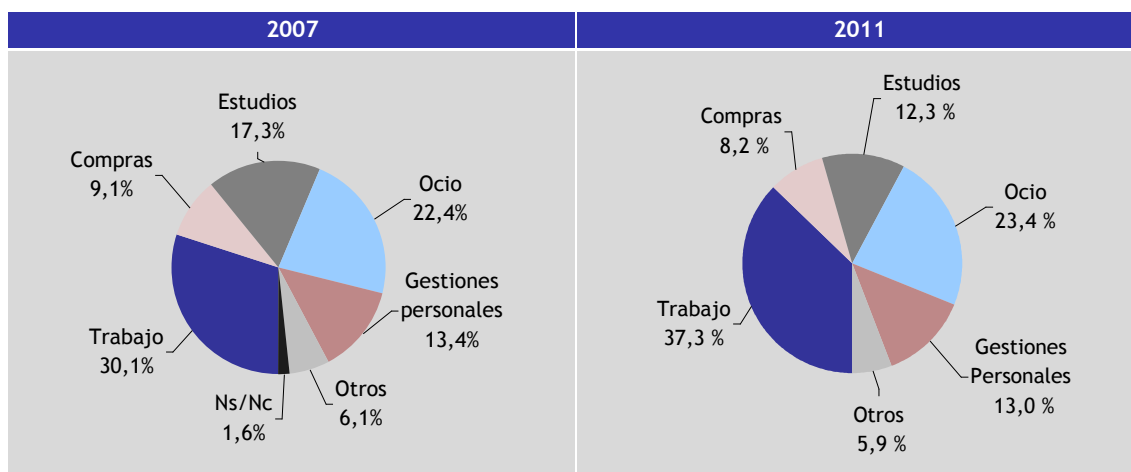
Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011.

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

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

Por su parte, con respecto a la motivación de los desplazamientos, la movilidad obligada, es decir, los desplazamientos realizados por razones laborales o por estudios, supone la mitad (49,6%) de los movimientos diarios realizados por la población vasca. Al respecto, comparando los resultados recabados con los de 2007, se observa un incremento de la proporción de los desplazamientos por motivo laboral (37,3% en 2011 frente a 30,1% en 2007) y un descenso de los realizados por razones académicas (12,3% en 2011 frente a 17,3% en 2007).

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

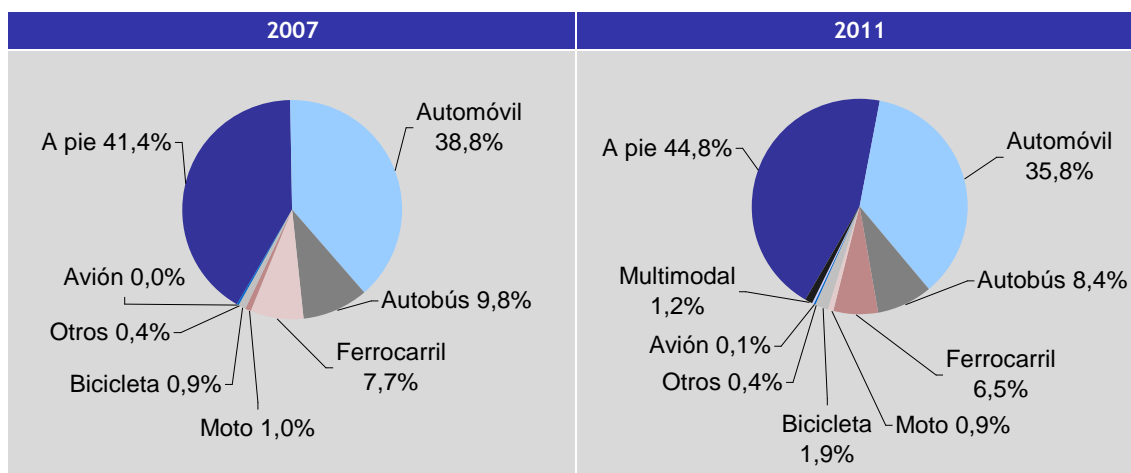


Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011.

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

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

**Gráfico 3.3. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte. 2007-2011 (%).**



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

Analizando la evolución de los usuarios y usuarias de servicios públicos de transporte colectivo por carretera y ferrocarril en 2013 respecto a 2012, según los datos aportados directamente por los operadores, se observa que considerando el total de viajeros y viajeras se ha

producido una reducción del 1,3%, en su conjunto. En concreto, 247,4 millones de usuarios utilizaron algún medio de transporte colectivo, lo que supone una pérdida de 3 millones de desplazamientos. Estudiando los datos con mayor detalle, la mayor caída de viajeros y viajeras corresponde al tren interurbano que pierde 2,2 millones de usuarios (-6,0%), le siguen el autobús urbano con 812 miles de pasajeros menos (-1,2%) y el tren urbano que pierde 443 miles de viajeros y viajeras (-0,4%). Por el contrario, el único modo que logra incrementar su pasaje en 2013, al igual que en el año anterior, es el autobús interurbano, con 400 miles de desplazamientos más que los realizados en 2012 (0,8%).

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

**Cuadro 3.1. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario. 2000-2013.**

(miles de personas)

AÑO/	BUS urbano	BUS interurbano	TREN urbano	TREN interurbano <sup>1</sup>	TOTAL	Δ Anual	Δ acumulada
2000	61.325	54.523	54.173	55.071	225.092		
2001	61.990	56.431	55.895	56.223	230.539	2,4	2,4
2002	61.190	52.404	66.753	53.934	234.281	1,6	4,0
2003	62.322	54.058	73.753	52.700	242.833	3,7	7,7
2004	63.326	53.942	75.281	48.259	240.808	-0,8	6,9
2005	63.818	49.840	80.622	48.720	243.000	0,9	7,8
2006	64.800	49.293	82.715	48.679	245.487	1,0	8,8
2007	67.109	47.345	88.770	46.340	249.564	1,7	10,5
2008	66.650	47.743	89.292	45.050	248.735	-0,3	10,1
2009	64.571	47.370	94.533	41.971	248.444	-0,1	10,0
2010	65.531	47.139	98.383	39.392	250.445	0,8	10,8
2011	67.677	48.670	100.041	37.540	253.928	1,4	12,2
2012	66.942	49.268	97.975	36.277	250.462	-1,4	10,8
2013	66.130	49.668	97.532	34.109	247.439	-1,3	9,9

<sup>1</sup> En el tren interurbano de Bizkaia se excluyen los viajeros del funicular La Reineta.

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

Por último, desde una perspectiva de género se observa un uso diferenciado entre mujeres y hombres de los diferentes modos de transporte. De esta forma, según los últimos datos disponibles de 2011, queda patente la mayor presencia del vehículo privado en los desplazamientos realizados por los hombres, siendo el medio protagonista en el 46,4% del total de movimientos, mientras que entre las mujeres representa el 27,8%. Asimismo, el análisis del periodo 2007-2011 permite observar una tendencia hacia un patrón de movilidad más sostenible entre las mujeres, con una menor utilización de modos motorizados privados, que reducen su participación en 4 puntos porcentuales, a la vez que los desplazamientos no motorizados se incrementan en una proporción de 6,1 puntos. Sin embargo, en ambos sexos

se observa un descenso en la utilización del transporte colectivo, tanto ferrocarril como autobús.

**Cuadro 3.2. Desplazamientos según modo y sexo. 2007-2011.**

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

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

#### b) Desglose territorial

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

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

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

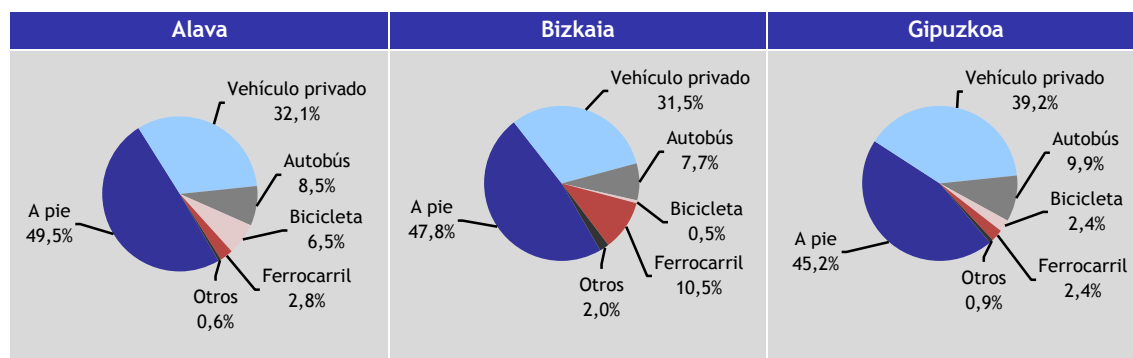
	Desplazamientos		Población >5 años	Desplazamiento por habitante >5 años
	Nº	%		
2003				
Álava	750.736	13,7	272.716	2,76
Bizkaia	2.758.254	50,5	1.072.694	2,57
Gipuzkoa	1.955.169	35,8	639.548	3,06
CAPV	5.464.159	100	1.984.958	2,75
2007				
Álava	921.635	15,1	291.263	3,20
Bizkaia	3.224.633	53	1.091.548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

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

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

registrar un descenso en el número de desplazamientos (-0,6%), lo que ha contribuido a paliar ligeramente la subida global.

**Gráfico 3.4. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV por territorios según modo de transporte. 2011.**



Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011.

El análisis de la distribución modal en la movilidad interna de cada territorio permite observar, de forma comparativa, que Gipuzkoa presenta una mayor proporción en la utilización del vehículo privado (39,2% del total de movimientos) y del transporte colectivo por carretera (9,9%). Por su parte, Bizkaia, como es lógico habida cuenta de la penetración del Metro de Bilbao, presenta la proporción más alta de movilidad en ferrocarril, alcanzando el 10,5% del total de desplazamientos realizados. Por último, en Álava merece especial atención la alta utilización por parte de sus habitantes de la bicicleta como medio de transporte, con el 6,5% del total de los movimientos realizados en el territorio.

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

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

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

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

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

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

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

(\*) Datos con elevados errores de muestreo.

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



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

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

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

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

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

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

(\*) Datos con elevados errores de muestreo.

### 3.1.2. Transporte por carretera

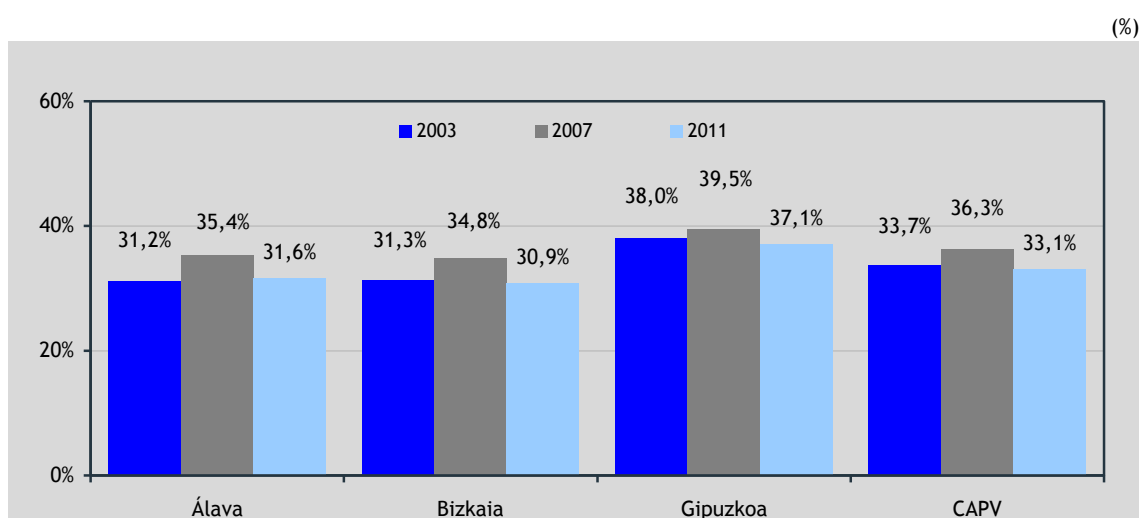
#### a) Movilidad en vehículo privado

En la última década, se ha experimentado un importante crecimiento de la utilización del vehículo como refleja la tendencia alcista del nivel de motorización, que ha pasado de 403,2 a 434,1 turismos por cada mil habitantes en el periodo 2003-2013. No obstante, en los últimos ejercicios se aprecian síntomas de estancamiento en los índices de motorización de la población, con reducciones en los dos últimos años, 0,3% en 2012 respecto a 2011 y 0,4% en 2013 respecto al año anterior, descendiendo de 435,9 en 2012 a 434,1 automóviles por mil habitantes en 2013.

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



## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

Gráfico 3.5 Movilidad de personas en automóvil. Penetración del automóvil. 2003-2011<sup>1</sup>

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

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

En lo referente al tránsito de **vehículos por carretera en el ámbito interurbano**, el automóvil es el modo utilizado en el 70% de los desplazamientos, registrando 949.348 movimientos interurbanos diarios realizados en automóvil<sup>11</sup>.

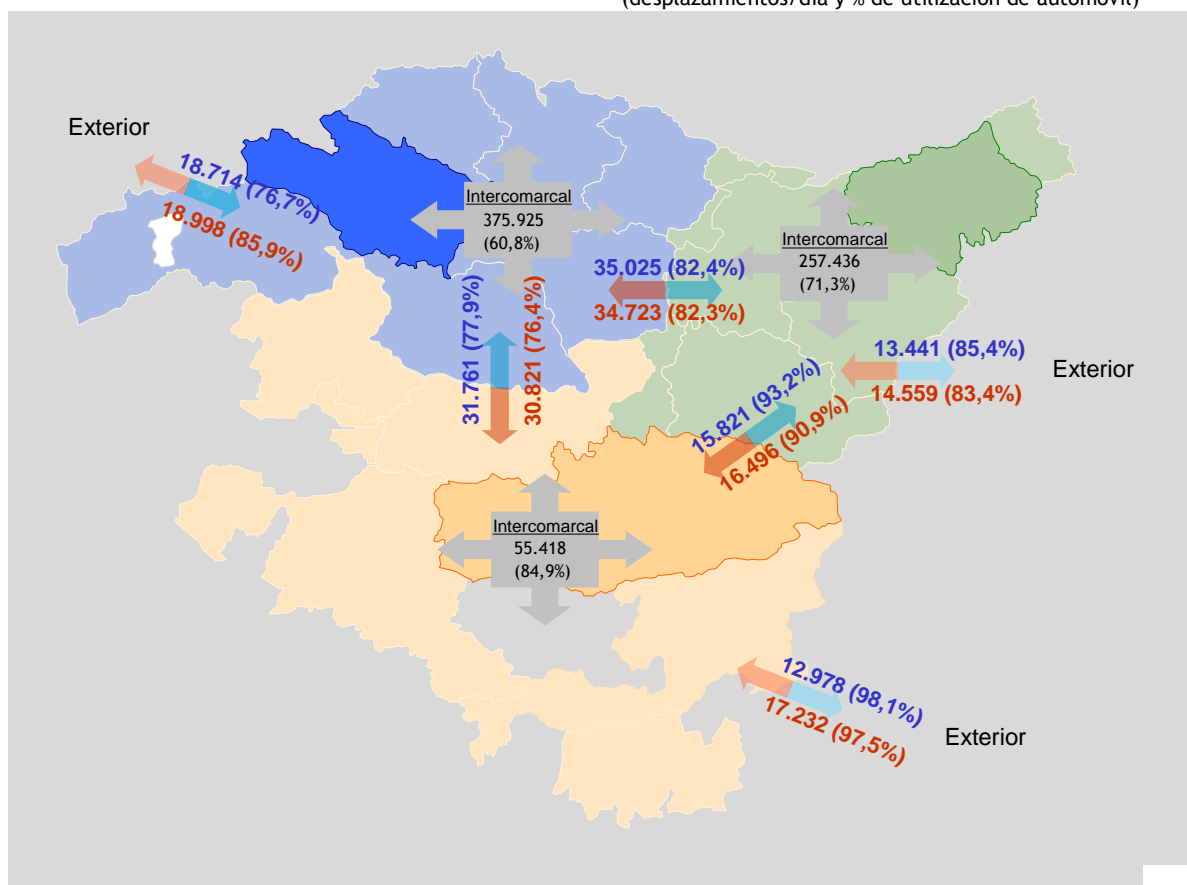
Profundizando en el análisis, y con respecto a los movimientos interurbanos en el ámbito intraprovincial, se observa que la mayor recurrencia al coche se produce dentro del territorio alavés (84,9%), frente a una utilización sensiblemente menor en Gipuzkoa, y muy por debajo en Bizkaia (60,8%).

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

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

Gráfico 3.6. Movimientos realizados en automóvil en la CAPV: Mapa Resumen. 2011.

(desplazamientos/día y % de utilización de automóvil)



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

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

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011.

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

En lo referente a la **movilidad** en vehículo privado en el **ámbito urbano**, cabe destacar que, según el “*Estudio de Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2011*”, en Vitoria-Gasteiz el 67,4% de los desplazamientos internos se realiza en automóvil<sup>12</sup>, en Donostia-San Sebastián la proporción se reduce hasta el 55,8%, mientras que Bilbao es la que presenta una estructura de movilidad con menor participación de modos motorizados individuales (del 31,8%).

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

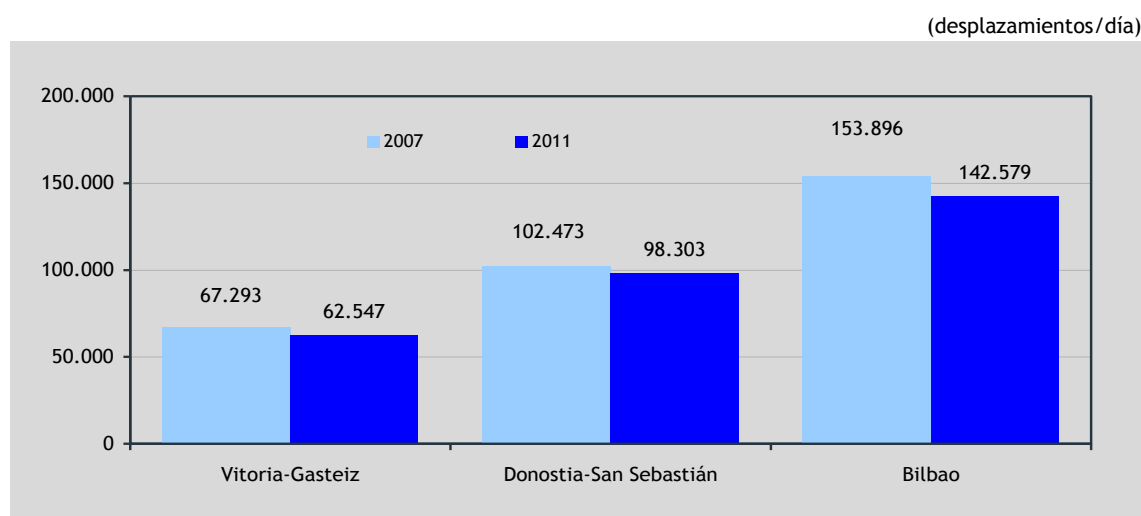
<sup>12</sup> Incluye coche conductor, coche pasajero, moto y taxi.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

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

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

**Gráfico 3.7 Accesos desde el exterior a las capitales vascas en automóvil. 2007-2011.**



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

### b) Movilidad en transporte colectivo

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

**Cuadro 3.6. Transporte público urbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2013.**

(miles de personas y %)

Años	Vitoria-Gasteiz		Donostia-San Sebastián		Bilbao		TOTAL	
	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)
1990	10.295	-	27.001	-	29.494	-	66.790	-
1995	10.765	0,9	26.371	-0,5	30.208	0,5	67.344	0,2
2000	11.383	1,1	27.213	0,6	22.729	-5,5	61.325	-1,9
2004	11.805	0,9	26.003	-1,1	25.518	2,9	63.326	0,8
2005	11.513	-2,5	26.219	0,8	26.086	2,2	63.818	0,8
2006	10.865	-5,6	26.670	1,7	27.265	4,5	64.800	1,5
2007	12.043	10,8	27.361	2,6	27.705	1,6	67.109	3,6
2008	12.643	5,0	28.003	2,3	26.004	-6,1	66.650	-0,7
2009	10.356	-18,1	28.460	1,6	25.755	-1,0	64.571	-3,1
2010	11.091	7,1	29.015	2,0	25.425	-1,3	65.531	1,5
2011	11.881	7,1	29.217	0,7	26.579	4,5	67.677	3,3
2012	12.165	2,4	28.963	-0,9	25.814	-2,9	66.942	-1,1
2013	12.657	4,0	27.652	-4,5	25.821	0,0	66.130	-1,2

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

Una vez realizada esta aclaración, y centrando el análisis en el ámbito específicamente urbano, se observa que las tres compañías de autobuses que prestan servicio en las capitales vascas, es decir, Transportes Urbanos de Vitoria-Tuvisa (Vitoria-Gasteiz), Dbus (Donosti-San Sebastián) y Bilbobus (Bilbao), han transportado en conjunto a 66,1 millones de personas en 2013, cifra que supone un ligero descenso del 1,2% con respecto a los datos registrados en 2012.

Analizando cada operador, se percibe que Dbus desplazó 27,7 millones de personas en 2013, lo que supone una caída del 4,5% respecto a 2012, repitiendo por segundo año consecutivo un descenso, en contra de la tendencia ascendente que había mantenido en años precedentes. Cabe destacar que Dbus representa el 41,8% del total de viajeros de autobuses urbanos transportados en el conjunto de las tres capitales.

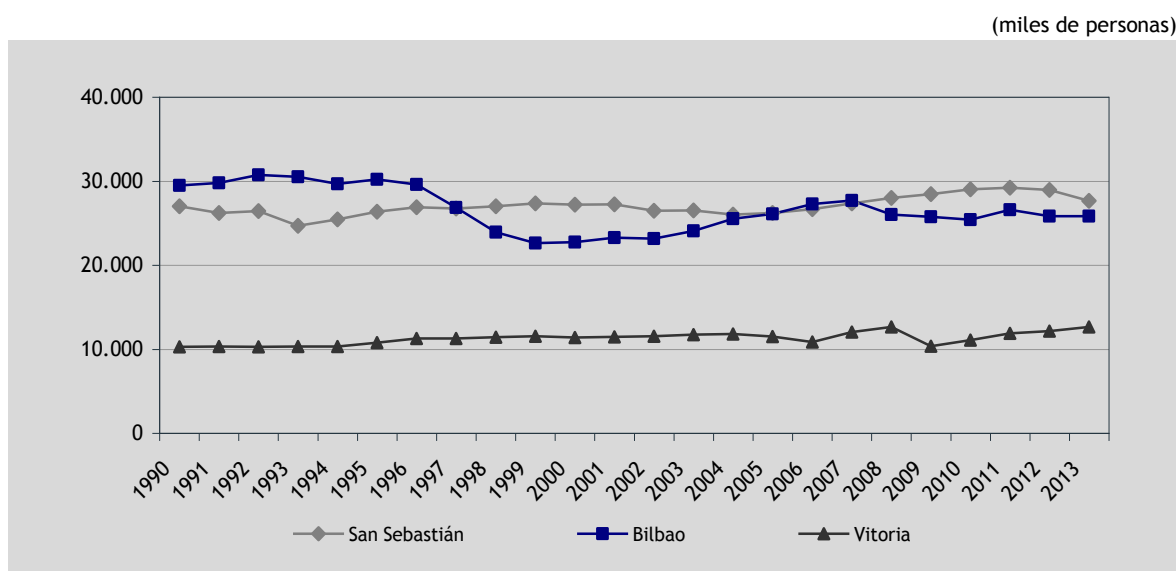
Bilbobus, por su parte, mantiene constante el número de viajeros totales. En 2013, la compañía ha realizado un total de 25,8 millones de desplazamientos, lo que significa que no hay variación respecto al año anterior. La participación de Bilbobus en el total de viajes en autobuses urbanos en la CAPV es del 39%.

Tuvisa, por último, logra un crecimiento del número de personas desplazadas en 2013 manteniendo la tendencia positiva iniciada en 2007, solo interrumpida el año 2009 con la entrada en funcionamiento del Tranvía. De esta forma, el volumen de usuarios trasladados por la compañía ha aumentado un 4% superando el nivel de actividad máximo alcanzado con anterioridad a la apertura del Tranvía de Vitoria-Gasteiz a finales del año 2008. En cifras, Tuvisa ha desplazado en el presente ejercicio a 12,7 millones de viajeros y viajeras (492 miles de personas más que en 2012), representando el 19,1% del total de los viajes realizados en autobuses urbanos de las tres capitales.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

Ampliando el periodo de observación, se puede destacar que aún existiendo similitudes entre el número de personas transportadas por las tres compañías a comienzos de la década de los noventa y en la actualidad, se aprecian diferencias significativas entre las tres capitales. De esta forma, mientras que en Vitoria-Gasteiz el número de desplazamientos realizados en autobús urbano han aumentado (22,9%), en Donostia-San Sebastián el número total de usuarios tiende a igualarse a los niveles de inicios de década (2,4%), y en Bilbao se ha experimentado una contracción del 12,4% en el mismo periodo. Al respecto, hay que señalar, nuevamente, que esta evolución debe ser analizada en el marco global de la oferta del servicio de transporte público colectivo en el área metropolitana del Gran Bilbao, donde en el periodo contemplado se han puesto a disposición de los usuarios y usuarias nuevos modos de transporte como MetroBilbao y el Tranvía, por lo que la demanda conjunta de servicios de transporte público urbano se ha visto ampliamente incrementada.

**Gráfico 3.8. Transporte público urbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2013.**



Fuente: Tuvisa, Bilbobus y Dbus

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

Bizkaibus ha registrado un total de 28,1 millones de usuarios en 2013, cifra similar al nivel de actividad desarrollado el año precedente, aunque supone una leve pérdida de clientes que mantiene la tendencia de los últimos años. Al respecto, recordar nuevamente la necesidad de analizar estos datos en el contexto de la oferta integral de servicios de transporte público en el área metropolitana del Gran Bilbao, donde en los últimos años se ha asistido a una amplia expansión de la demanda del transporte colectivo en su conjunto.

**Cuadro 3.7. Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús interurbano. 2000-2013.**

Años	Resto provincia Gipuzkoa		Resto provincia Bizkaia <sup>1</sup>		Resto provincia Álava <sup>2</sup>	
	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)
2000	18.461,2	--	36.062,0	--	n.d.	--
2001	17.748,7	-3,9	38.535,9	6,9	145,5	--
2002	17.022,3	-4,1	35.115,4	-8,9	267,0	83,5
2003	16.712,0	-1,8	37.030,6	5,5	315,3	18,1
2004	16.626,6	-0,5	36.875,8	-0,4	439,2	39,3
2005	15.382,3	-7,5	34.134,2	-7,4	324,3	-26,2
2006	16.109,1	4,7	32.810,0	-3,9	374,0	15,3
2007	16.120,2	0,1	30.875,7	-5,9	349,3	-6,6
2008	17.199,1	6,7	30.195,5	-2,2	348,2	-0,3
2009	18.140,6	5,5	28.807,8	-4,6	421,0	20,9
2010	18.907,5	4,2	27.716,3	-3,8	516,4	22,7
2011	19.772,4	4,6	28.397,6	2,5	500,1	-3,1
2012	20.517,0	3,8	28.255,8	-0,5	495,0	-1,0
2013	21.121,0	2,9	28.057,0	-0,7	490,0	-1,0

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

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

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

Los autobuses interurbanos de Gipuzkoa, continúan con la línea ascendente iniciada en 2005, alcanzando 21,1 millones de viajeros y viajeras, lo que supone un incremento del 2,9% con respecto a los datos de 2012. Realizando un análisis a más largo plazo, el volumen de usuarios y usuarias ha aumentado un 14,4% desde 2000, año del primer registro disponible. Considerando el periodo 2005-2013, año en el que se registró el nivel más bajo de pasajeros, Lurraldebus ha logrado aumentar en un 37,3% la afluencia de gente en sus autobuses interurbanos.

Por último, Autobuses Interurbanos de Álava - AIA ha realizado 490 miles de desplazamientos en 2013, lo que representa un leve descenso en su actividad del 1% con respecto a los registros del año anterior, al igual que ocurrió el año pasado. Al respecto, cabe matizar que el motivo por el que la cifra de personas que utilizan el autobús interurbano en Álava es tan baja, más aún comparada con la de los otros dos territorios, se debe a un diferente modelo de ocupación territorial, constatándose una marcada concentración de la población en la capital, lo que conlleva una menor demanda de traslados entre diferentes municipios.

### 3.1.3. Transporte ferroviario

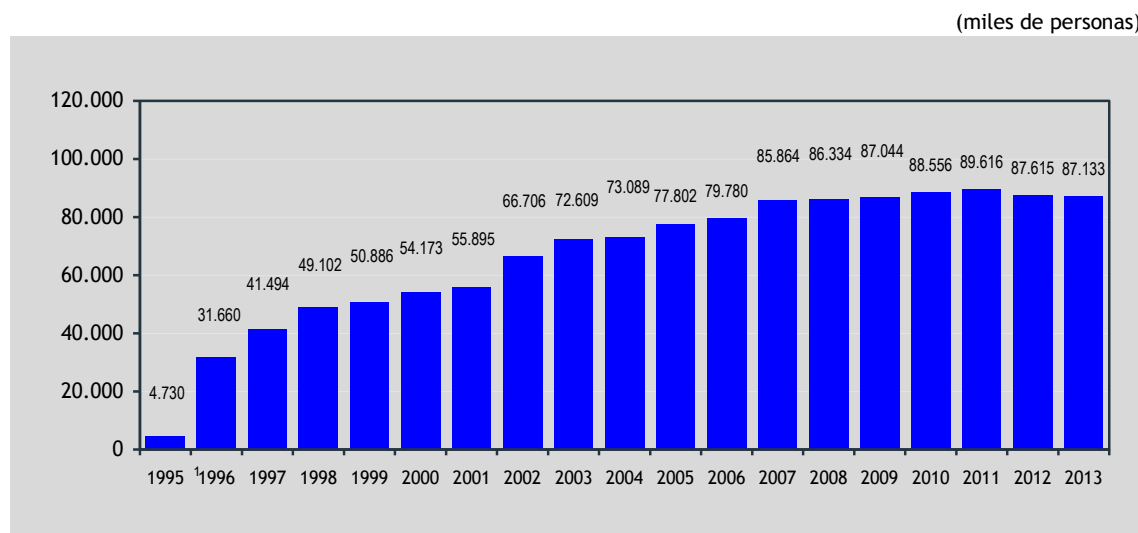
#### a) Transporte urbano / metropolitano

En 2013, el Metro de Bilbao mantiene prácticamente el mismo número de viajeros del año anterior. En concreto, se registraron 87,1 millones de personas desplazadas, lo que supone un

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

0,6% (482 miles de usuarios) menos que en el 2012 cuando el total de viajeros y viajeras ascendió a 87,7 millones (-2,2% personas menos que en 2011).

**Gráfico 3.9 Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao. 1995-2013.**



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

Fuente: Metro Bilbao.

En cuanto a la distribución de viajeros por estaciones, como es habitual, las paradas con mayor afluencia de pasajeros son las del centro de Bilbao, es decir, Moyua, Indautxu, Casco Viejo, Abando y San Mamés, son, en este orden, las estaciones más concurridas, con un tráfico que está entre los 6,2 y 5,9 millones de traslados anuales. Estas cinco estaciones, en conjunto, absorben el 34,5% del total del tráfico del Metro de Bilbao. Centrando el análisis en los dos márgenes de la ría, se detecta que las estaciones de Gurutzeta y Barakaldo son las paradas más utilizadas en el margen izquierdo, superando en ambos casos los 4 millones de viajeros; en el margen derecho, por su parte, la estación que concentra el mayor número de usuarios es Areeta, con 3,8 millones de desplazamientos. Respecto a las paradas menos concurridas, en el margen derecho es Urbinaga que representa el 0,1% del total de viajeros y en el margen izquierdo, Lutzana (0,2%), Lamiako (0,3%) y Berango (0,4%).

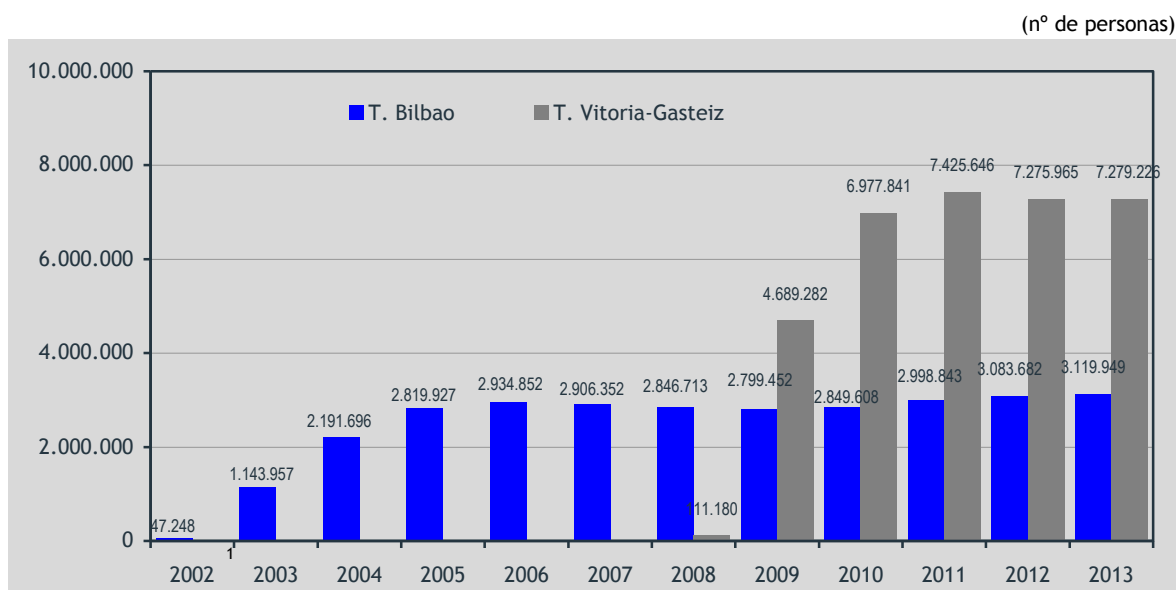
Por su parte, las estaciones que han conseguido incrementar el flujo de viajeros y viajeras han sido Ariz (2,25%) y Basauri (6,8%), consolidando su utilización ya que comenzaron a prestar servicio en 2011, y Etxebarri y Astrabudua que han tenido un aumento del 3% y 2,3% respectivamente. Por otro lado, las estaciones que han experimentado una mayor contracción en su demanda del número de usuarios y usuarias son Berango (-8,5%), Lutzana (-7%), Urbinaga (-4,7%), Casco Viejo (-4,3%) y Gobela (-4%). En el caso de Berango y Lutzana, el descenso se encuentra, en parte, motivado por la movilidad entre zonas.

Por último, respecto a la utilización de los títulos existentes, Creditrans se mantiene como el billete más utilizado con un leve descenso en su cuota que pasa del 53,9% de los viajes en

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

2012 al 53,5% en 2013. Le siguen en importancia el Bono Mensual y Gizatrans, utilizados en el 15,19% y 12,29% de los desplazamientos en 2013. Existen otros títulos, Super 50 y Anual, con cuota significativa, 7,99% y 5,47%. Por su parte, la utilización del billete ocasional ha repuntado alcanzando una representación del 2,74%, lo que supone un incremento del 36,3% respecto a 2012.

**Gráfico 3.10. Transporte público urbano: Evolución de los viajeros y viajeras en Tranvía EuskoTren. 2002-2013.**



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

Fuente: EuskoTren.

En relación al servicio tranviario prestado durante el año 2013, EuskoTren, en su conjunto, ha registrado una leve subida en el nivel de actividad del 0,38% alcanzando 10,4 millones de usuarios y usuarias.

Por un lado, el Tranvía de Vitoria-Gasteiz ha mantenido el número de viajeros y viajeras respecto a 2012 con una pequeña variación del 0,04%, incremento de 3.261 personas, lo que supone un total de 7.279 miles de desplazamientos. Este año se frena la caída de demanda que sufrió el Tranvía de Vitoria-Gasteiz en el ejercicio anterior.

Por otro lado, el Tranvía de Bilbao ha experimentado un incremento en el número de usuarios y usuarias hasta alcanzar los 3,12 millones, lo que supone un crecimiento del 1,17%, y logrando un nuevo máximo histórico del volumen de desplazamientos desde su puesta en funcionamiento en 2003 cuando el total de pasajeros estaba en torno a 1,14 millones, lo que se traduce en un aumento del 172% en una década.



**b) Transporte interurbano**

La oferta ferroviaria de la CAPV se complementa con los servicios de transporte interurbanos prestados por los operadores ferroviarios Renfe, tanto en la red convencional como en la red de ancho métrico, y EuskoTren. En conjunto, la demanda de las dos compañías supone 34,1 millones de personas, lo que significa un descenso del 6% respecto a la cifra registrada en 2012. Continúa la tendencia descendente iniciada hace más de una década, sin embargo, en el último año la evolución ha sido dispar en ambas compañías pues mientras en Renfe se acentúa la contracción en el número de viajeros, Euskotren ha experimentado un incremento de la demanda.

Renfe, en la red de línea convencional, ha recogido una disminución del pasaje del 12,4%, lo que en términos absolutos supone una pérdida de 2.458 miles de desplazamientos de personas, obteniendo un volumen total de 17,4 millones de pasajeros y pasajeras. Sin considerar el Metro de Bilbao, Renfe, operando en la red ferroviaria convencional, ha absorbido el 50,9% del total de traslados interurbanos realizados en Euskadi.

Analizando la evolución territorial se observa un descenso en el volumen de viajeros y viajeras en las dos provincias donde Renfe, red ferroviaria convencional, presta servicios de cercanías dentro de la CAPV, no obstante, la caída ha sido más acusada en el territorio de Bizkaia. Es decir, las líneas del núcleo de Bilbao, la C-1 Bilbao Abando-Santurtzi, la C-2 Bilbao Abando-Muskiz y la C-3 Bilbao Abando-Orduña, han experimentado una reducción en conjunto del 16,7% con respecto al ejercicio anterior, registrando un total de 10,7 millones de desplazamientos, 2.142 miles de viajes menos que en 2012.

**Cuadro 3.8. Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2013.**

(miles de personas y %)

Años	Renfe, red ferroviaria convencional <sup>1</sup>		EuskoTren		Renfe, red ancho métrico <sup>2</sup>		TOTAL	
	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)
2000	35.288	--	17.917	--	1.866	--	55.292	--
2001	36.533	3,5	17.855	-0,3	1.835	-1,7	56.441	2,1
2002	34.288	-6,1	17.746	-0,6	1.900	3,5	54.149	-4,1
2003	32.926	-4,0	17.934	1,1	1.841	-3,1	52.923	-2,3
2004	29.864	-9,3	16.500	-8,0	1.895	2,9	48.463	-8,4
2005	29.223	-2,1	17.553	6,4	1.945	2,6	48.925	1,0
2006	28.934	-1,0	17.913	2,0	1.832	-5,8	48.877	-0,1
2007	26.430	-8,7	18.137	1,3	1.772	-3,3	46.521	-4,8
2008	25.785	-2,4	17.759	-2,1	1.506	-15,0	45.232	-2,8
2009	23.654	-8,3	16.972	-4,4	1.345	-10,7	42.149	-6,8
2010	21.532	-9,0	16.516	-2,7	1.346	0,1	39.569	-6,1
2011	20.318	-5,6	15.908	-3,7	1.314	-2,3	37.702	-4,7
2012	19.848	-2,3	15.180	-4,6	1.249	-4,9	36.433	-3,4
2013	17.390	-12,4	15.569	2,6	1.151	-7,8	34.110	-6,0

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

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

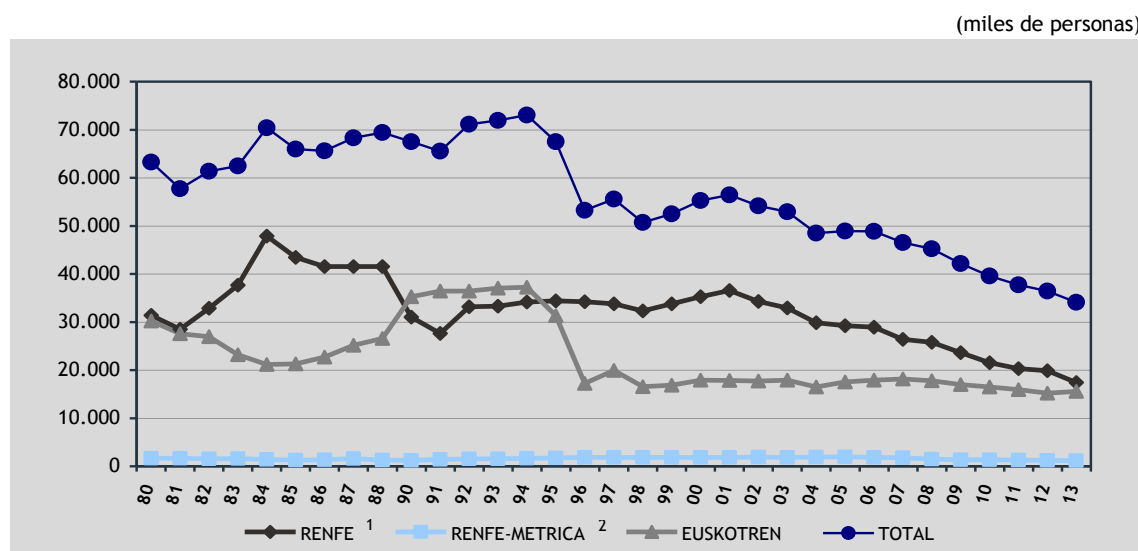
Fuente: Renfe y EuskoTren.

Por su parte, la línea guipuzcoana C1 Irún-Brinkola también ha registrado una contracción del 4,5%, con un total de 6,7 millones de personas transportadas, lo que supone 315 miles de viajes menos que el año anterior. Esta línea absorbe el 38,4% del total de viajes realizados por Renfe en la red de vía convencional.

Respecto a los servicios ferroviarios prestados por Renfe en la red ferroviaria de ancho métrico, es decir, el trayecto de Bilbao a Balmaseda, en 2013, se registraron 1.151 miles de usuarios y usuarias, un descenso del 7,8% respecto a 2012. La pérdida de viajeros y viajeras fue de 98.000 en cifras absolutas, siendo la mayor caída desde el año 2010. La representación que tiene Renfe (red de ancho métrico) en el transporte ferroviario de la CAPV, excluyendo Metro de Bilbao, es del 3,4%.

EuskoTren, por su parte, ha realizado un total de 15.569 miles de traslados, por lo que la demanda se ha incrementado en un 2,6%, y en términos absolutos, el aumento ha sido de 389 miles de personas. Esta subida en el número total de pasajeros y pasajeras supone un cambio en la tendencia descendente que comenzó en el año 2008. La participación que ostenta EuskoTren en el transporte ferroviario interurbano en la CAPV, sin contar, obviamente, el Metro de Bilbao, aumenta hasta el 45,6%.

Gráfico 3.11. Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 1980-2013.



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

<sup>2</sup> Datos de la línea de cercanía Bilbao-Balmaseda. En el tren interurbano de Bizkaia se excluyen los viajeros del funicular Larreineta.

Fuente: Renfe y EuskoTren.

Para concluir este apartado, es conveniente realizar un análisis de la evolución a largo plazo de la demanda del transporte ferroviario interurbano, excluido el Metro Bilbao. Al respecto, se observa que, desde inicio de los ochenta, el número de desplazamientos anuales realizados

por los citados operadores se ha reducido en 29,16 millones en el conjunto de la CAPV. Al respecto, merece señalar, una vez más, que el análisis de la evolución del transporte colectivo requiere una visión global del desempeño de la oferta existente en cada área geográfica. De esta forma, y concretamente en lo que se refiere al Territorio Histórico de Bizkaia, la disminución es consecuencia de la puesta a disposición del usuario de una mayor oferta de otros modos de transporte público colectivo, tales como el citado Metro de Bilbao, el cuál ha absorbido gran parte de los viajeros y viajeras del servicio de cercanías de Renfe en el área metropolitana de la capital vizcaína.

### c) Transporte interregional

En 2013, el operador ferroviario que presta servicios de transporte interregional de viajeros y viajeras con origen y/o destino la CAPV es Renfe, que opera tanto en la red ferroviaria convencional como en la red ferroviaria de ancho métrico, pues el 1 de enero de 2013 FEVE queda integrada en la entidad Renfe Operadora. El total de viajeros desplazados ha sido de 921,4 miles de personas, con un incremento del 7,8% respecto a los desplazamientos efectuados en el transcurso del año anterior.

**Cuadro 3.9. Transporte público interregional: Viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2010-2013.**

(miles de personas y %)

Años	Renfe, Red ferroviaria convencional		Renfe, Red ferroviaria ancho métrico		TOTAL	
	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)
2010	832,3	--	51,4	-4,5	883,7	--
2011	836,9	0,6	56,6	10,1	893,6	1,1
2012	800,7	-4,3	53,6	-5,4	854,2	-4,4
2013	869,8	8,6	51,6	-3,7	921,4	7,8

Fuente: Renfe

En el caso de Renfe, operando a través de la red ferroviaria convencional, se ha producido un incremento significativo en el número de clientes del 8,6%, lo que supone, una subida de 69,1 miles de pasajeros y pasajeras respecto al año anterior. Hay que señalar que Renfe representa el 94,4% del total de la demanda de desplazamientos interregionales realizados en tren.

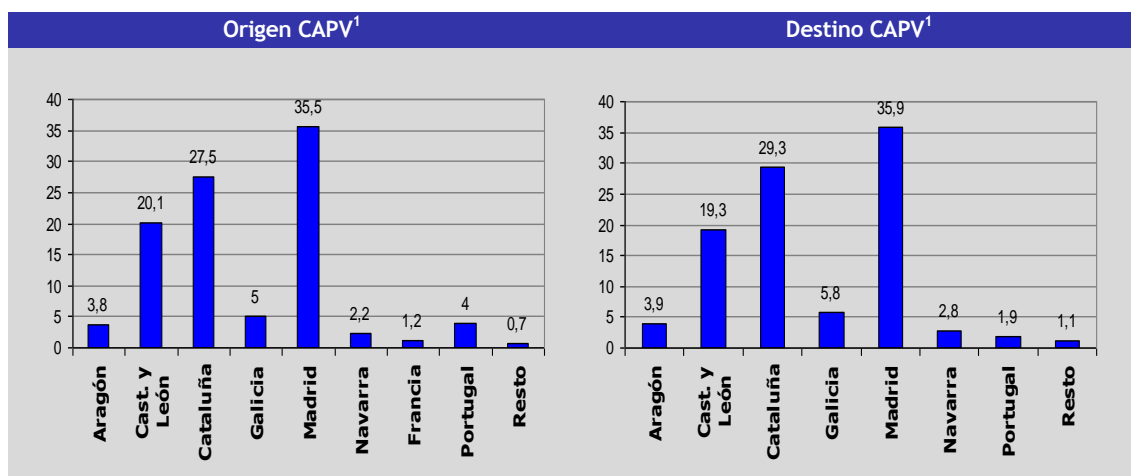
Cuadro 3.10. Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino. 2013.

Destino / Origen	Origen CAPV (Personas)	Destino CAPV (Personas)	Total (Personas)
<b>CAPV (Intrarregional)</b>			<b>9.270</b>
<b>Total Interregional</b>	<b>417.663</b>	<b>411.150</b>	<b>828.813</b>
Andalucía	1.408	1.434	2.842
Aragón	16.544	16.220	32.764
Asturias	417	393	810
Castilla y León	88.362	81.235	169.597
Cataluña	120.963	122.975	243.938
Galicia	22.132	24.393	46.525
La Rioja	1.838	2.067	3.905
Madrid	156.447	150.768	307.215
Navarra	9.552	11.665	21.217
<b>Total Internacional</b>	<b>22.649</b>	<b>9.080</b>	<b>31.729</b>
Francia	5.120	1.195	6.315
Portugal	17.529	7.885	25.414
<b>TOTAL</b>			<b>869.812</b>

Fuente: Renfe.

Centrando el estudio en los flujos interregionales, observamos que, en 2013, se incrementó el volumen de viajeros y viajeras de Renfe entre la CAPV y el resto de comunidades, tanto en los desplazamientos con origen como con destino Euskadi, a excepción de los viajes con dirección Castilla y León donde se produjo una pérdida de pasajeros y pasajeras (1%) debido a la suspensión de las conexiones directas entre Salamanca y el norte. Los territorios que han experimentado mayor crecimiento en el volumen de viajeros, en términos porcentuales, han sido Andalucía (82%), Asturias (100%) y La Rioja (21%). En términos absolutos, el mayor incremento en el flujo de pasajeros se dio en Madrid con 29.450 usuarios más y Cataluña con 28.143 pasajeros nuevos. Respecto a la distribución del número de viajeros y viajeras de larga distancia según la comunidad autónoma origen y destino, la Comunidad de Madrid continúa siendo el principal origen y destino del tráfico ferroviario de larga distancia de la CAPV, representando más de una tercera parte (35%) del total de los intercambios. Cataluña ocupa el segundo puesto en el orden de importancia representando el 28% y Castilla y León se sitúa en el tercer puesto (19,5%). Por su parte, el tráfico internacional de Renfe con origen o destino CAPV representa el 3,6% del total de la demanda en 2013 (2,9% Portugal; 0,7% Francia). El tráfico internacional ha evolucionado de forma descendente, lo que ha supuesto una bajada del 10% en el número de usuarios y usuarias, únicamente se observa una tendencia positiva en los viajeros y viajeras con origen Portugal y destino la CAPV. Por último, el tráfico intrarregional (con origen y destino la CAPV) representa el 1% del total del pasaje transportado por Renfe en sus líneas de larga distancia en la CAPV.

Gráfico 3.12. Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino (%). 2013.



¹No incluye tráfico intrarregional (origen y destino CAPV)

Fuente: Renfe

Por otro lado, Renfe, operando a través de la red ferroviaria de ancho métrico, es responsable del 5,6% de los traslados interregionales de personas, lo que se traduce en un volumen total de 51,6 miles de desplazamientos con origen o destino CAPV. En comparación con el año anterior, la demanda se ha reducido en un 3,7%.

Los datos del siguiente cuadro corresponden al ejercicio 2012 por no disponer de datos de 2013 desagregados por provincias a fecha de cierre de la edición del presente informe.

Cuadro 3.11. Transporte interprovincial de pasajeros y pasajeras de Renfe, red ferroviaria ancho métrico: provincias de origen o destino. 2012¹.

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

¹ Datos correspondientes a 2012 al no disponer de datos de 2013 desagregados por provincias a fecha de cierre de la edición del presente informe.

Fuente: Feve.

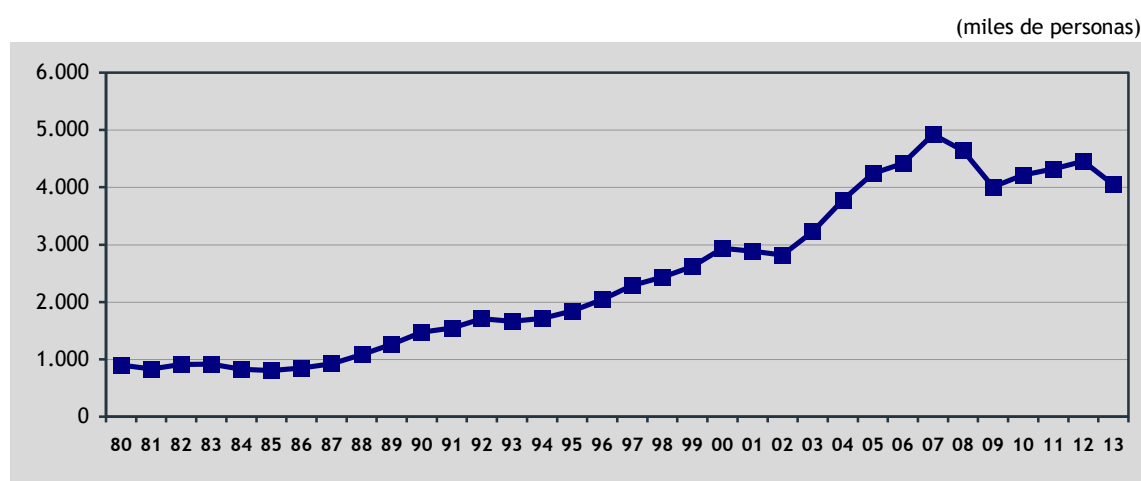
Por origen/destino geográfico, con los datos del último año disponible, observamos que los viajes de Renfe Métrica se concentran entre Bizkaia y Cantabria, que fueron el 63,4% del total en 2012.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

### 3.1.4. Transporte aéreo

En 2013, se produce una ruptura en la senda de crecimiento iniciada en 2010 en lo referente al número de desplazamientos realizados con origen y/o destino los aeropuertos de la CAPV. Así, las infraestructuras aeroportuarias han registrado un volumen total de 4.045 miles de viajeros, lo que supone un descenso del 9,2% respecto a los niveles alcanzados en 2012. En términos absolutos, se contabiliza una pérdida de 409 miles de pasajeros, retrocediendo a niveles del año 2009. Considerando el sistema aeroportuario estatal en su conjunto en 2013, se aprecia, igualmente, una contracción en el tráfico del 3,5%.

**Gráfico 3.13. Tráfico aéreo de pasajeros y pasajeras en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos. 1980-2013.**



Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-Aena.

Analizando detalladamente cada uno de los aeropuertos, Bilbao, experimentó una disminución del 9% en el número de personas desplazadas debido a la reducción de la demanda nacional. Finalmente, 3,8 millones de personas utilizaron el aeropuerto vizcaíno, lo que representa el 93,8% del volumen total de viajeros y viajeras de los aeropuertos vascos.

Profundizando en el origen y destino de los usuarios del aeropuerto de Bilbao, se observa que la reducción de actividad se deriva del debilitamiento de los desplazamientos nacionales. De esta forma, el tráfico nacional ha sufrido una contracción del 15,5%, así el volumen total de pasajeros en vuelos nacionales se queda en 2,3 millones, lo que significa una disminución de 423 miles de personas. En términos absolutos, la mayor pérdida de pasajeros se registra en los tres principales aeropuertos nacionales Madrid-Barajas Adolfo Suárez (-27%), Barcelona-El Prat (-16,8%) y Sevilla (-32,7%), sumando 407 miles de usuarios menos que el año anterior. Otros aeropuertos de menor relevancia en cuanto al total de viajeros y viajeras transportados, han sufrido, también, un descenso del volumen de actividad con el aeropuerto vizcaíno, como son Tenerife Sur/Reina Sofía (-40%), Vigo (-59%), Almería (-59%) e Ibiza (-27%). En el lado opuesto, existen aeropuertos que han incrementado su tráfico Tenerife Norte/Los Rodeos (15%), Alicante-Elche (18%), Fuerteventura (42%) y A Coruña (117%). Pese a la evolución sufrida durante el ejercicio 2013, los aeropuertos de Madrid y Barcelona continúan

siendo las principales conexiones estatales, absorbiendo un tercio (29,4%) de la actividad con el aeropuerto de Bilbao (13,4% El Prat y 16% Barajas Adolfo Suárez) y el 40% del tráfico estatal (21% Barajas Adolfo Suárez y 18,8% El Prat).

La evolución que ha seguido el tráfico internacional a lo largo del año ha sido positiva, experimentando un crecimiento interanual del 3,5%, totalizando 1.483 miles de viajeros y viajeras, lo que representa el 39,1% del total del tráfico con origen y/o destino el aeropuerto de Bilbao. Entre las conexiones internacionales más dinámicas en 2013, destacan los intercambios con el aeropuerto de Lisboa que ha incrementado la actividad en un 89%, Estambul/Ataturk y Berlín/Tegel con aumento del 77% cada uno y Funchal/Madeira que sube el 154% el volumen de viajeros y viajeras. También, se establecen nuevas conexiones como Oslo/Gardermoen (8.697 personas), Marrakech/Menara (5.563 personas) y Atenas/Athinai (4.859 personas).

Los aeropuertos internacionales que tienen mayor peso en cuanto al número de personas intercambiados con la terminal de Loiu son Frankfurt/Internacional, Munich/Franz Josef Strauss y Paris, incluyendo los aeropuertos Charles de Gaulle y Orly, que representan el 15%, 14,1% y 13,9%, respectivamente, de los movimientos internacionales y 5,8%, 5,5% y 5,4%, respectivamente, de los movimientos totales.

En lo que respecta a los principales operadores, Vueling vuelve a ser la compañía aérea que más pasajeros y pasajeras ha desplazado con origen y/o destino la terminal vizcaína en 2013, alcanzando la cifra de 1.327 miles de pasajeros, lo que supone un incremento del 7% respecto al año precedente. Le siguen en importancia Deutsche Lufthansa y Air Europa, con 178,9 miles y 431,1 miles de viajeros y viajeras desplazados, respectivamente, ambas compañías han experimentado incrementos de actividad, concretamente del 6,2% y 41,9%, respectivamente, lo que supone un incremento de 127,4 miles de pasajes para Air Europa. Entre estas tres compañías han acaparado en el último ejercicio el 59% del tráfico total del aeropuerto de Loiu.

Asimismo, cabe destacar el caso de Iberia, que pasa de ser el segundo operador en cuanto a su actividad al cuarto puesto, lo que se traduce en una reducción de 121,2 miles de usuarios (-22,9%). La compañía Ryanair también sufre un descenso acusado de su actividad lo que significa 182,5 miles de pasajeros menos (-68%). El resto de operadores, en términos generales, han perdido viajeros y viajeras.



**Cuadro 3.12. Tráfico de personas en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros y viajeras por aeropuerto. 2000-2013.**

Años	BILBAO		DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN		VITORIA-GASTEIZ		TOTAL	
	Miles personas	Δ anual per. %	Miles personas	Δ anual per. %	Miles personas	Δ anual per. %	Miles personas	Δ anual per. %
2000	2.527,8	--	283,8	--	123,4	--	2.935,0	--
2001	2.475,4	-2,1	281,1	-1,0	128,7	4,3	2.885,2	-1,7
2002	2.450,6	-1,0	271,2	-3,5	98,8	-23,2	2.820,6	-2,2
2003	2.842,4	16,0	283,8	4,7	101,9	3,1	3.228,2	14,5
2004	3.390,8	19,3	295,6	4,1	94,4	-7,3	3.780,8	17,1
2005	3.841,5	13,3	308,8	4,5	91,4	-3,2	4.241,7	12,2
2006	3.871,1	0,8	368,0	19,2	173,1	89,4	4.412,2	4,0
2007	4.280,7	10,6	466,5	26,8	173,2	0,1	4.920,4	11,5
2008	4.169,0	-2,6	403,2	-13,6	67,5	-61,0	4.639,7	-5,7
2009	3.652,0	-12,4	315,3	-21,8	39,9	-40,9	4.007,2	-13,6
2010	3.883,3	6,3	286,1	-9,3	41,8	4,8	4.211,2	5,1
2011	4.044,1	4,1	248,0	-13,3	28,0	-33,0	4.320,1	2,6
2012	4.167,2	3,0	262,4	5,8	24,1	-13,9	4.453,7	3,1
2013	3.794,2	-9,0	244,9	-6,6	6,8	-71,9	4.045,9	-9,2

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-Aena.

Nota: la fuente original puede disponer de datos más desagregados y actualizados. Link: [www.aena.es](http://www.aena.es)

El aeropuerto de Donostia-San Sebastián, por su parte, redujo su actividad respecto al año 2012 en un 6,6%, registrando un total de 245 miles de personas. De esta forma, el aeropuerto vuelve a la tendencia descendente que se inicia en 2007, que le ha llevado a perder el 47% del tráfico desde este año, en el que la terminal registró su máximo histórico de actividad con una cifra de 466,5 miles de desplazamientos.

El descenso de actividad, en 2013, se deriva de la reducción del tráfico con el aeropuerto Madrid-Barajas Adolfo Suárez, principal conexión aérea de Donostia-San Sebastian. El volumen de desplazamientos con Madrid cayó en un 11%, lo que en términos absolutos supone 18.822 personas. Así, la participación de este aeropuerto pasa a ser del 61,6%. En menor media, la disminución de actividad de otras terminales ha influido en la caída total, de esta forma, el pasaje que hizo escala en el aeropuerto de San Sebastián se redujo un 54%, lo que supone 2.335 personas y los usuarios de la terminal de Palma de Mallorca un 74%, que en cifras globales son 1.404 pasajeros y pasajeras.

Por el contrario, el aeropuerto de Barcelona-El Prat incrementó sus desplazamientos en un 7,3%, 5.926 viajeros y viajeras más. Por tanto, el aeropuerto barcelonés aumenta su participación en la actividad pasando de representar el 30,9% en 2012 al 35,5% en el ejercicio actual. Cabe destacar que los aeropuertos de Madrid y Barcelona concentran el 97,1% de los viajeros y viajeras de la terminal guipuzcoana. La actividad internacional del aeropuerto es muy reducida, alcanzando el 0,7%, es decir 1.810 viajeros y viajeras.

Por operadores, Air Nostrum ha experimentado en 2013 un descenso en el número de personas trasladadas del 26,7% (55.311 pasajeros y pasajeras). La totalidad de la pérdida de desplazamientos del aeropuerto ha sido soportada por esta compañía, aún así, se mantiene como la principal operadora en el aeropuerto guipuzcoano, no obstante, su participación se

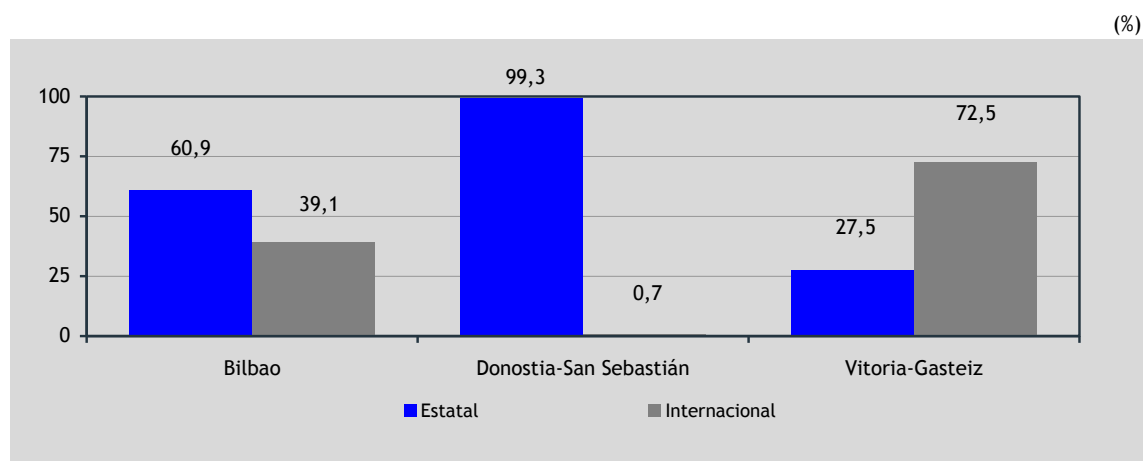


## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

ha resentido pasando del 79% en 2012 al 61,9% en 2013. Por su parte, Vueling refuerza su posición con un crecimiento del 110% y 45.539 pasajeros y pasajeras más. Se consolida como el segundo operador en orden de importancia, aglutinando el 35,4% del pasaje total.

Por último, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz continúa con el acusado descenso de su demanda experimentado en los últimos años, registrando en 2013 una reducción de su tráfico del 71,9%, lo que se traduce en un movimiento total de 6.775 viajeros y viajeras. Estos datos arrojan un nuevo mínimo histórico de la terminal alavesa, que desde el año 2007, cuando alcanzó el máximo número de desplazamientos 173 miles de viajeros y viajeras, ha visto reducido su pasaje en un 96%.

Gráfico 3.14. Origen/destino de pasajeros y pasajeras por aeropuerto. 2013.



Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. .

El aeropuerto con mayor intercambio de pasaje, en 2013, es Manchester/Internacional que recoge 3.370 pasajeros y pasajeras debido a los vuelos charter fletados, por al menos ocho compañías, para trasladar a los aficionados de la Real Sociedad en el partido disputado contra el Manchester United en la “Champion League”. Esto supone el movimiento de 3.370 personas, prácticamente la mitad de los viajeros y viajeras registrados durante el año completo. De esta forma, el tráfico internacional supera al nacional, alcanzando el 72,4% de los desplazamientos.

Respecto a las compañías que operan en el aeropuerto, Helitt Líneas Aéreas, que en el año 2012 pasó a ocupar el primer puesto en el orden de importancia por la conexión establecida con Barcelona, en febrero de 2013 cancela todos los vuelos a nivel estatal, convirtiéndose en una aerolínea charter. Esto implica que los intercambios de pasajeros y pasajeras con El Prat se reducen en un 86,7%. A partir de dicha fecha, no existe ninguna compañía que opere vuelos comerciales de pasajeros regulares en el aeropuerto alavés.

En el año 2013, las aerolíneas, que mayor número de personas han transportado, son Austrian Airlines que representa el 10,7% del total de desplazamientos con un vuelo charter con destino a Viena en el mes de mayo, Air Nostrum L.A. que alcanza un peso del 10,4% con

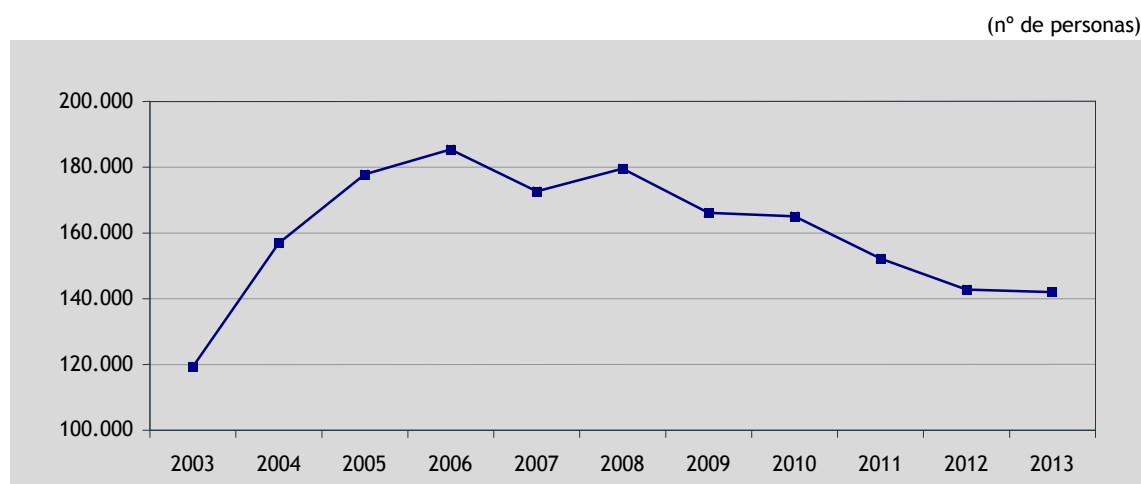
## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

vuelos charter realizados a lo largo del año con 80 pasajeros de media y Monarch Airlines que consigue un 10% de los desplazamientos globales desplazando a los hinchas de la Real Sociedad a Manchester en el mes de octubre.

### 3.1.5. Transporte marítimo

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

Gráfico 3.15. Tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao. 2003-2013.



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

El puerto vizcaino ha registrado un movimiento de 142,0 miles de personas en 2013, prácticamente, se mantiene la cifra global de pasajeros y pasajeras comparado con el año anterior.

Con respecto a la línea regular entre Bilbao y el puerto británico de Portsmouth, la compañía Brittany Ferries ha continuado operando su servicio de ferry y ha realizado 114 escalas en 2013. Ha mantenido dos salidas semanales en ambos sentidos, e incluyendo una vez por semana escala en el puerto francés de Roscoff en los tráficos de bajada hacia Bilbao. En 2013, el número de personas desplazadas se incrementaron en un 11,9%, debido a la expansión de la demanda, aumentando tanto los pasajeros y pasajeras embarcadas (10%) como desembarcados (13,9%).

Cuadro 3.13. Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao. 2007-2013.

Puerto	(Nº de personas)							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	% Δ anual 13/12
Línea regular	149.654	142.446	137.109	121.630	74.788	76.801	85.975	11,9
▪ Embarcados	46.746	43.337	45.370	41.714	38.204	39.038	42.957	10,0
▪ Desembarcados	102.908	99.109	91.739	79.916	36.584	37.763	43.018	13,9
Cruceros	22.972	37.126	28.995	43.394	77.413	65.953	56.004	-15,1
▪ Inicio línea	118	382	59	2.808	6.984	6.243	5.814	-6,9
▪ Fin de línea	62	388	339	4.342	7.953	6.394	5.866	-8,3
▪ En tránsito	22.792	36.356	28.597	36.244	62.476	53.316	44.324	-16,9
<b>TOTAL</b>	<b>172.626</b>	<b>179.572</b>	<b>166.104</b>	<b>165.024</b>	<b>152.201</b>	<b>142.754</b>	<b>141.979</b>	<b>-0,5</b>

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao.

En lo que hace referencia a la actividad de cruceros, en 2013, se produce una bajada en el número de turistas del 15,1%, quedando la cifra total en 56.004 pasajeros y pasajeras. Durante dos años consecutivos ha disminuido el número de viajeros y viajeras en cruceros, lo que supone una caída total del 27,6% desde 2011, año del máximo registro. En el ejercicio actual, el descenso se observa, principalmente, en los viajeros y viajeras de los cruceros nacionales que han utilizado el puerto de Bilbao como tránsito, registrando una caída del 48%, lo que en cifras absolutas equivale a 11.916 personas. También, descienden los usuarios y usuarias de los cruceros de cabotaje con fin de línea (-80%) y los pasajeros y pasajeras de cruceros exteriores que se inician en Bilbao. Por el contrario, aumentan los turistas que finalizan en el puerto de Bilbao (27,8%) y aquellos que lo utilizan como puerto de tránsito (10%), ambos en caso de cruceros por el extranjero.

Concretamente, el número de cruceros que han realizado escala en el puerto ha sido de 44, frente a los 50 de 2012, lo que supone un 12% menos. Por nacionalidades, los cruceristas procedentes del Reino Unido suponen el 33% del total, seguidos de los españoles (20%), estadounidenses (19%) y alemanes (5%).

Cabe destacar que las compañías que atracaron en 2012 han vuelto a apostar por el puerto de Bilbao. Tres compañías han ofrecido Bilbao como puerto base para el embarque y desembarque de pasajeros y pasajeras: MSC Cruceros, con ocho atraques; Iberocruceros y Pullmantur, con dos atraques cada uno de ellos. Asimismo, cabe destacar que Celebrity Cruises, compañía perteneciente a Royal Caribbean, ha realizado por primera vez siete atraques, con noches incluidas en todas sus escalas.

### 3.1.6. Transporte por cable

En el siguiente apartado se analiza la movilidad de personas en el sistema de transporte por cable operativo en la CAPV, es decir, funiculares y ascensores públicos. En 2013, se debe valorar, de forma independiente, la evolución seguida por cada uno de los dos sistemas de transporte por cable ya que no se dispone de información para los ascensores de Solokoetxe y Begoña, lo que implica que el total de personas usuarias de ascensores para 2012 y 2013 no sean comparables. Por un lado, los funiculares han experimentado un incremento del pasaje

del 10,7%, registrando 1,9 millones de desplazamientos. Todos los funiculares registraron aumento de viajeros y viajeras, siendo más significativos en el caso de los funiculares de Artxanda (8,2%) y Mamariga (20,9%), éste último pasa a ser gratuito para los usuarios de metro en junio de 2013.

**Cuadro 3.14. Transporte de personas por cable. 2007-2013.**

(Miles de personas)								
Modo	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	% Δ 13/12
Funicular Artxanda	489	512	517	524	565	522	565	8,2
Funicular Larreineta	182	182	178	175	161	156	156	0,1
Funicular Igueldo	310	304	376	373	401	415	420	1,1
Funicular Mamariga <sup>1</sup>				263	740	679	821	20,9
<b>TOTAL FUNICULARES</b>	<b>981</b>	<b>998</b>	<b>1.071</b>	<b>1.335</b>	<b>1.867</b>	<b>1.772</b>	<b>1.962</b>	<b>10,7</b>
Ascensor Arangoiti <sup>2</sup>	278	--	--	--	--	--	--	--
Ascensor La Salve <sup>3</sup>	194	212	--	--	--	--	--	--
Ascensor Solokoetxe <sup>4</sup>	814	785	731	675	651	586	--	--
Ascensor Begoña <sup>4</sup>	554	492	416	418	403	388	--	--
Ascensor Ereaga	251	276	284	269	250	274	312	13,9
<b>TOTAL ASCENSORES<sup>5</sup></b>	<b>2.091</b>	<b>1.765</b>	<b>1.431</b>	<b>1.362</b>	<b>1.304</b>	<b>1.248</b>	<b>312</b>	<b>..</b>
<b>TOTAL<sup>5</sup></b>	<b>3.072</b>	<b>2.763</b>	<b>2.502</b>	<b>2.697</b>	<b>3.171</b>	<b>3.020</b>	<b>2.274</b>	<b>..</b>

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

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

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

<sup>4</sup> No se dispone del dato del año 2013 de los ascensores de Solokoetxe y Begoña.

<sup>5</sup> No incluye los datos correspondientes al Ascensor de Arangoiti, Ascensor de La Salve, Ascensor de Solokoetxe ni Ascensor de Begoña al no estar éstos disponibles.

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

Respecto a la evolución del pasaje de los ascensores, en 2013 sólo se dispone de información para el ascensor de Ereaga ya que el ascensor de Arangoiti permanece parado desde diciembre de 2010, el ascensor de La Salve pasó a ser gratuito en 2008 y por tanto, no dispone de registros desde esa fecha y en el caso de los ascensores de Solokoetxe y Begoña no existen datos públicos para este ejercicio. En 2013, el ascensor de Ereaga ha experimentado un incremento en el número de usuarios y usuarias del 13,9%, un incremento de 38 miles de personas.

### 3.1.7. Otros medios

A lo largo de la última década, la progresiva ampliación de los servicios del Metro de Bilbao hacia los municipios de la margen izquierda ha tenido como consecuencia un continuado descenso del número de personas que utilizan El Puente Colgante de Bizkaia para cruzar la Ría de Bilbao. Concretamente, en 2013, la centenaria infraestructura ha registrado un total de 3.573 miles de usuarios y usuarias, lo que supone una disminución de actividad del 3%, siendo esta caída mayor que la sufrida en 2012. En términos absolutos, este descenso supone

una pérdida efectiva de 112 miles de desplazamientos. En la última década, el tráfico en el puente colgante de Bizkaia se ha reducido un 37%, lo que significa que la pérdida de pasaje supera los dos millones de personas.

**Cuadro 3.15. Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia. 2004-2013.**

(Miles de personas)

Puente Colgante	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	% Δ anual 13/12
TOTAL	5.670	5.243	4.972	4.567	4.463	3.970	3.908	3.749	3.685	3.573	-3,0

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia. .

Por su parte, en 2013, la evolución de los usuarios y usuarias de los botes que cruzan la ría entre Portugalete y Las Arenas ve interrumpida la tendencia ascendente iniciada en 2007, registrando una disminución del 17%, que en cifras absolutas supone 105,6 miles de personas menos que en el ejercicio 2012.

**Cuadro 3.16. Tráfico en los botes de pasaje. 2005-2013.**

(Miles de personas)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	% Δ anual 13/12
Portugalete-Las Arenas	609,0	610,0	582,0	550,7	554,8	579,4	619,9	620,5	514,9	-17,0
Erandio-Barakaldo					74,8	76,8	86,3	81,6	75,9	-6,9
TOTAL	609,0	610,0	582,0	550,7	629,5	656,1	706,2	702,1	590,8	-15,8

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia. .

Por último, el número de viajeros y viajeras de los botes que cruzan la ría entre Erandio y Barakaldo se ha reducido en un 6,9%, así el cómputo total del pasaje registrado en 2013 fue de 75,9 miles de personas.

### 3.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

En el siguiente epígrafe se analizan los principales datos disponibles acerca del transporte de mercancías en la CAPV desagregados según el medio de transporte utilizado. Para ello, los últimos datos disponibles, al margen de la información aportada por cada operador de transporte, son los recogidos en la “Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías (EPTM)” del Ministerio de Fomento y el estudio “Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. Año 2011”<sup>13</sup>. Este último estudio utilizaba como fuentes de información básicas, además de la citada EPTM, encuestas a vehículos pesados para determinar el tráfico fronterizo y la composición del mismo.

Siguiendo la metodología de ejercicios anteriores, al no disponer de los datos provenientes de las encuestas a camiones en el punto fronterizo de Biriattou, y con el objeto de realizar un

<sup>13</sup> Los datos ofrecidos para el tráfico de mercancías son concernientes al ejercicio 2010.

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

ejercicio comparativo con las cifras ofrecidas en ediciones anteriores del informe, se ha procedido a estimar el tráfico total de mercancías en la CAPV a través de los datos ofrecidos por los operadores y por la EPTM, partiendo de la hipótesis de que, en lo referente al transporte por carretera, el tránsito supone el 18,8%<sup>14</sup> del total de la carga transportada sobre ruedas, el cuál no es computado por el Ministerio de Fomento en la EPTM. De esta forma, el tráfico de mercancías en 2013 en la CAPV se situaría en 140.433 miles de toneladas, con una disminución del 3,1% sobre la estimación realizada para el año anterior. Este descenso es atribuible a la contracción del volumen de mercancías transportadas por carretera, lo que muestra la sensibilidad de este ámbito ante las fluctuaciones cíclicas de la economía y la debilidad de la demanda en el contexto actual de crisis económica internacional.

**Cuadro 3.17 Distribución de mercancías por modos de transporte. 2011-2013**

Tipo de tráfico	2011		2012		2013	
	Miles Tn.	%	Miles Tn.	%	Miles Tn.	%
Carretera	125.334,3	76,0	108.935,7	75,2	103.854,7	74,0
▪ Internos	51.928,0	31,5	42.076,0	29,0	40.922,0	29,1
▪ Origen / Destino	49.899,0	30,3	46.428,0	32,0	43.454,0	30,9
▪ Tránsito <sup>1</sup>	23.507,3	14,3	20.431,7	14,1	19.478,7	14,0
Ferrocarril	4.038,4	2,4	3.105,7	2,1	3.211,9	2,3
Aéreo	37,4	0,0	36,9	0,0	40,0	0,0
Marítimo <sup>2</sup>	35.503,2	21,5	32.862,7	22,7	33.326,5	23,7
<b>TOTAL</b>	<b>164.913,3</b>	<b>100,0</b>	<b>144.941,0</b>	<b>100,0</b>	<b>140.433,1</b>	<b>100,0</b>

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

<sup>2</sup> Incluye datos de Puerto de Bilbao, Puerto de Pasajes y Puerto de Bermeo

Fuente: EPTM, Ministerio de Fomento, Renfe, EuskoTren, Aena, Autoridad Portuaria de Bilbao, Autoridad Portuaria de Pasajes, Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial

Un análisis más amplio sobre todos los modos de transporte, revela que, a excepción del transporte de mercancías por carretera que se redujo en un 4,7%, el resto de medios han experimentado un incremento en el volumen de mercancías transportado, invirtiendo la tendencia negativa de los ejercicios anteriores. Así, las toneladas transportadas por ferrocarril han crecido un 3,4%, el tráfico aéreo un 8,4% y el marítimo un 1,4%.

Asimismo, comparando el reparto modal de la distribución de mercancías en el último bienio, destaca un nuevo descenso de la participación del flujo de mercancías por carretera bajando del 76% en 2011 a 74% en 2013, lo que supone una reducción de 2 puntos porcentuales. El peso porcentual del transporte ferroviario cae levemente (2,4% en 2011 frente a 2,3% en 2013), por el contrario, la participación del transporte marítimo en el global se ha incrementado significativamente (2,2%) pasando de 21,5% en 2011 a 23,7% en el ejercicio actual.

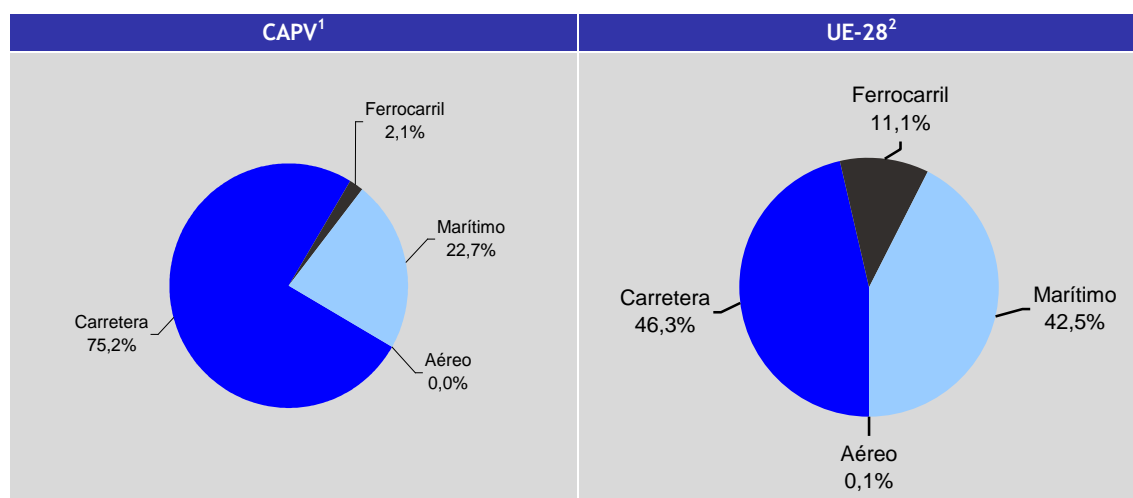
El transporte de mercancías de acuerdo al modo de transporte empleado se distribuye de forma muy distinta en la CAPV y la UE-28. Tomando como referencia los datos de 2012<sup>15</sup> a efectos de comparabilidad, se observa que en la CAPV el peso del transporte de mercancías

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

<sup>15</sup> Último dato disponible 2012, publicado en Statistical Pocketbook 2014.

por carretera es muy superior a la media de la UE-28, siendo el 75,2% en la primera y 46,3% en la segunda. Analizando los medios de transporte más sostenibles, como son el ferroviario y marítimo, se aprecian diferencias significativas en cuanto a su importancia, así en la CAPV representan el 2,1% y el 22,7%, respectivamente mientras que en la UE-28 suponen el 11,1% y el 42,5%, respectivamente. Por otro lado, siendo muy reducida la participación del transporte aéreo de mercancías tanto en la CAPV como en la UE-28, tiene mayor peso en el segundo caso (0,02% en Euskadi y 0,1% en UE-28)

Gráfico 3.16. Distribución modal del transporte de mercancías. 2012 (%).



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

<sup>2</sup> Último dato disponible 2012. El transporte marítimo incluye vías navegables interiores. Los datos corresponden a UE-28 pues ya se incluye Croacia, que se incorpora a la UE el 1-6-2013.

Fuente: EPTM, Ministerio de Fomento, Renfe, Feve (desde 2013 Renfe opera la red métrica), EuskoTren, Aena, Autoridad Portuaria de Bilbao, Autoridad Portuaria de Pasaia, Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2014.

Las administraciones públicas vascas trabajan de forma decidida en la implementación de medidas tendentes al trasvase de mercancías transportadas por carreteras a modos más sostenibles, como son el marítimo y el ferrocarril. Estos esfuerzos, junto con otras causas, se reflejan en efectos como el registrado en la reducción del peso del transporte de carretera sobre el total de mercancías transportadas en 6 puntos porcentuales desde el año 2003<sup>16</sup>, así como el incremento de la participación del transporte marítimo en 6,3 puntos en el mismo periodo.

### 3.2.1. Transporte por carretera

Al igual que en años anteriores, el tráfico de mercancías por carretera en la CAPV continúa con una tendencia decreciente como consecuencia del debilitamiento de la demanda

<sup>16</sup> Ver Imagen final de la demanda de transportes en la comunidad autónoma del País Vasco. Actualización a 2003: [http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/demanda\\_de\\_transporte/es\\_11014/informe\\_demanda\\_transporte.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/demanda_de_transporte/es_11014/informe_demanda_transporte.html)



acontecido desde 2008, primer año en que se dejaron notar los efectos de la crisis económica. Así, según los datos extraídos de la EPTM, en 2013 el volumen de mercancías transportado por carretera se cifra en 84,4 millones de toneladas, lo que supone un descenso del 4,7% respecto a los registros del ejercicio anterior. Cabe señalar, que la caída de las toneladas transportadas por carretera se ha debilitado respecto a los años anteriores, siendo la reducción más baja desde 2008, año en el que se inició la tendencia negativa.

Atendiendo a los diferentes ámbitos de transporte de mercancías considerados, se observa que todos los tipos de desplazamientos sufren un retroceso; intrarregional, interregional e internacional. El mayor descenso se ha producido en el transporte interregional (-6,7%), (origen o destino CAPV) que desplaza 38,8 millones de toneladas, lo que supone 2,8 millones menos que en 2012. Esta disminución se origina, principalmente, por el debilitamiento de las mercancías recibidas de otras CC.AA. que caen un 11,1%. Por su parte, el transporte intrarregional (origen y destino CAPV) ha disminuido en un 2,7%, registrando un movimiento total de 40,9 millones de toneladas, lo que supone una pérdida efectiva de 1.154 toneladas desplazadas, siendo la menor caída desde el año 2007. Al respecto, cabe mencionar que el tráfico intrarregional e interregional representan el 48,5% y 46%, respectivamente, del total del transporte de mercancías por carretera en la CAPV.

**Cuadro 3.18. Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución. 2009-2013.**

Tipo de desplazamiento	2009		2010		2011		2012		2013	
	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %
<b>Transporte intrarregional<sup>1</sup></b>	<b>67.126</b>	<b>-12,6</b>	<b>57.302</b>	<b>-14,6</b>	<b>51.928</b>	<b>-9,4</b>	<b>42.076</b>	<b>-19,0</b>	<b>40.922</b>	<b>-2,7</b>
Intra-municipal	18.356	4,1	13.934	-24,1	11.427	-18,0	8.669	-24,1	8.395	-3,2
Inter-municipal	48.769	-17,6	43.368	-11,1	40.501	-6,6	33.046	-18,4	32.527	-2,6
<b>Transporte interregional<sup>2</sup></b>	<b>47.708</b>	<b>-5,5</b>	<b>48.033</b>	<b>0,7</b>	<b>45.103</b>	<b>-6,1</b>	<b>41.606</b>	<b>-7,8</b>	<b>38.799</b>	<b>-6,7</b>
Recibido de otras CC.AA.	23.878	-2,2	25.391	6,3	22.039	-13,2	22.301	1,2	19.818	-11,1
Expedido a otras CC.AA.	23.829	-8,6	22.642	-5	23.064	1,9	19.305	-16,3	18.981	-1,7
<b>Transporte internacional</b>	<b>4.253</b>	<b>-27</b>	<b>4.908</b>	<b>15,4</b>	<b>4.796</b>	<b>-2,3</b>	<b>4.822</b>	<b>0,5</b>	<b>4.655</b>	<b>-3,5</b>
Recibido	2.016	-37,2	2.769	37,4	2.494	-9,9	2.308	-7,5	2.092	-9,4
Expedido	2.237	-14,6	2.139	-4,4	2.301	7,6	2.514	9,3	2.563	1,9
<b>Total CAPV</b>	<b>119.086</b>	<b>-10,5</b>	<b>110.243</b>	<b>-7,4</b>	<b>101.826</b>	<b>-7,6</b>	<b>88.504</b>	<b>-13,1</b>	<b>84.376</b>	<b>-4,7</b>

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

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

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

Por último, la participación del tráfico internacional en el volumen total es menor que el resto de ámbitos (5,5%). En 2013, experimenta un descenso del 3,5% respecto al año anterior, originado por la reducción de las mercancías recibidas (-9,4%).

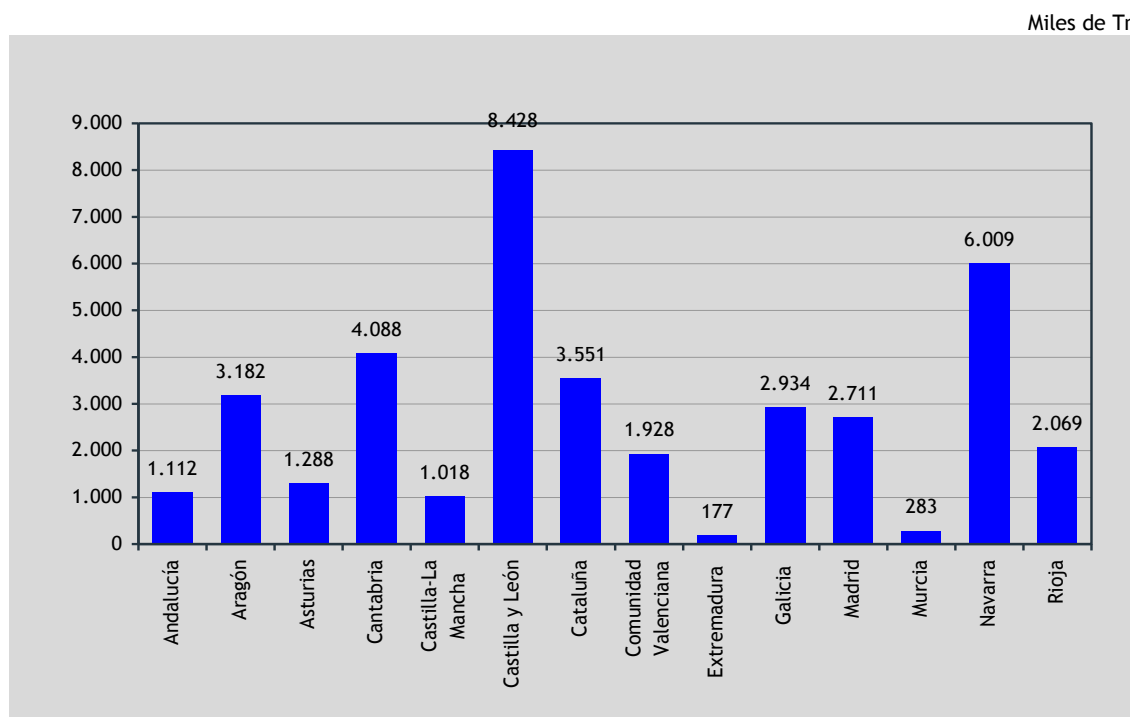
En el ámbito interregional, Castilla y León continúa siendo el principal socio de la CAPV en cuanto al flujo de intercambios de mercancías, registrando 8,4 millones de toneladas, es decir 21,7% del volumen total de movimientos con el conjunto de las Comunidades Autónomas. En la segunda posición en el orden de importancia, se mantiene Navarra con 6 millones de toneladas (15,5% del total de las mercancías interregionales). Le siguen Cantabria con 4 millones de toneladas (10,5%), Cataluña con 5,6 millones de toneladas (9,2%) y Aragón



## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

con 3,2 millones de toneladas (8,2%), que pierde la posición alcanzada en el ejercicio anterior como socio de la CAPV.

Gráfico 3.17. Transporte de mercancías interregional entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2013.



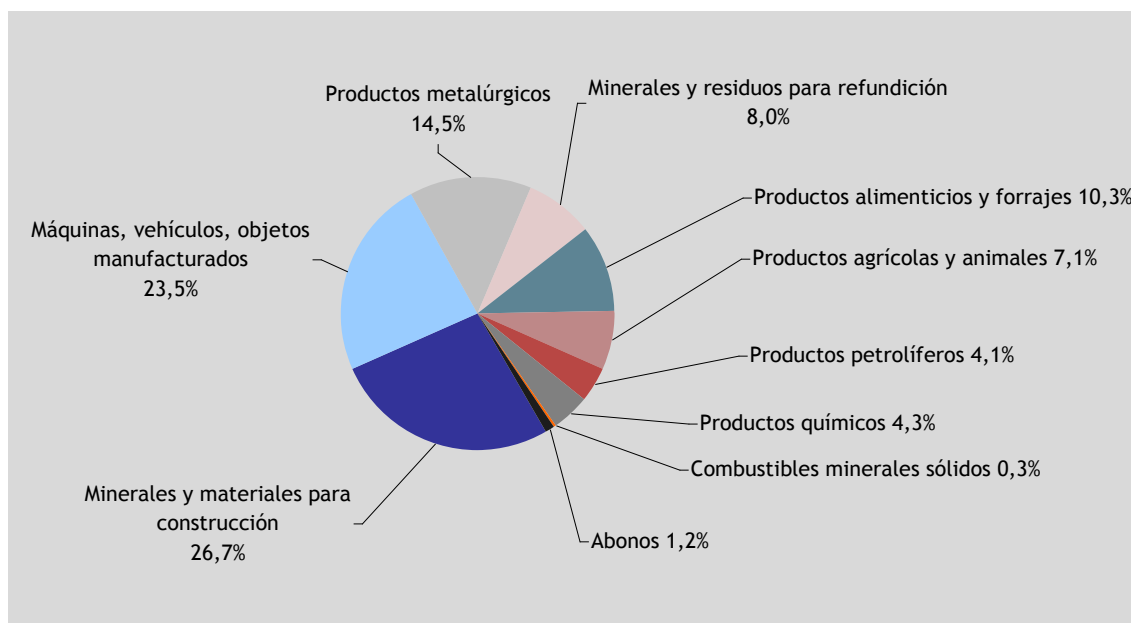
Fuente: Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera. Ministerio de Fomento. .

Atendiendo a la evolución con respecto al ejercicio anterior, destaca el aumento del volumen de mercancías, en términos absolutos, intercambiados con Castilla y León, que ha incrementado en 845 miles de toneladas, lo que supone una subida del 11%. También, es significativo el crecimiento del transporte de mercancías con Galicia, 672 miles de toneladas más, lo que supone un aumento del 29,7% y con Andalucía, con incremento de 238 miles de toneladas, un 27,2%.

Por el contrario, en términos absolutos los mayores descensos del flujo de mercancías se producen en Cantabria, donde se desplazan 1.324 miles de toneladas menos (-24,5%), Navarra con un descenso de 1 millón de toneladas (-14%) y Aragón con 845 miles de toneladas menos (-21%).

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

**Gráfico 3.18. Tipología del transporte intrarregional e interregional de mercancías por carretera. 2013 (%).**



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

Por último, en lo que respecta a la tipología de mercancías del transporte interregional e intrarregional por carretera en la CAPV, cabe destacar que el 26,7% de los bienes transportados lo constituyen minerales y materiales para la construcción. La situación del sector de la construcción influye en el descenso del tráfico de este tipo de mercancías, sin embargo, en 2013 se observa una ralentización en la disminución de la participación (32,7% en 2011, 26,9% en 2012 y 26,7% en 2013). Los siguientes bienes en orden de importancia son las máquinas, vehículos y objetos manufacturados, que representan el 23,5% del total de mercancía movilizada, y los productos metalúrgicos, con el 14,5%.

### 3.2.2. Transporte ferroviario

El presente apartado analiza el transporte de mercancías por ferrocarril en la CAPV. Para ello se presentan los datos de actividad disponibles de las principales compañías que operan en el territorio, Renfe, diferenciando el tráfico de la red ferroviaria convencional y red ferroviaria ancho métrico, y EuskoTren. En 2013, el volumen de mercancías desplazado por los principales operadores es 3.211,9 miles de toneladas de mercancía, lo que significa un aumento del 3,4% con respecto al tráfico en el ejercicio precedente.

Centrando la atención en cada operador, Renfe, a través de la red ferroviaria convencional, ha registrado un flujo de mercancías total de 2.375,6 miles de toneladas, lo que supone un incremento del 10,0% en el volumen de actividad respecto al año 2012. El aumento del tonelaje transportado refuerza la posición de Renfe, vías convencionales, como el mayor

responsable en el transporte de mercancías por ferrocarril con origen y/o destino la CAPV en 2013, alcanzando el 74% del total del tráfico.

**Cuadro 3.19. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Renfe, Red ferroviaria convencional. 2011-2013.**

	2011		2012		2013		Δ % 13-12
	Toneladas	Ton/día	Toneladas	Ton/día	Toneladas	Ton/día	
Álava	148.575	407,1	173.741	476,0	122.354	335,2	-29,6
Gipuzkoa	1.242.136	3.403,1	1.370.920	3.755,9	1.448.551	3.968,6	5,7
Bizkaia	1.563.115	4.282,5	614.920	1.684,7	804.658	2.204,5	30,9
<b>TOTAL</b>	<b>2.953.826</b>	<b>8.084,2</b>	<b>2.159.581</b>	<b>5.916,7</b>	<b>2.375.563</b>	<b>6.508,4</b>	<b>10,0</b>

Fuente: Renfe

Considerando la distribución según territorio histórico, observamos que Gipuzkoa concentra el 61%, Bizkaia el 33,9% y Álava absorbe el 5,1% del flujo total de mercancías.

En 2013, se produce un repunte en la actividad originado, en gran medida, por el aumento del volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino en Bizkaia, concretamente se incrementa el tráfico con origen en las estaciones de Bilbao Puerto ATM en un 65% (25.095 toneladas más), Santurtzi-Puerto en un 40% (68.130 toneladas más) y Sestao-Urbinaga que crece un 125% (120.145 toneladas más).

En Gipuzkoa se registra una subida del flujo de mercancías transportadas del 5,7%, alcanzando 1.448,6 miles de toneladas. Esto se debe a la expansión del tráfico de mercancías con destino la estación de Irún que aumentó un 15%, que en cifras absolutas supone 90,7 miles de toneladas más que en el ejercicio anterior.

Por último, Álava, con una participación en el tráfico total de Renfe mucho menor (5,1%), ha sufrido una reducción de su actividad del 29,6%, así el volumen de mercancía con origen en el territorio ha disminuido un 12,3% hasta alcanzar 56,4 miles de toneladas y el tráfico con este destino bajó un 39,7%, así al final del año se registró la recepción de 66 miles de toneladas.

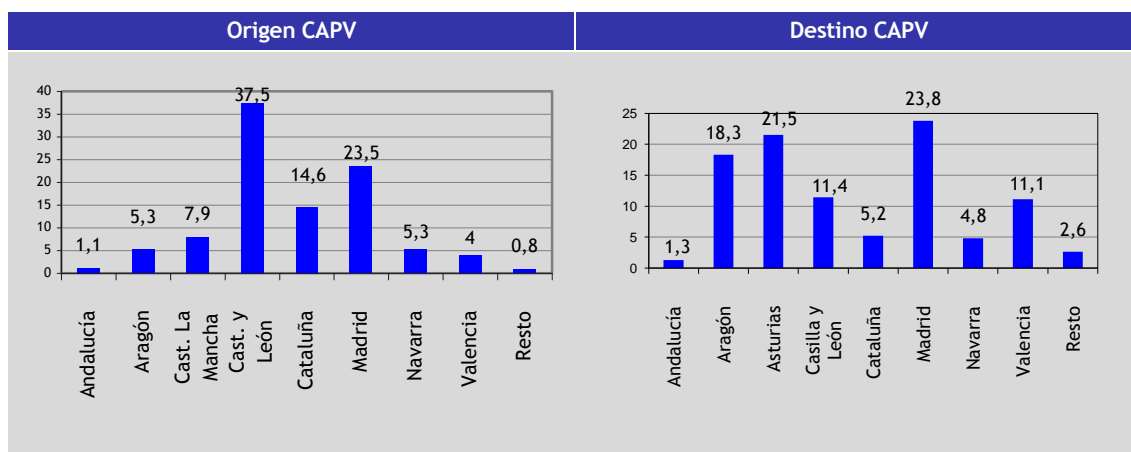
Cuadro 3.20. Transporte de mercancías por Renfe, Red Ferroviaria Convencional: CC.AA. de origen o destino. 2013.

Destino / Origen	Origen CAPV (Ton.)	Destino CAPV (Ton.)	Total (Ton.)
<b>CAPV (Intrarregional)</b>			<b>62.950,5</b>
<b>Total Interregional</b>	<b>1.253.169,7</b>	<b>1.059.443,7</b>	<b>2.312.613,4</b>
Andalucía	14.371,6	14.272,2	28.643,8
Aragón	65.956,8	194.002,4	259.959,2
Asturias	540,7	228.281,8	228.822,5
Cantabria	0,0	0,0	0,0
Castilla La Mancha	98.968,3	429,5	99.397,8
Castilla y León	469.858,2	121.099,8	590.958,0
Cataluña	182.911,0	54.736,2	237.647,2
Extremadura	1.364,3	5,0	1369,3
Galicia	214,4	30,4	244,8
La Rioja	0,0	15.286,5	15.286,5
Madrid	294.190,5	252.367,2	546.557,7
Murcia	8.038,7	9.504,8	17.543,5
Navarra	66.652,3	51.356,2	118.008,5
Valencia	50.102,9	118.071,7	168.174,5
<b>TOTAL</b>			<b>2.375.563,9</b>

Fuente: Renfe.

Realizando un análisis sobre el tráfico de mercancías interregional, se observa que, en 2013, Castilla y León se sitúa como el principal socio comercial de la CAPV registrando el 24,9% del flujo total de mercancías entre CC.AA. La Comunidad de Madrid (23%) pasa a ocupar el segundo lugar en el orden de importancia y le siguen Aragón (10,9%), Cataluña (10%) y Asturias (9,6%). Por lo tanto, cinco Comunidades Autónomas concentran más del 78% del tráfico con origen y/o destino la CAPV. Por otro lado, el tráfico intrarregional (con origen y destino la CAPV) supone el 2,6% del total de toneladas transportadas por Renfe en la red convencional del País Vasco, aumentando en 4 puntos porcentuales respecto a 2012.

Gráfico 3.19. Transporte de mercancías transportadas por Renfe entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2013 (%).



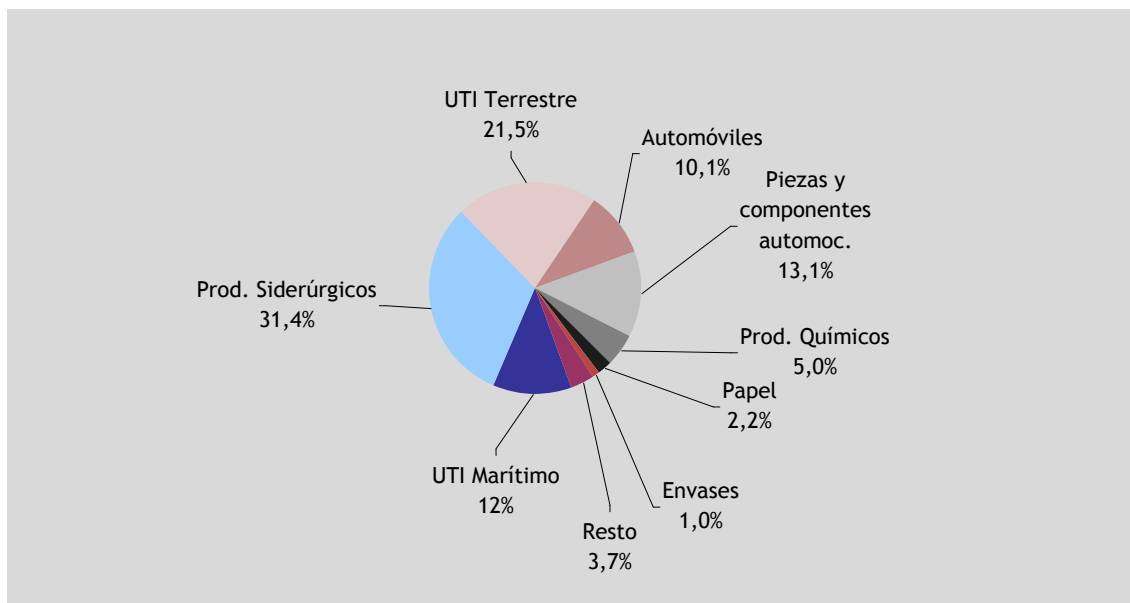
Fuente: Renfe

La distribución del tráfico de mercancías según la tipología de los artículos transportados en el último ejercicio, muestra que dos categorías concentran más del 50% de los productos

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

transportados, siendo los productos siderúrgicos los que mayor peso tienen, suponen el 31,4%, y le siguen las Unidades de Transporte Intermodal (UTI<sup>17</sup>) terrestres que representan el 21,5% del total de toneladas desplazadas por Renfe en la CAPV. A cierta distancia se encuentran las piezas y componentes de automoción (13,1%), las UTIs marítimas (12%) y los automóviles (10,1%).

**Gráfico 3.20. Tipología de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Renfe. 2013 (%).**



Fuente: Renfe.

La actividad de Renfe en la red ferroviaria de ancho métrico, se resiente por los efectos adversos de la crisis económica, experimentando una disminución en su tráfico de mercancías del 3%, es decir, una reducción de 26,2 miles de toneladas que sitúan el movimiento total de mercancías con origen o destino en el Territorio Histórico de Bizkaia en 835,8 miles de toneladas.

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

**Cuadro 3.21. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Renfe operando en la red ferroviaria ancho métrico. Evolución. 2002-2013.**

Año	Toneladas <sup>1</sup>	Ton. / día	Crec. Interanual (%)
2002	1.127.902	3.090,1	--
2003	1.041.578	2.853,7	-7,7
2004	1.092.393	2.992,9	4,9
2005	1.054.370	2.888,8	-3,5
2006	1.063.436	2.913,4	0,9
2007	1.088.394	2.981,9	2,3
2008	1.053.544	2.886,7	-3,2
2009	823.747	2.256,8	-21,8
2010	976.722	2.675,9	18,6
2011	948.738	2.599,3	-2,9
2012	861.979	2.361,6	-9,1
2013	835.800	2.289,9	-3,0

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

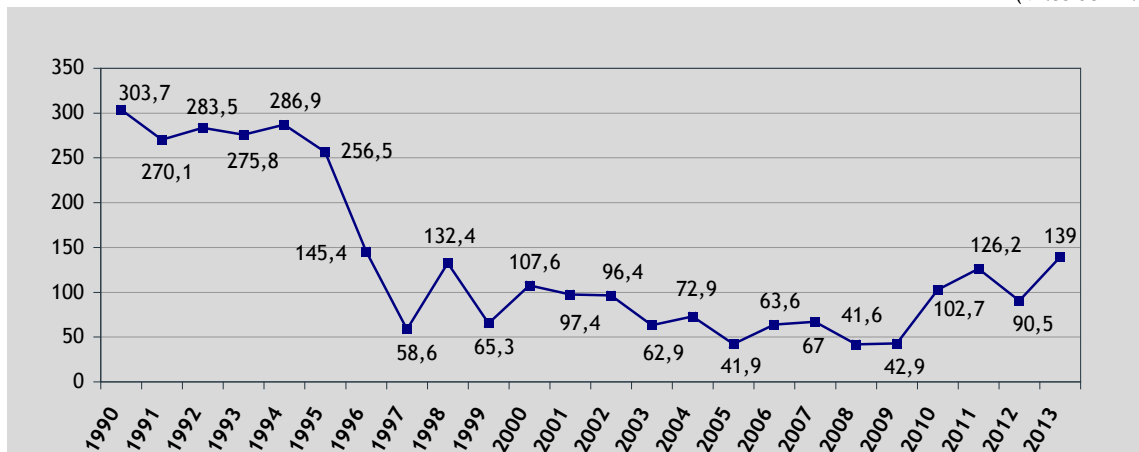
Fuente: Renfe.

Las descargas de mercancías en Bizkaia procedentes de otras CC.AA. constituyen la principal línea de actividad de Renfe operando en la red ferroviaria ancho métrico, reportando 696,3 miles de toneladas, lo que representa el 83,3% del total del tráfico de mercancías de la compañía en la CAPV. Por otro lado, las cargas en el Territorio Histórico con destino otras CC.AA. suponen el 16,6% de los movimientos (138,9 miles de toneladas), mientras que el tráfico intraprovincial, esto es, el que tiene su origen y destino en Bizkaia, ha disminuido hasta 483 toneladas, representando menos del 0,1% del total.

Atendiendo a la evolución con respecto al año precedente, se observa que la trayectoria seguida por los tres tipos de movimientos es desigual, mientras las descargas en el territorio vizcaíno han experimentado un descenso del 9,9%, las cargas realizadas en Bizkaia con destino otras zonas geográficas han aumentado significativamente en un 56%. Una vez más, el transporte intraprovincial es el que más ha acusado el descenso (-41%).

Gráfico 3.21. Volumen de mercancías transportadas con origen<sup>1</sup> la CAPV por Renfe - Red Ferroviaria Ancho Métrico. 1990-2013.

(Miles de Tn.)

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

Fuente: Renfe.

En cuanto al detalle del origen/destino geográfico de las toneladas movidas por FEVE (que se identifica como Renfe Métrica a partir de 2013, año en que se integra en Renfe Operadora) en 2012, último año con datos disponibles desagregados por provincias a fecha de cierre de la presente edición de este informe, el tráfico entre Bizkaia y Asturias continúa constituyendo el principal flujo de intercambio de mercancías, el 43,9% del total, movimiento fundamentalmente importador, ya que los desplazamientos con destino Bizkaia suponen el 93,4% del total de los intercambios con el Principado. A este tráfico, le sigue en importancia las mercancías procedentes de Burgos, que suponen la tercera parte del total (33,5%).

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

(Tn.)

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

Fuente: Renfe.

En cuanto a la tipología de mercancía transportada, el tráfico de Renfe en la red de ancho métrico (antes operado por FEVE) con origen Bizkaia está compuesto por bobinas y productos siderúrgicos. La composición de las descargas, por su parte, se encuentra más diversificada, incluyendo, además de bobinas y siderúrgicos, también otro tipo de productos, tales como aluminio, arena, cenizas y sosa.

**Cuadro 3.23. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EuskoTren. 2002-2013.**

Año	Miles Ton.	Ton. / día	Δ%
2002	157,0	430,1	--
2003	154,2	422,5	-1,8
2004	164,9	451,8	6,9
2005	148,0	405,5	-10,2
2006	166,4	455,9	12,4
2007	173,6	475,6	4,3
2008	183,3	502,2	5,6
2009	121,4	332,6	-33,8
2010	139,6	382,5	15,0
2011	138,9	380,6	-0,5
2012	84,1	230,4	-39,5
2013	0,5	1,32	-99,4

Fuente: EuskoTren.

En 2013 los servicios de transporte de mercancías de Euskotren han sufrido un acusado descenso, como consecuencia de los profundos cambios productivos y logísticos introducidos en los años más recientes por sus clientes tradicionales de carga. Ya en 2012 Euskotren perdió el principal negocio de mercancías, debido a las modificaciones del cliente Arcelor Mittal en el tipo de bobinas que se transportan, que requieren unas condiciones de transporte y almacenaje para las que Euskotren no disponía de las instalaciones adecuadas. Euskotren, conjuntamente Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca (ETS), ha desarrollado una serie de actuaciones para mejorar el potencial de uso de la Red Ferroviaria Vasca. Asimismo, se mantiene un diálogo continuado con clientes potenciales, principalmente de los sectores siderúrgico y maderero, si bien en 2013 no ha sido posible alcanzar nuevos acuerdos comerciales por los bajos precios del mercado. En 2013 se ha realizado una única operación consistente en el transporte de 482,7 Tn de productos siderúrgicos entre la ACB de Sestao y el Puerto de Bermeo, en Bizkaia.

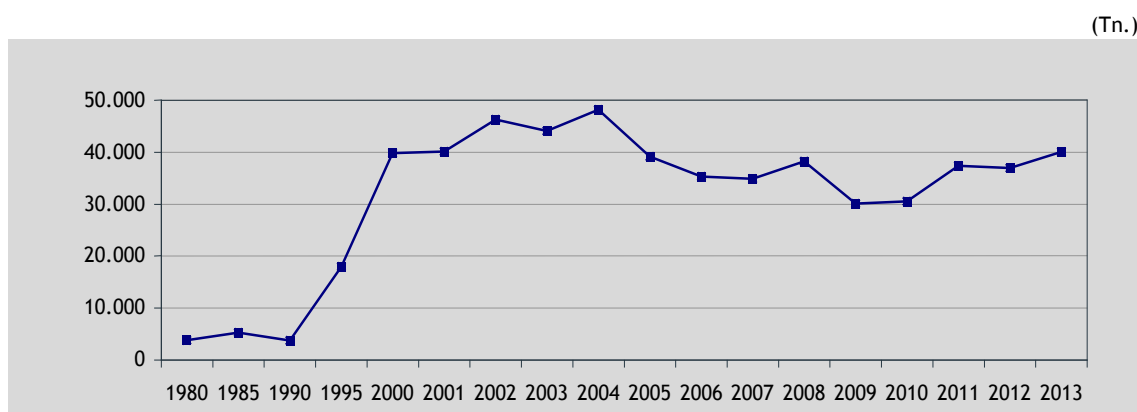
### 3.2.3. Transporte aéreo

El tráfico aéreo de mercancías en la CAPV ha experimentado un importante crecimiento en comparación con los ejercicios anteriores, alcanzando niveles del año 2005. Esto sitúa al volumen total por encima de 40 miles de toneladas, lo que significa un incremento de los movimientos del 8,4% sobre 2012. Este repunte de la actividad no se ha extendido al conjunto de aeropuertos del Estado, ya que el cómputo global de mercancías transportadas ha sufrido una contracción del 1,9% respecto a 2012.



## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

Gráfico 3.22. Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2013.



Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Analizando de forma más pormenorizada cada una de las infraestructuras aeroportuarias de la CAPV, se observa que este incremento se deriva principalmente del nivel de actividad desarrollado en el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz. La terminal alavesa registra un volumen total de 34,6 miles de toneladas, lo que significa un crecimiento del 8,2% en relación al ejercicio anterior. Este aumento se debe al mayor volumen de intercambios con los aeropuertos de Leipzig (10,7%), Oporto (10%) y East Midlands (14%).

Desde la perspectiva de las compañías que operan en el aeropuerto alavés, DHL, a través de su operadora European Air Transport Leipzin, es aquella que registra el mayor auge de actividad con un 9,5% (3,1 miles de toneladas) más transportado en 2013, así dicha compañía concentra el 95,3% del tráfico de mercancías de la terminal. Esta evolución permite a Vitoria-Gasteiz consolidarse como el cuarto aeropuerto más importante a nivel estatal, detrás de las terminales Adolfo Suárez Madrid-Barajas (346,6 miles de toneladas), Barcelona-El Prat (100,3 miles de toneladas) y Zaragoza (71,7 miles de toneladas)

Cuadro 3.24. Tráfico de mercancías por aeropuerto<sup>1</sup>. 1980-2013.

Años	Bilbao		Donostia-San Sebastián		Vitoria-Gasteiz		Total	
	Tn.	Δ anual período (%)	Tn.	Δ anual período (%)	Tn.	Δ anual período (%)	Tn.	Δ anual período (%)
1980	3.376,5	-	428,3	-	0,3	-	3.805,1	-
1985	4.080,5	3,9	466,6	1,7	703,1	372,0	5.250,2	6,7
1990	2.805,0	-7,2	366,0	-4,7	533,8	-5,4	3.704,8	-6,7
1995	3.879,4	6,7	292,6	-4,4	13.782,1	91,6	17.954,1	37,1
2000	4.038,7	0,8	176,1	-9,7	35.609,7	20,9	39.824,5	17,3
2001	3.674,5	-9,0	154,1	-12,5	36.309,5	2,0	40.138,0	0,8
2002	3.699,2	0,7	127,1	-17,5	42.425,2	16,8	46.251,5	15,2
2003	3.813,6	3,1	96,6	-24,0	40.155,9	-5,3	44.066,0	-4,7
2004	4.152,8	8,9	325,2	236,6	43.683,4	8,8	48.161,4	9,3
2005	3.956,7	-4,7	415,2	27,7	34.785,8	-20,4	39.157,8	-18,7
2006	3.417,7	-13,6	282,2	-32,0	31.575,7	-9,2	35.275,6	-9,9
2007	3.230,9	-5,5	245,9	-12,9	31.359,3	-0,7	34.836,1	-1,2
2008	3.178,8	-1,6	63,8	-74,1	34.989,7	11,6	38.232,3	9,7
2009	2.691,5	-15,3	31,1	-51,3	27.388,0	-21,7	30.110,6	-21,2
2010	2.548,0	-5,3	18,8	-39,5	27.960,6	2,1	30.527,4	1,4
2011	2.633,5	3,4	32,0	70,4	34.692,3	24,1	37.357,8	22,4
2012	2.262,8	-14,1	35,5	11,0	34.648,1	-0,1	36.946,4	-1,1
2013	2.536,2	12,1	20,4	-42,7	37.482,4	8,2	40.039,1	8,4

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

Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Por su parte, el aeropuerto de Bilbao, también, registra una mejora en su nivel de actividad, logrando movilizar un total de 2,5 miles de toneladas, lo que supone un aumento del 12,1%. Son las compañías aéreas Swiftari y Deutsche Lufthansa las que soportan el incremento del movimiento de mercancías con 183 toneladas y 112 toneladas, respectivamente, más que en el ejercicio precedente. De esta forma, Swiftari se afianza como principal aerolínea recogiendo el 58% del tráfico de mercancías y Deutsche Lufthansa se posiciona en segundo lugar (20,4%) en detrimento de la compañía Iberia que pasa al tercer puesto en el orden de importancia (reducción del 25% del volumen transportado respecto a 2012). Respecto a los aeropuertos de origen y/o destino de las mercancías, Estambul, Colonia y Munich logran mejorar su dinamismo superando en 91,2, 75,4 y 37,2 toneladas, respectivamente, a los registros del año 2012. La terminal aeroportuaria que recoge el mayor tráfico de mercancías con el aeropuerto vizcaíno es Madrid-Barajas que representa el 68,5% del total.

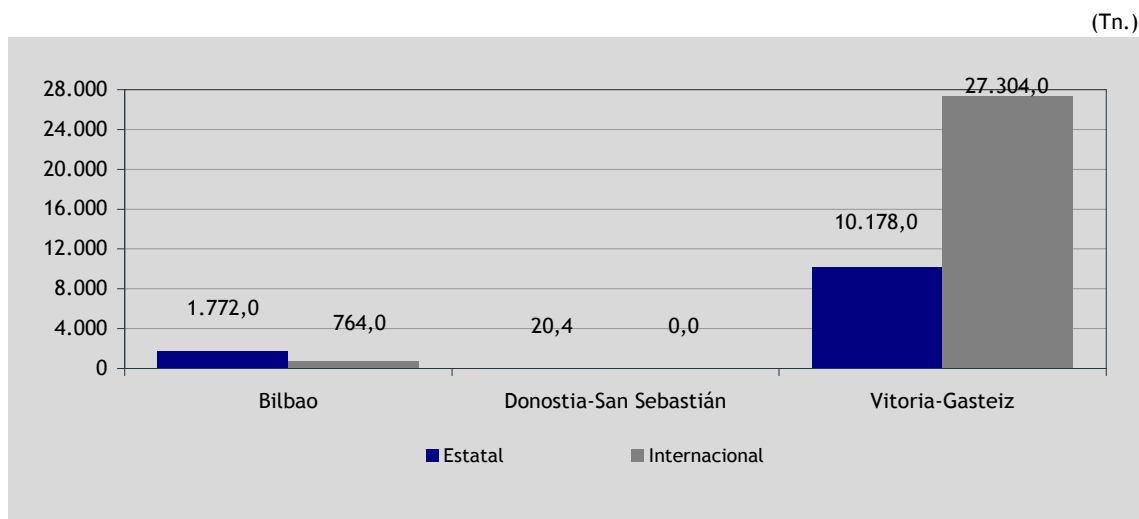
Por último, el aeropuerto de Donostia-San Sebastián ha experimentado un retroceso del 42,7%, reduciendo su nivel de actividad hasta 20,4 toneladas. En 2013, el tráfico de mercancías con origen y/o destino internacional desaparece concentrándose en los aeropuertos de Madrid (18%) y Barcelona (13%) aunque el mayor peso está en la aviación privada (68%). Respecto a las compañías aéreas que operan en la infraestructura donostiarra, sin considerar la aviación privada, son Air Nostrum (18%) y Vueling (13%). Iberia deja su actividad en el transporte de mercancías con la terminal guipuzcoana en este ejercicio.

En lo referente al tráfico aéreo de mercancías en la CAPV, se puede resaltar la hegemonía que posee el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz. De esta forma, la terminal alavesa ha movilizado

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

el 93,6% del flujo total de la CAPV, Bilbao ha registrado el 6,3% y Donostia-San Sebastián está por debajo del 0,1%.

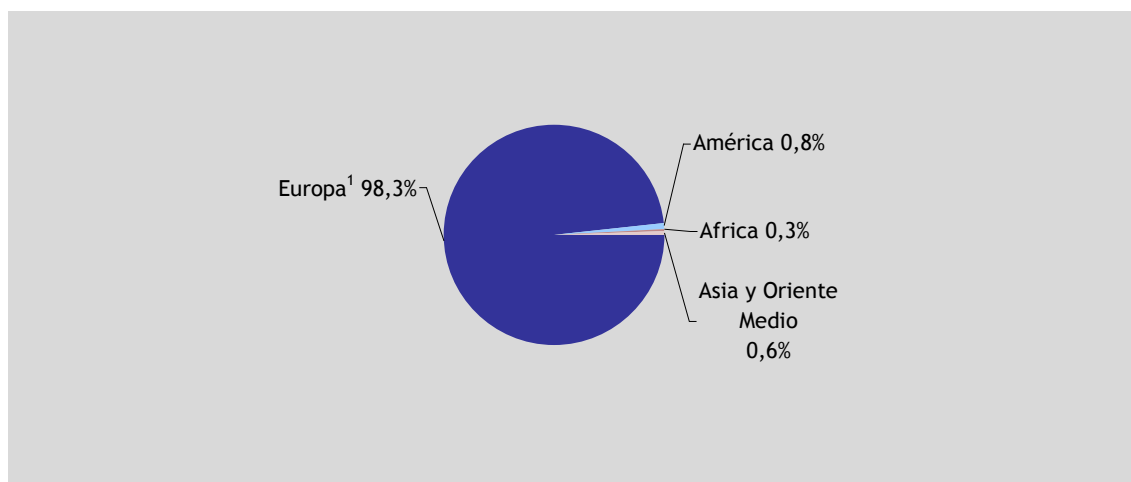
**Gráfico 3.23. Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2013.**



Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

En lo que respecta al origen y destino de la mercancía, el tráfico internacional supera el 70% del total de mercancía movilizada. Este predominio del flujo aéreo internacional está originado por la actividad del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, donde siete de cada diez (72,8%) toneladas tienen como procedencia o destino aeropuertos extranjeros. Por su parte, Bilbao presenta la proporción inversa, el 69,8% de los intercambios son realizados con otros aeropuertos de la red estatal. En el caso del aeropuerto de Donostia-San Sebastián, no se registra tráfico internacional de mercancías -el 100% es estatal-.

**Gráfico 3.24. Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2013 (%).**



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

Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

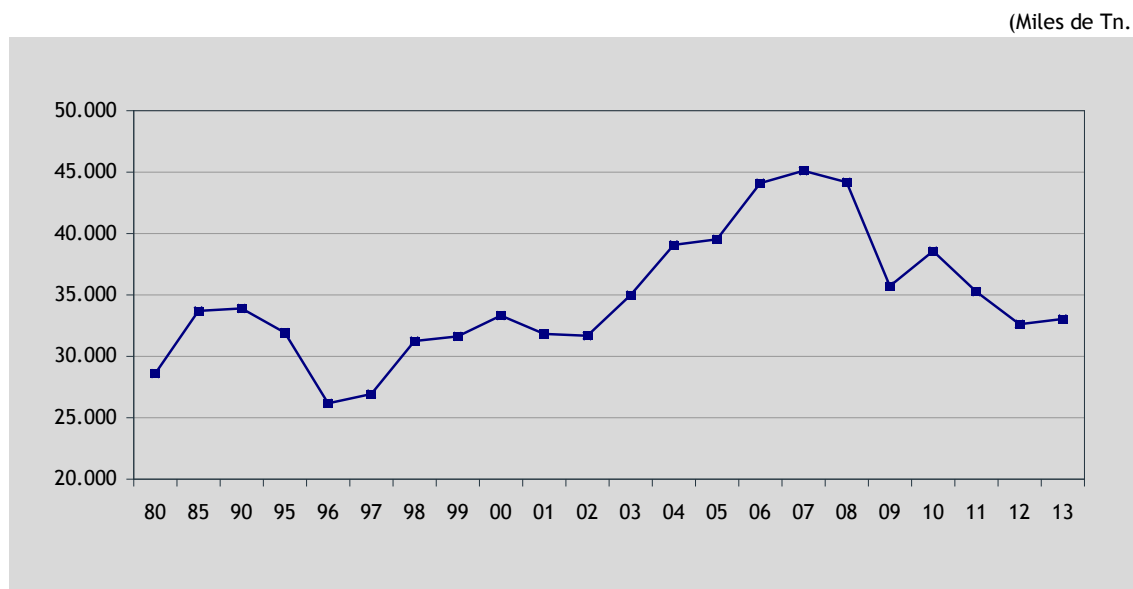
## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

Centrando el análisis en las principales zonas geográficas de intercambio, destaca la concentración del tráfico con países europeos, recogiendo el 98,4% del tráfico de los aeropuertos de la CAPV con origen y/o destino internacional. Con menor representación, Sudamérica asume el 0,75% de los movimientos, Asia y Oriente Medio el 0,6% y África el 0,27%. Por países, Alemania se coloca como principal socio comercial de la CAPV, alcanzando un porcentaje del 29,7% del tráfico aéreo total, le siguen España con el 25,8%, Portugal con un 15,9%, Bélgica con 12,5% y Reino Unido con el 9%. Estos 5 países forman el eje central del comercio aéreo de la CAPV representando el 92,9% del cómputo global de los intercambios aéreos de mercancías.

### 3.2.4. Transporte marítimo

En 2013, la actividad comercial de los puertos vascos experimenta una mejoría, por contra el conjunto de los puertos de titularidad estatal registraron una caída en la actividad (-3,4%). Así, los dos principales puertos comerciales vascos, Bilbao y Pasaia, suman un incremento del 1,3% debido al crecimiento de los movimientos de mercancías en el puerto de Bilbao, alcanzando un total de 33,0 millones de toneladas, cifra que se encuentra por debajo de la media de la última década.

Gráfico 3.25. Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 1980-2013.



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

En relación al Puerto de Bilbao, el volumen total de mercancías manipuladas creció un 1,9%, y en cifras absolutas se alcanzan los 30,0 millones de toneladas. Pese a la mejoría, los niveles de actividad se mantienen muy por debajo a los de la última década. Esta evolución positiva permite que el Puerto de Bilbao recupere la cuarta posición en el orden de importancia de las

infraestructuras portuarias del Estado en cuanto al tráfico de mercancías, habiendo superado a Tarragona (28,1 millones de toneladas) y Cartagena (29,4 millones de toneladas). Así, los puertos estatales que registran mayor actividad continúan siendo Algeciras (85,9 millones de toneladas), Valencia (65,0 millones de toneladas) y Barcelona (42,4 millones de toneladas). Teniendo en cuenta que el sistema portuario estatal ha experimentado una disminución del tráfico de mercancías transportadas del 3,4%, el puerto vizcaíno aumenta su competitividad en 2013.

**Cuadro 3.25. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 1980-2013.**

Años	Bilbao		Pasaia		Total	
	Miles de Tn.	Δ anual periodo %	Miles de Tn.	Δ anual periodo %	Miles de Tn.	Δ anual periodo %
1980	24.233,7	-	4.357,6	-	28.591,3	-
1985	28.636,0	3,4	5.060,5	3,0	33.696,5	3,3
1990	30.066,2	1,0	3.823,5	-5,5	33.889,7	0,1
1995	27.766,1	-1,6	4.146,6	1,6	31.912,7	-1,2
2000	28.637,8	0,6	4.671,4	2,4	33.309,2	0,9
2001	27.100,5	-5,4	4.720,0	1,0	31.820,5	-4,5
2002	26.259,1	-3,1	5.402,7	14,5	31.661,8	-0,5
2003	29.010,1	10,5	5.959,5	10,3	34.969,6	10,4
2004	33.336,3	14,9	5.736,5	-3,7	39.072,8	11,7
2005	34.100,5	2,3	5.410,0	-5,7	39.510,5	1,1
2006	38.590,9	13,2	5.504,6	1,7	44.095,5	11,6
2007	40.014,3	3,7	5.074,4	-7,8	45.088,7	2,3
2008	39.398,0	-1,5	4.773,7	-5,9	44.171,7	-2,0
2009	32.179,9	-18,3	3.519,7	-26,3	35.699,6	-19,2
2010	34.665,4	7,7	3.898,1	10,8	38.563,5	8,0
2011	32.001,4	-7,7	3.252,1	-16,6	35.253,5	-8,6
2012	29.505,9	-7,8	3.101,6	-4,6	32.607,5	-7,5
2013	30.071,3	1,9	2.955,6	-4,7	33.026,9	1,3

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

El avance en la actividad portuaria se debe, en gran medida, al aumento registrado en las mercancías desembarcadas, la cuál supone el principal movimiento portuario (64% del total de actividad en 2013). El volumen de toneladas descargadas crece un 2,7% con respecto al año anterior, lo que supone 511,8 miles de toneladas más. En lo relativo a la mercancía cargada, que supone el 34,4% del total de movimiento, se detecta una subida en el tráfico de mercancías, con un incremento del 1,3%.

En último lugar, el avituallamiento y el tráfico local, con una incidencia en la actividad portuaria mucho menor, 0,4% y 1,15%, respectivamente, han experimentado una evolución dispar. Así, el avituallamiento se mantiene respecto al ejercicio precedente, mientras que el tráfico local se reduce en un 19,2%, interrumpiendo la recuperación que se había apreciado en 2012.

Cuadro 3.26. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de movimiento. 2009-2013.

(Miles de Tn.)

Concepto	Bilbao					Pasaia				
	2009	2010	2011	2012	2013	2009	2010	2011	2012	2013
Descargas	22.606,0	23.764,1	21.299,8	18.735,6	19.247,4	2.163,3	2.352,9	1.927,2	1.935,4	1.671,6
Cargas	8.998,5	9.896,7	10.427,0	10.217,1	10.353,4	1.304,4	1.486,8	1.268,6	1.114,2	1.234,4
Tráfico Local	446,1	866,0	144,2	431,3	348,3	--	--	--	--	--
Avituallamiento	129,4	138,6	130,4	121,9	122,2	36,1	39,7	33,0	27,6	27,7
Pesca	--	--	--	--	--	15,9	18,7	23,3	24,3	21,9
<b>Total</b>	<b>32.179,9</b>	<b>34.665,4</b>	<b>32.001,4</b>	<b>29.505,9</b>	<b>30.071,3</b>	<b>3.519,7</b>	<b>3.898,1</b>	<b>3.252,1</b>	<b>3.101,6</b>	<b>2.955,6</b>

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

Profundizando en la composición del tráfico del puerto de Bilbao, se observan distintas tendencias. Los graneles líquidos, que suponen el 52,4% del total del tráfico del puerto, han aumentado en conjunto un 4,6%; en concreto, los productos petrolíferos se han incrementado en un 14,4% respecto al ejercicio anterior, aumentando su peso en el tráfico global hasta el 43% y afianzándose como principal mercancía del Puerto de Bilbao. Este incremento se deriva, principalmente, de las descargas de fueloil procedentes del exterior que crecen de 449,4 miles de toneladas en 2012 hasta 2.103,4 miles de toneladas en 2013. Por su parte, el volumen de crudo de petróleo se reduce un 4% aunque se mantiene como principal mercancía, representando el 21,5% del tráfico portuario total. El gas natural se reduce un 30% y se coloca por detrás del fueloil en importancia. Por último, la gasolina aumenta un 27%.

En cuanto a los graneles sólidos, se ha logrado incrementar el volumen de mercancía manejada en un 3,8%, originado fundamentalmente por el aumento experimentado por el tráfico de carbón y coque de petróleo (86,7%) como consecuencia de la mayor actividad del silo domo de Petronor ubicado en uno de los muelles de ampliación del puerto. También son significativas las subidas de otros minerales no metálicos (83,4%) y habas de soja (4,2%).

Por último, referente a la mercancía que presenta un mayor valor añadido, es decir, la mercancía general, en 2013 se observa una reducción del tráfico del 2,2%, debido a disminución generalizada de gran parte de las mercancías, entre ellas otros productos metalúrgicos (-51%). Por su parte, el tráfico de mercancía en contenedores, prácticamente, se mantiene (-0,9%) respecto al ejercicio anterior pues aumenta el flujo de mercancías como los productos químicos (11%) y se reducen otras como papel y pasta (-16%).

Cuadro 3.27. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de producto. 2010-2013.

(Miles de Tn.)

Concepto	Bilbao				Pasaia			
	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
Graneles líquidos	19.763,3	17.860,9	15.060,9	15.761,4	--	--	--	--
Productos petrolíferos	15.650,5	14.508,6	11.306,6	12.930,6	--	--	--	--
Gas natural	3.315,6	2.459,6	2.684,6	1.883,7	--	--	--	--
Otros graneles líquidos	797,2	892,7	1.069,8	947,1	--	--	--	--
Graneles sólidos	4.451,9	4.000,3	4.261,7	4.421,6	1.656,0	1.246,6	1.420,0	1.212,2
Mercancía general	9.445,6	9.865,6	9.630,1	9.417,7	2.183,7	1.949,2	1.629,7	1.693,8
En contenedores	5.695,6	6.079,5	6.392,1	6.333,2	--	--	--	--
Otra mercancía general	3.750,0	3.786,1	3.238,0	3.084,5	--	--	--	--
Resto	1.004,6	274,6	553,1	470,6	58,4	56,3	51,9	49,6
<b>Total</b>	<b>34.665,4</b>	<b>32.001,4</b>	<b>29.505,9</b>	<b>30.071,3</b>	<b>3.898,1</b>	<b>3.252,1</b>	<b>3.101,6</b>	<b>2.955,6</b>

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

En lo que respecta a los mercados de origen/destino, el tráfico con Europa ha aumentado un 1,75% llegando a representar prácticamente la mitad del flujo de mercancías comercializado (49,9%), así el Puerto de Bilbao continúa siendo la principal conexión peninsular con el norte de Europa.

Rusia, aumenta el volumen de mercancías intercambiadas un 24,5%, consolidando su posición como principal mercado para el Puerto de Bilbao, representando el 15,6% del total del tráfico, gracias, principalmente, al intercambio de graneles líquidos. Le siguen en importancia, a cierta distancia, el Reino Unido, con el 8,8% del total, y Países Bajos (5,3%), España (4,2%) y Bélgica (4,6%).

En este sentido, entre las principales novedades en los servicios de “Short Sea Shipping”, en 2012, última información disponible, destaca que la compañía naviera Brittany Ferries ha puesto en servicio una nueva rampa ro-ro; CMA-CGM ha iniciado un servicio feeder de contenedores con Le-Havre; DSL-DFDS Suardiaz Line ha aumentado el tamaño de sus buques; Finnlines ha incorporado un nuevo barco con-ro en el servicio semanal al Báltico; MacAndrews ha aumentado su oferta ofreciendo una ruta directa sin transbordos en la rotación Bilbao-Tilbury-Gotemburgo-Gdynia-Tilbury-Bilbao; Transfennica ha reiniciado su conexión con el puerto de Tilbury; y WEC Lines ha puesto en marcha un nuevo servicio semanal directo con Casablanca.

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

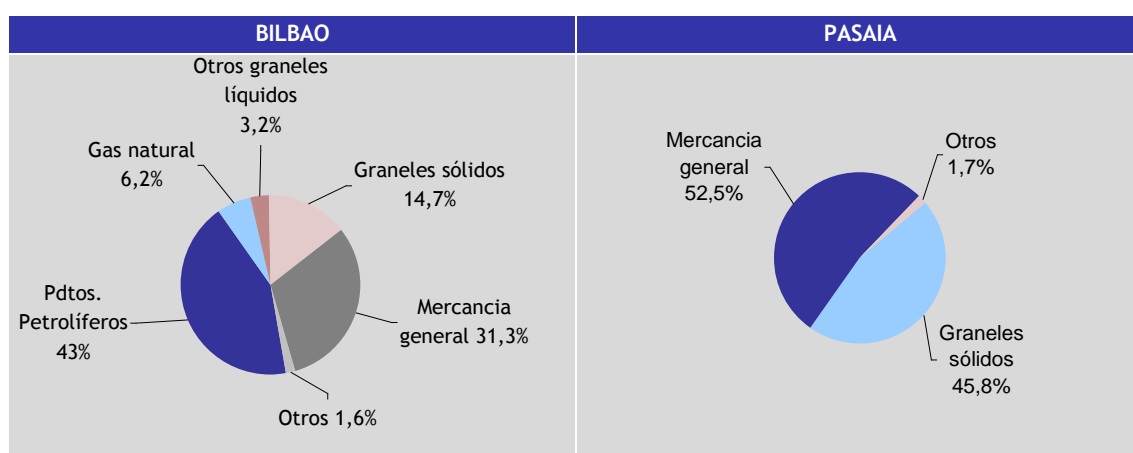
Por último, en lo que concierne a los mercados transoceánicos, en 2013 el Puerto de Bilbao ha incrementado su relación con América del Norte (9,2%) debido a la mejoría de los intercambios comerciales con EEUU, por otro lado, Sudamérica reduce su posición como socio comercial un 19,1%. Con ello Norteamérica ocupa la segunda posición en el orden de importancia, aglutinando el 16,6% del total del tráfico, seguido de Sudamérica, con el 15,4%. De esta forma, ambas zonas geográficas han superado a Asia, continente que los últimos años

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

concentraba la mayor proporción del mercado transoceánico pero en 2013 alcanza el 10,8% del total de mercancía manejada.

Por países, las relaciones comerciales de larga distancia más importantes se dan con Estados Unidos, México y Brasil que suponen el 8,7%, 7,4% y 3,4%, respectivamente, de la actividad portuaria. En 2013, el incremento experimentado por Estados Unidos (30,9%) es debido al crecimiento de las mercancías tanto cargadas (31,5%) como descargadas (30,3%) en el puerto de Bilbao.

**Gráfico 3.26. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia: Tipología de mercancías. 2013 (%).**



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

El Puerto de Pasaia, por su parte, registra un nuevo descenso en la actividad del 4,7% en el tráfico total de mercancías, alcanzando un volumen de 2,96 millones de toneladas, lo que significa, el nivel más bajo desde que se dispone de registros (año 1980).

Analizando con más profundidad la evolución de la actividad portuaria de Pasaia, se observa que el retroceso se origina por el descenso de la mercancía desembarcada (-13,6%), 263,8 miles de toneladas menos, ya que las mercancías cargadas se incrementan (10,8%). Pese al debilitamiento de las descargas, el Puerto de Pasaia continua siendo netamente importador, representando el 56,6% del total del tráfico, mientras que las mercancías embarcadas suponen el 41,7%. Por último, el avituallamiento y la pesca, con un peso relativo del 1,6%, han experimentado movimientos dispares. Así, mientras el avituallamiento se mantiene en los niveles del ejercicio anterior sin verse afectado por la caída en la actividad portuaria, la pesca sufre una reducción del 9,9%, retrocediendo a niveles anteriores a 2011.

Atendiendo a la composición del tráfico, los movimientos comerciales del puerto se dividen entre mercancía convencional y graneles sólidos, que en conjunto representan el 98,5% del total del tráfico (57,4% y 41,1%, respectivamente). La evolución seguida por ambas categorías de mercancías es opuesta, mientras que la mercancía general movilizada tiene una leve mejoría (3,9%), el tráfico de graneles sólidos se reduce en un 14,6%.



Realizando un análisis más detallado, destaca que la contracción del tráfico del puerto se debe, principalmente, a la reducción de la cantidad de carbón y coque comercializada, ya que de 373,4 miles de toneladas en 2012 se pasa a 27 miles de toneladas en 2013 (-92,8%). En 2012, esta categoría ocupaba el segundo puesto en el orden de importancia, tras los productos siderúrgicos, y en 2013, se relega hasta la décimosexta posición debido a que la central térmica de Pasaia deja de producirlo el 20 de noviembre de 2012. Otras mercancías que registran una bajada en su volumen de intercambios son magnesita con una caída de 18 miles de toneladas (-24%), papel y pastas de maderas que disminuye en 19,8 miles de toneladas (-13,4%) y maquinarias y repuestos con 1,8 miles de toneladas menos (-5,4%).

En 2013, concretamente, el tráfico de productos siderúrgicos se ha incrementado un 3,3% (37,9 miles de toneladas), así se mantiene su hegemonía como principal mercancía del puerto, representando el 40,4% del total de la actividad de la dársena guipuzcoana. Por su parte, el movimiento de chatarras se aumenta de manera significativa en un 31,3%, y alcanza el 15,5% del total de mercancía manejada. Otros grupos que incrementan su peso en el tráfico de mercancías son el cloruro potásico con 22,8 miles de toneladas más (60,3%), maderas con un incremento de 12,2 miles de toneladas (34,9%) y materiales de construcción que aumenta en 20,1 miles de toneladas (26,1%).

El tráfico de automóviles ha experimentado un incremento del 2%, lo que sitúa al total de unidades movilizadas por encima de los 200 miles de vehículos. La tendencia positiva es debida al aumento de las unidades embarcadas con una subida del 5%, lo que hace que las cargas representen el 94,4% del total de los vehículos que pasan por el puerto de Pasaia. Por el contrario, los automóviles desembarcados se reducen en un 30,4%, de este modo, las descargan suponen el 5,6% del global.

Las compañías más relevantes en cuanto al volumen de vehículos movizados a través del puerto de Pasaia son Opel GM y Mercedes que concentran el 95% del total de las unidades. En 2013, su evolución ha sido dispar, mientras Opel GM aumentaba las unidades transportadas a través del puerto con 6,7 miles de automóviles más en 2012 (5%), Mercedes reducía la cantidad de vehículos movizados con origen o destino los muelles de Pasaia en 5,1 miles de unidades (-9%). De esta forma, el peso relativo de Opel GM en el conjunto del tráfico de vehículos sube hasta el 69,7% y Mercedes baja al 25,4%.

Cuadro 3.28. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por países. 2013.

(Miles de Tn.)

Puerto de Bilbao					Puerto de Pasaia				
País	Descargas	Cargas	Total	%	País	Descargas	Cargas	Total	%
Rusia	4.494,7	110,6	4.605,3	15,6	Reino Unido	143,8	605,8	749,6	25,8
Reino Unido	1.001,9	1.610,1	2.612,0	8,8	Bélgica	142,3	126,0	268,3	9,3
Estados Unidos	1.240,7	1.336,1	2.576,8	8,7	Alemania	184,0	50,0	234,0	8,1
México	1.996,5	195,5	2.192,0	7,4	Países Bajos	181,5	23,6	205,1	7,1
Países Bajos	732,9	851,9	1.584,8	5,4	Rusia	166,0	4,3	170,3	5,9
Bélgica	667,2	697,8	1.365,0	4,6	Finlandia	130,6	18,3	148,9	5,1
España	362,8	879,9	1.242,7	4,2	Suecia	126,6	0,0	126,6	4,4
Brasil	638,7	354,8	993,5	3,4	Argelia	12,4	93,8	106,2	3,7
Colombia	737,1	75,6	812,7	2,7	Francia	75,4	11	86,4	2,6
Trinidad y Tobago	787,7	4,7	792,4	2,7	Polonia	66,8	5,5	72,3	2,5
<b>Total</b>	<b>19.247,4</b>	<b>10.353,4</b>	<b>29.600,8</b>		<b>Total</b>	<b>1.671,6</b>	<b>1.234,4</b>	<b>2.906,0</b>	

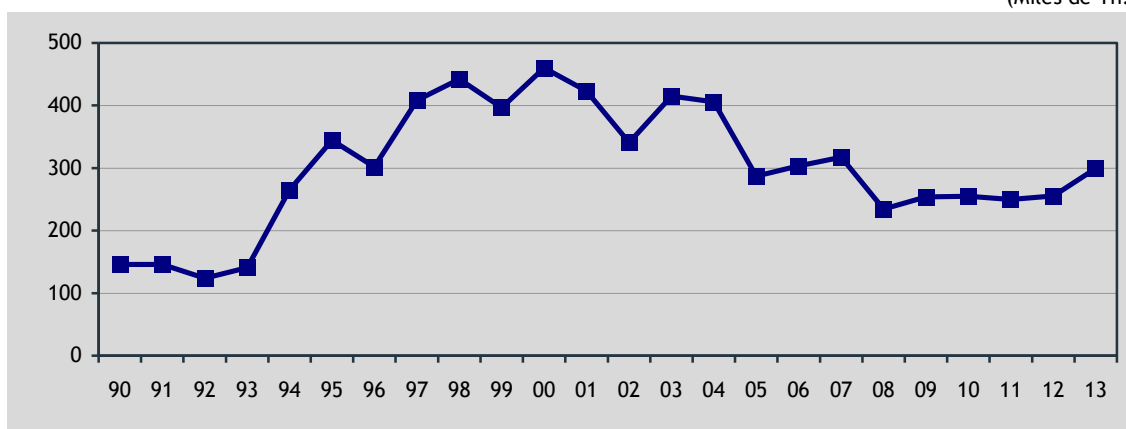
Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasaia.

Con respecto a los principales mercados, el Reino Unido mantiene su posición como principal socio de intercambio de mercancías, debido, en su mayor parte, a los embarques realizados con destino a las Islas Británicas, que suponen el 80,1% de este tráfico bilateral con el Reino Unido y el 49,1% del total de la mercancía cargada en el puerto. Los productos siderúrgicos, los automóviles, la pizarra y lingotes de hierro constituyen el 83,4% del total de esta mercancía despachada al Reino Unido. Le siguen en importancia como principales destinos Bélgica, con el 10,2% del total de cargas y Argelia, con el 7,6%.

Por su parte, con respecto a los países de origen, Alemania se convierte en el país con mayor volumen de toneladas desembarcadas en el Puerto de Pasaia, alcanzando el 11%, seguida, muy de cerca, por los Países Bajos que representan el 10,9% del volumen descargado, en su mayor parte bobinas, chapas de acero y trigo. Les siguen en el orden de importancia, con una diferencia mínima, el tráfico proveniente de Rusia, Reino Unido y Bélgica, con una participación del 9,9%, 8,6 y 8,5% de las descargas, respectivamente.

Gráfico 3.27. Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2013.

(Miles de Tn.)



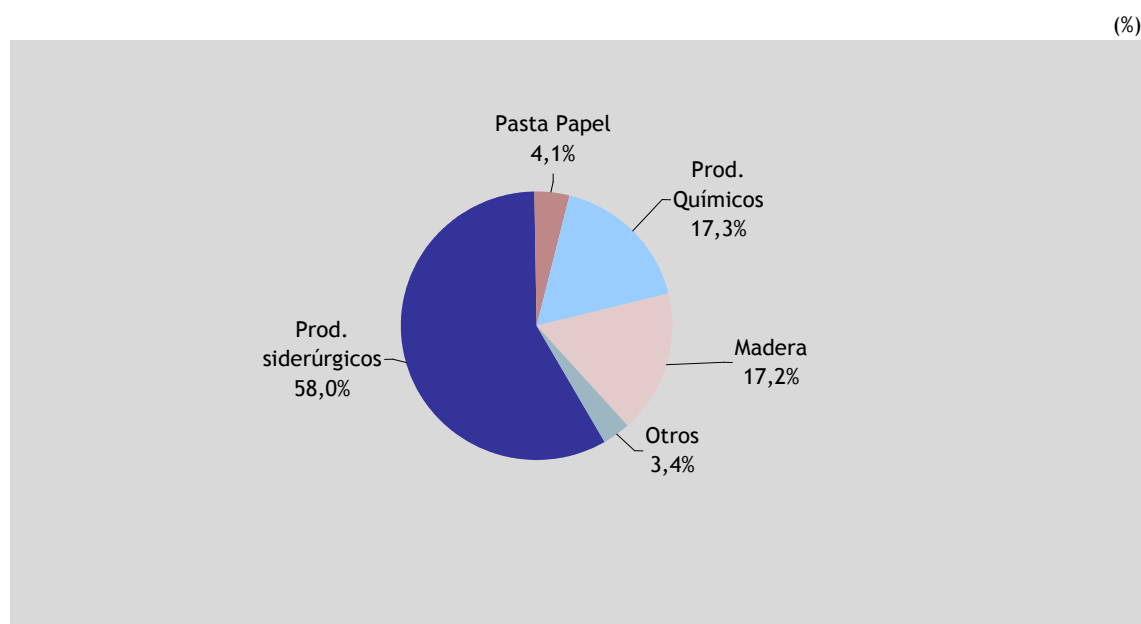
Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Gobierno Vasco.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

En referencia al puerto de Bermeo, la actividad registrada en el ejercicio 2013 experimenta una notable mejoría. El tráfico de mercancías registrado en el puerto vizcaíno alcanza los 299,6 miles de toneladas, lo que supone una subida del 17,4%, originada tanto por el incremento en el volumen de descargas (14,1%) como en el de cargas (23,5%). Este avance permite recuperar el nivel de actividad anterior al inicio de la crisis, no obstante, se mantiene alejado de los valores recogidos en la década anterior.

Analizando con mayor detalle el flujo comercial de la infraestructura portuaria, se observa que la evolución favorable de las mercancías cargadas suponen un incremento del 23,5%, logrando superar las 121,6 miles de toneladas. Por otro lado, los desembarcos han experimentado un aumento del 14,1% respecto 2012, con un total de 175,9 toneladas descargadas. A pesar de la evolución del tráfico, el Puerto de Bermeo continúa siendo principalmente importador, ya que el volumen de descargas representa el 58,7% frente al 40,5% de las cargas.

Gráfico 3.28. Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2013.



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

Centrando el análisis sobre la tipología de mercancías, destaca la relevancia de los productos siderúrgicos, tales como chapa de metal y bobinas, ya que continúan siendo la principal mercancía de tráfico en el Puerto de Bermeo, con una participación del 58% del total de toneladas movidas. Considerando únicamente las mercancías desembarcadas, la supremacía de los productos siderúrgicos se eleva hasta el 97,6% de las toneladas total descargadas. Asimismo, cabe destacar el embarque de productos químicos, más concretamente fertilizantes como sulfato sódico, alcanzando el 17,3% del total del tráfico del puerto y un 40% de la mercancía cargada. Por último, la suma de la madera y la pasta de papel representan el 21,3% del total de toneladas manejadas (17,2% y el 4,1%, respectivamente).





# 4

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



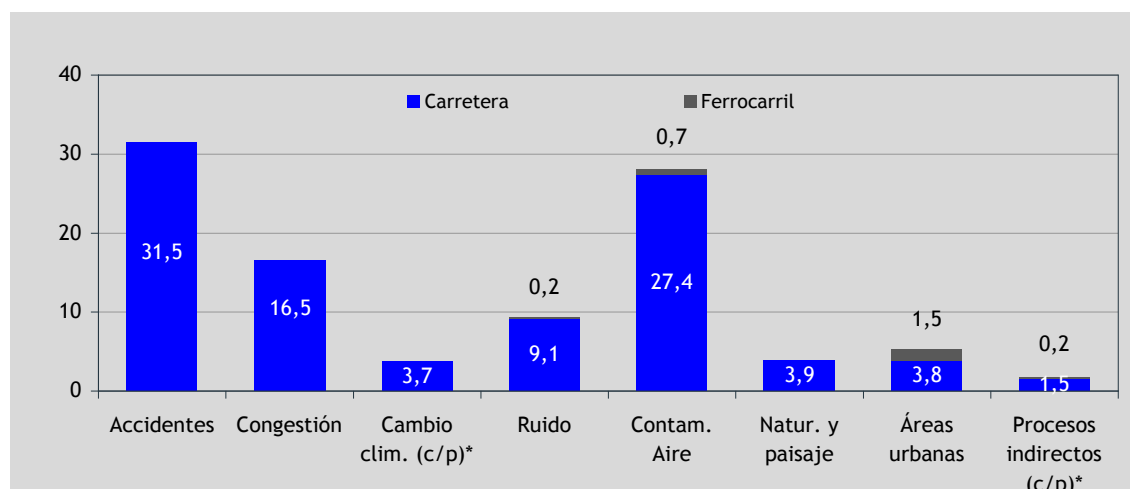
## 4. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE Y TENDENCIAS MÁS RELEVANTES

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

Tal y como ya se ha señalado en ediciones anteriores del presente informe, las implicaciones de la actividad del transporte sobre la salud de las personas y el medio ambiente hacen necesaria una planificación de la actividad desde una perspectiva sostenible, tratando de minimizar al máximo los costes derivados de las infraestructuras, insumos, servicios y procesos facilitadores de la movilidad de personas y del tránsito de mercancías.

A este respecto, cabe recordar un año más que de acuerdo con el informe “*Costes Externos del Transporte en la CAPV: Actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes*”<sup>18</sup>, el valor económico de las externalidades totales generadas por el transporte en la CAPV en 2008 se cifra en 1.700 millones de euros<sup>19</sup>.

Gráfico 4.1. Resumen costes externos derivados del transporte en la CAPV. 2008 (%)



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

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

<sup>18</sup> Informe realizado en 2010 por el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco. Para mayor información:

[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/costesexternos2008/es\\_def/adjuntos/CostesExternosTransp2008.pdf](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/costesexternos2008/es_def/adjuntos/CostesExternosTransp2008.pdf)

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

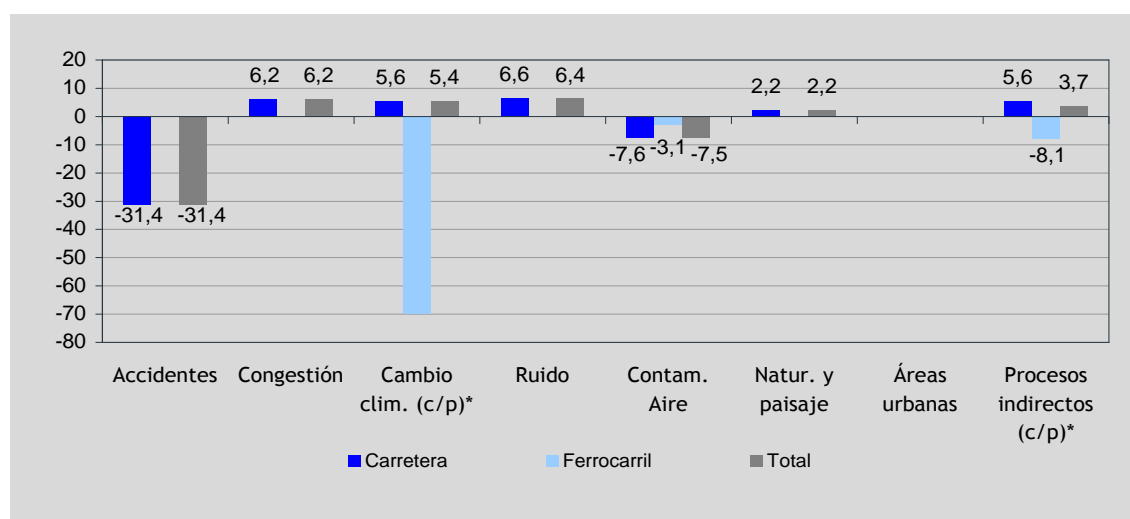
## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

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

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

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

**Gráfico 4.2. Resumen costes externos derivados del transporte en la CAPV. Evolución 2004-2008 (Tasa de variación, %)**



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

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

### 4.1.1. Accidentalidad

La accidentalidad es uno de los efectos derivados del transporte con mayor importancia dado los efectos perjudiciales y sociales que genera. En este sentido, cabe destacar que en 2012 perecieron un total de 27.736 personas en las carreteras de la UE-27, mientras que los accidentes ferroviarios generaron 36 víctimas mortales.



De acuerdo a lo apuntado en las dos ediciones anteriores del presente informe, el “Plan Estratégico de Seguridad Vial de Euskadi 2010-2014” establece como objetivo-meta reducir el número de víctimas en carretera, considerándolo una obligación ética mientras haya alguna víctima como consecuencia del tráfico en nuestras carreteras y ciudades. Una sola víctima ya es demasiado, en consonancia con lo que otros países denominan “visión cero”.

#### Accidentes

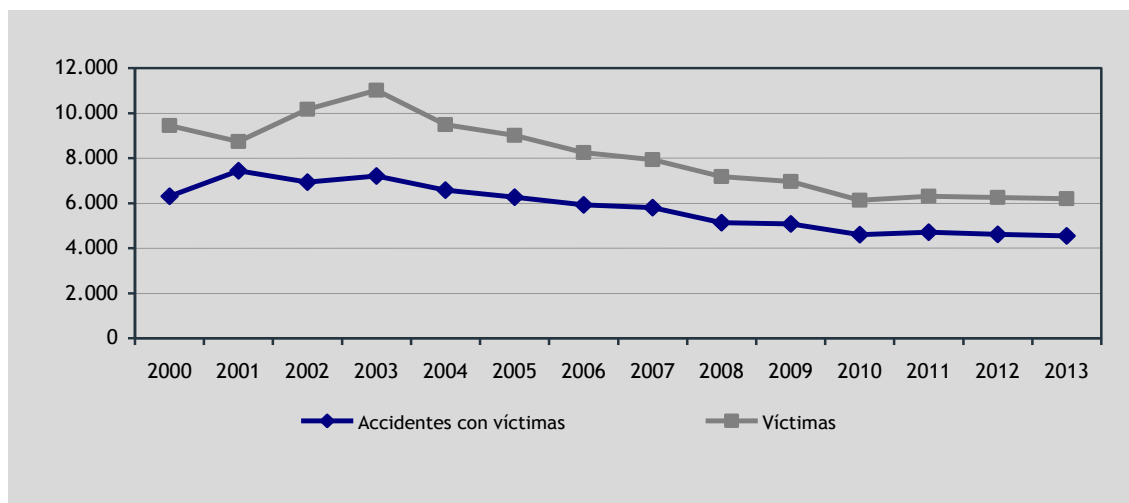
- En 2013, 54<sup>20</sup> personas han perdido la vida como consecuencia de accidentes de tráfico en las carreteras de nuestra comunidad, cuatro personas menos que en el ejercicio precedente (-6,9%)
- En 2008 los accidentes implican un coste de 535,2 millones de euros (31,5% de los costes externos totales derivados de la actividad de transporte), frente a los 779,7 millones de euros que suponían en 2004 (40% del total en dicho año).

Conforme a la información ofrecida por la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, en 2013 se registraron 4.548 accidentes de tráfico con víctimas en la CAPV<sup>20</sup>, con un total de 6.193 personas afectadas, las cifras reflejan leves descensos interanuales del 1,3% y 0,8%, respectivamente. Del total de víctimas, el 92,1% han resultado con heridas leves (5.705 personas), el 7% con heridas graves (434 personas) y el 0,9% restante han muerto en el propio accidente o antes de las 24 horas siguientes (54 personas). En relación al ejercicio previo, las víctimas con heridas leves y muertes han experimentado un retroceso del 1,2% y 6,9%, respectivamente, por otro lado, las personas con heridas graves se han incrementado en un 4,8%.

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

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

**Gráfico 4.3.** Accidentes con víctimas y víctimas registradas por la Ertzaintza y por las Policías Locales<sup>1</sup> en las infraestructuras viarias vascas. Evolución 2000-2013



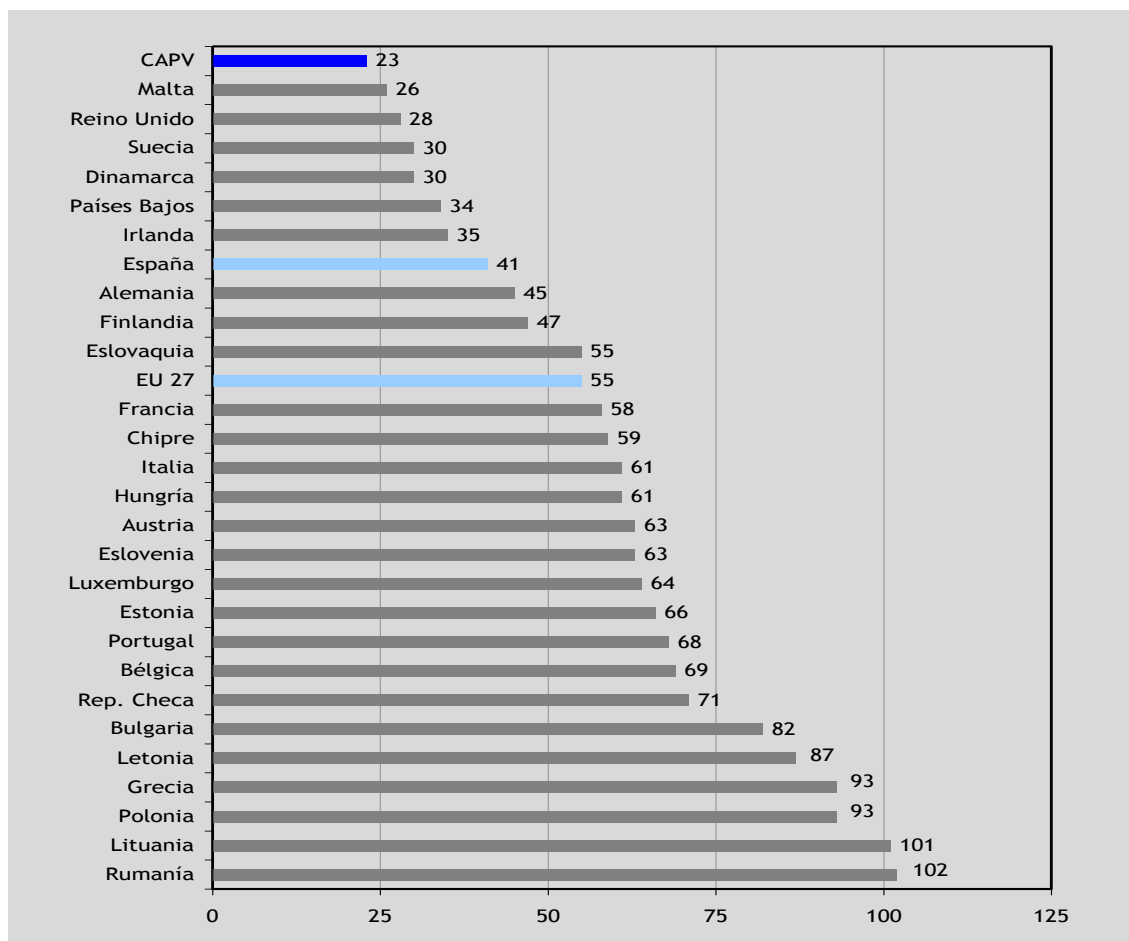
<sup>1</sup> Hasta 2005 Policías Locales sólo de las tres capitales vascas; 2006 capitales vascas, Irún, Santurtzi, Sestao y Basauri; 2007 capitales vascas, Irún, Beasaín y Basauri; 2008 capitales vascas, Irún, Santurtzi y Sestao; 2009 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao, Lezo y Zarautz;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

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

A nivel europeo, en 2012 (último año disponible para la UE) la CAPV se mantiene en la primera posición de los países comunitarios en cuanto a seguridad vial, presentando la menor cifra en lo referido al número de muertes en carretera por millón de habitantes (23 decesos), seguida por Malta (26), Reino Unido (28), Suecia (30) y Dinamarca (30), y notoriamente por debajo del nivel medio comunitario (55) y del conjunto del Estado (41).

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

Gráfico 4.4. Número de muertes en accidentes de tráfico por millón de habitantes en UE-27. 2012



Fuente: EU Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2014 Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco; INE.

Analizando cada uno de los territorios<sup>21</sup>, en 2013, Álava concentra el 13% del total de accidentes con víctimas y el 14,6% de las víctimas de la CAPV. En lo relativo a la lesividad, en territorio alavés se reúne el 23,9% de las personas fallecidas en accidente de tráfico y el 21,8% de las heridas graves. Para 2013, Álava es el territorio que concentra el mayor grado de gravedad de las víctimas ya que el 2,3% mueren en el accidente y 13,3% resultan heridos graves.

Por otro lado, en Bizkaia se localizan el 46,3% de los accidentes con víctimas y el 46,2% de las víctimas totales de la CAPV, lo que supone el 32,6% del total de víctimas mortales de Euskadi y el 36,2% del total de heridos graves, así el territorio vizcaino es el que registra una menor lesividad en los accidentes ocurridos. Comparativamente, la reducción de las muertes en las carreteras vizcainas en 2013 respecto al ejercicio anterior ha sido significativa (-44%).

<sup>21</sup> Incluye accidentes con víctimas registrados por la Ertzaintza.

**Cuadro 4.1 Accidentes de tráfico con víctimas registrados por la Ertzaintza por Territorio Histórico. 2013**

Territorio	Accidentes con víctima		Víctimas							
			Total		Muertos		Heridos Graves		Heridos Leves	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Álava	299	13,0	481	14,6	11	23,9	64	21,8	406	13,7
Bizkaia	1.069	46,3	1.524	46,2	15	32,6	106	36,2	1.403	47,4
Gipuzkoa	939	40,7	1.291	39,2	20	43,5	123	42,0	1.148	38,8
<b>Total CAPV</b>	<b>2.307</b>	<b>100,0</b>	<b>3.296</b>	<b>100,0</b>	<b>46</b>	<b>100,0</b>	<b>293</b>	<b>100,0</b>	<b>2.957</b>	<b>100,0</b>

Nota: Cómputo de muertos a 24 horas

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

Finalmente, Gipuzkoa contabiliza el 40,7% de los accidentes con víctimas ocurridos en 2013 y el 39,2% de las víctimas. En cuanto a la lesividad, el territorio contabiliza el 43,5% del total de personas fallecidas y el 42,0% de los heridos graves. En este año, se ha detectado un incremento en la lesividad de los accidentes originada por el incremento de los fallecimientos en la carretera (42,9%)

Desde la perspectiva de los accidentes mortales, las carreteras con mayor número de fallecidos son: en Álava la A-625 registró más de un tercio de los fallecidos (cuatro muertos sobre un total provincial de once), en Bizkaia la BI-633, BI-635, N-240, N-634 (dos decesos cada una de ellas), y en Gipuzkoa las vías urbanas (tres decesos) y la AP-8, GI-2634, GI-3661, N-1 y N-121A con dos personas muertas respectivamente.

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

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

#### 4.1.2. Congestión viaria

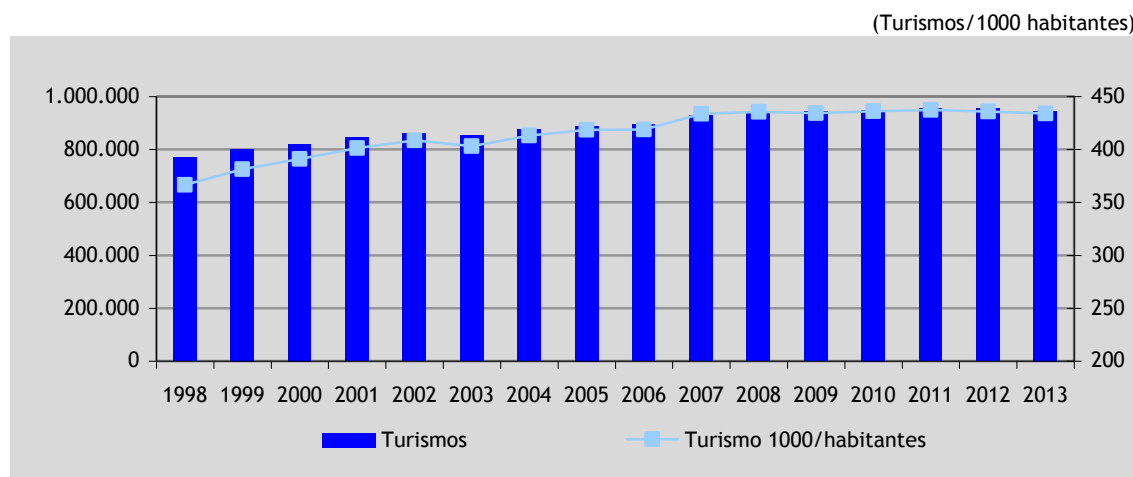
Al igual que en ediciones anteriores del informe de panorámica del transporte en Euskadi, cabe recordar que de acuerdo al estudio “Costes Externos del Transporte en la CAPV: Actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes”, en 2008 la congestión viaria (urbana, interurbana e incidentes) supone un coste de 280,8

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

millones de euros, cuantía superior a la que suponía en 2004 (264,3 millones de euros), estando motivado dicho incremento por el crecimiento de los tres componentes citados.

Partiendo de la idea de que uno de los factores condicionantes de la congestión viaria es la demanda de movilidad en vehículo privado, el nivel de motorización en Euskadi ha experimentado una tendencia ascendente desde finales de los años noventa, con interrupciones puntuales en 2013 y 2009. Sin embargo, en los últimos años, 2012 y 2013, se aprecia una desaceleración del índice de motorización debido a la reducción en el parque de vehículos. Concretamente, en 2013 se han contabilizado 434 vehículos por cada mil habitantes (436 en 2012 y 437 en 2011). A este respecto, hay que señalar que, en términos generales, un mayor índice de motorización implica un mayor número de vehículos circulando en las carreteras y por tanto, mayores problemas de congestión.

**Gráfico 4.5. Parque de turismos y motorización. Evolución 1998-2013**



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

De esta forma, cabe recordar un año más que la “Encuesta de Medio Ambiente - Familias”, publicada por el Eustat en 2009<sup>22</sup>, señala que en 2008 hay de media 1,4 vehículos por vivienda, y que prácticamente en el 5% de las casas hay tres o más vehículos, evidenciando así el elevado peso del transporte privado en lo relativo a la movilidad de las familias vascas, aspectos que inciden negativamente a la congestión viaria.

Manteniendo la estructura de ediciones anteriores del informe de panorámica del transporte, a continuación se estudia brevemente la congestión viaria en base a información contenida en las publicaciones “Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia”<sup>23</sup> (elaborada por la Diputación

<sup>22</sup> Para mayor información, consultar:

[http://es.eustat.es/ci\\_ci/estadisticas/tema\\_217/opt\\_1/tipo\\_1/ti\\_Encuesta\\_de\\_Medio\\_Ambiente\\_-\\_Familias/temas.html#axzz2hPiEdKh5](http://es.eustat.es/ci_ci/estadisticas/tema_217/opt_1/tipo_1/ti_Encuesta_de_Medio_Ambiente_-_Familias/temas.html#axzz2hPiEdKh5)

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

[http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem\\_Codigo=6322&Idioma=CA](http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=6322&Idioma=CA)

Foral de Bizkaia), e “*Información de Aforos en las Carreteras de Gipuzkoa*”<sup>24</sup> (realizada por la Diputación Foral de Gipuzkoa).

En primer lugar, el estudio se centra en la información referida a Bizkaia, al igual que en ejercicios anteriores, el análisis se sustenta en la distribución de las horas anuales según nivel de servicio prestado en diferentes estaciones de control de la red viaria de alta capacidad. A este respecto, cabe recordar que el nivel de servicio puede variar entre “A”, que se podría calificar como bueno, y “F”, que se podría identificar como muy congestionado. De este modo, de cara al presente análisis, se considera que una carretera se encuentra congestionada a partir del nivel E.

Contabilizando, para cada nivel de servicio, las horas anuales en funcionamiento de las carreteras de Bizkaia estudiadas, y analizando su distribución horizontal, se observa que en 2013 el 0,97% de las mismas ha registrado un nivel de servicio catalogado como E, y el 0,05% un nivel de servicio catalogado como F. Así, puede afirmarse que en 2013 el 1,02% de las horas totales anuales en funcionamiento de la red viaria de alta capacidad ha presentado problemas de congestión viaria.

**Cuadro 4.2. Horas anuales en funcionamiento según nivel de servicio. 2013**

Estación		Niveles de servicio							Total horas
		Carretera	A	B	C	D	E	F	
21a1	E. Kaxtresana-E. Cruces (BI-S)	A-8	3.632	1.114	2.489	1.519	5	1	8.760
21a2	E. Kaxtresana-E. Cruces (S-BI)	A-8	3.483	1.522	2.859	892	2	1	8.759
45a1	Pte. Rontegi (BI-Getxo)	N-637	3.633	1.416	2.349	1.178	182	1	8.759
45a2	Pte. Rontegi (Getxo-BI)	N-637	3.714	1.336	2.060	1.444	198	8	8.760
81a1	E. Erandio-E. Universidad (BI-Getxo)	BI-637	3.813	2.998	1.839	110	--	1	8.761
81a2	E. Erandio-E. Universidad (Getxo-BI)	BI-637	3.050	1.518	2.143	1.837	212	1	8.761
99a1	E. Enekuri-TT. Artxanda	N-637	4.841	2.093	1.297	485	42	2	8.760
99a2	TT. Artxanda-E. Enekuri	N-637	4.955	1.591	1.601	532	77	4	8.760
179a1	E. Sestao-E. Trapagaran (BI-S)	A-8	3.569	1.366	2.406	1.279	129	11	8.760
179a2	E. Trapagaran-E. Sestao(S-BI)	A-8	3.383	1.325	2.799	1.148	91	13	8.759
183A	La Arena-L.P. Santander	A-8	4.458	3.207	1.039	55	--	1	8.760
<b>Total horas</b>			<b>42.531</b>	<b>19.486</b>	<b>22.881</b>	<b>10.479</b>	<b>938</b>	<b>44</b>	<b>96.359</b>
<b>Distribución por nivel de servicio de las horas totales (%)</b>			<b>44,14</b>	<b>20,22</b>	<b>23,75</b>	<b>10,87</b>	<b>0,97</b>	<b>0,05</b>	<b>100,00</b>
<b>Suma de niveles E y F. Participación s/las horas totales (%)</b>			<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>1,02</b>		<b>--</b>

Fuente: Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia. Diputación Foral Bizkaia

Ampliando la perspectiva temporal (periodo 2007-2013), se constata que la evolución de la variable ha sido heterogénea, si bien se puede señalar que el nivel de congestión ha tenido un comportamiento descendente desde el ejercicio 2010, alcanzando el 1,02% en 2013 frente a 1,16% en 2012, 1,59% en 2011 y 1,85% en 2010.

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

[http://w390w.gipuzkoa.net/WAS/CORP/DWIBideAzpiegiturakWEB/listaDocumentos.do?lista=5&apart=5&js=S&anti\\_cache=1418142005274](http://w390w.gipuzkoa.net/WAS/CORP/DWIBideAzpiegiturakWEB/listaDocumentos.do?lista=5&apart=5&js=S&anti_cache=1418142005274)

**Cuadro 4.3. Evolución de la congestión viaria. 2007-2013**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Suma de niveles E y F. Participación sobre las horas totales (%)	1,46	1,73	0,69	1,85	1,59	1,16	1,02

Fuente: Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia. Diputación Foral Bizkaia

Respecto a la información referida a Gipuzkoa, el análisis se sustenta en las velocidades medias en diferentes tramos de la red viaria, obtenidas a partir del método del coche flotante, asociando una menor velocidad media con un mayor nivel de congestión. (Dicho método supone que el coche de medida, coche flotante, circula por los tramos estudiados a una velocidad tal que el número de vehículos que adelanta es igual al que rebasan al coche flotante).

En cuanto a la red de interés preferente guipuzcoana, de acuerdo a los tramos establecidos, en el año 2013 se ha registrado un descenso de la velocidad media en la carretera N-121-A, síntoma de mayor congestión. En el sentido contrario, la velocidad media ha aumentado en la AP-1 y la N-638, indicio de una menor congestión. El resto de vías han experimentado una evolución desigual en la velocidad media registrada por tramos, así en la A-15 ha aumentado la media en dos tercios de sus tramos, mientras que en la AP-8, N-1 y N-634 los tramos con reducción de velocidad media superan a aquellos que la incrementan.

Cuadro 4.4. Evolución de las velocidades medias por tramos en la red de interés preferente (Km.h). 2012-2013

Carretera	Pki	Pkf	Longitud (Km)	Velocidad media (Km/h)	
				2012	2013
A-15	139,8	156,6	16,8	95,5	97,0
	159,9	164,4	5,5	97,5	97,0
	164,4	167,2	2,9	68,5	100,0
	167,2	169,3	2,1	95,5	97,0
AP-1	114,3	133,0	18,8	111,0	114,0
	133,0	146,2	13,2	109,5	113,0
AP-8	0,0	7,4	7,4	111,5	91,5
	7,4	15,5	8,1	101,0	92,5
	15,5	25,5	10,0	109,5	109,0
	25,5	38,2	12,7	112,0	103,0
	38,2	54,6	16,4	106,0	104,5
	54,6	69,7	15,1	99,0	102,0
N-121-A	69,7	74,9	5,2	110,0	100,0
	68,5	75,1	6,6	71,5	70,0
N-1	405,3	416,0	10,7	78,0	78,5
	416,0	436,8	20,8	98,0	98,0
	436,8	447,7	10,9	105,5	98,5
	447,7	454,4	6,8	96,0	92,0
N-634	0,0	4,0	4,0	61,0	63,5
	4,0	19,1	15,1	47,5	44,5
	19,1	29,9	10,8	55,0	55,0
	29,9	44,3	14,4	59,5	51,5
	44,3	57,8	13,5	62,5	56,5
	57,8	66,0	8,2	53,0	50,0
N-638	0,0	2,5	2,5	41,0	48,5

Fuente: Información de Aforos en las Carreteras de Gipuzkoa.

Centrando la atención en la red básica guipuzconana, conforme a los tramos considerados, la velocidad media ha sido superior en la GI-11 (síntoma de menor congestión). Se ha registrado menor velocidad media en las vías GI-41 y GI-636 (síntoma de mayor congestión). La media de velocidad se ha mantenido constante en la GI-21 en 52 Km/h. En el resto de la red básica, se observan situaciones diversas de acuerdo al tramo considerado, no obstante, predominan los tramos con incrementos en la velocidad media en las carreteras GI-20, GI-627, GI-631 y GI-632. Por último, la red se completa con la GI-40 y la GI-638 que disponen de dos tramos, registrando signo contrario en la evolución de la velocidad media de cada uno de ellos.



Cuadro 4.5. Evolución de las velocidades medias en la red básica (Km.h). 2012-2013

Carretera	Pki	Pkf	Longitud (Km)	Velocidad media (Km/h)	
				2012	2013
GI-11	0,0	2,3	2,3	72,0	74,0
GI-20	0,0	5,5	5,5	101,0	101,5
	5,5	7,2	1,7	95,0	82,0
	7,2	11,0	3,8	87,5	88,5
	11,0	15,7	4,7	100,0	97,5
GI-21	0,0	2,3	2,3	52,0	52,0
GI-40	0,0	1,9	1,9	48,0	46,5
	1,8	3,8	1,9	65,0	66,0
GI-41	0,0	3,0	3,0	80,5	63,5
GI-627	18,0	27,2	9,2	49,0	51,0
	27,2	36,0	8,8	67,5	70,5
	36,0	44,5	8,5	61,0	60,5
	44,5	56,3	11,8	68,5	74,0
GI-631	0,0	3,8	3,8	62,0	70,5
	3,8	13,6	9,8	59,5	58,0
	13,6	19,1	5,5	42,5	43,5
	19,1	34,5	15,5	53,0	56,0
GI-632	0,0	11,2	11,2	90,5	96,0
	11,2	22,1	10,9	41,5	42,0
	22,1	24,6	2,5	59,0	55,5
	29,8	35,2	5,4	72,5	79,0
GI-636	0,0	17,2	17,2	62,5	61,5
GI-638	0,0	4,7	4,7	44,0	49,0
	4,7	7,9	3,2	53,0	49,0

Fuente: Información de Aforos en las Carreteras de Gipuzkoa.

Por último, cabe recordar un año más que de acuerdo con la estrategia global de la Comisión Europea “*Transporte 2050*”<sup>25</sup>, la congestión cuesta a Europa alrededor del 1% de su Producto Interior Bruto cada año, suscitando una honda preocupación. Además, se prevé que las actividades de transporte de mercancías aumenten en torno a un 40% en 2030 en relación a 2005 (más del 80% en 2050), al tiempo que el transporte de pasajeros y pasajeras se incrementaría un 34% (51% en 2050).

#### 4.1.3. Medio ambiente

##### a) *Ruido*

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

<sup>25</sup> MEMO Transporte 2050: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-11-197\\_es.pdf](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-197_es.pdf)

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

Entre los diferentes agentes causantes del ruido destacan sobremanera los camiones, ya que acaparan el 51,3% de los costes por este concepto. Le siguen, a una cierta distancia, los turismos (26,1% del total) y las furgonetas (14,4% del total). Las zonas más afectadas por la contaminación acústica causada por el transporte son las áreas urbanas (fundamentalmente por la mayor concentración de vehículos), y las zonas próximas a las grandes infraestructuras del transporte.

En relación a la información obtenida en la “*Encuesta de Medio Ambiente - Familias*”<sup>26</sup>, publicada por el Eustat en 2009, el 11,9% de las viviendas vascas padecen problemas de ruidos en 2008 relacionados con el transporte terrestre, siendo ligeramente mayor este problema en Gipuzkoa (13,2% de las viviendas) que en Bizkaia y Álava (11,9% y 9,4%, respectivamente).

Ruido
<ul style="list-style-type: none"> <li>En 2008 las pérdidas económicas ocasionadas por el ruido ambiental del transporte en la CAPV se sitúan en 158,6 millones de euros, cifra que supone el 9,3% del total de costes derivados de la actividad de transporte. El 97,6% de dicho coste corresponde al transporte por carretera, mientras que el 2,4% restante al ferrocarril, siendo los camiones que circulan por las carreteras vascas los máximos responsables de este coste (51,3%).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>El 11,9% de las viviendas de la CAPV sufren problemas de ruido relacionados con el transporte terrestre.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>El tráfico rodado se presenta como el principal foco emisor de contaminación acústica en los núcleos urbanos.</li> </ul>

## b) Cambio climático

En la sociedad actual, el cambio climático se establece como el mayor desafío a afrontar debido a su naturaleza global, sus potenciales impactos, su rápida extensión y su influencia sobre la vida cotidiana y los métodos de producción utilizados. De esta forma, la lucha contra el mismo precisa una respuesta multilateral basada en la colaboración de todos los países, concretamente, a través de reuniones anuales de las partes de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático y del Protocolo de Kioto.

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

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

En relación a dicho reto, cabe destacar que a finales de 2013 se ha celebrado en Varsovia (Polonia) la decimonovena conferencia de las partes de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático, la novena sesión de la conferencia de las partes en calidad de reunión de las partes del Protocolo de Kioto, y el trigésimo noveno periodo de sesiones de los órganos subsidiarios y la segunda sesión del grupo Ad Hoc de la plataforma de Durban.

Tras intensas negociaciones, las partes de la Convención han alcanzado un acuerdo que se resume en cinco grandes ejes:

- permite avanzar en la implementación efectiva del sistema ya establecido de la lucha contra el cambio climático
- sienta las bases del proceso de negociación del nuevo acuerdo climático global que deberá adoptarse en 2015, incluido el proceso para la presentación de compromisos de reducción de emisión de todos los países
- establece un mecanismo internacional para hacer frente a las pérdidas y daños asociadas al cambio climático, con el que dar respuesta a las necesidades de los países más vulnerables al cambio climático
- da un paso importante en cuanto a la mitigación en materia forestal de los países en desarrollo (REDD+) al acordar reglas metodológicas y aspectos financieros con los que avanzar en este sector clave
- se aprueba un conjunto de decisiones en materia de financiación que incluyen las relativas al Fondo Verde para el clima y al programa de trabajo sobre financiación a largo plazo

De esta forma, estos grandes avances políticos, junto a otros progresos más relevantes, se han articulado en un conjunto de más de treinta decisiones que consolidan la agenda lanzada en los últimos años y permite dar forma a la negociación para los próximos años, con la vista puesta en la Cumbre de Paris 2015. Además, los resultados de Varsovia ilustran claramente el compromiso de los países con la implementación de efectiva y mejora de los elementos que ya dan forma a la lucha multilateral contra el cambio climático como puede verse en aspectos clave como son los avances en REDD+, en áreas como el de la adaptación, el sistema de transparencia o la mejora de los mecanismos de mercado.

En el ámbito europeo, en diciembre de 2013 la Comisión Europea ha aprobado medidas con objeto de reducir la contaminación atmosférica. Las disposiciones destinadas a conseguir un aire más puro suponen una actualización de las normas vigentes cuya finalidad es reducir las emisiones nocivas procedentes del tráfico. Las medidas adoptadas cuentan con componentes como un nuevo Programa Aire Puro para Europa, que define los objetivos para cumplir las normas sobre la calidad del aire que incluyen resolver el problema de las emisiones de los vehículos diésel ligeros. Para ello, se han acordado generaciones sucesivas de normas Euro y normas de calidad de los combustibles

### Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

- En 2011 las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector transporte descienden un 1,4% en términos interanuales, siendo responsable del 24,6% de las emisiones totales producidas en la CAPV.
- En torno al 96% de las emisiones del sector transporte están asociadas al transporte por carretera. Alrededor del 60% son generadas por turismos y prácticamente el 40% restante por el transporte de mercancías.
- Los costes derivados del cambio climático causado por las emisiones del transporte en la CAPV en 2008 se calculan en 62,1 millones de euros para el corto plazo, objetivo de Kyoto, y en 165,7 millones de euros para el largo plazo, objetivos post Kyoto, (58,9 y 157,1 millones de euros en 2004, respectivamente), importes que suponen el 3,7% y el 9,7% de los costes totales derivados de la actividad del transporte en dicho ejercicio.

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

- Estrategia de Desarrollo Sostenible de Euskadi 2020. Entre sus nueve metas figura: “minimizar la dependencia energética frente a las energías de origen fósil y mitigar las emisiones de los gases de efecto invernadero y los efectos del cambio climático”, estableciendo el objetivo de reducción de las emisiones de GEI en un 20% en 2020 respecto a 2005.
- III Programa Marco Ambiental (2011-2014). Presenta como meta específica “mitigar las emisiones de Gases de Efecto Invernadero y minimizar los efectos del cambio climático en la CAPV”.
- Anterior Plan Vasco de Lucha contra el Cambio Climático (2008-2012). Establece los objetivos climáticos del Gobierno Vasco, desplegando programas y líneas de actuación para su consecución.
- Estrategia Energética 3E2020. Referencia principal en planificación energética.

Asimismo, complementariamente al Plan Vasco de Lucha contra el Cambio Climático se han puesto en marcha una serie de iniciativas tales como el centro de investigación de excelencia BC3, proyectos de investigación sobre adaptación, el CIC energiGUNE, así como la iniciativa STOPCO<sub>2</sub> promovida desde la Oficina Vasca de Cambio Climático.

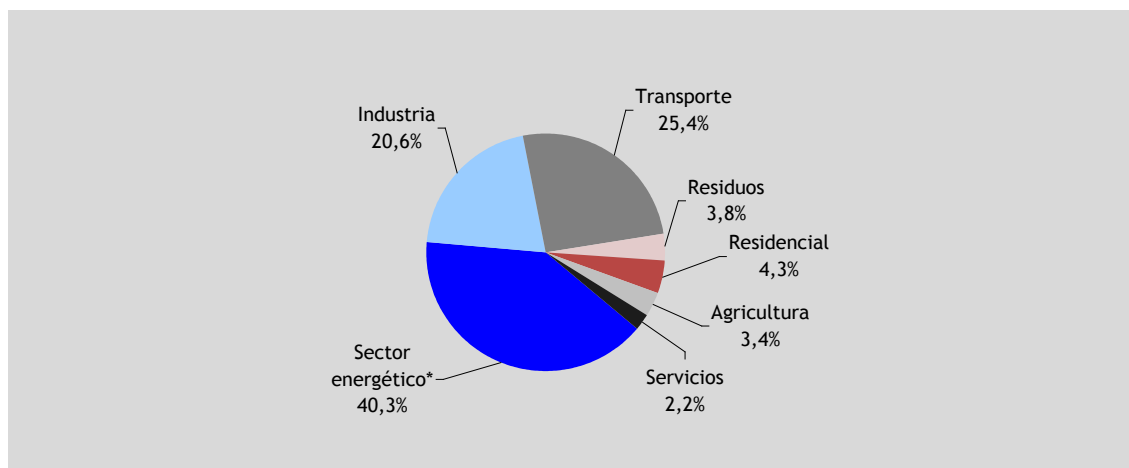
Analizando las cifras referidas a la CAPV, teniendo en cuenta que a fecha de realización del presente informe no se dispone todavía de información referida a 2013, se puede apuntar que en 2012 las emisiones totales de gases de efecto invernadero<sup>27</sup> se sitúan en 20,8 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente, lo que supone una variación interanual del 1,8%. Dicho ascenso contrasta con la escasa actividad económica registrada en 2012, si bien el aumento de las emisiones frente al retroceso del PIB (1,8% frente a -1,9%) supone una interrupción en la tendencia (iniciada en 2002) de desacoplamiento entre producción de bienes y servicios y emisiones de GEIs. En 2012, se emite más por cada unidad de producción.

<sup>27</sup> Incluye las emisiones asociadas a las importaciones de electricidad.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

En este contexto, el índice de referencia para el Protocolo de Kioto presenta un descenso del -1% respecto del año base<sup>28</sup>, frente al objetivo +14% establecido en el anterior Plan Vasco de Lucha contra el Cambio Climático en el periodo 2008-2012.

**Gráfico 4.6. Emisiones sectoriales totales de GEIs en la CAPV. 2012 (%)**



\* El sector energético incluye la energía eléctrica importada.

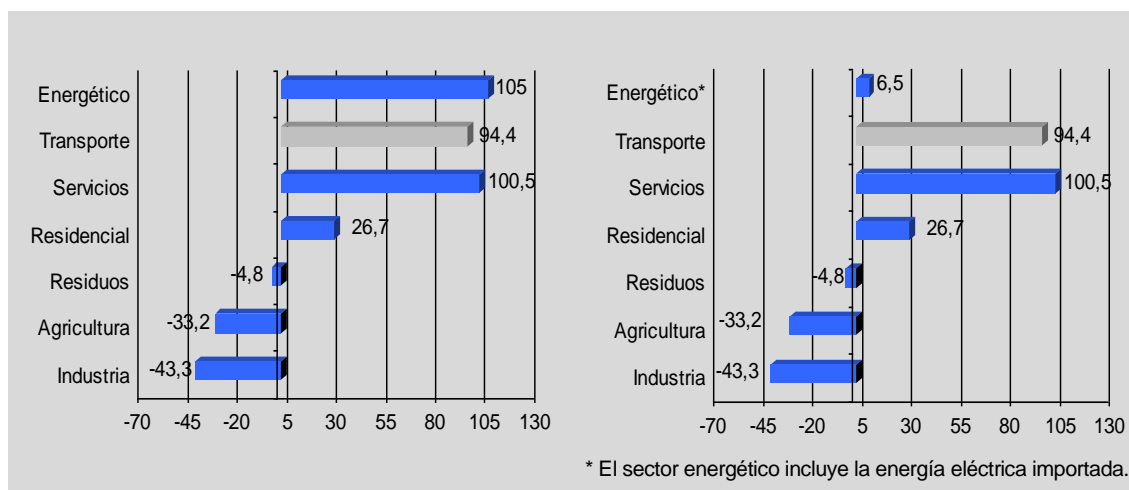
Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2012. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial.

Realizando un análisis sectorial, se observa que el sector energético (incluye la energía eléctrica importada) continúa siendo el principal agente emisor de gases de efecto invernadero (40,3% del total), seguido por el transporte con un 25,4% del total y la industria con un 20,6%. En concreto, en 2012 el sector de transporte emite 5,3 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente, lo que se traduce en un aumento de las emisiones del 5% respecto a 2011, en contra de la tendencia decreciente que se había registrado desde el año 2008 al 2011.

<sup>28</sup> Año base tomado para el cálculo de las cantidades asignadas para el compromiso del Protocolo de Kioto: 1990 para CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> y N<sub>2</sub>O; 1995 para los gases fluorados (HFC's+PFC's+SF<sub>6</sub>).

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

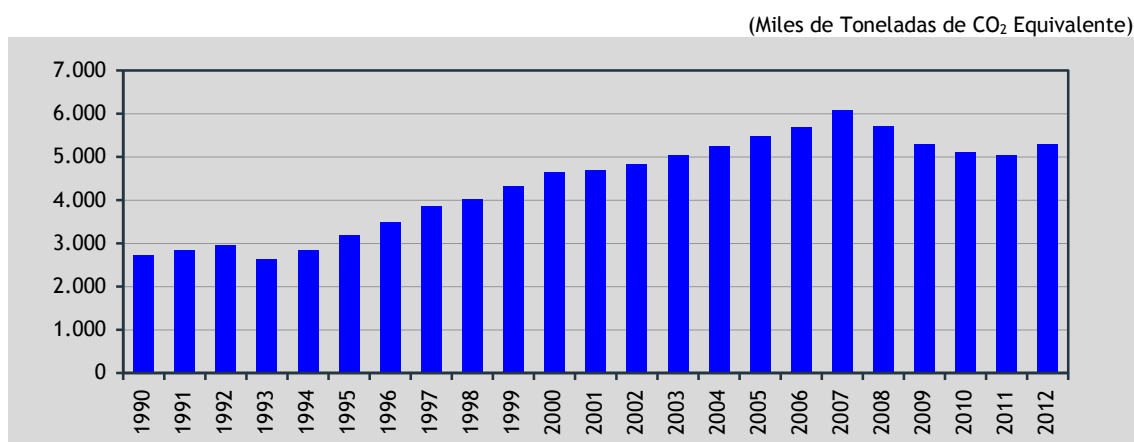
Gráfico 4.7. Evolución sectorial de las emisiones de GEIs por sectores de actividad en la CAPV. 1990-2012 (%)



Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2012. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial.

En relación al año base (Protocolo de Kyoto), las emisiones procedentes del transporte han aumentado un 94,4%. Para el caso en que el sector energético no incluye las emisiones derivadas de la electricidad importada (siguiendo el criterio adoptado en anteriores ediciones del informe de Panorámica del Transporte en Euskadi), este sector presenta el mayor incremento en cuanto a emisiones (aumento del 105%), seguido de los servicios (100,5%) y el transporte (94,4%). Empleando el criterio contrario, si en el sector energético incluimos las emisiones derivadas de la electricidad importada, éste pasa a ocupar la cuarta posición en cuanto a emisiones con un avance del 6,5%, superado por los servicios (100,5%), el transporte (94,4%) y el sector residencial (26,7%).

Gráfico 4.8. Emisiones de GEIs del sector de transporte en la CAPV. Evolución. 1990-2012.



Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2012. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial.

Cabe recordar un año más que entre las medidas adoptadas de cara a reducir el impacto del sector de transporte sobre el cambio climático destacan la fiscalidad de los vehículos industriales ligeros y turismos en función de sus niveles de emisión de CO<sub>2</sub>, las ayudas a los vehículos eléctricos, así como la extensión del uso de biocarburantes.

En este sentido, hay que tener en cuenta que en febrero de 2013 el Gobierno central aprobó el Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (conocido como Plan PIVE 2), que facilita la sustitución de vehículos con más de diez años de antigüedad (siete en el caso de las furgonetas) por otros con menor consumo y emisiones (deben estar clasificados como clase “A” o “B” en la base del Instituto para Diversificación y Ahorro de energía, IDAE, ser eléctricos puros, o que utilicen combustibles fósiles alternativos). A través de esta ayuda, los beneficiarios reciben una subvención de 1.000 euros por parte del Gobierno, que se completan con otros 1.000 euros a cuenta del fabricante o importador. Actualmente, el programa se encuentra en su tercera fase, PIVE6<sup>29</sup>, habiendo variado algunas de sus condiciones respecto al programa original.

El estudio de las matriculaciones por tramos de CO<sub>2</sub> emitido demuestra el interés creciente en nuestra comunidad por los vehículos menos contaminantes, ya que el crecimiento de las matriculaciones registrado en 2013 (variaciones interanuales del 8% en Bizkaia, 6,5% en Álava y 4,5% en Gipuzkoa) está motivado por el aumento de los vehículos menos contaminantes matriculados (emisiones <=120 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro recorrido), siendo la única categoría que registra incrementos significativos (55,6% en Álava, 69,4% en Bizkaia y 47,1% en Gipuzkoa).

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

Cuadro 4.6. Matriculaciones<sup>1</sup> por tramos de CO<sub>2</sub> emitido. 2010-2013

		Emisiones CO <sub>2</sub>	2010	2011	2012	2013	Variación interanual	
							2012	2013
Álava	<=120		2.448	1.385	1.492	2.322	7,7	55,6
	>120<160		5.424	3.251	2.714	2.573	-16,5	-5,2
	>=160<200		960	850	573	244	-32,6	-57,4
	>=200		259	112	84	41	-25,0	-51,2
	Resto		10	17	1	2	-94,1	100
	<b>Total</b>		<b>9.101</b>	<b>5.615</b>	<b>4.864</b>	<b>5.182</b>	<b>-13,4</b>	<b>6,5</b>
Bizkaia	<=120		5.181	4.212	4.307	7.294	2,3	69,4
	>120<160		11.053	8.023	6.851	5.614	-14,6	-18,1
	>=160<200		2.827	2.297	1.411	778	-38,6	-44,9
	>=200		659	386	245	151	-36,5	-38,4
	Resto		40	25	17	20	-32,0	17,6
	<b>Total</b>		<b>19.760</b>	<b>14.943</b>	<b>12.831</b>	<b>13.857</b>	<b>-14,1</b>	<b>8,0</b>
Gipuzkoa	<=120		2.886	2.480	2.737	4.027	10,4	47,1
	>120<160		6.090	4.989	4.155	3.711	-16,7	-10,7
	>=160<200		1.601	1.304	873	444	-33,1	-49,1
	>=200		393	263	153	90	-41,8	-41,2
	Resto		52	16	5	10	-68,8	100,0
	<b>Total</b>		<b>11.022</b>	<b>9.052</b>	<b>7.923</b>	<b>8.282</b>	<b>-12,5</b>	<b>4,5</b>
CAPV	<=120		10.515	8.077	8.536	13.643	5,7	59,8
	>120<160		22.567	16.263	13.720	11.898	-15,6	-13,3
	>=160<200		5.388	4.451	2.857	1.466	-35,8	-48,7
	>=200		1.311	761	482	282	-36,7	-41,5
	Resto		102	58	23	32	-60,3	39,1
	<b>Total</b>		<b>39.883</b>	<b>29.610</b>	<b>25.618</b>	<b>27.321</b>	<b>-13,5</b>	<b>6,6</b>
Estado	<=120		320.120	297.285	290.470	420.948	-2,3	44,9
	>120<160		516.384	404.848	338.606	262.480	-16,4	-22,5
	>=160<200		112.536	86.030	58.680	30.043	-31,8	-48,8
	>=200		31.433	18.944	11.314	8.342	-40,3	-26,3
	Resto		1.542	944	519	876	-45,0	68,8
	<b>Total</b>		<b>982.015</b>	<b>808.051</b>	<b>699.589</b>	<b>722.689</b>	<b>-13,4</b>	<b>3,3</b>

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

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

El detalle de las matriculaciones por tipo de combustible pone en relieve que en un contexto caracterizado por la dieselización (representa el 68,9% de las matriculaciones totales en la CAPV y el 67,3% en el conjunto del Estado), los vehículos eléctricos y los híbridos ganan importancia relativa contribuyendo así a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, no obstante, actualmente su participación es minoritaria. En particular, en Álava los híbridos incrementan su participación al registrar un aumento del 80,3% en las matriculaciones de este tipo de vehículos; en Bizkaia los eléctricos se mantienen y los híbridos sufren un leve descenso en su peso; y en Gipuzkoa los eléctricos aumentan e incrementan su cuota, al tiempo que los híbridos caen y retroceden ligeramente en su participación sobre las matriculaciones totales.



Cuadro 4.7. Matriculaciones<sup>1</sup> por tipo de combustible. 2010-2013

Combustible		2010	2011	2012	2013	Variación interanual	
						2012	2013
Álava	Gasolina	2.381	1.468	1.230	1.378	-16,2	12,0
	Diesel	6.637	4.068	3.570	3.692	-12,2	3,4
	Eléctricos	2	12	3	2	-75,0	-33,3
	Híbridos	81	67	61	110	-9,0	80,3
	<b>Total</b>	<b>9.101</b>	<b>5.615</b>	<b>4.864</b>	<b>5.182</b>	<b>-13,4</b>	<b>6,5</b>
Bizkaia	Gasolina	5.272	4.299	3.666	4.128	-14,7	12,6
	Diesel	14.248	10.428	8.985	9.564	-13,8	6,4
	Eléctricos	3	5	18	18	260,0	0,0
	Híbridos	237	211	162	147	-23,2	-9,3
	<b>Total</b>	<b>19.760</b>	<b>14.943</b>	<b>12.831</b>	<b>13.857</b>	<b>-14,1</b>	<b>8,0</b>
Gipuzkoa	Gasolina	2.804	2.407	2.238	2.642	-7,0	18,1
	Diesel	8.099	6.579	5.617	5.570	-14,6	-0,8
	Eléctricos	5	1	4	10	300,0	150
	Híbridos	114	65	64	60	-1,5	-6,3
	<b>Total</b>	<b>11.022</b>	<b>9.052</b>	<b>7.923</b>	<b>8.282</b>	<b>-12,5</b>	<b>4,5</b>
CAPV	Gasolina	10.457	8.174	7.134	8.148	-12,7	14,2
	Diesel	28.984	21.075	18.172	18.826	-13,8	3,6
	Eléctricos	10	18	25	30	38,9	20,0
	Híbridos	432	343	287	317	-16,3	10,5
	<b>Total</b>	<b>39.883</b>	<b>29.610</b>	<b>25.618</b>	<b>27.321</b>	<b>-13,5</b>	<b>6,6</b>
Estado	Gasolina	279.574	229.095	206.709	224.643	-9,8	8,7
	Diesel	693.906	568.247	482.323	486.941	-15,1	1,0
	Eléctricos	69	367	484	819	31,9	69,2
	Híbridos	8.466	10.342	10.073	10.286	-2,6	2,1
	<b>Total</b>	<b>982.015</b>	<b>808.051</b>	<b>699.589</b>	<b>722.689</b>	<b>-13,4</b>	<b>3,3</b>

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

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

Cabe señalar que una distribución modal más sostenible contribuiría a disminuir los efectos del sector transporte sobre el cambio climático, en este sentido se debe potenciar la utilización del transporte colectivo y otros medios menos nocivos con el medio ambiente, como el transporte en ferrocarril y marítimo.

Las cifras muestran que la mayor parte de las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector transporte proceden del transporte por carretera (alrededor del 96% del total sectorial), teniendo una representación significativa el transporte de mercancías por carretera (en torno al 40% de las correspondientes al transporte por carretera). Al hilo, hay que destacar que, por regla general, las emisiones de los vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera dependen en gran medida de la antigüedad de los mismos (cuanto mayor es la antigüedad del vehículo, mayores son las emisiones).

Al igual que en pasadas ediciones del presente informe, se realiza un estudio sobre la antigüedad de los vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera considerando camiones, furgonetas, remolques y semirremolques. El análisis se centra en el parque de vehículos estatal a final del ejercicio 2013, distribuido por tipo y año de matriculación. No es posible considerar la antigüedad del total de vehículos dedicados al transporte de mercancías que circulan por nuestras carreteras, al no disponer de datos de los

vehículos matriculados en otros países y que también pueden circular por nuestras carreteras. En el siguiente cuadro, se muestra la antigüedad de los vehículos para el transporte de mercancías por carretera de acuerdo al año de matriculación.

**Cuadro 4.8. Vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera. Estado, 31-12-2013**

Año de matriculación	Valores absolutos			Distribución porcentual		
	Camiones y furgonetas	Remolques y semiremolques	TOTAL	Camiones y furgonetas	Remolques y semiremolques	TOTAL
Antes de 1993	887.175	69.646	956.821	18,2	17,1	18,1
1993-1996	374.349	32.417	406.766	7,7	7,9	7,7
1997-2001	1.021.137	81.226	1.102.363	20,9	19,9	20,8
2002-2006	1.491.576	116.842	1.608.418	30,5	28,6	30,4
2007-2011	928.158	86.524	1.014.682	19,0	21,2	19,2
2012	91.125	10.304	101.429	1,9	2,5	1,9
2013	93.832	10.888	104.720	1,9	2,7	2,0
<b>TOTAL</b>	<b>4.887.352</b>	<b>407.847</b>	<b>5.295.199</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fuente: Anuario estadístico general DGT.

A finales del año 2013, a nivel estatal, más de la mitad de los vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera tienen una antigüedad superior a los 10 años (53,6%) y un 18% superan los 20 años, siendo este envejecimiento ocasionado, en su mayor parte, por la elevada edad de los camiones y las furgonetas que están en circulación (el 56,7% tiene más de una década y el 18% supera las dos décadas). De acuerdo a esta información, se puede apuntar que uno de los factores que influyen en las emisiones generadas por la actividad del transporte, es la existencia de un parque envejecido de vehículos destinado al transporte de mercancías.

#### c) Consumo energético

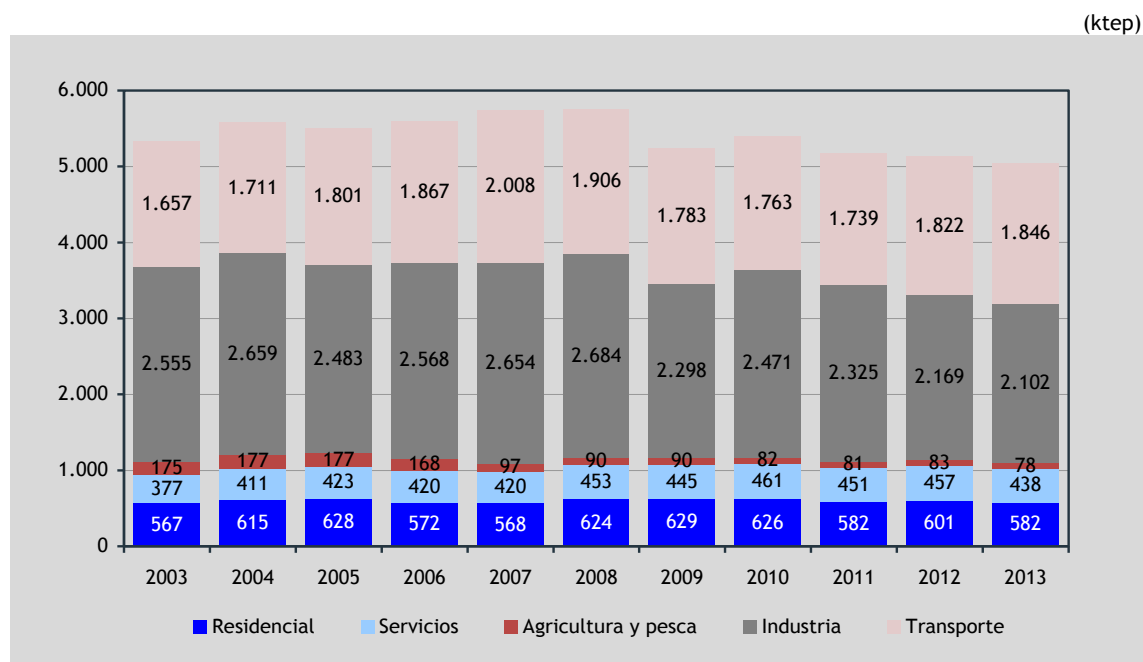
Previamente al desarrollo del presente subepígrafe, se hace necesario recordar que en la edición correspondiente al año 2011 del presente informe, se produce un cambio metodológico en el cálculo del consumo energético en relación a la contabilidad del calor producido en las instalaciones de cogeneración y el consumo de combustible dedicado a tal fin. Concretamente, de acuerdo con la metodología Eurostat, se contabilizó como consumo de combustible en entradas de transformación la parte de la energía dedicada en instalaciones de cogeneración a la producción de electricidad, mientras la parte del combustible dedicado a la producción de calor se contabilizó directamente en el sector consumidor final en el que se aprovecha. Además de este traspaso de consumos de la transformación energética al consumo final, se eliminó la contabilización del calor como energías derivadas como salida de la transformación y energía de consumo en los sectores finales. En cualquier caso, el análisis interanual del consumo energético resulta homogéneo, ya que las cifras fueron recalculadas desde 2010 de acuerdo con la nueva metodología.

De esta forma, en el ejercicio 2013 la CAPV ha consumido un total de 5.048 miles de toneladas equivalentes de petróleo (ktep) de energía final, este valor supone un descenso acumulado del 5,3% en relación al volumen alcanzado diez años atrás. Considerando el mismo periodo, el

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

consumo final de energía por parte del sector del transporte ha evolucionado de forma dispar al conjunto, registrando un incremento del 11,4%, como consecuencia, fundamentalmente, del aumento de la demanda de movilidad por carretera.

**Gráfico 4.9. Consumo final de energía por sectores. Evolución 2003-2013.**

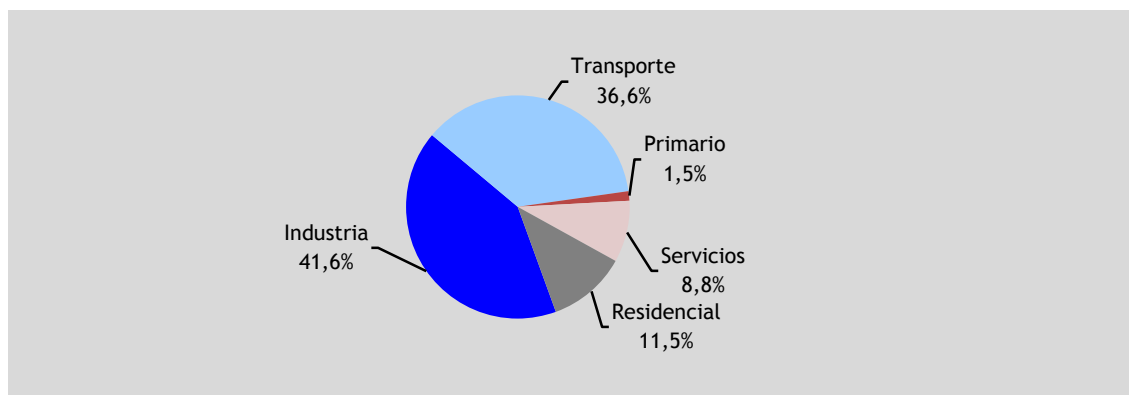


Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2013. EVE.

En concreto, en 2013 el consumo final de energía por parte del sector de transporte ha alcanzado las 1.846 ktep, con un incremento interanual del 1,3%, acumulando dos años consecutivos de aumentos interrumpiendo la senda bajista iniciada en 2008 ante el comienzo de la crisis económica. Dicho consumo representa el 36,6% del total del consumo final energético vasco en 2013, así el único sector que supera dicha cuota es el industrial con una participación del 41,6%.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

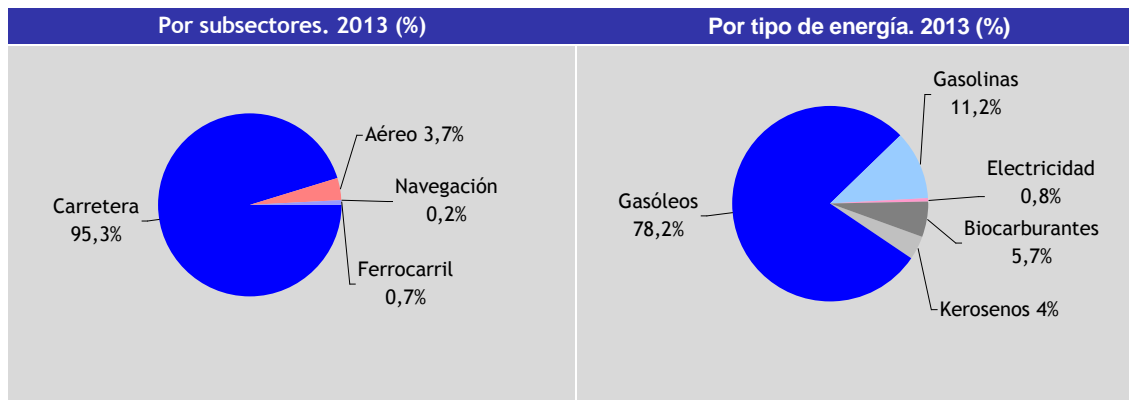
Gráfico 4.10. Distribución del consumo energético vasco por sectores de actividad. 2013 (%)



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2013. EVE.

Realizando un análisis más detallado, el transporte por carretera (público y privado) supone el principal consumidor energético del sector, alcanzando una cuota del 95,3% del total (91,3% en 1990). Con una participación significativamente menor, aparece el transporte aéreo, con el 3,7% del consumo energético total del sector, por detrás se encuentran el transporte ferroviario y marítimo que suman 0,9% restante de forma conjunta.

Gráfico 4.11. Distribución del consumo energético en el sector del transporte. 2013



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2013. EVE.

De acuerdo a la energía consumida por parte de las actividades del transporte, es especialmente significativa la alta dependencia de productos petrolíferos, ya que considerando gasóleos, gasolinas y kerosenos alcanzan un peso del 93,4% del consumo energético del sector, mientras que los biocarburantes tienen una representación muy inferior (5,7%). Como consecuencia del desequilibrio existente entre fuentes energéticas en el sector, se origina la emisión masiva de CO<sub>2</sub> procedente de la combustión de productos derivados del petróleo, constituyendo el transporte el segundo sector emisor de gases de efecto invernadero.

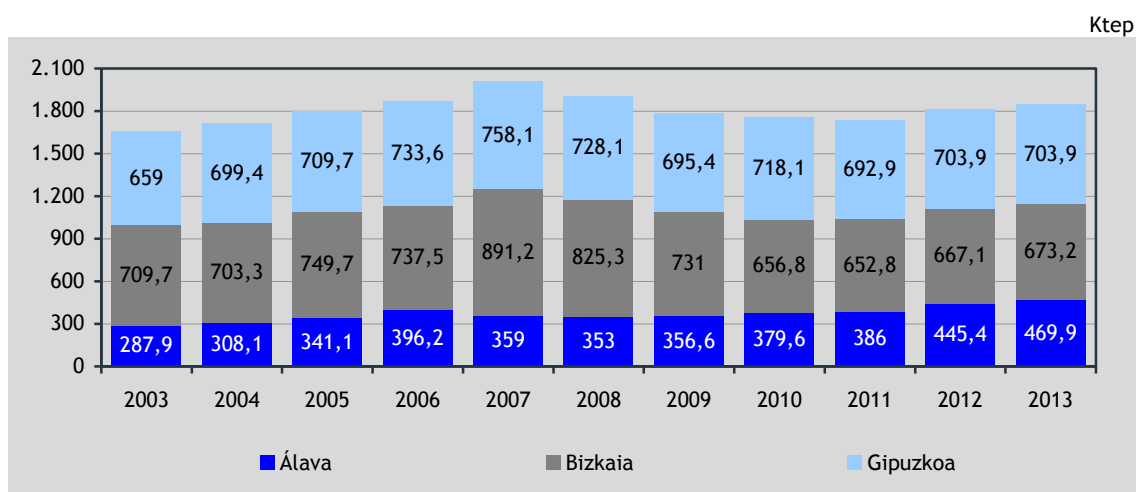
## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

### Indicadores de consumo de energía

- El sector del transporte acumula el 36,6% del total del consumo energético en la CAPV.
- En la última década, el consumo final de energía del sector transporte ha aumentado un 11,4%, dicha tasa contrasta con la disminución del consumo energético total vasco (-5,3%)
- El transporte soporta el 47% del coste total de la factura energética vasca, que en términos absolutos supone 2.863 millones de euros.

De acuerdo a los datos territoriales, en la última década Gipuzkoa ha incrementado un 6,8% el consumo energético en el sector transporte, alcanzando una participación del 38,1% del total sectorial. Por otro lado, Bizkaia concentra el 36,5% del consumo sectorial, con una disminución del 5,1% entre 2003 y 2013. Por último, Álava ha experimentado un aumento en el consumo del 63,2% desde 2003, representando el 25,4% del consumo total sectorial en 2013.

Gráfico 4.12. Consumo energético en el sector del transporte por territorios. 2003-2013

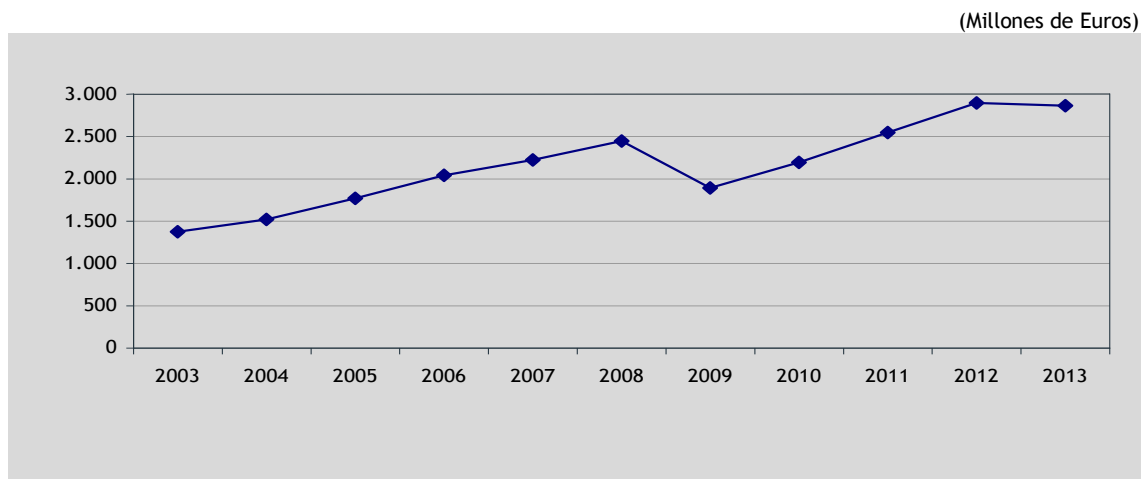


Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2013. EVE.

En relación a la factura energética del transporte, en 2013, se contabilizó un importe de 2.863 millones de euros, con una reducción del 1,1% respecto a 2012. El sector de transporte acapara el 47% del coste de la factura energética vasca total.

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

Gráfico 4.13. Evolución de la factura energética del sector de transporte en la CAPV: Evolución 2003-2013



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2013. EVE.

El uso de biocarburantes en el sector de transporte ha superado los 106,6 miles de toneladas equivalentes de petróleo en 2013, aumentando 2,3% el nivel registrado en 2012, evolución en consonancia con la dirección marcada en la línea de actuación de la Estrategia Energética de Euskadi 2020 que trata de disminuir la dependencia energética del petróleo en el sector transporte.

En este contexto, cabe destacar que la totalidad de la flota de autobuses de Transportes Urbanos de Vitoria-Gasteiz circula utilizando biocombustibles: en 2012, último dato disponible, la flota estaba compuesta por 86 vehículos funcionando con biodiesel mezclado en torno al 10%-12%. De igual forma, en 2013, la totalidad de la flota de autobuses de Bilbobus (147) circula utilizando biobustibles. Por su parte, la flota de DBus está compuesta por un autobús híbrido y 119 autobuses que circulan con biodiesel al 35%.

Finalmente, entre las medidas puestas en marcha por las administraciones públicas orientadas a potenciar el uso eficiente de la energía en el contexto del transporte, cabe recordar la elaboración de los “Planes de movilidad urbana” y los cursos de conducción eficiente, tanto para profesionales como no profesionales, promovidos por EVE (Ente Vasco de Energía) e IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía). Asimismo, conviene destacar la creación del CIC energiGUNE que centra su labor de investigación, entre otras, en el desarrollo de biocarburantes.

### d) Otros efectos ambientales

Teniendo en cuenta que determinados impactos adversos inducidos por la actividad del transporte presentan escasos cambios en el corto plazo, en los siguientes cuadros, se muestra, de forma esquemática, la última información disponible sobre la evolución de los efectos

inducidos por la contaminación del aire, la ocupación de la superficie, sobre la naturaleza y paisaje, así como los costes por efectos indirectos.

#### Contaminación atmosférica

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

#### Ocupación de superficie

- Dado el componente consolidado de las áreas urbanas ocupadas por infraestructuras del transporte, se considera que entre 2004 y 2008 no se han producido variaciones de importancia en este coste. En todo caso, las políticas de tranquilización de tráfico que están actualmente en boga han podido repercutir en la disminución de dichos costes, pero ante la dificultad del cálculo de dicha disminución, se considera que las pérdidas económicas ocasionadas por ocupación de superficie han permanecido inalteradas respecto a 2004 (90,7 millones de euros tanto en 2004 como en 2008)<sup>1</sup>.
- En el conjunto de la CAPV las infraestructuras de transporte y comunicaciones copan 8.842 ha en 2013, correspondientes en su mayoría al sistema viario (7.355 ha). Dicha superficie representa el 29,9% del total del suelo de sistemas generales de la CAPV<sup>2</sup>.

Fuente:

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

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

Cuadro 4.9. Suelo de sistemas generales<sup>1</sup> de la CAPV (Superficie en Ha). 2012-2013

	CAPV	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa
2012				
<b>Total</b>	29.492	9.505	9.980	10.007
Equipamientos	5.350	2.176	1.940	1.234
Espacios libres	8.869	1.096	2.663	5.110
<b>Infraestructuras de transporte y comunicaciones</b>	<b>8.688</b>	<b>2.681</b>	<b>3.744</b>	<b>2.262</b>
- Viario (Carreteras excluida la servidumbre)	7.216	2.233	3.090	1.892
- Ferrocarril (Vías férreas teniendo en cuenta las estaciones)	600	165	203	232
- Aeropuertos <sup>2</sup>	599	283	278	38
- Puertos <sup>2</sup>	273	0	173	100
Infraestructuras básicas	1.189	273	613	303
Cauces fluviales	5.396	3.279	1.020	1.097
2013				
<b>Total</b>	29.608	9.663	9.897	10.047
Equipamientos	5.277	2.191	1.850	1.236
Espacios libres	8.792	1.102	2.577	5.113
<b>Infraestructuras de transporte y comunicaciones</b>	<b>8.842</b>	<b>2.726</b>	<b>3.821</b>	<b>2.294</b>
- Viario (Carreteras excluida la servidumbre)	7.355	2.268	3.165	1.922
- Ferrocarril (Vías férreas teniendo en cuenta las estaciones)	610	175	202	232
- Aeropuertos <sup>2</sup>	599	283	278	38
- Puertos <sup>2</sup>	278	0	176	102
Infraestructuras básicas	1.189	274	614	301
Cauces fluviales	5.507	3.371	1.034	1.103

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

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

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



### Naturaleza y Paisaje

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

### Efectos indirectos

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

Fuente:

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

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

## 4.2. TENDENCIAS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE

A la hora de considerar las tendencias en el transporte y la movilidad en el ámbito de la CAPV, en primer lugar debemos recordar las tendencias y desafíos futuros a nivel europeo de la actividad del transporte en base a la publicación, del año 2009, de la Comisión Europea *“Un futuro sostenible para los transportes: hacia un sistema integrado, tecnológico y de fácil uso”*<sup>30</sup>.

En el Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea *“Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”*<sup>31</sup> publicado en el año 2011, se considera oportuno centrar la atención en el *“documento de trabajo”*<sup>32</sup> de la Comisión Europea relativo al mismo, ya que en él se analizan nuevamente las tendencias actuales y los retos futuros del transporte, evaluando las mismas y presentando los retos y limitaciones en el futuro a nivel europeo. Así, el anterior informe sobre la panorámica del transporte en Euskadi ya incorporó estos aspectos.

<sup>30</sup> Para mayor información, consultar:

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

<sup>31</sup> Para mayor información, consultar:

[http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2011\\_white\\_paper/white-paper-illustrated-brochure\\_es.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_es.pdf)

<sup>32</sup> Para mayor información, consultar:

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

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

#### Tendencias actuales

- Actividad creciente del transporte, influenciada entre otros factores por la ampliación de la UE y la cada vez mayor integración de los mercados mundiales.
- Movilidad de las personas creciente, a pesar del alto nivel de congestión existente en muchas ciudades.
- Mayor eficiencia y seguridad en el transporte.
- Ausencia de cambios estructurales que permitan reducir la dependencia del petróleo y las emisiones de CO<sub>2</sub>. (El progreso tecnológico ha permitido una mayor eficiencia energética, pero ha sido insuficiente para compensar el incremento del tráfico).
- Dependencia prácticamente exclusiva de los combustibles fósiles.
- Nivel de contaminación superior a los límites legales en gran cantidad de ciudades y zonas sensibles.
- Deficiente rendimiento medioambiental del sistema de transporte, relacionado con las actuales pautas dominadas por la carretera, tanto en lo referido al transporte de mercancías como en lo relativo al transporte de personas.

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

##### Aumento del precio del petróleo y dependencia persistente del mismo

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

##### Congestión creciente y peor accesibilidad

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

### Clima y medio ambiente local en deterioro

- En ausencia de medidas al respecto, la ratio emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes del transporte en relación a las emisiones totales de CO<sub>2</sub> de la UE continuaría aumentando hasta el 38% de aquí a 2030 y hasta prácticamente el 50% de aquí a 2050, como consecuencia del comparativamente menor descenso de las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes del transporte frente al correspondiente a las motivadas por la producción de energía eléctrica y otros sectores.
- A falta de nuevas políticas, las fuentes de energías renovables en el transporte aumentarían únicamente un 13% de aquí a 2050, no registrando ningún avance significativo la propulsión eléctrica en el transporte por carretera.
- Los costes externos del transporte continuarían aumentando. El crecimiento del tráfico provocaría un incremento aproximado del 40% en los costes externos de aquí a 2050, y del 35% en los costes externos de la siniestralidad.
- Las emisiones de NO<sub>x</sub> y de partículas disminuirían entorno a un 40% y 50%, respectivamente, de aquí a 2030, pasando ya a estabilizarse posteriormente en los mismos niveles. Como consecuencia, los costes externos relacionados con la emisión de contaminantes atmosféricos caerían un 60% de aquí a 2050.

### Retos y limitaciones en el futuro

#### Competencia creciente en los mercados mundiales del transporte

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

#### Balance de carbono ajustado para el sector del transporte

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

- El análisis de modelización pone de manifiesto que el sector del transporte necesita prepararse para una reducción de sus emisiones de cerca del 60% por debajo de los niveles de 1990 de aquí a 2050. Esto correspondería a reducciones de emisiones de cerca del 70 % respecto a los niveles actuales.

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

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

#### Requisitos estrictos para las inversiones en infraestructura

- El coste de las infraestructuras que la UE precisa para hacer frente a la demanda de transporte para el período 2010-2030 ha sido calculado en más de 1,5 billones de euros, si bien en los próximos años y décadas habrá dificultades crecientes para financiar dichas infraestructuras.

- El déficit de financiación debe cubrirse mediante los esfuerzos combinados de los Estados, la UE y las instituciones financieras, y mediante nuevos modelos de mercados de capitales y nuevos mecanismos de tarificación, tales como las tasas por congestión. Es necesario orientar el mecanismo general de financiación hacia el principio “el usuario paga”.

#### Necesidad de una nueva estrategia de movilidad

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

Pasando ya a considerar nuestra comunidad autónoma, y centrando la atención en la evolución de ciertas variables, podemos identificar las siguientes tendencias referidas a la CAPV en materia de movilidad y otros aspectos relacionados con la sostenibilidad del transporte:

#### Movilidad

- Aumento de la movilidad en la CAPV, aunque ralentizándose: los desplazamientos totales diarios de personas se han incrementado un 13,5% en el periodo 2003-2011, si bien en los últimos años esta tendencia se ha moderado claramente; leve incremento del 1,9% entre 2007 y 2011, siendo absorbido dicho leve incremento en su mayor parte por los modos de transporte más sostenibles (peatonal, bicicleta...).

- Mayor utilización del automóvil, aunque en los últimos años ha caído: los desplazamientos diarios en vehículo privado han pasado de suponer el 34,6% del total en 2003 al 35,7% en 2011. No obstante, si consideramos un horizonte temporal más reducido (periodo 2003-2007), éste porcentaje pasa a reducirse (35,7% en 2011 frente a 38,6% en 2007).

- A grandes rasgos, se viene registrando un incremento continuado del parque móvil, si bien en los últimos ejercicios se observan síntomas de estancamiento en los niveles de motorización de la población de la CAPV, habiéndose incluso reducido en los dos últimos años.

- Mejora de las infraestructuras viarias. En el transcurso del periodo 2000-2013 las vías de alta capacidad se han incrementado un 21,2%. En 2013 dichas vías representan el 14,4% del total de la red viaria frente al 11,4% que representaban en el año 2000.

- Continuado incremento de la demanda de los servicios de transporte colectivo en el ámbito urbano, con un aumento del 41,7% en el periodo 2000-2013.
- Continuado aumento de MetroBilbao en desplazamientos metropolitanos: 60,8% en el periodo 2000-2013. No obstante, en los últimos años el volumen de pesonas se mantiene constante.
- Incremento del tráfico aéreo de personas con origen o destino en la CAPV, con un aumento del 37,9% en el periodo 2000-2013. (En el último ejercicio se aprecia un debilitamiento del 9,2%, básicamente, debido al descenso del tráfico nacional).
- Aumento de la participación del tráfico marítimo en el movimiento total de mercancías en la CAPV, habiendo incrementado su peso relativo del 16,2% al 20,7% en el periodo 2003-2013.

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

- Atendiendo a una perspectiva temporal amplia (periodo 2003-2013), ascenso del consumo energético del sector, registrando, por segundo año consecutivo, un incremento (1,3% interanual en 2013), truncando así la senda bajista iniciada en 2008.
- Interés creciente por modelos energéticos menos dependientes de combustibles fósiles, destacando el progresivo mayor uso de biocarburantes en el sector de transporte. En 2013, se mantiene la dirección del ejercicio 2012 con un nuevo crecimiento de su uso del 2,3% interanual.





# 5

**Objetivos del Anterior  
Plan Director del  
Transporte Sostenible  
2002-2012:  
Actuaciones 2013**





## 5. OBJETIVOS EN MATERIA DE TRANSPORTE

El fin fundamental de la política del Gobierno Vasco en materia de transporte es avanzar hacia la consecución de un modelo de transporte sostenible en Euskadi. En dicha línea se elabora el nuevo Plan Director del Transporte Sostenible.

En la misma línea se establecieron en su día los objetivos y estrategias en materia de transporte en el “Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012 (PDTS)”<sup>33</sup>, el cuál tomó como referencia la Política Común a seguir en el ámbito comunitario en la materia, plasmada en el “Libro Blanco - La Política Europea de Transportes de cara al 2010”<sup>34</sup>.

El presente capítulo ofrece, en primer lugar, una síntesis de los objetivos marcados por la Unión Europea en el “Libro Blanco - Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”<sup>35</sup>. Asimismo, citaremos los principales objetivos y estrategias recogidas en el anterior plan en esta materia en la CAPV, es decir, en el “Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012 (PDTS)”.

Por último, se detallan las actuaciones llevadas a cabo por el Gobierno Vasco en el transcurso del ejercicio 2013 para avanzar en la consecución de un modelo de transporte cada vez más sostenible en Euskadi.

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

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

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

<sup>33</sup> Para mayor información, consultar:

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

<sup>34</sup> Para mayor información, consultar:

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

<sup>35</sup> Para mayor información, consultar: [Libro blanco del transporte - Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte](#)

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

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

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

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

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

- Implantar la infraestructura de gestión del tráfico aéreo modernizada (SESAR<sup>36</sup>) en Europa para 2020 y finalizar la construcción de la Zona Europea Común de Aviación. Implantar sistemas equivalentes de gestión del transporte para el transporte terrestre, marítimo y fluvial (ERTMS<sup>37</sup>, ITS<sup>38</sup>, SSN y LRIT<sup>39</sup>, RIS<sup>40</sup>). Implantar el sistema global de navegación por satélite europeo (Galileo).
- Para 2020, establecer el marco para un sistema europeo de información, gestión y pago de los transportes multimodales.
- De aquí a 2050, aproximarse al objetivo de «cero muertes» en el transporte por carretera. En línea con este objetivo, la UE se ha fijado la meta de reducir a la mitad las víctimas de la carretera para 2020. Asegurarse que la UE es líder mundial en seguridad y protección en el transporte en todos los modos de transporte.
- Avanzar hacia la aplicación plena de los principios del «usuario pagador» y de «quien contamina paga» y del compromiso del sector privado para eliminar distorsiones, incluidas subvenciones perjudiciales, generar ingresos y asegurar la financiación para futuras inversiones en transportes

<sup>36</sup> De conformidad con el Plan Director ATM europeo:

[http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm)

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

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

<sup>39</sup> Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (DO L 208 de 5.8.2002), modificada por la Directiva 2009/17/CE (DO L 131 de 28.5.2009).

<sup>40</sup> Véase la Directiva 2005/44/CE.

## 5.2. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DEL ANTERIOR PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE

### Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012

En noviembre de 2002 se aprobó el “*Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012*” de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en el que se detallan los objetivos generales a alcanzar en Euskadi en materia de transporte y las estrategias generales que conducen a la consecución de estos objetivos. El Plan Director de Transporte Sostenible establece la necesidad de llevar a cabo una gestión integral del sistema de transportes y de realizar todos los esfuerzos posibles para que la respuesta a la accesibilidad y movilidad tanto de personas como de mercancías sea desde un transporte sostenible. Este concepto de transporte sostenible se traduce en la priorización de las políticas a favor del sistema ferroviario y de su renovación, y también del marítimo.

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

#### Objetivo 1. Desvincular el desarrollo económico del incremento de demanda del transporte

Se trata de un objetivo de alcance general, ya recogido como fundamento del Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea, y que implica la desvinculación de la tendencia de crecimiento del transporte del crecimiento del Producto Interior Bruto. Un transporte sostenible implica crecimientos menores a los del PIB.

#### Estrategias:

- 1) Impulsar una cultura de sostenibilidad y establecer un proceso de concienciación amplia de la sociedad y sus administraciones, sobre la necesidad de asumir limitaciones a una movilidad descontrolada, consecuencia de una demanda de servicios para el desplazamiento en aumento y, por el contrario, una débil oferta de los servicios públicos de transporte, en un contexto de relación universal y, en un contexto ambiental de sostenibilidad.
- 2) Adaptar el Sector Empresarial del Transporte a la globalización de las transacciones comerciales y sociales. La seguridad, la calidad y la eficiencia de la respuesta son claves y, por ello, se buscará el fortalecimiento del actual sector empresarial, mediante la concentración, la modernización y la formación.
- 3) Aplicar criterios de “transporte preventivo” para la gestión de la demanda de servicios y de la movilidad. La gestión de la demanda en clave de sostenibilidad conlleva optar prioritariamente por la modalidad más limpia, por el desplazamiento más directo y, por la eliminación de procesos repetitivos. Es necesario introducir nuevos sistemas de

organización, eliminando para ello los desplazamientos innecesarios e incorporando la intermodalidad y la logística.

## Objetivo 2. Lograr una accesibilidad universal y sostenible

Es un objetivo fundamental cuya consecución permite que se satisfagan las necesidades básicas de movilidad, que demandan tanto las personas como las mercancías, sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades. Se debe procurar una accesibilidad asequible a todos los grupos sociales, y que se desarrolle en clave de eficiencia, evitando la siniestralidad y ofreciendo la libertad de elección en el modo de transporte.

### Estrategias:

- 1) Gestionar la demanda de movilidad. Una nueva y viable estrategia de planificación del transporte requiere anticiparse al crecimiento de la movilidad y minimizar sus efectos, en vez de planificar para acomodar este crecimiento y darle una respuesta. Se debe cambiar el actual modo de planificación del transporte de "predecir y proveer", por el de "anticipar y gestionar".
- 2) Mejorar el asentamiento espacial y distribución equilibrada de las actividades residenciales y socioeconómicas en el territorio. Una meditada planificación de la utilización del suelo llevada a cabo en concordancia y coordinación con el transporte público, puede permitir gestionar la demanda de manera más efectiva.

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

Se trata de buscar un mayor equilibrio en el uso de los modos de transporte, impulsando y favoreciendo los modos ferroviario y marítimo, a través de la mejora de su calidad y la inversión en infraestructura. La elección de estos modos de transporte está unida con la adopción de medidas de mejora de la calidad en la carretera, para paliar los problemas inherentes a este modo de transporte (congestión, accidentes, contaminación, etc.)

### Estrategias:

- 1) Potenciar el desarrollo de la intermodalidad tanto en el transporte de personas como de mercancías, de forma que se posibilite al usuario y al cargador la elección de modos de transporte más sostenibles. Incluir medidas de apoyo al lanzamiento de iniciativas intermodales y de soluciones alternativas y suficientemente atractivas al transporte por carretera hasta que se consiga su viabilidad comercial. La intermodalidad supone asimismo que se armonicen los sistemas en lo que se refiere a los contenedores, las unidades de carga y el oficio de transitario.
- 2) Transformar servicios de transporte concurrentes en complementarios. Se trata de adoptar medidas para la utilización eficiente y óptima de los recursos disponibles mediante el aprovechamiento de los mismos, enlazando los distintos modos de

transporte y facilitando su utilización a los usuarios. De este modo se evitan duplicidades de servicios, con el consiguiente ahorro económico y de menor impacto ambiental.

- 3) Potenciar los modos de transporte de menor impacto ambiental, especialmente los sistemas marítimo y ferroviario. Adopción de medidas de apoyo a las infraestructuras ferroviarias y marítimas, con el objetivo de mejorar la calidad de éstos y posibilitar que resulten suficientemente atractivos para los usuarios/as.

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

Euskadi tiene una ubicación geográfica estratégica en el paso Atlántico del Pirineo, constituyendo un eslabón clave en la red transeuropea de transportes. Valorizar esta posición, debe ser un objetivo prioritario de la política del transporte de la Comunidad Autónoma Vasca, no sólo como gestores de flujos de tránsito, sino también como gestores del nodo logístico de las comunicaciones continentales.

##### Estrategias:

- 1) Potenciación de la Plataforma Logística Aquitania - Euskadi para la gestión, coordinación y planificación del transporte.
- 2) Creación de Centros Logísticos con capacidad para atender y gestionar el Transporte integral.

#### Objetivo 5. Hacia un Transporte Sostenible

Este objetivo implica hacer posible un sistema de transportes que se desarrolle en clave de sostenibilidad, de tal forma que considerando el crecimiento económico, las necesidades de movilidad y accesibilidad, la rentabilidad y, la calidad y seguridad, se garantice un mayor bienestar y salud pública, el respeto al medio ambiente y la equidad y solidaridad entre generaciones. Es decir, el Transporte debe integrar los aspectos sociales, económicos y medioambientales, logrando una concienciación colectiva del uso personal del transporte, en el sentido de que toda la ciudadanía se implique de forma directa con su aportación a un sistema sostenible.

##### Estrategias:

- 1) Concienciar a la sociedad en general y a las instituciones y empresas en particular, sobre la necesidad de un transporte sostenible.
- 2) Mejorar y promover una mayor utilización del transporte público. Mejora de la calidad en la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros y viajeras e implantación de medidas que propicien el aumento de la utilización del transporte público en sustitución del vehículo privado.

- 3) Fomentar la utilización más racional del vehículo privado. Adopción de medidas de fomento del uso conjunto por varias personas del vehículo privado, evitando el uso unipersonal del coche, lo cual logrará reducir el número de viajes y propiciará la utilización óptima de los recursos.
- 4) Discriminación positiva a favor del transporte colectivo. Implantación de medidas que impulsen y favorezcan otros modos de transporte alternativos al vehículo privado mediante la discriminación positiva hacia modos alternativos y colectivos.
- 5) Impulso de una política tarifaria. Incluye la adaptación de medidas para la racionalización de los billetes intermodales, de forma que resulte más atractivo y operativo para el usuario en términos económicos, de calidad y de efectividad.

### 5.3. HACIA UN MODELO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE EN EUSKADI

El programa de Gobierno de la X legislatura contempla entre sus objetivos en materia de infraestructuras y transporte sostenible, la aprobación de un nuevo Plan Director del Transporte Sostenible que sirva de marco de referencia para la implantación de una política de transporte basada en la integración intermodal y en la consideración del transporte como parte de la política territorial.

Dicho PDTTS tiene por objeto formular la política común en materia de transporte que el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco se propone desarrollar en los próximos años, hasta el año 2020, y cuyo fin fundamental es avanzar hacia la consecución de un modelo de transporte sostenible en Euskadi.

### 5.4. ACTUACIONES EN 2013

En cuanto a la **planificación y desarrollo del transporte**, se ha trabajado en la elaboración de un conjunto de planes, destacando el Plan Director de Vías Ciclables y el Modelo aeroportuario integrado en la CAPV.

En relación a la ordenación del transporte público de Euskadi, y en el marco del objetivo de conseguir un Billete Único de transporte, se ha abordado el proceso de puesta en marcha de la Interoperabilidad de las tres tarjetas de transporte coexistentes en Euskadi: BAT, BARIK y MUGI, mediante la elaboración de un Masterplan. En este proyecto participan las instituciones involucradas, tales como el Consorcio de Transportes de Bizkaia (CTB), la Autoridad de Transporte de Gipuzkoa (ATG), la Diputación Foral de Álava, Euskotren y la Dirección de Planificación del Transporte de Gobierno Vasco. El MasterPlan implicará la necesidad de toma de decisiones por parte de las diversas instituciones involucradas así como su plasmación en compromisos que constituirán las bases de la interoperabilidad de tarjetas de transporte en Euskadi.

La Autoridad del Transporte de Euskadi (ATE) ha continuado con su actividad ordinaria, habiéndose celebrado un pleno, concretamente, el 14 de junio de 2013. En este pleno se acordó el inicio de un periodo de reflexión sobre la Plataforma [www.moveuskadi.com](http://www.moveuskadi.com), en el que se consensuará una Plataforma que basándose en los estándares del Gobierno Vasco, se abra a nuevas posibilidades más útiles y prácticas para todos. Para llevarlo a cabo, se crea el Comité de Seguimiento de Moveuskadi, órgano desde el que participan todas las operadoras que colaboran en Moveuskadi y que mantuvo una reunión en septiembre de 2013. Igualmente, se acordó el inicio de los trabajos de una comisión específica, para avanzar en la implantación del Billete Único de la CAPV, en el sentido de ofrecer la posibilidad de utilizar cada tarjeta de transportes territorial como medio de pago en los demás territorios, tal y como se ha explicado en el punto anterior.

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

- En la Sección de Transporte de Personas, se han realizado labores de coordinación en el sector del taxi y en el sector de transporte de viajeros y viajeras en autobús, y se ha recogido información sobre su situación y sobre las ayudas disponibles
- En la Sección de Alta Inspección, se ha trabajado en la base de datos en la que se recogen los datos sobre las inspecciones en la CAV facilitando su envío a distintas administraciones, y finalmente se ha acordado el Plan de Inspecciones para el año 2014.
- Finalmente, respecto a la Sección de Transporte de Mercancías, se informó sobre el Plan de Ayudas al Sector y proyectos de Directivas que pueden afectar al sector.

Por su parte, el **Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS)** ha desarrollado sus funciones de elaboración de la información básica del transporte en Euskadi, mediante el mantenimiento del SIT (Sistema de Información del Transporte) y la realización del informe anual de Panorámica del Transporte en Euskadi.

Por otra parte, se ha iniciado la elaboración del “Plan Director de Transporte Sostenible”, con la adecuación del diagnóstico y del escenario actual y la preparación de los pliegos. Este Plan abarcará la perspectiva hasta 2020.

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

- Se ha iniciado la elaboración del Modelo aeroportuario integrado de la CAPV.
- Se ha elaborado un Diagnóstico del transporte en Euskadi.
- Se ha elaborado un documento de diagnóstico del transporte público de viajeros por carretera en la CAPV y posicionamiento en el escenario 2020.
- Se ha elaborado y está en funcionamiento el Plan Conjunto Diputaciones-Gobierno Vasco de coordinación de la inspección del transporte por carretera en la CAPV.



En relación a la **ordenación del transporte público**, en 2013:

- Se han dictado una serie de órdenes enmarcadas en el Programa de apoyo al sector del transporte de la CAPV:
  - Fomento del abandono de actividad- Orden de 30 de julio de 2013.
  - Fomento del asociacionismo - Orden de 30 de julio de 2013.
  - Implantación de nuevas tecnologías - Orden de 30 de julio de 2013.
- También se han dictado Órdenes en materia de **regulación tarifaria**:
  - Tarifas de transporte público urbano e interurbano de viajeros regular de uso general (Orden de 13 de marzo de 2013).
  - Tarifas de transporte público interurbano en vehículos de turismo (Orden de 16 de diciembre de 2013).

A continuación, se muestran las principales actuaciones realizadas en 2013, agrupadas en función de los diferentes programas y los principales objetivos (estructurados de forma análoga a los objetivos del anterior plan director) del Gobierno Vasco en materia de transporte:

Objetivo 1 - Desvincular el desarrollo económico del incremento de demanda del transporte	
Programa de Modernización del Sector del Transporte	
■ Con respecto a la <b>mejora de la calidad y competitividad en el sector del transporte de mercancías</b> , se ha continuado con las acciones previstas en el anterior Plan Director del Transporte Sostenible, y se han desarrollado los programas relativos a abandono de la actividad, fomento del asociacionismo, modernización del sector en materias como la implantación de nuevas tecnologías (sistemas de localización y control, elementos de seguridad).	
■ También se han llevado a cabo actuaciones en materia de formación y profesionalización del sector, considerando que la formación es un factor clave para la mejora de la competitividad del sector.	
■ Además se ha adjudicado un contrato de servicios para el mantenimiento del Sistema de control Origen/Destino de vehículos de mercancías peligrosas en la CAPV propiedad del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. El objetivo principal es garantizar la operatividad del Sistema.	
■ <b>En lo referente a la mejora de la calidad y competitividad en el sector del transporte de viajeros y viajeras</b> se han desarrollado programas de apoyo al abandono de la actividad, fomento del asociacionismo, modernización e implantación de nuevas tecnologías (GPS, elementos de seguridad, sistemas de retención infantil en autobuses,...).	
■ La subvención otorgada a la Sociedad Pública ET/FV, S.A., que ofrece el servicio de transporte de personas por ferrocarril, tranvía y carretera y de mercancías por ferrocarril, ha servido para mejorar el servicio ofrecido, convirtiéndose en un modo competitivo con mejores frecuencias y una mayor calidad, seguridad y confort para los usuarios y usuarias.	
Promoción y potenciación de la formación	
■ Se ha continuado apoyando al Instituto Vasco de Logística y Movilidad Sostenible, instrumento clave para la formación y profesionalización del sector del transporte.	



- Se han otorgado 2 becas (2012-2013) de formación de titulados/as universitarios/as:
  - BECA TB-1: Política Europea y Estatal de Transporte: Tendencias, Programas de Ayudas y Promoción, Tendencias y Orientaciones. Actuaciones y Herramientas Transfronterizas de Transporte: Arco Atlántico y Relaciones Transfronterizas Euskadi-Francia. Promoción de capacidades logísticas de Euskadi y Transporte de Mercancías
  - BECA TB-2: Implementación de políticas de movilidad sostenible: Plan director de movilidad sostenible 2020, proyecto de ley de movilidad sostenible, planes de movilidad sostenible institucional y centros de actividades, gobernanza y planes de inversión y financiación del transporte público.
- Se ha organizado una jornada técnica en materia de transporte, centrada en la nueva LOTT.
- Se ha realizado una convocatoria de las pruebas de Consejero de Seguridad, tanto para la obtención del título como para su renovación, y una para la obtención del título de Capacitación profesional de transportista, tramitándose las solicitudes y entregas de títulos, habiéndose realizado pruebas el día 25 de noviembre de 2013.
- En cuanto a las actividades docentes para formación de profesionales y postgraduados en el sector marítimo:
  - Se ha desarrollado el programa de cursos comprometidos en el Master, habiendo invitado alrededor de 50 profesores y ponentes. Señalar que los alumnos que finalizan el Master, tienen una elevada inserción en el mercado laboral, ya que casi todos los que han concluido sus estudios de Postgrado se encuentran trabajando en empresas e instituciones del sector, llegando a alcanzar hasta un 60% de ocupación.
  - Se ha llevado a cabo una nueva edición de las Jornadas de Derecho del Transporte en Bilbao.
  - Se ha realizado el segundo Foro Marítimo de Deusto, con la asistencia de más de 50 profesionales del mundo del mar.
  - Se han editado los números once y doce de la Revista Jurídica del Transporte Marítimo, Terrestre y Multimodal.
  - Se ha llevado a cabo la materialización de la segunda edición del libro del Titanic, de José Antonio Reyero, por haberse agotado la primera.
  - Se ha publicado la tesis doctoral del abogado maritimista Nava Garatea.
  - Se han editado sendas publicaciones de derecho Aéreo.
  - Se ha materializado en el Museo Marítimo de Bilbao, una jornada de Reflexión sobre el convenio Laboral Marítimo, contando con la presencia de más de 50 profesionales del Sector.
  - Dentro de la actividad formativa del Master se han realizado viajes formativos a Londres y a las Instituciones Marítimas representativas (Organización Marítima Internacional, Lloyd's), y el viaje Barcelona-Roma sobre aplicación práctica del Short Sea Shipping.
  - Por su parte, a través de la subvención concedida a la Asociación de Navieros Vascos, se ha asegurado el embarque en prácticas de alumnos de náutica, necesario para ejercer como futuros profesionales del sector marítimo. Asimismo, a través de la subvención a la Universidad del País Vasco para el mantenimiento y funcionamiento del buque de vela "Saltillo", se asegura la formación marítima de futuros oficiales de la Marina Mercante, y se promociona la marca "Euskadi" en los viajes realizados.
  - Con el objetivo de fomentar el sector marítimo se ha subvencionado a las asociaciones Foro Marítimo Vasco, Uniport, Giport y Asociación de Navieros Vascos, fomentando el Transporte Marítimo de Corta Distancia.
  - Asimismo, se han promocionado los puertos deportivos de Euskadi mediante la subvención a la asociación transfronteriza Euskaquitaine.
  - Se ha participado en la feria SINAVAL, emblemática en el sector naval y marítimo.

## Objetivo 2 - Lograr una accesibilidad universal y sostenible

### Plan de Carreteras

- Durante el 2013 se ha procedido al seguimiento funcional y ambiental del 2º Plan General de Carreteras cuya revisión fue aprobada por Decreto del Gobierno Vasco 307/2010, de 23 de noviembre de 2010.
- Se encuentran en marcha los estudios orientados a la revisión de la normativa técnica de planes y proyectos de carreteras.

- Se han aprobado las prescripciones técnicas para el uso de áridos de RCD en firmes de carreteras con el consenso con los agentes interesados y la aprobación por el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes previo informe de la Comisión del Plan, pasando a completar la norma de firmes de la CAPV.

- Asimismo ha finalizado la “Revisión de la norma de dimensionamiento de firmes de la red de carreteras del País Vasco”, aprobada por Orden del Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes de 13 de noviembre de 2012.

#### Sistemas y Servicios Inteligentes de Transportes (ITS)

- Se ha trabajado en el fomento de Sistemas Inteligentes de Transportes, mediante la participación en la sociedad europea ERTICO.

### Objetivo 3 - Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte

#### Potenciación del Ferrocarril

##### Plan Eusko Tren XXI

- En el ámbito de Bizkaia, durante el año 2013 se encuentran en fase de ejecución las obras de construcción del túnel de Artxanda, primer paso para la conexión ferroviaria de la capital vizcaína con el aeropuerto de Loiu y se ha puesto en servicio los nuevos talleres y cocheras de Lebario.
- En el territorio de Gipuzkoa se ha seguido ejecutando una serie de actuaciones en la red propia, entre los que destacan:
  - Los desdoblamientos de los tramos Añorga-Errekalde, Loiola-Herrera, Lasarte-Errekalde y Txarakoa-Azitain y la construcción de los talleres y cocheras de Araso en Irún, así como el inicio del desdoblamiento y cubierta Amaña-Ardantzeta en Eibar.
  - Por otra parte, cabe destacar que está en servicio la Variante de Aia-Orio.
  - En cuanto al Metro de Donostialdea, está en construcción el tramo Herrera-Altza.

#### Nueva Red Ferroviaria Vasca

- El 24 de abril de 2006 la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco, la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias suscribieron un convenio de colaboración para la construcción de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, en el que el Gobierno Vasco asumía la redacción de los proyectos constructivos de plataforma de la “Y” Vasca en el ramal guipuzcoano desde Bergara hasta Irún (incluido el tramo que acomete la inserción en Donostia-San Sebastián) así como la dirección facultativa de dichas obras, la contratación y ejecución de las mismas y la colaboración en la gestión administrativa de los expedientes expropiatorios de dicho ramal.

En consecuencia, el ente Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea (ETS), en base a las funciones que tiene atribuidas por Ley 6/2004, de 21 de mayo, ha asumido los gastos derivados de la realización de los proyectos constructivos, gestión expropiatoria, dirección facultativa de las obras y otros gastos derivados de la construcción del ramal guipuzcoano.

- En este sentido, en 2013 se ha continuado avanzando en el cierre de los proyectos constructivos de la plataforma de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco en el ramal guipuzcoano desde Bergara hasta Irún.
- ETS ha colaborado en la gestión de los suelos agrarios afectados por las obras y en la gestión administrativa de las expropiaciones que las obras en el tramo guipuzcoano requieren.
- Asimismo, se han desarrollado diferentes comisiones y grupos de trabajo para la coordinación del conjunto de la Y Vasca.

#### Ferrocarril Metropolitano de Bilbao

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



- El 21 de marzo de 2013 se ha suscrito un Convenio por el que se extingue el Convenio de Colaboración con Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea y la Diputación Foral de Bizkaia para la construcción y financiación de la línea 3 de Ferrocarril Metropolitano de Bilbao (Línea Etxebarri-Matiko) suscrito el 26 de diciembre de 2008 y se fijan los criterios a seguir respecto de expedientes de contratación y expropiatorios no concluidos durante el ejercicio 2013. En este sentido, con fecha 27 de diciembre de 2013, las partes han suscrito un nuevo Convenio de Colaboración para la continuación de las obras de construcción y financiación de la línea 3 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao (Línea Etxebarri-Matiko). Durante el año 2013 se ha trabajado en los tramos Etxebarri-Txurdinaga, Txurdinaga-Casco Viejo, Uribarri y estaciones de Matiko y San Antonio de Etxebarri.

- Para posibilitar la financiación del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao (Líneas 1 y 2), y en base al Plan Financiero del Consorcio de Transportes de Bizkaia (CTB), en el que se recogen las aportaciones que dicho ente local realiza a la Sociedad Metro Bilbao, S.A. se ha estructurado una subvención al Consorcio de Transportes de Bizkaia (CTB) por valor de 30.000.000 €, idéntica a la realizada por la Diputación Foral de Bizkaia.

- Asimismo y de acuerdo al Convenio de Colaboración suscrito con Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea y la Diputación Foral de Bizkaia para la construcción y financiación de la línea 3 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao (Línea Etxebarri-Matiko) se han transferido como subvención de capital, los fondos necesarios al citado Ente Público para la financiación de la mencionada Línea.

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

#### Transporte por Cable

- A lo largo del año 2013 se han inspeccionado las cuatro instalaciones de transporte por cable existentes en la CAPV, es decir, los funiculares de Igeldo, La Reineta (Trapagaran), Artxanda (Bilbao) y Mamariga (Santurtzi). Todas las inspecciones han sido favorables, habiéndose detectado en los informes de inspección una serie de no conformidades y observaciones, que han sido notificadas a las correspondientes empresas explotadoras, otorgando un plazo para su subsanación.

- Para el caso del funicular de Monte Igeldo, considerando la cercanía de la necesidad de licitar una nueva concesión, se ha iniciado la elaboración de un anteproyecto de reforma y rehabilitación de las instalaciones actuales. Paralelamente, se ha exigido a la empresa explotadora la adopción de medidas de contingencia mientras no venza el plazo de la habilitación de la que dispone para la explotación del funicular.

- Por otro lado, se han continuado los trámites para la tramitación del expediente de liquidación de la concesión del servicio de transportes del funicular de Ondarreta al Monte Igeldo (Donostia-San Sebastián). Paralelamente, para garantizar la continuidad del servicio, se ha acordado la prórroga del Contrato de gestión del servicio público hasta que se pueda adjudicar un nuevo contrato, con un máximo de dos años.

- Por otra parte, se ha trabajado en la modificación de los pliegos correspondientes al expediente de contratación de gestión en régimen de concesión del servicio público del funicular, que debe servir para dar continuidad al servicio a partir de la fecha de fin de habilitación de la empresa Monte Igeldo, S.A.

#### Intermodalidad e interoperabilidad

- Asimismo, se ha seguido potenciando el sector logístico a través de los centros de transporte y logística (Aparkabisa, Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz, Zaisa y Arasur,...)

#### Inversiones en infraestructura portuaria y mantenimiento de la infraestructura existente en Puertos Competencia de la CAPV

En lo que respecta a actuaciones en infraestructuras e instalaciones de puertos relacionadas con actividades de transporte:

- La principal inversión en infraestructura portuaria prevista para el ejercicio 2013 ha sido la obra de renovación del muelle de la cofradía del puerto de Bermeo. El antiguo muelle se ha renovado creando una nueva estructura de características antirreflejantes y aumentando su calado hasta 4,5 metros.

- En junio de 2013 se adjudicó la reparación urgente de la carretera de acceso al puerto de Mutriku, afectada por el deslizamiento de la ladera y cuyas obras están actualmente en ejecución. El inicio del dique de Mutriku se ha pospuesto debido a restricciones presupuestarias.

- El escaso presupuesto ha impedido el inicio de las obras de remodelación del edificio del servicio de puertos de Gipuzkoa, que presenta un estado de deterioro evidente y no cumple con las condiciones necesarias para garantizar la accesibilidad a los usuarios y usuarias con movilidad reducida.

- Las obras de pavimentación del muelle de la Jarana en Donostia se iniciaron en octubre debido a la

solicitud del Ayuntamiento. En febrero de este año, las obras están próximas a su conclusión.

- La obra de refuerzo del contradique de Orio se ha retrasado por causa del presupuesto.
- Respecto a la reparación del malecón de la isla de Lekeitio, se solicitó a la demarcación de Costas la autorización para ejecutar las obras quien consideró que el procedimiento para realizar los trabajos por parte del Gobierno Vasco es mediante la adscripción de esta infraestructura. La citada adscripción está actualmente en tramitación.
- El 2013 ha sido un año singular en cuanto a desprendimientos de tierras en taludes, que ha requerido actuaciones de diversa consideración en Ea, Hondarribia, Mutriku y Getaria.
- El mantenimiento de los calados se ha ejecutado al ritmo previsto, con los dragados estacionales de los puertos de Mundaka y Lekeitio, y el dragado general de Zumaia, incluyendo amplias zonas de fondeo, el canal de acceso y gran parte de la bocana del puerto, salvo la zona ubicada fuera del ámbito portuario, dado que no se recibió en plazo la preceptiva autorización del Costas.
- En cuanto al desarrollo de instalaciones náutico-deportivas, se ha procedido a la sustitución e instalación de pantalanes y al acondicionamiento de nuevos elementos de acceso a los mismos.
- Por otra parte, EKP ha contratado las obras de ordenación de la dársena interior del puerto de Mutriku, incluyendo la instalación de nuevos pantalanes, que dotarán a esta instalación de 208 nuevas plazas de atraque.

- En lo referente a subvenciones para infraestructuras, en el ejercicio 2011 se concedió una subvención nominativa a la Autoridad Portuaria de Pasajes para financiar parcialmente el coste de la nueva Lonja Pesquera de ese municipio, habiéndose procedido al abono de la anualidad de un millón de euros correspondiente al ejercicio 2013, previa justificación del gasto realizado.

- Con respecto a la limpieza de superficies terrestres y lámina de agua de los puertos de la Comunidad Autónoma de Euskadi, finalizada en el ejercicio 2013 las prórrogas del contrato de limpieza de los puertos de Gipuzkoa y cuatro puertos de Bizkaia: Ondarroa, Lekeitio, Ea y Elantxobe, se inició la tramitación de dos nuevos expedientes de contratación del servicio.
- Para el servicio de limpieza de los puertos de Mundaka, Bermeo, Armintza y Plentzia se ha continuado la prestación del mismo mediante contrato adjudicado a finales del ejercicio 2012.
- Por su parte, se han elaborado los el Plan de recogida de Residuos procedentes de los buques.

- En lo relativo al Servicio de Vigilancia de los puertos, en el ejercicio 2013 se ha procedido a la prórroga del contrato existente para la prestación del mismo en Gipuzkoa, que se formalizó en 2010 por un periodo de 24 meses.
- En los puertos de Bizkaia, Bermeo, Ondarroa y Lekeitio, se continuó con la prestación del servicio mediante el contrato adjudicado en 2012 para el periodo de 24 meses.
- Se ha continuado con la implantación del Plan de protección del Puerto de Bermeo, se han aprobado las Evaluaciones de Protección de las Instalaciones Portuarias de ese puerto.

#### Planificación y desarrollo del transporte aéreo

- Se han promocionado los aeropuertos vascos, con apoyos a los aeropuertos de Bilbao, Vitoria-Gasteiz y Hondarribia, apoyando a sus respectivas sociedades gestoras.
- Se ha iniciado la elaboración del Modelo aeroportuario integrado de la CAPV.

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

##### Potenciación del Eje Atlántico como eje de comunicaciones

- El Gobierno Vasco ha liderado las acciones de promoción entre distintas regiones del Arco Atlántico, lo que le ha permitido conseguir que el eje Atlántico sea incorporado entre las redes de transporte transeuropeo prioritario.
- Se ha avanzado en el proyecto CFA-EFFIPLAT liderado por el Gobierno Vasco que tiene como objeto coordinar los esfuerzos de promoción del corredor atlántico. Dentro de este proyecto se han realizado, por un lado, las acciones de comunicación y difusión y por otro lado, la coordinación, justificación y control del proyecto, habiéndose realizado varios Comités de Pilotaje en Bilbao, Burdeos y Santander, así como varias videoconferencias.

■ Se ha participado en la Comisión del Arco Atlántico, que pertenece a la Conferencia de Regiones Periférico-Marítimas (CRPM) de la Unión Europea, de cara a impulsar políticas comunes de transporte con otras regiones europeas. En este sentido la Dirección de Transportes lidera, impulsa y coordina el Grupo de Transportes del Arco Atlántico.

■ Además, durante el 2013, el Grupo de Transportes de la Comisión del Arco Atlántico (CAA) ha trabajado sobre los siguientes temas:

- Potenciación del corredor atlántico de mercancías.
- Se ha culminado el proyecto Transfermuga, cuyo objetivo es la mejora de las conexiones ferroviarias y la movilidad en transporte público en el eje Baiona - Donostia. Así en colaboración con la Euroregión Euskadi - Aquitania, se ha elaborado un documento de diagnóstico de la situación actual del corredor y se ha establecido unas medidas a corto plazo orientadas a mejorar el transporte público.

### Transporte Integral

■ Ha continuado la actividad del Cluster MLC-ITS Euskadi de Movilidad y Logística, como entidad que aglutina a distintas empresas, instituciones y entidades del ámbito de la logística y el transporte, impulsando proyectos y actuaciones dirigidos a fomentar la innovación, el desarrollo tecnológico, la internacionalización y el crecimiento de las empresas vascas que operan en este sector. Durante el año 2013 cabe destacar en materia de colaboración con el Cluster MLC-ITS Euskadi, la ayuda para la organización del "IV Congreso ITS Euskadi". Potenciación del corredor atlántico de mercancías.

### Objetivo 5 - Hacia un Transporte Sostenible

■ Son computables como acciones relacionadas con este objetivo varias de las ya citadas en relación con otros objetivos. En particular aquellas actuaciones, ya enumeradas, de impulso al transporte público colectivo, bien por nuevos servicios de transporte público, bien por la construcción de infraestructuras para dichos transportes, en especial para el transporte ferroviario; así como las acciones para el impulso del transporte marítimo.





# 6

## **Indicadores Clave del Sector del Transporte en la CAPV**





## 6. INDICADORES CLAVE DEL SECTOR DEL TRANSPORTE EN LA CAPV

### 6.1. INDICADORES ECONÓMICOS

Indicador 1	2003 (CNAE-1993 Rev.1)	2011 <sup>1</sup> (CNAE-2009 Y SEC-10)	2012 <sup>1</sup> (CNAE-2009 Y SEC-10)	2013 (a) <sup>1</sup> (CNAE-2009 Y SEC-10)	Grado avance	
					13-03	13-12
<b>Productividad del transporte (VAB/Empleo)</b>	55,3 miles de euros por persona ocupada	72,3 miles de euros por persona ocupada	71,7 miles de euros por persona ocupada	74,7 miles de euros por persona ocupada	35,1%	1,0%

En 2013 la productividad del transporte supera los 74,7 miles de euros por persona ocupada, mientras que la correspondiente al conjunto de la economía se sitúa en 67,8 miles de euros por persona ocupada.

En lo relativo a la evolución, la productividad del transporte se ha experimentado un aumento del 35,1% respecto a 2003 y un incremento del 1,0% respecto al ejercicio anterior, y ampliando el ámbito al conjunto de la economía las variaciones se cifran en el 26,9% y -2,7%, respectivamente.

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

Indicador 2	2003 (CNAE-1993 Rev.1)	2011 <sup>1</sup> (CNAE-2009 Y SEC-10)	2012 <sup>1</sup> (CNAE-2009 Y SEC-10)	2013 (a) <sup>1</sup> (CNAE-2009 Y SEC-10)	Grado avance	
					13-03	13-12
<b>Crecimiento comparado del transporte y del conjunto de la economía de la CAPV (VAB)</b>	Transporte: 2.148.203 miles de euros Economía: 44.646.354 miles de euros	Transporte: 2.849.321 miles de euros Economía: 61.968.224 miles de euros	Transporte: 2.819.911 miles de euros Economía: 60.875.938 miles de euros	Transporte: 2.822.682 miles de euros Economía: 60.062.032 miles de euros	Transporte: 31,4% Economía: 34,5%	Transporte: 0,0% Economía: -1,3%

El Anterior Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012 establecía como objetivo que el crecimiento del transporte debe estar por debajo del correspondiente al conjunto de la economía, ya que un exceso de movilidad generaría unos costes económicos, sociales y medioambientales excesivos.

Desde una perspectiva temporal amplia (periodo 2003-2013), el crecimiento del VAB del transporte ha sido inferior al correspondiente al conjunto de la economía: 31,4% frente a 34,5%.

En el periodo más reciente (evolución 2012-2013), el VAB del transporte se ha mantenido mientras que en la economía en su conjunto se reduce: 0,0% frente a -1,3%.

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

Indicador 3	2000	2010	2011	2012	2013	Grado avance <sup>1</sup>	
						13-00	13-12
<b>Proporción vías alta capacidad<sup>2</sup></b>	11,4%	13,8%	14,3%	14,4%	14,4%	3,0%	0,0%

Con el objetivo de mejorar la cobertura y calidad de las infraestructuras viarias, los tres territorios históricos han realizado importantes esfuerzos en los últimos años por el impulso de las vías de alta capacidad, es decir, autopistas y autovías, contribuyendo de este modo a la reducción de la congestión viaria y al incremento de los niveles de seguridad de las mismas.

En este sentido, en el periodo 2000-2013 la proporción de vías de alta capacidad sobre el conjunto de la red viaria ha aumentado en 3 puntos porcentuales (su longitud ha pasado de 495 km a 600 km), representando en 2013 el 14,4% sobre el conjunto de las carreteras vascas.

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

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

## 6.2. INDICADORES SOCIALES

Indicador 4	2000	2010	2011	2012	2013	Grado avance	
						13-00	13-12
<b>Utilización transporte público colectivo<sup>1</sup></b>	225.092 miles de viajeros y viajeras	250.445 miles de viajeros y viajeras	253.928 miles de viajeros y viajeras	250.462 miles de viajeros y viajeras	247.439 miles de viajeros y viajeras	+9,9%	-1,2%

En el periodo 2000-2013 el número de viajeros y viajeras de los servicios públicos de transporte colectivo por carretera y ferrocarril en la CAPV han crecido un 9,9%, reflejando la evolución positiva experimentada por el uso del transporte público por parte de la población vasca en el periodo analizado.

Por contra, en el último ejercicio el número de viajeros y viajeras de los servicios públicos de transporte colectivo por carretera y ferrocarril se reduce hasta 247,4 millones de personas, lo que representa un descenso del 1,2% con respecto a las cifras registradas en 2012, debido a una nueva caída de la demanda del modo ferroviario.

<sup>1</sup> Se excluyen los viajeros del funicular La Reineta

Indicador 5	2003	2006	2010	2011	2012	2013	Grado avance <sup>1</sup>	
							13-03	13-12
<b>Transporte mercancías ferrocarril y marítimo</b>	19,2%	21,8%	23,4%	23,8%	24,8%	26%	+6,8%	+1,2%

Atendiendo a los últimos datos disponibles de los estudios “Imagen Final de la Demanda en la CAPV 2003, 2006 y 2011”, se ha tendido a una distribución modal más equilibrada y sostenible del transporte de mercancías en la CAPV. De este modo, la proporción de mercancía transportada en ferrocarril o en barco ha aumentado en 6,8 puntos porcentuales en el periodo 2003-2013.

Pese a la notable mejoría, el peso del transporte de mercancías por carretera es elevado (74% del total en 2013), siendo muy superior del observado en el conjunto de la UE-28, donde los modos más sostenibles, ferrocarril y marítimo, concentran en conjunto el 53,6%<sup>2</sup> de la mercancía transportada.

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

<sup>2</sup> 2012, último año disponible. El transporte marítimo incluye vías navegables interiores.

Indicador 6	2001	2010	2011	2012	2013	Grado avance	
						13-01	13-12
<b>Personas Fallecidas en las carreteras<sup>1</sup></b>	186	64	60	58	54	-71,0%	-6,9%

El “Plan Estratégico de Seguridad Vial de Euskadi 2010-2014” establece como objetivo-meta reducir el número de víctimas en carretera, considerándolo una obligación ética mientras haya alguna víctima como consecuencia del tráfico en nuestras carreteras y ciudades.

En el periodo 2001 y 2013 el número de fallecidos y fallecidas en las carreteras vascas desciende un 71,0%.

En 2013 las personas fallecidas en las carreteras vascas han retrocedido un 6,9% en relación al año anterior.

<sup>1</sup> Incluye accidentes con víctimas registrados por la Ertzaintza y por las Policías Locales (hasta 2005 Policías Locales sólo de las tres capitales vascas; 2006 capitales vascas, Irún, Santurtzi, Sestao y Basauri; 2007 capitales vascas, Irún, Vea sain y Basauri; 2008 capitales vascas, Irún, Santurtzi y Sestao; 2009 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao, Lezo y Zarautz; 2010, 2011 y 2012 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao y Zarautz).

## 6.3. INDICADORES MEDIOAMBIENTALES

Indicador 7	1990	2008	2010	2011	2012 <sup>1</sup>	Grado avance	
						12-90	12-11
<b>Emisiones de GEIs del transporte</b>	2.717 miles de Tn CO <sub>2</sub> equivalente	5.707 miles de Tn CO <sub>2</sub> equivalente	5.098 miles de Tn CO <sub>2</sub> equivalente	5.028 miles de Tn CO <sub>2</sub> equivalente	5.280 miles de Tn CO <sub>2</sub> equivalente	94,3%	5,0%

En el Protocolo de Kyoto se adopta el objetivo de reducir las emisiones de GEIs en un 8% para el período 2008-2012, en comparación con las emisiones del año base 1990.

Entre 1990 y 2012 las emisiones de GEIs del transporte han aumentado un 94,3%, de tal forma que si esta tendencia tuviera continuidad, difícilmente se podría alcanzar el compromiso asumido en el Protocolo de Kyoto, aplicado al transporte. Así, entre 2011 y 2012 las emisiones de GEIs del transporte han aumentado un 5%. La disminución coincide con una caída de la actividad económica en 2012 (retroceso del PIB del 1,9% en dicho ejercicio).

<sup>1</sup> Última información disponible a fecha de realización del presente informe.

Indicador 8	2002	2010	2011	2012	2013	Grado avance	
						13-02	13-12
<b>Consumo energético del transporte</b>	1.590 ktep	1.763 ktep	1.739 ktep	1.822 ktep	1.846 ktep	16,1%	1,3%

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

El consumo energético del transporte se ha incrementado un 16,1% en el periodo 2002-2013, evolución contradictoria al citado objetivo estratégico. Por tanto, en 2013 el consumo energético del transporte se ha incrementado un 1,3% interanual a pesar del retroceso de la actividad económica (caída del 1,0% del PIB en la CAPV).

Indicador 9	2006	2010	2011	2012	2013	Grado avance	
						13-06	13-12
<b>Consumo de biocarburantes</b>	6,5 miles de toneladas equivalentes de petróleo	101,5 miles de toneladas equivalentes de petróleo	101,1 miles de toneladas equivalentes de petróleo	104,2 miles de toneladas equivalentes de petróleo	106,6 miles de toneladas equivalentes de petróleo	1.540,0%	2,3%

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

El consumo de biocarburantes por parte del transporte se ha incrementado un 1.540,0% en el periodo 2006 y 2013, con una variación interanual del 2,3% en 2013, evolución acorde con la dirección apuntada en la citada línea de actuación.





# 7

## Anexo Estadístico



## 7. ANEXO ESTADÍSTICO

### 7.1. ANEXO MARCO GENERAL

#### 7.1.1. Número de establecimientos

Cuadro 7.1. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (nº establecimientos y %)

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

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

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	nº establ.
2009	13.825	95,0	6,8	14.547	7,2	202.093
2010	12.495	94,5	6,5	13.227	6,9	191.057
2011	11.782	94,8	6,4	12.430	6,7	185.454
2012	11.637	94,6	6,3	12.304	6,7	184.471
2013	11.185	95,0	6,2	11.770	6,6	179.285

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

**Cuadro 7.2. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)**

(%)

AÑO / SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
1996	190,0	168,8	6,2
1997	10,2	9,4	5,5
1998	4,2	3,9	4,8
1999	1,8	1,8	2,3
2000	-1,1	-1,0	1,7
2001	-1,9	-1,9	-0,8
2002	-1,6	-0,9	2,1
2003	-1,8	-1,8	0,9
2004	-0,6	-0,5	2,0
2005	0,5	1,1	3,5
2006	-0,1	0,6	2,6
2007	3,6	4,2	7,0
2008	-0,9	-0,2	2,3
2009	-1,6	-1,2	-1,0

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

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

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



**Cuadro 7.3. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (nº establecimientos y %)**

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

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

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	nº establ.
2009	1.744	95,6	6,5	1.825	6,8	26.791
2010	1.575	94,5	6,2	1.667	6,6	25.277
2011	1.490	94,7	6,0	1.573	6,3	24.884
2012	1.471	94,1	5,7	1.563	6,1	25.788
2013	1.401	94,3	5,5	1.485	5,9	25.364

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

**Cuadro 7.4. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)**

(%)

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

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

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

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

**Cuadro 7.5. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (nº establecimientos y %)**

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

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

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	nº establ.
2009	4.780	95,9	6,8	4.985	7,1	70.709
2010	4.207	95,5	6,3	4.405	6,6	66.694
2011	4.052	95,7	6,4	4.235	6,6	63.768
2012	3.939	95,3	6,2	4.135	6,5	63.381
2013	3.757	95,5	6,1	3.933	6,3	61.972

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

**Cuadro 7.6. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)**

(%)

AÑO / SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
1995	--	--	--
1996	198,6	178,8	6,9
1997	12,2	11,5	5,8
1998	6,0	5,7	5,8
1999	2,8	2,6	2,5
2000	0,6	0,7	2,4
2001	-1,6	-1,6	-0,4
2002	-2,8	-1,9	1,8
2003	-2,6	-2,8	1,2
2004	-0,8	-0,5	2,0
2005	0,0	0,6	2,8
2006	-0,3	0,1	2,1
2007	4,0	4,4	7,3
2008	-2,1	-1,7	1,4
2009	-2,2	-2,0	-2,0

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

AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
2009	--	--	--
2010	-12,0	-11,6	-5,7
2011	-3,7	-3,9	-4,4
2012	-2,8	-2,4	-0,6
2013	-4,6	-4,9	-2,2

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

**Cuadro 7.7. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (nº establecimientos y %)**

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

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

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	nº establ.
2009	7.301	94,4	7,0	7.737	7,4	104.593
2010	6.713	93,8	6,8	7.155	7,2	99.086
2011	6.240	94,2	6,4	6.622	6,8	96.802
2012	6.227	94,3	6,5	6.606	6,9	95.302
2013	6.027	94,9	6,6	6.352	6,9	91.949

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

**Cuadro 7.8. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)**

(%)

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

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

AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
2009	--	--	--
2010	-8,1	-7,5	-5,3
2011	-7,0	-7,4	-2,3
2012	-0,2	-0,2	-1,5
2013	-3,2	-3,8	-3,5

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

**Cuadro 7.9. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en la CAPV (nº establecimientos y %)**

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

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

AÑO / MODO	Trans. Terres. de Pers.*	Trans. Carret. Mercan.	Trans. Ferro. Interur. Pers.	Trans. Ferro. Mercan.	Trans. Tuberia	Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marít.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.**	TOTAL
<b>Nº ESTABLECIMIENTOS</b>														
2009	2.694	9.669	41	3	3	16	17	10	6	-	-	-	1.366	13.825
2010	2.587	8.468	57	5	4	15	14	11	5	289	109	32	899	12.495
2011	2.560	7.909	62	6	5	16	12	8	6	283	106	26	783	11.782
2012	2.547	7.682	62	8	4	17	14	8	0	314	120	34	827	11.637
2013	2.511	7.312	62	9	4	15	14	11	0	306	114	38	789	11.185
<b>%</b>														
2009	19,49	69,94	0,30	0,02	0,02	0,12	0,12	0,07	0,04	-	-	-	9,88	100,00
2010	20,70	67,77	0,46	0,04	0,03	0,12	0,11	0,09	0,04	2,31	0,87	0,26	7,19	100,00
2011	21,73	67,13	0,53	0,05	0,04	0,14	0,10	0,07	0,05	2,40	0,90	0,22	6,65	100,00
2012	21,89	66,01	0,53	0,07	0,03	0,15	0,12	0,07	0,00	2,70	1,03	0,29	7,11	100,00
2013	22,45	65,37	0,55	0,08	0,04	0,13	0,13	0,10	0,00	2,74	1,02	0,34	7,05	100,00

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

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

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

Cuadro 7.10. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Álava (nº establecimientos y %)

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

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

AÑO / MODO	Trans. Terres. de Pers.*	Trans. Carret Mercan.	Trans. Ferro. Interur. Pers.	Trans. Ferro. Mercan.	Trans. Tubería	Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marít.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.**	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS														
2009	307	1.274	0	0	1	0	0	2	2	-	-	-	158	1.744
2010	303	1.096	1	0	2	0	0	2	2	49	1	11	108	1.575
2011	300	1.017	2	0	2	0	0	1	2	52	0	8	106	1.490
2012	300	988	2	0	2	0	0	3	0	55	0	7	114	1.471
2013	296	921	2	0	2	0	0	3	0	54	0	8	115	1.401
%														
2009	17,60	73,05	0,00	0,00	0,06	0,00	0,00	0,11	0,11	-	-	-	9,06	100,00
2010	19,24	69,59	0,06	0,00	0,13	0,00	0,00	0,13	0,13	3,11	0,06	0,70	6,86	100,00
2011	20,13	68,26	0,13	0,00	0,13	0,00	0,00	0,07	0,13	3,49	0,00	0,54	7,11	100,00
2012	20,39	67,17	0,14	0,00	0,14	0,00	0,00	0,20	0,00	3,74	0,00	0,48	7,75	100,00
2013	21,13	65,74	0,14	0,00	0,14	0,00	0,00	0,21	0,00	3,85	0,00	0,57	8,21	100,00

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

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

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



Cuadro 7.11. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº establecimientos y %)

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

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

AÑO / MODO	Trans. Terres. de Pers.*	Trans. Carret. Mercan.	Trans. Ferro. Interur. Pers.	Trans. Ferro. Mercan.	Trans. Tubería	Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marít.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.**	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS														
2009	828	3.458	14	2	0	7	2	2	1	-	-	-	466	4.780
2010	793	2.934	20	2	0	7	0	2	1	87	30	6	325	4.207
2011	794	2.817	19	2	1	9	0	1	2	91	28	6	282	4.052
2012	775	2.706	19	2	0	10	1	1	0	102	38	8	277	3.939
2013	764	2.549	19	2	0	10	1	1	0	101	34	8	268	3.757
%														
2009	17,32	72,34	0,29	0,04	0,00	0,15	0,04	0,04	0,02	-	-	-	9,75	100,00
2010	18,85	69,74	0,48	0,05	0,00	0,17	0,00	0,05	0,02	2,07	0,71	0,14	7,73	100,00
2011	19,60	69,52	0,47	0,05	0,02	0,22	0,00	0,02	0,05	2,25	0,69	0,15	6,96	100,00
2012	19,68	68,70	0,48	0,05	0,00	0,25	0,03	0,03	0,00	2,59	0,96	0,20	7,03	100,00
2013	20,34	67,85	0,51	0,05	0,00	0,27	0,03	0,03	0,00	2,69	0,90	0,21	7,13	100,00

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

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

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

Cuadro 7.12. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº establecimientos y %)

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

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

AÑO / MODO	Trans. Terres. de Pers.*	Trans. Carret. Mercan.	Trans. Ferro. Interur. Pers.	Trans. Ferro. Mercan.	Trans. Tubería	Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marít.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.**	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS														
2009	1.559	4.937	27	1	2	9	15	6	3	-	-	-	742	7.301
2010	1.491	4.438	36	3	2	8	14	7	2	153	78	15	466	6.713
2011	1.466	4.075	41	4	2	7	12	6	2	140	78	12	395	6.240
2012	1.472	3.988	41	6	2	7	13	4	0	157	82	19	436	6.227
2013	1.451	3.842	41	7	2	5	13	7	0	151	80	22	406	6.027
%														
2009	21,35	67,62	0,37	0,01	0,03	0,12	0,21	0,08	0,04	-	-	-	10,16	100,00
2010	22,21	66,11	0,54	0,04	0,03	0,12	0,21	0,10	0,03	2,28	1,16	0,22	6,94	100,00
2011	23,49	65,30	0,66	0,06	0,03	0,11	0,19	0,10	0,03	2,24	1,25	0,19	6,33	100,00
2012	23,64	64,04	0,66	0,10	0,03	0,11	0,21	0,06	0,00	2,52	1,32	0,31	7,00	100,00
2013	24,07	63,75	0,68	0,12	0,03	0,08	0,22	0,12	0,00	2,51	1,33	0,37	6,74	100,00

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

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

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

## 7.1.2. Empleo

Cuadro 7.13. Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (nº empleos y %)

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

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

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	nº empleos
2009	44.487	91,2	4,7	48.880	5,1	952.510
2010	41.515	89,7	4,6	46.339	5,1	906.044
2011	39.430	89,8	4,4	43.892	4,9	890.093
2012	39.326	89,8	4,5	43.800	5,0	873.121
2013	37.800	89,7	4,4	42.136	4,9	855.093

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

Cuadro 7.14. Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)

(%)

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

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

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

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

Cuadro 7.15. Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (nº empleos y %)

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

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

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	nº empleos
2009	6.301 y (*)	93,9 y (*)	4,1 y (*)	6.709 y (*)	4,4 y (*)	152.568
2010	5.886 y (*)	90,5 y (*)	4,0 y (*)	6.501 y (*)	4,4 y (*)	146.912
2011	5.561 y (*)	90,3 y (*)	3,8 y (*)	6.195 y (*)	4,3 y (*)	144.926
2012	5.530 y (*)	89,9 y (*)	3,9 y (*)	6.133 y (*)	4,3 y (*)	142.274
2013	5.341 y (*)	89,9 y (*)	3,9 y (*)	5.940 y (*)	4,3 y (*)	138.285

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

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

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

Cuadro 7.16. Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)

(%)

AÑO / SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
1996	--	66,9	2,8
1997	--	10,3	3,9
1998	--	5,4	3,8
1999	--	2,0	6,8
2000	--	0,6	3,4
2001	--	4,6	3,9
2002	--	6,2	3,7
2003	--	0,6	1,6
2004	--	1,1	2,5
2005	3,8	3,4	4,3
2006	8,7	7,6	1,8
2007	7,0	7,8	4,0
2008	2,2	2,4	2,3
2009	3,8	-0,2	0,9

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

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

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

Cuadro 7.17. Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (nº empleos y %)

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

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

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	nº empleos
2009	14.761 y (*)	91,5 y (*)	4,7 y (*)	16.125 y (*)	5,1 y (*)	313.842
2010	13.274 y (*)	90,5 y (*)	4,4 y (*)	14.670 y (*)	4,9 y (*)	299.038
2011	12.726 y (*)	91,2 y (*)	4,4 y (*)	13.953 y (*)	4,8 y (*)	292.430
2012	12.587 y (*)	90,2 y (*)	4,4 y (*)	13.886 y (*)	4,8 y (*)	288.459
2013	11.951 y (*)	90,7 y (*)	4,2 y (*)	13.172 y (*)	4,6 y (*)	283.940

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

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

Cuadro 7.18. Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)

(%)

AÑO / SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
1996	--	55,7	2,8
1997	--	4,7	3,0
1998	--	2,6	2,9
1999	--	9,0	5,3
2000	--	-3,8	2,5
2001	--	2,8	1,9
2002	--	6,2	3,6
2003	--	0,8	1,9
2004	--	3,0	1,2
2005	5,6	4,0	4,1
2006	-0,1	-0,1	2,5
2007	4,0	4,6	4,9
2008	0,8	0,1	1,9
2009	0,2	0,5	0,2

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

AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
2009	--	--	--
2010	-10,1	-9,0	-4,7
2011	-4,1	-4,9	-2,2
2012	-1,1	-0,5	-1,4
2013	-5,1	-5,1	-1,6

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



**Cuadro 7.19. Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (nº empleos y %)**

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

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

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	nº empleos
2009	23.424 y (*)	90,2 y (*)	4,8 y (*)	25.971 y (*)	5,3 y (*)	486.100
2010	22.092 y (*)	88,9 y (*)	4,8 y (*)	24.861 y (*)	5,4 y (*)	460.094
2011	20.985 y (*)	88,8 y (*)	4,6 y (*)	23.621 y (*)	5,2 y (*)	452.737
2012	21.125 y (*)	89,0 y (*)	4,8 y (*)	23.697 y (*)	5,4 y (*)	442.388
2013	20.385 y (*)	89,0 y (*)	4,7 y (*)	22.901 y (*)	5,3 y (*)	432.868

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

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

Cuadro 7.20. Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)

(%)

AÑO / SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
1996	--	44,0	1,6
1997	--	3,3	1,3
1998	--	3,2	2,2
1999	--	3,4	6,5
2000	--	2,3	3,5
2001	--	2,5	1,7
2002	--	1,3	4,0
2003	--	3,3	2,6
2004	--	1,2	1,8
2005	3,3	1,4	4,1
2006	4,4	4,7	3,8
2007	6,8	5,0	4,3
2008	2,1	1,9	3,0
2009	1,0	2,0	1,4

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

AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
2009	--	--	--
2010	-5,7	-4,3	-5,3
2011	-5,0	-5,0	-1,6
2012	0,7	0,3	-2,3
2013	-3,5	-3,4	-2,2

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

Cuadro 7.21. Empleo del sector de transportes por modo en la CAPV (nº empleos y %)

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

<sup>1</sup> Se proporciona el dato de transporte terrestre (incluye carretera y ferrocarril).

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

AÑO / MODO	Trans. Terres. de Pers.*	Trans. Carret Mercan.	Trans. Ferro. Interur. Pers.	Trans. Ferro. Mercan.	Trans. Tubería	Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marit.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.**	TOTAL
Nº EMPLEOS														
2009	8.062	22.522	1.120	87	37	51	319	215	201	-	-	-	11.910	44.524
2010	8.145	19.772	1.097	75	36	50	381	281	178	2.536	1.478	955	6.567	41.551
2011	8.192	18.318	1.106	72	41	52	293	101	55	2.646	1.491	833	6.230	39.430
2012	8.252	17.378	1.074	77	37	55	392	131	0	2.917	1.395	1.127	6.491	39.326
2013	8.138	16.271	1.077	85	39	46	390	94	0	2.957	1.273	1.119	6.311	37.800
%														
2009	18,1	50,6	2,5	0,2	0,1	0,1	0,7	0,5	0,5				26,7	100,0
2010	19,6	47,6	2,6	0,2	0,1	0,1	0,9	0,7	0,4	6,1	3,6	2,3	15,8	100,0
2011	20,8	46,5	2,8	0,2	0,1	0,1	0,7	0,3	0,1	6,7	3,8	2,1	15,8	100,0
2012	21,0	44,2	2,7	0,2	0,1	0,1	1,0	0,3	0,0	7,4	3,6	2,9	16,5	100,0
2013	21,5	43,0	2,8	0,2	0,1	0,1	1,0	0,2	0,0	7,8	3,4	3,0	16,7	100,0

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

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

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

Cuadro 7.22. Empleo del sector de transportes por modo en Álava (nº empleos y %)

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

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

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

AÑO / MODO	Trans. Terres. de Pers.*	Trans. Carret. Mercan.	Trans. Ferro. Interur. Pers.	Trans. Ferro. Mercan.	Trans. Tuberia	Trans. Marit. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marit. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marit.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.***	TOTAL
Nº EMPLEOS														
2009	721	3.244	0	0	(**)	0	0	(**)	(**)	-	-	-	1.955 y (**)	6.301 y (**)
2010	1.157	2.823	(**)	0	14	0	0	(**)	(**)	236	(**)	405	1.223	5.886 y (**)
2011	1.150	2.586	(**)	0	(**)	0	0	(**)	(**)	229	0	357	1.239	5.561 y (**)
2012	1.132	2.403	(**)	0	14	0	0	12	0	252	0	343	1.374	5.530 y (**)
2013	1.112	2.214	(**)	0	(**)	0	0	10	0	249	0	356	1.400	5.341 y (**)
%														
2009	11,4	51,5	0,0	0,0	(**)	0,0	0,0	(**)	(**)	-	-	-	31,0 y (**)	100,0
2010	19,7	48,0	(**)	0,0	0,2	0,0	0,0	(**)	(**)	4,2	(**)	7,2	21,8 y (**)	100,0
2011	20,7	46,5	(**)	0,0	(**)	0,0	0,0	(**)	(**)	4,1	0,0	6,4	22,3	100,0
2012	20,5	43,5	(**)	0,0	(**)	0,0	0,0	0,2	0,0	4,6	0,0	6,2	24,8	100,0
2013	20,8	41,4	(**)	0,0	(**)	0,0	0,0	0,2	0,0	4,7	0,0	6,7	26,2	100,0

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

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

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

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

Cuadro 7.23. Empleo del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº empleos y %)

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

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

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

AÑO / MODO	Trans. Terres. de Pers.*	Trans. Carret. Mercan.	Trans. Ferro. Interur. Pers.	Trans. Ferro. Mercan.	Trans. Tuberia	Trans. Marit. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marit. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marit.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.***	TOTAL
Nº EMPLEOS														
2009	2.234	8.331	371	(**)	0	17 y (**)	(**)	(**)	(**)	-	-	-	3.705 y (**)	14.761 y (**)
2010	2.210	7.402	(**)	(**)	(**)	20 y (**)	0	(**)	(**)	917	(*)	122	2.122	13.274 y (**)
2011	2.261	6.950	351	(**)	(**)	26 y (**)	0	(**)	(**)	953	253	108	1.824	12.726 y (**)
2012	2.287	6.592	346	(**)	0	33	(**)	(**)	0	1.103	264	118	1.844	12.587 y (**)
2013	2.210	6.111	348	(**)	0	30	(**)	(**)	0	1.131	242	115	1.764	11.951 y (**)
%														
2009	15,1	56,4	2,5	(**)	0,0	0,1 y (**)	(**)	(**)	(**)	-	-	-	25,1 y (**)	100,0
2010	16,6	55,8	(**)	(**)	(**)	0,2 y (**)	0,0	(**)	(**)	6,9	(**)	0,9	23,8 y (**)	100,0
2011	17,8	54,6	2,8	(**)	(**)	0,2 y (**)	0,0	(**)	(**)	7,5	2,0	0,8	14,3	100,0
2012	18,2	52,4	2,7	(**)	0,0	0,3	(**)	(**)	0,0	8,8	2,1	0,9	14,7	100,0
2013	18,4	51,1	2,9	(**)	0,0	0,3	(**)	(**)	0,0	9,5	2,0	1,0	14,8	100,0

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

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

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

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

Cuadro 7.24. Empleo del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº empleos y %)

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

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

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

AÑO / MODO	Trans. Terres. de Pers.*	Trans. Carret. Mercan.	Trans. Ferro. Interur. Pers.	Trans. Ferro. Mercan.	Trans. Tubería	Trans. Marit. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marit. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marit.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.***	TOTAL
Nº EMPLEOS														
2009	3.658	10.947	749	(**)	(**)	11 y (**)	(**)	181	162	-	-	-	6.249 y (**)	23.424 y (**)
2010	4.778	9.547	692	(**)	22	11 y (**)	381	241	(**)	1.383	1.211	428	3.222	22.092 y (**)
2011	4.781	8.782	747	29	23	22 y (**)	293	71	(**)	1.464	1.238	368	3.167	20.985 y (**)
2012	4.833	8.383	721	34	23	20 y (**)	378	101	0	1.562	1.131	666	3.273	21.125 y (**)
2013	4.816	7.946	722	41	(**)	15 y (**)	376	66	0	1.577	1.031	648	3.147	20.385 y (**)
%														
2009	15,6	46,7	3,2	(**)	(**)	0,0 y (**)	(**)	0,8	0,7	-	-	-	26,7 y (**)	100,0
2010	21,6	43,2	3,1	(**)	0,1	0,0 y (**)	1,7	1,1	(**)	6,3	5,5	1,9	28,3 y (**)	100,0
2011	22,8	41,8	3,6	0,1	0,1	0,1 y (**)	1,4	0,3	(**)	7,0	5,9	1,8	15,1	100,0
2012	22,9	39,7	3,4	0,2	(**)	(**)	1,8	0,5	0,0	7,4	5,4	3,2	15,5	100,0
2013	23,6	39,0	3,5	0,2	(**)	0,1 y (**)	1,8	0,3	0,0	7,8	5,1	3,2	15,4	100,0

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

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

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

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

## 7.1.3 Valor añadido bruto (precios corrientes)

Cuadro 7.25. Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)

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

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

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	miles de euros	% (A) / (B)	% (A) / (C)	miles de euros	% (B) / (C)	miles de euros
2010	2.747.693	93,3	4,5	2.945.378	4,8	61.304.826
2011	2.849.321	93,7	4,6	3.039.797	4,9	61.968.224
2012	2.819.911	94,0	4,6	2.998.851	4,9	60.875.938
2013 <sup>(a)</sup>	2.822.684	94,3	4,7	2.994.330	5,0	60.062.032

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

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

Cuadro 7.26. Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual) (%)

AÑO / SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
2003	2,2	5,8	6,0
2004	6,5	6,8	7,6
2005	7,6	2,9	6,4
2006	8,1	8,0	7,4
2007	7,0	6,3	8,1
2008	4,2	4,1	4,0
2009	0,3	0,9	-5,1
2010	-1,8	-0,5	0,9

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

AÑO / SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
2010	--	--	--
2011	4,1	3,2	1,1
2012	-1,0	-1,3	-1,8
2013 <sup>(a)</sup>	0,1	-0,2	-1,3

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

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

Cuadro 7.27. Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)

AÑO / SECTOR	Transportes (A)		Total Economía (C)
	miles de euros	% (A) / (C)	miles de euros
2003	277.320	3,8	7.338.666
2004	296.367	3,6	8.127.822
2005	321.937	3,7	8.661.296
2006	348.974	3,8	9.202.895
2007	373.920	3,8	9.846.988
2008	389.432	3,8	10.256.185
2009	345.465	3,7	9.438.887
2010	347.472	3,6	9.641.437
Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).			
2010	361.047	3,7	9.862.191
2011	357.555	3,6	10.053.006
2012	340.763	3,5	9.838.282
2013 <sup>(a)</sup>	329.648	3,4	9.651.190

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

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

Cuadro 7.28. Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)

(%)

AÑO / SECTOR	Transportes	Total Economía
2004	6,9	10,8
2005	8,6	6,6
2006	8,4	6,3
2007	7,1	7,0
2008	4,1	4,2
2009	-11,3	-8,0
2010	0,6	2,1
Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).		
2010	--	--
2011	-0,8	1,9
2012	-4,7	-2,1
2013 <sup>(a)</sup>	-3,3	-1,9

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

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



## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

Cuadro 7.29. Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)

AÑO / SECTOR	Transportes (A)		Total Economía (C)
	miles de euros	% (A) / (C)	miles de euros
2003	646.905	4,4	14.657.746
2004	690.505	4,4	15.628.580
2005	747.667	4,5	16.664.331
2006	807.224	4,4	18.175.363
2007	855.325	4,4	19.581.970
2008	894.599	4,4	20.179.833
2009	910.531	4,8	19.081.532
2010	862.511	4,5	19.172.826
Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).			
2010	774.014	3,8	20.115.084
2011	815.771	4,0	20.351.064
2012	817.329	4,1	20.137.159
2013 <sup>(a)</sup>	818.782	4,1	19.891.816

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

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

Cuadro 7.30. Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)

AÑO / SECTOR	Transportes	Total Economía
2004	6,7	6,6
2005	8,3	6,6
2006	8,0	9,1
2007	6,0	7,7
2008	4,6	3,1
2009	1,8	-5,4
2010	-5,3	0,5
Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).		
2010	--	--
2011	5,8	1,2
2012	0,2	-1,1
2013 <sup>(a)</sup>	0,2	-1,2

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

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

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

Cuadro 7.31. Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)

AÑO / SECTOR	Transportes (A)		Total Economía (C)
	miles de euros	% (A) / (C)	miles de euros
2003	1.223.978	5,4	22.649.942
2004	1.301.940	5,4	24.297.952
2005	1.393.226	5,4	25.784.691
2006	1.506.783	5,5	27.524.823
2007	1.620.984	5,4	29.920.676
2008	1.684.877	5,4	31.270.501
2009	1.722.411	5,7	30.009.157
2010	1.715.486	5,7	30.221.829
2010	1.612.632	5,1	31.327.551
2011	1.675.995	5,3	31.564.154
2012	1.661.819	5,4	30.900.497
2013 <sup>(a)</sup>	1.674.254	5,5	30.519.026

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

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

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

Cuadro 7.32. Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)

AÑO / SECTOR	Transportes	Total Economía
2004	6,4	7,3
2005	7,0	6,1
2006	8,2	6,7
2007	7,6	8,7
2008	3,9	4,5
2009	2,2	-4,0
2010	-0,4	0,7
2010	--	--
2011	4,3	0,8
2012	-0,8	-2,1
2013 <sup>(a)</sup>	0,7	-1,2

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

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

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

Cuadro 7.33. VAB del sector de transportes por modo en la CAPV (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)

AÑO / MODO	Carretera+Otros¹		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros¹					
MILES DE EUROS							
2003	1.122.259		142.989	40.682	52.336	789.937	2.148.203
2004	1.201.681		147.163	49.748	56.245	833.975	2.288.812
2005	966.425	374.589	122.935	65.200	62.824	870.857	2.462.830
2006	1.038.737	404.371	128.773	71.311	68.654	951.135	2.662.981
2007	1.091.517	430.351	130.661	76.047	82.786	1.038.867	2.850.229
2008	1.122.994	453.319	140.439	74.470	78.565	1.099.121	2.968.908
2009	1.101.841	481.583	143.235	63.422	68.836	1.119.490	2.978.407
2010	1.011.958	495.651	153.634	66.900	74.520	1.122.806	2.925.469
%							
2003	52,24		6,66	1,89	2,44	36,77	100,00
2004	52,50		6,43	2,17	2,46	36,44	100,00
2005	39,24	15,21	4,99	2,65	2,55	35,36	100,00
2006	39,01	15,18	4,84	2,68	2,58	35,72	100,00
2007	38,30	15,10	4,58	2,67	2,90	36,45	100,00
2008	37,83	15,27	4,73	2,51	2,65	37,02	100,00
2009	36,99	16,17	4,81	2,13	2,31	37,59	100,00
2010	34,59	16,94	5,25	2,29	2,55	38,38	100,00

<sup>1</sup> Incluye: transporte urbano y suburbano por ferrocarril, transporte urbano regular de viajeros y viajeras, transporte regular de viajeros y viajeras por carretera, otro transporte regular (teleférico, funicular y cremallera), transporte por taxi, otros tipos de transporte terrestre discrecional de viajeros y viajeras, y transporte por tubería.

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

AÑO / MODO	Transp. terrestre <sup>1</sup>	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
MILES DE EUROS						
2010	1.457.752	151.638	93.432	56.829	988.042	2.747.693
2011	1.514.365	165.815	94.278	56.623	1.018.240	2.849.321
2012	1.497.773	160.840	94.197	54.741	1.012.360	2.819.911
2013 <sup>(a)</sup>	1.499.416	160.871	93.986	54.442	1.013.969	2.822.684
%						
2010	53,05	5,52	3,40	2,07	35,96	100,00
2011	53,15	5,82	3,31	1,99	35,73	100,00
2012	53,12	5,70	3,34	1,94	35,90	100,00
2013 <sup>(a)</sup>	53,12	5,70	3,33	1,93	35,92	100,00

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

<sup>1</sup> Incluye:

-Pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

-Mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

Cuadro 7.34. VAB del sector de transportes por modo en Álava (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)

AÑO / MODO	Carretera+Otros <sup>1</sup>		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros <sup>1</sup>					
MILES DE EUROS							
2003	176.563		4.891	4.615	0	91.251	277.320
2004	188.792		5.063	5.341	0	97.171	296.367
2005	143.673	72.505	606	7.235	0	97.918	321.937
2006	153.729	77.890	637	8.031	0	108.687	348.974
2007	161.540	88.937	641	7.975	0	114.827	373.920
2008	166.157	93.144	693	7.951	0	121.487	389.432
2009	149.589	92.610	659	6.890	0	95.717	345.465
2010	144.059	98.697	723	7.028	0	96.965	347.472
%							
2003	63,67		1,76	1,66	0,00	32,90	100,00
2004	63,70		1,71	1,80	0,00	32,79	100,00
2005	44,63	22,52	0,19	2,25	0,00	30,42	100,00
2006	44,05	22,32	0,18	2,30	0,00	31,14	100,00
2007	43,20	23,79	0,17	2,13	0,00	30,71	100,00
2008	42,67	23,92	0,18	2,04	0,00	31,20	100,00
2009	43,30	26,81	0,19	1,99	0,00	27,71	100,00
2010	41,46	28,40	0,21	2,02	0,00	27,91	100,00

<sup>1</sup> Incluye: transporte urbano y suburbano por ferrocarril, transporte urbano regular de viajeros y viajeras, transporte regular de viajeros y viajeras por carretera, otro transporte regular (teleférico, funicular y cremallera), transporte por taxi, otros tipos de transporte terrestre discrecional de viajeros y viajeras, y transporte por tubería.

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

AÑO / MODO	Transp. terrestre <sup>1</sup>	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
MILES DE EUROS						
2010	213.191	5.542	2.189	9	140.116	361.047
2011	209.097	7.773	1.557	8	139.120	357.555
2012	195.003	7.268	1.274	7	137.211	340.763
2013 <sup>(a)</sup>	191.336	7.269	1.372	7	129.664	329.648
%						
2010	59,05	1,53	0,61	0,00	38,81	100,00
2011	58,48	2,17	0,44	0,00	38,91	100,00
2012	57,23	2,13	0,37	0,00	40,27	100,00
2013 <sup>(a)</sup>	58,04	2,21	0,42	0,00	39,33	100,00

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

<sup>1</sup> Incluye:

-Pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

-Mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

Cuadro 7.35. VAB del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)

AÑO / MODO	Carretera+Otros <sup>1</sup>		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros <sup>1</sup>					
MILES DE EUROS							
2003	376.246		50.511	2.307	889	216.952	646.905
2004	403.927		52.076	2.517	955	231.030	690.505
2005	356.540	84.395	47.945	3.298	1.463	254.026	747.667
2006	381.499	90.729	50.410	3.693	1.464	279.429	807.224
2007	400.877	99.412	51.274	3.897	1.719	298.146	855.325
2008	414.737	104.006	55.030	3.756	1.632	315.438	894.599
2009	418.054	111.927	57.150	2.954	1.255	319.191	910.531
2010	376.667	114.230	60.922	2.865	1.345	306.482	862.511
%							
2003	58,16		7,81	0,36	0,14	33,54	100,00
2004	58,50		7,54	0,36	0,14	33,46	100,00
2005	47,69	11,29	6,41	0,44	0,20	33,98	100,00
2006	47,26	11,24	6,24	0,46	0,18	34,62	100,00
2007	46,87	11,62	5,99	0,46	0,20	34,86	100,00
2008	46,36	11,63	6,15	0,42	0,18	35,26	100,00
2009	45,91	12,29	6,28	0,32	0,14	35,06	100,00
2010	43,67	13,24	7,06	0,33	0,16	35,53	100,00

<sup>1</sup> Incluye: transporte urbano y suburbano por ferrocarril, transporte urbano regular de viajeros y viajeras, transporte regular de viajeros y viajeras por carretera, otro transporte regular (teleférico, funicular y cremallera), transporte por taxi, otros tipos de transporte terrestre discrecional de viajeros y viajeras, y transporte por tubería.

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

AÑO / MODO	Transp. terrestre <sup>1</sup>	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
MILES DE EUROS						
2010	465.011	53.024	6.091	7.743	242.145	774.014
2011	489.527	57.873	5.273	7.339	255.759	815.771
2012	492.595	53.191	5.475	6.712	259.356	817.329
2013 <sup>(a)</sup>	491.524	55.409	5.201	6.677	259.971	818.782
%						
2010	60,08	6,85	0,79	1,00	31,28	100,00
2011	60,01	7,09	0,65	0,90	31,35	100,00
2012	60,27	6,51	0,67	0,82	31,73	100,00
2013 <sup>(a)</sup>	60,03	6,77	0,64	0,81	31,75	100,00

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

<sup>1</sup> Incluye:

-Pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

-Mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

Cuadro 7.36. VAB del sector de transportes por modo en Bizkaia (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)

AÑO / MODO	Carretera+Otros <sup>1</sup>		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros <sup>1</sup>					
MILES DE EUROS							
2003	569.450		87.587	33.760	51.447	481.734	1.223.978
2004	608.962		90.024	41.890	55.290	505.774	1.301.940
2005	466.212	217.689	74.384	54.667	61.361	518.913	1.393.226
2006	503.509	235.752	77.726	59.587	67.190	563.019	1.506.783
2007	529.100	242.002	78.746	64.175	81.067	625.894	1.620.984
2008	542.100	256.169	84.716	62.763	76.933	662.196	1.684.877
2009	534.198	277.046	85.426	53.578	67.581	704.582	1.722.411
2010	491.232	282.724	91.989	57.007	73.175	719.359	1.715.486
%							
2003	46,52		7,16	2,76	4,20	39,36	100,00
2004	46,77		6,91	3,22	4,25	38,85	100,00
2005	33,46	15,62	5,34	3,92	4,40	37,25	100,00
2006	33,42	15,65	5,16	3,95	4,46	37,37	100,00
2007	32,64	14,93	4,86	3,96	5,00	38,61	100,00
2008	32,17	15,20	5,03	3,73	4,57	39,30	100,00
2009	31,01	16,08	4,96	3,11	3,92	40,91	100,00
2010	28,64	16,48	5,36	3,32	4,27	41,93	100,00

<sup>1</sup> Incluye: transporte urbano y suburbano por ferrocarril, transporte urbano regular de viajeros y viajeras, transporte regular de viajeros y viajeras por carretera, otro transporte regular (teleférico, funicular y cremallera), transporte por taxi, otros tipos de transporte terrestre discrecional de viajeros y viajeras, y transporte por tubería.

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

AÑO / MODO	Transp. terrestre <sup>1</sup>	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
MILES DE EUROS						
2010	779.550	93.072	85.152	49.077	605.781	1.612.632
2011	815.741	100.169	87.448	49.276	623.361	1.675.995
2012	810.175	100.381	87.448	48.022	615.793	1.661.819
2013 <sup>(a)</sup>	816.556	98.193	87.413	47.758	624.334	1.674.254
%						
2010	48,34	5,77	5,28	3,04	37,57	100,00
2011	48,67	5,97	5,22	2,94	37,19	100,00
2012	48,75	6,04	5,26	2,89	37,06	100,00
2013 <sup>(a)</sup>	48,77	5,87	5,22	2,85	37,29	100,00

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

<sup>1</sup> Incluye:

-Pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

-Mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

## 7.2. ANEXO OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE

7.2.1 Oferta de transporteCuadro 7.37. Longitud y densidad de la red de carreteras en la CAPV (km y m/km<sup>2</sup>)

AÑO / MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL
LONGITUD (km)				
1992	186	197	4.046	4.429
1993	186	231	3.880	4.297
1994	186	247	3.887	4.320
1995	187	240	3.931	4.358
1996	187	251	3.858	4.296
1997	187	276	3.787	4.250
1998	188	275	3.854	4.317
1999	188	292	3.966	4.446
2000	196	299	3.858	4.353
2001	196	300	3.816	4.312
2002	192	303	3.768	4.263
2003	201	318	3.744	4.263
2004	206	316	3.728	4.250
2005	211	325	3.682	4.218
2006	210	317	3.677	4.204
2007	206	345	3.656	4.207
2008	218	348	3.615	4.181
2009	234	351	3.602	4.187
2010	232	344	3.600	4.176
2011	247	350	3.592	4.189
2012	248	354	3.583	4.185
2013	248	352	3.575	4.175
DENSIDAD (m/km <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>				
1992	25,7	27,2	559,6	612,6
1993	25,7	32,0	536,7	594,3
1994	25,7	34,2	537,6	597,5
1995	25,9	33,2	543,7	602,8
1996	25,9	34,7	533,6	594,2
1997	25,9	38,2	523,8	587,8
1998	26,0	38,0	533,1	597,1
1999	26,0	40,4	548,5	614,9
2000	27,1	41,4	533,6	602,1
2001	27,1	41,5	527,8	596,4
2002	26,6	41,9	521,2	589,6
2003	27,8	44,0	517,8	589,6
2004	28,5	43,7	515,6	587,8
2005	29,2	45,0	509,3	583,4
2006	29,2	43,8	508,6	581,6
2007	31,5	47,7	505,7	584,9
2008	30,1	48,1	499,6	577,9
2009	32,3	48,5	497,8	578,7
2010	32,1	47,6	497,9	577,6
2011	34,2	48,4	496,8	579,4
2012	34,3	49,0	495,6	578,8
2013	34,3	48,7	494,2	577,1

<sup>1</sup> La densidad se ha calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.

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

Fuente: Ministerio de Fomento e INE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 7.38. Longitud y densidad de la red de carreteras en Álava (km y m/km<sup>2</sup>)

AÑO / MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL
LONGITUD (km)				
1992	60	79	1.492	1.631
1993	60	112	1.321	1.493
1994	60	112	1.339	1.511
1995	61	100	1.333	1.494
1996	61	111	1.299	1.471
1997	61	111	1.299	1.471
1998	61	113	1.348	1.522
1999	61	113	1.409	1.583
2000	62	112	1.296	1.470
2001	62	112	1.296	1.470
2002	62	112	1.296	1.470
2003	62	112	1.296	1.470
2004	62	112	1.304	1.478
2005	62	112	1.304	1.478
2006	62	112	1.303	1.477
2007	62	112	1.303	1.477
2008	75	105	1.286	1.466
2009	75	105	1.286	1.466
2010	75	105	1.286	1.466
2011	75	104	1.284	1.463
2012	75	104	1.284	1.463
2013	75	104	1.284	1.463
DENSIDAD (m/km <sup>2</sup> )				
1992	19,8	26,1	492,0	537,9
1993	19,8	36,9	435,6	492,3
1994	19,8	36,9	441,6	498,3
1995	20,1	33,0	439,6	492,7
1996	20,1	36,6	428,4	485,1
1997	20,1	36,6	428,4	485,1
1998	20,1	37,3	444,5	501,9
1999	20,1	37,3	464,6	522,0
2000	20,4	36,9	427,4	484,8
2001	20,4	36,9	427,4	484,8
2002	20,4	36,9	427,4	484,8
2003	20,4	36,9	427,4	484,8
2004	20,4	36,9	430,0	487,4
2005	20,4	36,9	430,0	487,4
2006	20,4	36,9	429,7	487,1
2007	20,4	36,9	429,7	487,1
2008	24,7	34,6	424,1	483,4
2009	24,7	34,6	424,1	483,4
2010	24,7	34,6	424,1	483,4
2011	24,7	34,3	423,4	482,5
2012	24,7	34,2	422,7	481,6
2013	24,7	34,2	422,7	481,7

La densidad se ha calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.

Fuente: Ministerio de Fomento e INE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



Cuadro 7.39. Longitud y densidad de la red de carreteras en Gipuzkoa (km y m/km<sup>2</sup>)

AÑO / MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL
LONGITUD (km)				
1992	70	52	1.182	1.304
1993	70	52	1.182	1.304
1994	70	68	1.171	1.309
1995	70	69	1.197	1.336
1996	70	69	1.197	1.336
1997	70	75	1.137	1.282
1998	70	75	1.137	1.282
1999	70	83	1.197	1.350
2000	75	83	1.198	1.356
2001	75	83	1.201	1.359
2002	69	85	1.194	1.348
2003	77	85	1.196	1.358
2004	81	85	1.195	1.361
2005	86	91	1.194	1.371
2006	86	90	1.195	1.371
2007	81	107	1.191	1.379
2008	81	111	1.193	1.385
2009	97	114	1.195	1.406
2010	95	110	1.198	1.403
2011	95	120	1.194	1.409
2012	96	123	1.193	1.412
2013	96	121	1.184	1.401
DENSIDAD (m/km <sup>2</sup> )				
1992	35,3	26,3	596,9	658,5
1993	35,3	26,3	596,9	658,5
1994	35,3	34,3	591,3	661,0
1995	35,3	34,8	604,4	674,6
1996	35,3	34,8	604,4	674,6
1997	35,3	37,9	574,1	647,4
1998	35,3	37,9	574,1	647,4
1999	35,3	41,9	604,4	681,7
2000	37,9	41,9	604,9	684,7
2001	37,9	41,9	606,5	686,2
2002	34,8	42,9	602,9	680,7
2003	38,9	42,9	603,9	685,7
2004	40,9	42,9	603,4	687,3
2005	43,4	46,0	602,9	692,3
2006	43,4	45,4	603,4	692,3
2007	40,9	54,0	601,4	696,3
2008	40,9	56,1	602,4	699,4
2009	49,0	57,6	603,4	710,0
2010	48,0	55,5	604,9	708,5
2011	48,0	60,6	602,9	711,5
2012	48,5	62,1	602,4	713,0
2013	48,5	61,1	579,9	707,5

La densidad se ha calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.  
Fuente: Ministerio de Fomento e INE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 7.40. Longitud y densidad de la red de carreteras en Bizkaia (km y m/km<sup>2</sup>)

AÑO / MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL
LONGITUD (km)				
1992	56	66	1.372	1.494
1993	56	67	1.377	1.500
1994	56	67	1.377	1.500
1995	56	71	1.401	1.528
1996	56	71	1.362	1.489
1997	56	90	1.351	1.497
1998	57	87	1.369	1.513
1999	57	96	1.360	1.513
2000	59	104	1.364	1.527
2001	59	105	1.319	1.483
2002	61	106	1.278	1.445
2003	62	121	1.252	1.435
2004	63	119	1.229	1.411
2005	63	122	1.184	1.369
2006	62	115	1.179	1.356
2007	63	126	1.162	1.351
2008	62	132	1.136	1.330
2009	62	132	1.121	1.315
2010	62	129	1.116	1.307
2011	77	126	1.114	1.317
2012	77	127	1.106	1.310
2013	77	127	1.107	1.311
DENSIDAD (m/km <sup>2</sup> )				
1992	25,3	29,8	618,8	673,8
1993	25,3	30,2	621,0	676,5
1994	25,3	30,2	621,0	676,5
1995	25,3	32,0	631,9	689,1
1996	25,3	32,0	614,3	671,5
1997	25,3	40,6	609,3	675,2
1998	25,7	39,2	617,4	682,4
1999	25,7	43,3	613,4	682,4
2000	26,6	46,9	615,2	688,7
2001	26,6	47,4	594,9	668,8
2002	27,5	47,8	576,4	651,7
2003	28,0	54,6	564,7	647,2
2004	28,4	53,7	554,3	636,4
2005	28,4	55,0	534,0	617,4
2006	28,4	51,9	531,7	612,0
2007	38,3	56,8	524,1	619,2
2008	31,3	66,7	573,6	671,6
2009	31,3	66,7	566,1	664,0
2010	31,3	65,1	563,5	660,0
2011	34,7	56,8	502,4	594,0
2012	34,8	57,4	499,9	592,1
2013	34,7	57,3	499,3	591,3

La densidad se ha calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.

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

Fuente: Ministerio de Fomento e INE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

Cuadro 7.41. Evolución del parque de vehículos en la CAPV por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)

AÑO / TIPO	Turismos		Motocicletas		Camiones y furgonetas		Autobuses		Tractores industriales		Otros vehículos		TOTAL	
	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)
1992	651.265	--	39.542	--	109.908	--	2.358	--	4.707	--	11.377	--	819.157	--
1993	662.532	1,7	40.991	3,7	113.246	3,0	2.369	0,5	4.776	1,5	11.944	5,0	835.858	2,0
1994	674.331	1,8	41.731	1,8	116.433	2,8	2.340	-1,2	4.911	2,8	12.553	5,1	852.299	2,0
1995	694.049	2,9	42.489	1,8	121.382	4,3	2.323	-0,7	5.386	9,7	13.614	8,5	879.243	3,2
1996	716.015	3,2	43.438	2,2	127.437	5,0	2.404	3,5	5.711	6,0	14.366	5,5	909.371	3,4
1997	737.811	3,0	44.604	2,7	132.011	3,6	2.440	1,5	6.173	8,1	15.265	6,3	938.304	3,2
1998	769.317	4,3	46.332	3,9	138.516	4,9	2.513	3,0	6.742	9,2	16.670	9,2	980.090	4,5
1999	801.137	4,1	48.320	4,3	145.574	5,1	2.578	2,6	7.257	7,6	18.261	9,5	1.023.127	4,4
2000	820.618	2,4	50.245	4,0	150.122	3,1	2.635	2,2	7.765	7,0	20.152	10,4	1.051.537	2,8
2001	843.544	2,8	51.923	3,3	154.400	2,8	2.678	1,6	8.285	6,7	22.160	10,0	1.082.990	3,0
2002	861.225	2,1	53.563	3,2	158.488	2,6	2.668	-0,4	8.419	1,6	24.189	9,2	1.108.552	2,4
2003	851.684	-1,1	53.781	0,4	159.988	0,9	2.643	-0,9	8.356	-0,7	25.966	7,3	1.102.418	-0,6
2004	874.085	2,6	57.259	6,5	167.201	4,5	2.668	0,9	8.645	3,5	28.343	9,2	1.138.201	3,2
2005	889.109	1,7	64.036	11,8	174.891	4,6	2.809	5,3	8.762	1,4	30.967	9,3	1.170.574	2,8
2006	893.371	0,5	72.600	13,4	180.091	3,0	2.800	-0,3	8.620	-1,6	33.821	9,2	1.191.303	1,8
2007	928.759	4,0	82.564	13,7	191.684	6,4	2.908	3,9	9.138	6,0	37.466	10,8	1.252.519	5,1
2008	939.235	1,1	90.721	9,9	194.379	1,4	2.944	1,2	9.149	0,1	39.354	5,0	1.275.782	1,9
2009	943.394	0,4	96.000	5,8	194.954	0,3	3.006	2,1	8.747	-4,4	40.440	2,8	1.286.541	0,8
2010	949.655	0,7	101.448	5,7	195.851	0,5	3.055	1,6	8.443	-3,5	41.355	2,3	1.299.807	1,0
2011	955.598	0,6	106.356	4,8	193.859	-1,0	3.151	3,1	8.303	-1,7	42.267	2,2	1.309.534	0,7
2012	955.937	0,0	109.202	2,7	190.759	-1,6	3.157	0,2	7.821	-5,8	42.228	-0,1	1.309.104	0,0
2013	945.833	-1,1	111.176	1,8	186.800	-2,1	3.120	-1,2	7.564	-3,3	41.937	-0,7	1.296.430	-1,0

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

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

Cuadro 7.42. Evolución del parque de vehículos en Álava por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)

AÑO / TIPO	Turismos		Motocicletas		Camiones y furgonetas		Autobuses		Tractores industriales		Otros vehículos		TOTAL	
	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)
1992	90.131	--	4.741	--	17.949	--	422	--	783	--	1.640	--	115.666	--
1993	91.885	1,9	4.928	3,9	18.582	3,5	423	0,2	801	2,3	1.742	6,2	118.361	2,3
1994	96.172	4,7	4.996	1,4	19.170	3,2	418	-1,2	807	0,7	1.848	6,1	123.411	4,3
1995	102.049	6,1	5.084	1,8	20.074	4,7	418	0,0	909	12,6	2.000	8,2	130.534	5,8
1996	107.247	5,1	5.322	4,7	21.657	7,9	437	4,5	950	4,5	2.094	4,7	137.707	5,5
1997	112.004	4,4	5.258	-1,2	22.279	2,9	429	-1,8	1.029	8,3	2.256	7,7	143.255	4,0
1998	117.890	5,3	5.423	3,1	23.489	5,4	428	-0,2	1.193	15,9	2.467	9,4	150.890	5,3
1999	123.477	4,7	5.543	2,2	25.004	6,4	456	6,5	1.231	3,2	2.691	9,1	158.402	5,0
2000	127.351	3,1	5.623	1,4	25.932	3,7	474	3,9	1.275	3,6	2.970	10,4	163.625	3,3
2001	131.537	3,3	5.848	4,0	26.672	2,9	467	-1,5	1.294	1,5	3.338	12,4	169.156	3,4
2002	135.345	2,9	6.063	3,7	27.366	2,6	465	-0,4	1.333	3,0	3.663	9,7	174.235	3,0
2003	125.458	-7,3	5.934	-2,1	26.734	-2,3	448	-3,7	1.340	0,5	3.991	9,0	163.905	-5,9
2004	129.882	3,5	6.391	7,7	27.855	4,2	443	-1,1	1.369	2,2	4.393	10,1	170.333	3,9
2005	132.927	2,3	7.286	14,0	29.219	4,9	468	5,6	1.406	2,7	4.898	11,5	176.204	3,4
2006	135.044	1,6	8.323	14,2	30.288	3,7	509	8,8	1.378	-2,0	5.496	12,2	181.038	2,7
2007	141.555	4,8	9.566	14,9	32.267	6,5	495	-2,8	1.466	6,4	6.152	11,9	191.501	5,8
2008	144.419	2,0	10.602	10,8	32.673	1,3	496	0,2	1.447	-1,3	6.450	4,8	196.087	2,4
2009	146.071	1,1	11.328	6,8	32.740	0,2	519	4,6	1.391	-3,9	7.259	12,5	199.308	1,6
2010	148.208	1,5	12.043	6,3	32.929	0,6	522	0,6	1.351	-2,9	7.489	3,2	202.542	1,6
2011	148.697	0,3	12.682	5,3	32.352	-1,8	539	3,3	1.325	-1,9	7.733	3,3	203.328	0,4
2012	149.099	0,3	13.073	3,1	31.684	-2,1	554	2,8	1.232	-7,0	7.748	0,2	203.390	0,0
2013	147.782	-0,9	13.422	2,7	30.912	-2,4	537	-3,1	1.150	-6,7	7.691	-0,7	201.494	-0,9

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

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

Cuadro 7.43. Evolución del parque de vehículos en Gipuzkoa por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)

AÑO / TIPO	Turismos		Motocicletas		Camiones y furgonetas		Autobuses		Tractores industriales		Otros vehículos		TOTAL	
	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)
1992	210.309	--	17.108	--	38.016	--	726	--	1.865	--	3.907	--	271.931	--
1993	214.413	2,0	17.844	4,3	39.637	4,3	733	1,0	1.900	1,9	4.115	5,3	278.642	2,5
1994	217.020	1,2	18.294	2,5	41.076	3,6	735	0,3	1.967	3,5	4.342	5,5	283.434	1,7
1995	222.489	2,5	18.802	2,8	42.913	4,5	728	-1,0	2.132	8,4	4.709	8,5	291.773	2,9
1996	229.360	3,1	19.422	3,3	44.903	4,6	761	4,5	2.244	5,3	4.994	6,1	301.684	3,4
1997	236.611	3,2	20.463	5,4	47.020	4,7	745	-2,1	2.452	9,3	5.334	6,8	312.625	3,6
1998	247.066	4,4	21.580	5,5	49.555	5,4	749	0,5	2.673	9,0	6.001	12,5	327.624	4,8
1999	257.658	4,3	22.749	5,4	52.152	5,2	749	0,0	2.959	10,7	6.696	11,6	342.963	4,7
2000	263.933	2,4	23.696	4,2	53.815	3,2	753	0,5	3.169	7,1	7.401	10,5	352.767	2,9
2001	271.439	2,8	24.504	3,4	55.383	2,9	761	1,1	3.399	7,3	8.240	11,3	363.726	3,1
2002	276.854	2,0	25.149	2,6	56.789	2,5	764	0,4	3.423	0,7	9.085	10,3	372.064	2,3
2003	276.174	-0,2	25.379	0,9	58.085	2,3	761	-0,4	3.346	-2,2	9.745	7,3	373.490	0,4
2004	282.987	2,5	26.942	6,2	60.856	4,8	759	-0,3	3.489	4,3	10.677	9,6	385.710	3,3
2005	287.191	1,5	29.998	11,3	63.793	4,8	771	1,6	3.496	0,2	11.653	9,1	396.902	2,9
2006	287.873	0,2	33.892	13,0	65.870	3,3	778	0,9	3.409	-2,5	12.570	7,9	404.392	1,9
2007	298.750	3,8	38.378	13,2	70.070	6,4	811	4,2	3.629	6,5	13.743	9,3	425.381	5,2
2008	301.700	1,0	41.786	8,9	71.105	1,5	826	1,8	3.567	-1,7	14.382	4,6	433.366	1,9
2009	302.256	0,2	44.060	5,4	71.268	0,2	844	2,2	3.306	-7,3	14.607	1,6	436.341	0,7
2010	303.261	0,3	46.433	5,4	71.373	0,1	853	1,1	3.195	-3,4	14.855	1,7	439.970	0,8
2011	305.650	0,8	48.571	4,6	70.115	-1,8	874	2,5	3.141	-1,7	15.306	3,0	443.657	0,8
2012	306.729	0,4	49.944	2,8	68.830	-1,8	871	-0,3	2.949	-6,1	15.390	0,5	444.713	0,2
2013	303.919	-0,9	50.995	2,1	67.168	-2,4	870	-0,1	2.890	-2,0	15.546	1,0	441.388	-0,7

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

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

Cuadro 7.44. Evolución del parque de vehículos en Bizkaia por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)

AÑO / TIPO	Turismos		Motocicletas		Camiones y furgonetas		Autobuses		Tractores industriales		Otros vehículos		TOTAL	
	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)
1992	350.825	--	17.693	--	53.943	--	1.210	--	2.059	--	5.830	--	431.560	--
1993	356.234	1,5	18.219	3,0	55.027	2,0	1.213	0,2	2.075	0,8	6.087	4,4	438.855	1,7
1994	361.139	1,4	18.441	1,2	56.187	2,1	1.187	-2,1	2.137	3,0	6.363	4,5	445.454	1,5
1995	369.511	2,3	18.603	0,9	58.395	3,9	1.177	-0,8	2.345	9,7	6.905	8,5	456.936	2,6
1996	379.408	2,7	18.694	0,5	60.877	4,3	1.206	2,5	2.517	7,3	7.278	5,4	469.980	2,9
1997	389.196	2,6	18.883	1,0	62.712	3,0	1.266	5,0	2.692	7,0	7.675	5,5	482.424	2,6
1998	404.361	3,9	19.329	2,4	65.472	4,4	1.336	5,5	2.876	6,8	8.202	6,9	501.576	4,0
1999	420.002	3,9	20.028	3,6	68.418	4,5	1.373	2,8	3.067	6,6	8.874	8,2	521.762	4,0
2000	429.334	2,2	20.926	4,5	70.375	2,9	1.408	2,5	3.321	8,3	9.781	10,2	535.145	2,6
2001	440.568	2,6	21.571	3,1	72.345	2,8	1.450	3,0	3.592	8,2	10.582	8,2	550.108	2,8
2002	449.026	1,9	22.351	3,6	74.333	2,7	1.439	-0,8	3.663	2,0	11.441	8,1	562.253	2,2
2003	450.052	0,2	22.468	0,5	75.169	1,1	1.434	-0,3	3.670	0,2	12.230	6,9	565.023	0,5
2004	461.216	2,5	23.926	6,5	78.490	4,4	1.466	2,2	3.787	3,2	13.273	8,5	582.158	3,0
2005	468.991	1,7	26.752	11,8	81.879	4,3	1.570	7,1	3.860	1,9	14.416	8,6	597.468	2,6
2006	470.454	0,3	30.385	13,6	83.933	2,5	1.513	-3,6	3.833	-0,7	15.755	9,3	605.873	1,4
2007	488.454	3,8	34.620	13,9	89.347	6,5	1.602	5,9	4.043	5,5	17.571	11,5	635.637	4,9
2008	493.116	1,0	38.333	10,7	90.601	1,4	1.622	1,2	4.135	2,3	18.522	5,4	646.329	1,7
2009	495.067	0,4	40.612	5,9	90.946	0,4	1.643	1,3	4.050	-2,1	18.574	0,3	650.892	0,7
2010	498.186	0,6	42.972	5,8	91.549	0,7	1.680	2,3	3.897	-3,8	19.011	2,4	657.295	1,0
2011	501.251	0,6	45.103	5,0	91.392	-0,2	1.738	3,5	3.837	-1,5	19.228	1,1	662.549	0,8
2012	500.109	-0,2	46.185	2,4	90.245	-1,3	1.732	-0,3	3.640	-5,1	19.090	-0,7	661.001	-0,2
2013	494.132	-1,2	46.759	1,2	88.720	-1,7	1.713	-1,1	3.524	-3,2	18.700	-2,0	653.548	-1,1

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

Cuadro 7.45 Índice de motorización (turismos/1.000 habitantes)

(turismos/1.000 habitantes)

AÑO / TT.HH.	Álava	Gipuzkoa	Bizkaia	CAPV
1996	380,6	339,2	332,8	341,3
1997	397,4	349,9	341,4	351,7
1998	414,2	365,2	355,5	366,6
1999	432,1	380,4	369,3	381,4
2000	444,5	388,5	379,0	391,0
2001	455,5	399,1	389,0	401,4
2002	463,7	405,4	396,2	408,5
2003	426,2	403,5	397,1	403,2
2004	438,9	412,2	407,1	413,2
2005	443,2	417,0	412,8	418,4
2006	447,3	416,1	412,7	418,7
2007	463,4	429,9	427,9	433,6
2008	466,4	430,4	430,1	435,4
2009	465,5	428,3	429,5	434,3
2010	467,0	428,8	431,8	436,0
2011	465,8	430,7	433,7	437,4
2012	462,2	430,7	431,7	435,9
2013	461,4	429,3	429,4	434,1

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

Cuadro 7.46. Tráfico de aeronaves por aeropuerto (nº aeronaves)

(nº aeronaves)

AÑO / AEROPUERTO	Bilbao	Donostia-San Sebastián	Vitoria-Gasteiz	TOTAL
1992	17.473	1.850	2.733	22.056
1993	16.545	1.822	3.168	21.535
1994	17.266	1.803	2.747	21.816
1995	20.348	1.814	4.689	26.851
1996	23.190	3.789	8.783	35.762
1997	28.667	3.713	13.054	45.434
1998	32.118	4.535	13.269	49.922
1999	36.394	5.212	14.730	56.336
2000	40.770	5.569	13.726	60.065
2001	40.295	5.869	13.489	59.653
2002	37.134	6.033	11.949	55.116
2003	40.867	6.257	11.283	58.407
2004	47.020	6.299	10.848	64.167
2005	51.745	7.153	8.894	67.792
2006	52.200	8.873	9.462	70.535
2007	54.877	9.884	9.131	73.892
2008	52.966	8.897	9.497	71.360
2009	46.497	6.957	6.518	59.972
2010	47.235	6.622	5.440	59.297
2011	47.341	6.860	5.749	59.950
2012	44.879	6.160	5.773	56.812
2013	38.913	4.302	5.258	48.473

La fuente original puede disponer de datos más desagregados y actualizados.

Enlace: [www.aena-aeropuertos.es](http://www.aena-aeropuertos.es)

Fuente: Estadísticas de AENA - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 7.47. Caracterización de la flota mercante en la CAPV

(nº y toneladas)

AÑO/AMBITO GEOGRAFICO	CAPV			
	Nº Empresas	Nº Buques	GT (Gross Tons)	TMP
1995	13	62	344.397	577.850
1996	12	64	282.368	454.381
1997	11	66	176.048	287.430
1998	12	63	345.387	560.407
1999	11	57	334.551	553.207
2000	11	56	328.937	543.033
2001	10	52	322.295	519.898
2002	12	53	321.193	532.790
2003	12	55	332.021	546.588
2004	11	50	455.803	796.813
2005	11	67	524.523	917.116
2006	11	71	542.901	938.900
2007	14	68	535.720	927.707
2008	14	80	574.292	970.421
2009	13	73	393.275	631.405
2010	13	69	365.719	590.947
2011	12	66	396.280	663.302
2012	12	65	396.128	663.013
2013	11	55	336.059	592.931

Los datos corresponden al número de buques registrados en la CAPV y proceden de Anavas.  
Fuente : Anavas. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

### 7.2.2 Demanda de movilidad de personas

#### a) *Servicios públicos de transportes colectivos*

**Cuadro 7.48.** Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas).

(miles de personas)

AÑO	BUS urbano Bilbao	BUS urbano Donostia-San Sebastián	BUS urbano Vitoria-Gasteiz	Bus interurbano Bizkaia	Bus interurbano Gipuzkoa	Bus interurbano Alava <sup>1</sup>	Metro Bilbao	Euskotran	Renfe <sup>2</sup>	Euskotren <sup>3</sup>	Renfe Métrica <sup>4</sup>
2000	22.729	27.213	11.383	36.062	18.461	--	54.173	--	35.288	18.138	1.866
2001	23.277	27.239	11.474	38.536	17.749	146	55.895	--	36.533	17.855	1.835
2002	23.146	26.483	11.561	35.115	17.022	267	66.706	47	34.288	17.746	1.900
2003	24.093	26.511	11.718	37.031	16.712	315	72.609	1.144	32.926	17.934	1.841
2004	25.518	26.003	11.805	36.876	16.627	439	73.089	2.192	29.864	16.500	1.895
2005	26.086	26.219	11.513	34.134	15.382	324	77.802	2.820	29.223	17.553	1.945
2006	27.265	26.670	10.865	32.810	16.109	374	79.780	2.935	28.934	17.913	1.832
2007	27.705	27.361	12.043	30.876	16.120	349	85.864	2.906	26.430	18.137	1.772
2008	26.004	28.003	12.643	30.196	17.199	348	86.334	2.958	25.785	17.759	1.506
2009	25.755	28.460	10.356	28.808	18.141	421	87.044	7.489	23.654	16.972	1.345
2010	25.425	29.015	11.091	27.716	18.907	516	88.556	9.827	21.532	16.516	1.345
2011	26.579	29.217	11.881	28.398	19.772	500	89.616	10.424	20.318	15.908	1.314
2012	25.814	28.963	12.165	28.256	20.517	495	87.615	10.360	19.848	15.180	1.249
2013	25.821	27.652	12.657	28.057	21.121	490	87.133	10.399	17.390	15.569	1.151

<sup>1</sup> Las fluctuaciones en el número de usuarios computados entre los años 2003 y 2006 se deben, básicamente, a cambios en una línea, la cual incluía la conexión Vitoria-Centro Comercial Gorbeia.

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

<sup>3</sup> En el tren interurbano de Bizkaia se excluyen los viajeros del funicular La Reineta.

<sup>4</sup> Renfe Métrica (antes FEVE); Datos de la línea Bilbao-Balmaseda.

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

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

**Cuadro 7.49. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas y tasa de variación interanual).**

(miles de personas)

AÑO	BUS urbano	BUS interurbano	TREN urbano	TREN interurbano <sup>1</sup>	TOTAL	Δ Anual	Δ acumulada
2000	61.325	54.523	54.173	55.071	225.092		
2001	61.990	56.431	55.895	56.223	230.539	2,4	2,4
2002	61.190	52.404	66.753	53.934	234.281	1,6	4,0
2003	62.322	54.058	73.753	52.700	242.833	3,7	7,7
2004	63.326	53.942	75.281	48.259	240.808	-0,8	6,9
2005	63.818	49.840	80.622	48.720	243.000	0,9	7,8
2006	64.800	49.293	82.715	48.679	245.487	1,0	8,8
2007	67.109	47.345	88.770	46.340	249.564	1,7	10,5
2008	66.650	47.743	89.292	45.050	248.735	-0,3	10,1
2009	64.571	47.370	94.533	41.971	248.444	-0,1	10,0
2010	65.531	47.139	98.383	39.392	250.445	0,8	10,8
2011	67.677	48.670	100.040	37.540	253.928	1,4	12,2
2012	66.942	49.268	97.975	36.277	250.462	-1,4	10,8
2013	66.130	49.668	97.532	34.109	247.439	-1,3	9,9

<sup>1</sup> En el tren interurbano de Bizkaia se excluyen los viajeros del funicular La Reineta.

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

## b) Carretera

Cuadro 7.50. Transporte privado: Evolución de la IMD en los principales accesos a las capitales vascas (nº vehículos y %)

												(nº vehículos y %)	
CAPITAL/AÑO	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Δ 13/12
<b>Vitoria-Gasteiz</b>													
Arkaute	11.484	12.329	10.838	10.119	10.547	10.733	10.201	9.949	9.892	9.199	8.941	8.667	-3,1
Gamarra Mayor <sup>1</sup>	22.801	22.801	23.751	23.608	24.036	24.056	23.769	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	--
Puente Zadorra	29.799	34.756	33.734	34.283	24.419	34.113	33.438	33.902	33.121	33.255	31.184	29.877	-4,2
Krispijana	27.689	30.370	31.871	34.381	34.269	37.510	36.861	37.020	37.233	36.506	34.674	33.437	-3,6
Gometxa	N.D.	15.239	16.954	17.991	18.506	19.323	18.816	17.162	17.001	16.607	15.894	15.547	-2,2
<b>TOTAL</b>	<b>91.773</b>	<b>115.495</b>	<b>117.148</b>	<b>120.382</b>	<b>111.777</b>	<b>125.735</b>	<b>123.085</b>	--	--	--	--	--	--
<b>Donostia-San Sebastián<sup>2</sup></b>													
Herrera	49.379	49.891	45.750	40.700	38.637	28.093	20.728	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	--
Loiola	17.574	15.405	17.503	17.248	15.723	14.717	15.167	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	--
Zapatari-Av. Tolosa	29.858	29.555	31.407	32.560	30.734	32.584	32.148	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	--
Subida hospitales	17.494	17.177	18.083	19.639	19.421	18.648	17.733	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	--
Amara	43.135	44.547	43.529	38.758	47.831	44.083	42.934	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	--
<b>TOTAL</b>	<b>157.440</b>	<b>156.575</b>	<b>156.272</b>	<b>148.905</b>	<b>152.346</b>	<b>138.125</b>	<b>128.710</b>	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	--
<b>Bilbao</b>													
Deusto-Elorrieta	23.634	22.796	17.124	17.305	17.109	16.730	16.186	16.107	15.332	14.765	14.348	14.072	-1,9
Deusto-Enekuri	25.896	33.156	46.025	46.198	49.805	48.921	48.580	49.544	51.336	51.528	52.633	51.375	-2,4
Túneles Artxanda	11.709	14.552	12.247	13.108	14.121	16.427	17.647	15.276	15.589	15.494	14.968	14.616	-2,4
Orueta-Sto.Domingo	37.131	39.109	37.800	36.098	36.990	37.464	36.443	36.229	35.853	36.356	36.172	33.779	-6,6
Ibarsusi-Etxebarri	45.741	46.654	45.072	44.625	41.945	40.987	40.132	39.106	37.878	36.965	34.247	32.543	-5,0
Boluetas-Zubialdea	18.594	18.207	17.320	15.182	13.627	13.988	14.168	13.626	13.043	12.441	11.941	11.578	-3,0
Miraflores-S.Sur <sup>3</sup>	34.256	36.745	40.318	43.415	47.802	52.223	53.096	53.406	56.772	55.833	51.882	46.437	-10,5
Pza. Zababuru-S.Sur	44.089	38.970	34.422	34.144	34.502	35.582	35.616	34.101	32.925	31.731	32.375	38.629	19,3
Plaza Sagrado Corazón-S.Sur	71.198	71.178	67.683	66.857	63.282	66.603	66.953	67.093	65.147	63.587	60.571	55.368	-8,6
Basurto-Kaxtresana	10.899	10.929	10.827	10.065	8.917	9.266	8.883	8.543	7.905	7.636	7.193	6.836	-5,0
Basurto-Zorrotza	21.908	19.661	18.571	17.143	16.292	13.679	13.330	12.909	12.161	10.254	9.782	9.888	1,1
<b>TOTAL</b>	<b>345.055</b>	<b>351.957</b>	<b>347.409</b>	<b>344.140</b>	<b>344.392</b>	<b>351.870</b>	<b>351.034</b>	<b>345.940</b>	<b>343.941</b>	<b>336.590</b>	<b>326.112</b>	<b>315.121</b>	<b>-3,4</b>

<sup>1</sup> Los datos de acceso de Gamarra Mayor en Vitoria-Gasteiz no están disponibles.<sup>2</sup> A partir de 2009, no se dispone de los aforos de los principales accesos a Donostia-San Sebastián.<sup>3</sup> La Estación de aforo 6A representativa de este acceso se halla situada entre el enlace de Miribilla y Miraflores. El sistema telemático ha permitido controlar el tráfico entre el enlace de Miribilla y la A-8, modificando al alza los tráficos correspondientes al período de 2005-2009.

Fuente: Plan de Aforo de la Diputación Foral de Álava 2013, Plan de Aforo de la Diputación Foral de Bizkaia 2013, Plan de Aforo de la Diputación Foral de Gipuzkoa 2008. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

**Cuadro 7.51. Transporte público urbano: Evolución del número de viajeros y viajeras en los autobuses urbanos de las tres capitales vascas.**

(miles de personas y %)

AÑO / CAPITAL	Bilbao		Donostia-San Sebastián		Vitoria-Gasteiz		TOTAL	
	miles de personas	Δinteranual (%)	miles de personas	Δinteranual (%)	miles de personas	Δinteranual (%)	miles de personas	Δinteranual (%)
1990	29.494	--	27.001	--	10.295	--	66.790	--
1991	29.772	0,9	26.220	-2,9	10.324	0,3	66.316	-0,7
1992	30.727	3,2	26.441	0,8	10.286	-0,4	67.454	1,7
1993	30.521	-0,7	24.667	-6,7	10.328	0,4	65.516	-2,9
1994	29.670	-2,8	25.447	3,2	10.335	0,1	65.452	-0,1
1995	30.208	1,8	26.371	3,6	10.765	4,2	67.344	2,9
1996	29.594	-2,0	26.886	2,0	11.266	4,7	67.746	0,6
1997	26.841	-9,3	26.737	-0,6	11.267	0,0	64.845	-4,3
1998	23.935	-10,8	27.023	1,1	11.441	1,5	62.399	-3,8
1999	22.622	-5,5	27.338	1,2	11.524	0,7	61.484	-1,5
2000	22.729	0,5	27.213	-0,5	11.383	-1,2	61.325	-0,3
2001	23.277	2,4	27.239	0,1	11.474	0,8	61.990	1,1
2002	23.146	-0,6	26.483	-2,8	11.561	0,8	61.190	-1,3
2003	24.093	4,1	26.511	0,1	11.718	1,4	62.322	1,8
2004	25.518	5,9	26.003	-1,9	11.805	0,7	63.326	1,6
2005	26.086	2,2	26.219	0,8	11.513	-2,5	63.818	0,8
2006	27.265	4,5	26.670	1,7	10.865	-5,6	64.800	1,5
2007	27.705	1,6	27.361	2,6	12.043	10,8	67.109	3,6
2008	26.004	-6,1	28.003	2,3	12.643	5,0	66.650	-0,7
2009	25.755	-1,0	28.460	1,6	10.356	-18,1	64.571	-3,1
2010	25.425	-1,3	29.015	2,0	11.091	7,1	65.531	1,5
2011	26.579	4,5	29.217	0,7	11.881	7,1	67.677	3,3
2012	25.814	-2,9	28.963	-0,9	12.165	2,4	66.942	-1,1
2013	25.821	0,0	27.652	-4,5	12.657	4,0	66.130	-1,2

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

**Cuadro 7.52. Transporte público interurbano: Evolución del número de viajeros y viajeras en los servicios regulares de autobús interurbano.**

(miles de personas y %)

AÑO / AMBITO	Interurbano Bizkaia		Interurbano Gipuzkoa		Interurbano Álava <sup>1</sup>	
	miles de personas	Δinteranual (%)	miles de personas	Δinteranual (%)	miles de personas	Δinteranual (%)
1999	35.474	--	19.003	--	n.d.	--
2000	36.062	1,7	18.461	-2,9	n.d.	--
2001	38.536	6,9	17.749	-3,9	146	--
2002	35.115	-8,9	17.022	-4,1	267	82,9
2003	37.031	5,5	16.712	-1,8	315	18,0
2004	36.876	-0,4	16.627	-0,5	439	39,4
2005	34.134	-7,4	15.382	-7,5	324	-26,2
2006	32.810	-3,9	16.109	4,7	374	15,4
2007	30.876	-5,9	16.120	0,1	349	-6,7
2008	30.196	-2,2	17.199	6,7	348	-0,3
2009	28.808	-4,6	18.141	5,5	421	21,0
2010	27.716	-3,8	18.907	4,2	516	22,6
2011	28.398	2,5	19.772	4,6	500	-3,1
2012	28.256	-0,5	20.517	3,8	495	-1,0
2013	28.057	-0,7	21.121	2,9	490	-1,0

<sup>1</sup> Las fluctuaciones en el número de usuarios computados entre los años 2003 y 2006 se deben, básicamente, a cambios en una línea, la cual incluía la conexión Vitoria-Gasteiz/Centro Comercial Gorbeia.

Fuente: Consorcio de transportes de Bizkaia, Diputación Foral de Gipuzkoa y Diputación Foral de Álava. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

c) *Ferrovionario*

Cuadro 7.53. Transporte público urbano y metropolitano: Evolución del número de viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao (miles de personas y tasa de variación interanual)

AÑO	Metro de Bilbao	
	miles de personas	Δinteranual (%)
1995 <sup>1</sup>	4.730	--
1996	31.660	--
1997	41.494	31,1
1998	49.102	18,3
1999	50.886	3,6
2000	54.173	6,5
2001	55.895	3,2
2002	66.706	19,3
2003	72.609	8,8
2004	73.089	0,7
2005	77.802	6,4
2006	79.780	2,5
2007	85.864	7,6
2008	86.334	0,5
2009	87.044	0,8
2010	88.556	1,7
2011	89.616	1,2
2012	87.615	-2,2
2013	87.133	-0,6

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

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

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

Cuadro 7.54. Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por mes (nº personas y %)

MES / AÑO	2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013	
	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.
Enero	7.032.992	8,8	7.523.252	8,8	7.890.635	9,1	7.422.774	8,5	7.486.534	8,5	7.710.731	8,6	7.892.863	9,0	7.963.909	9,1
Febrero	6.568.638	8,2	7.169.034	8,3	7.535.389	8,7	7.169.024	8,2	7.462.083	8,4	7.499.367	8,4	7.550.717	8,6	7.217.675	8,3
Marzo	7.482.706	9,4	8.019.898	9,3	6.496.436	7,5	7.587.744	8,7	8.119.871	9,2	8.683.312	9,7	8.165.874	9,3	7.367.021	8,5
Abril	5.871.471	7,4	6.513.817	7,6	7.844.999	9,1	6.641.599	7,6	7.017.668	7,9	6.993.220	7,8	6.491.388	7,4	7.462.431	8,6
Mayo	7.256.017	9,1	7.892.988	9,2	7.729.117	9,0	7.501.805	8,6	8.009.284	9,0	8.195.908	9,1	8.032.161	9,2	7.914.929	9,1
Junio	6.780.003	8,5	7.386.012	8,6	7.243.399	8,4	7.380.731	8,5	7.555.653	8,5	7.679.481	8,6	7.411.664	8,5	7.193.762	8,3
Julio	5.704.203	7,1	6.373.981	7,4	6.447.061	7,5	6.827.149	7,8	6.635.682	7,5	6.420.383	7,2	6.521.293	7,4	6.414.257	7,4
Agosto	5.223.175	6,5	5.471.464	6,4	5.179.199	6,0	5.627.069	6,5	5.524.726	6,2	5.775.166	6,4	5.585.844	6,4	5.551.982	6,4
Septiembre	6.411.497	8,0	6.657.528	7,8	6.921.810	8,0	7.141.594	8,2	7.173.394	8,1	7.436.533	8,3	6.836.034	7,8	6.934.761	8,0
Octubre	7.182.365	9,0	7.856.072	9,1	8.035.544	9,3	7.923.846	9,1	7.691.262	8,7	7.617.943	8,5	7.771.663	8,9	7.847.591	9,0
Noviembre	7.258.179	9,1	7.545.386	8,8	7.483.017	8,7	7.921.563	9,1	8.106.018	9,2	7.914.296	8,8	7.694.369	8,8	7.515.170	8,6
Diciembre	7.008.848	8,8	7.455.024	8,7	7.527.137	8,7	7.898.814	9,1	7.774.106	8,8	7.690.058	8,6	7.661.217	8,7	7.749.546	8,9
<b>TOTAL</b>	<b>79.780.094</b>	<b>100,0</b>	<b>85.864.456</b>	<b>100,0</b>	<b>86.333.743</b>	<b>100,0</b>	<b>87.043.712</b>	<b>100,0</b>	<b>88.556.281</b>	<b>100,0</b>	<b>89.616.398</b>	<b>100,0</b>	<b>87.615.087</b>	<b>100,0</b>	<b>87.133.034</b>	<b>100,0</b>

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

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

Cuadro 7.55. Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por estación (nº personas y %)

ESTACIÓN / AÑO	2008		2009		2010		2011		2012		2013	
	nºpersonas	%vertic.	nºpersonas	%vertic.	nºpersonas	% vertical	nºpersonas	%vertic.	nºpersonas	%vertic.	nºpersonas	%vertic.
Etxebarri	2.395.473	2,8	2.371.745	2,7	2.361.783	2,7	1.540.178	1,7	1.346.288	1,5	1.332.371	1,5
Boluea	1.436.556	1,7	1.477.461	1,7	1.482.354	1,7	1.321.891	1,5	1.099.182	1,3	1.133.394	1,3
Basarrate	2.321.533	2,7	2.275.891	2,6	2.231.784	2,5	2.238.321	2,5	2.160.226	2,5	2.147.980	2,5
Santutxu	4.912.223	5,7	4.862.490	5,6	4.837.362	5,5	4.832.327	5,4	4.687.312	5,3	4.663.570	5,4
Casco Viejo	6.426.806	7,4	6.355.555	7,3	6.338.656	7,2	6.388.989	7,1	6.257.809	7,1	5.988.909	6,9
Abando	6.618.653	7,7	6.465.604	7,4	6.441.791	7,3	6.261.471	7,0	5.960.941	6,8	5.948.390	6,8
Moyua	6.322.474	7,3	6.353.754	7,3	6.465.464	7,3	6.392.082	7,1	6.221.799	7,1	6.189.467	7,1
Indautxu	6.255.867	7,2	6.281.666	7,2	6.284.057	7,1	6.382.162	7,1	6.157.792	7,0	6.089.346	7,0
San Mamés	5.822.744	6,7	5.890.468	6,8	5.821.457	6,6	5.852.299	6,5	5.870.713	6,7	5.873.240	6,7
Deusto	5.246.947	6,1	5.048.939	5,8	4.910.313	5,5	4.713.708	5,3	4.315.724	4,9	4.234.870	4,9
Sarriko	2.643.049	3,1	2.587.739	3,0	2.572.323	2,9	2.547.779	2,8	2.453.889	2,8	2.425.761	2,8
San Inazio	2.379.879	2,8	2.334.328	2,7	2.276.742	2,6	2.330.358	2,6	2.325.615	2,7	2.312.943	2,7
Lutxana	221.927	0,3	223.805	0,3	213.398	0,2	210.443	0,2	183.643	0,2	170.638	0,2
Erandio	1.764.629	2,0	1.721.935	2,0	1.709.212	1,9	1.723.129	1,9	1.693.997	1,9	1.698.813	1,9
Astrabudua	1.485.266	1,7	1.418.598	1,6	1.366.793	1,5	1.353.002	1,5	1.336.405	1,5	1.366.987	1,6
Leioa	1.024.912	1,2	1.019.782	1,2	1.035.400	1,2	1.033.256	1,2	1.010.683	1,2	1.005.282	1,2
Lamiako	341.899	0,4	332.112	0,4	324.214	0,4	317.586	0,4	294.863	0,3	296.330	0,3
Areeta	3.692.580	4,3	3.569.334	4,1	3.490.095	3,9	3.494.171	3,9	3.407.329	3,9	3.338.313	3,8
Gobela	958.223	1,1	930.720	1,1	907.653	1,0	907.296	1,0	876.564	1,0	841.480	1,0
Neguri	711.199	0,8	702.384	0,8	684.403	0,8	695.003	0,8	673.013	0,8	669.108	0,8
Aiboa	390.173	0,5	380.930	0,4	385.209	0,4	401.730	0,4	407.248	0,5	410.027	0,5
Algorta	2.611.496	3,0	2.552.791	2,9	2.494.829	2,8	2.486.939	2,8	2.435.747	2,8	2.400.846	2,8
Bidezabal	1.614.788	1,9	1.535.095	1,8	1.481.883	1,7	1.470.510	1,6	1.409.399	1,6	1.398.186	1,6
Berango	461.699	0,5	417.125	0,5	406.929	0,5	436.252	0,5	418.340	0,5	382.852	0,4
Larrabasterra	453.070	0,5	441.349	0,5	412.188	0,5	419.555	0,5	415.304	0,5	426.285	0,5
Sopelana	659.325	0,8	628.151	0,7	595.588	0,7	599.980	0,7	587.032	0,7	582.828	0,7
Urduliz	327.080	0,4	304.473	0,3	292.216	0,3	308.770	0,3	306.482	0,3	311.796	0,4
Plentzia	667.496	0,8	667.870	0,8	651.311	0,7	676.065	0,8	642.488	0,7	653.253	0,7
Gurutzeta/Cruces	3.580.776	4,1	3.671.526	4,2	3.724.279	4,2	3.684.961	4,1	3.509.099	4,0	3.517.314	4,0
Ansio	1.217.557	1,4	1.282.764	1,5	1.318.251	1,5	1.268.482	1,4	1.250.489	1,4	1.210.514	1,4
Barakaldo	3.625.942	4,2	3.616.042	4,2	3.696.222	4,2	3.666.215	4,1	3.558.938	4,1	3.572.670	4,1
Bagatza	1.858.581	2,2	1.967.440	2,3	2.046.348	2,3	2.029.195	2,3	1.899.801	2,2	1.882.988	2,2
Urbina	153.996	0,2	144.554	0,2	119.742	0,1	115.347	0,1	107.634	0,1	102.625	0,1
Sestao	2.262.446	2,6	2.335.371	2,7	2.489.999	2,8	2.478.597	2,8	2.352.843	2,7	2.333.309	2,7
Abatxolo	733.287	0,8	763.831	0,9	827.863	0,9	811.564	0,9	772.196	0,9	776.193	0,9
Portugalete	2.733.192	3,2	2.465.265	2,8	2.116.272	2,4	2.129.064	2,4	2.005.450	2,3	2.030.599	2,3
Peñota	--	--	569.872	0,7	1.320.568	1,5	1.339.342	1,5	1.332.057	1,5	1.375.422	1,6
Santurtzi	--	--	1.074.953	1,2	2.421.330	2,7	2.759.124	3,1	2.698.063	3,1	2.739.059	3,1
Basauri	--	--	--	--	--	--	173.589	0,2	1.209.664	1,4	1.291.853	1,5
Ariz	--	--	--	--	--	--	1.825.666	2,0	1.963.026	2,2	2.007.223	2,3
TOTAL	86.333.743	100,0	87.043.712	100,0	88.556.281	100,0	89.616.398	100,0	87.615.087	100,0	87.133.034	100,0

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



**Cuadro 7.56. Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras de Euskotran (miles de personas y tasa de variación interanual)**

AÑO	miles de personas	Δinteranual (%)
2002 <sup>1</sup>	47,2	--
2003	1.144,0	--
2004	2.191,7	91,6
2005	2.819,9	28,7
2006	2.934,9	4,1
2007	2.906,4	-1,0
2008 <sup>2</sup>	2.957,9	1,8
2009 <sup>3</sup>	7.488,7	153,2
2010	9.827,4	31,2
2011	10.424,5	6,1
2012	10.359,6	-0,6
2013	10.399,2	0,4

<sup>1</sup> Se contabilizan los viajeros y viajeras desde la puesta en marcha del Tranvía de Bilbao en 12 de diciembre de 2002.

<sup>2</sup> Se incluyen los viajeros y viajeras del Tranvía de Vitoria-Gasteiz desde su puesta en marcha de los ramales Centro y Lakua en 23 de diciembre de 2008.

<sup>3</sup> El 10 de julio de 2009 se abre la nueva línea del ramal de Abetxuko del Tranvía de Vitoria-Gasteiz.

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

**Cuadro 7.57. Transporte público interurbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (miles de personas)**

(miles de personas)

AÑO / COMPAÑÍA	Renfe <sup>1</sup>	EuskoTren <sup>2</sup>	Renfe Métrica <sup>3</sup>	TOTAL
1980	31.404	30.234	1.631	63.269
1981	28.503	27.564	1.631	57.698
1982	32.834	26.973	1.532	61.339
1983	37.669	23.222	1.579	62.470
1984	47.852	21.178	1.386	70.416
1985	43.443	21.263	1.294	66.000
1986	41.524	22.725	1.380	65.629
1987	41.530	25.189	1.571	68.290
1988	41.533	26.571	1.320	69.424
1990	31.023	35.253	1.211	67.487
1991	27.644	36.437	1.441	65.522
1992	33.143	36.438	1.531	71.112
1993	33.318	37.064	1.553	71.935
1994	34.164	37.212	1.668	73.044
1995	34.412	31.344	1.744	67.500
1996	34.196	17.245	1.820	53.261
1997	33.765	19.952	1.872	55.589
1998	32.321	16.525	1.872	50.718
1999	33.777	16.865	1.863	52.505
2000	35.288	18.138	1.866	55.292
2001	36.533	17.855	1.835	56.223
2002	34.288	17.746	1.900	53.934
2003	32.926	17.934	1.841	52.701
2004	29.864	16.500	1.895	48.259
2005	29.223	17.553	1.945	48.721
2006	28.934	17.913	1.832	48.679
2007	26.430	18.137	1.772	46.339
2008	25.785	17.759	1.506	45.050
2009	23.654	16.972	1.345	41.971
2010	21.532	16.516	1.345	39.393
2011	20.318	15.908	1.314	37.540
2012	19.848	15.180	1.249	36.277
2013	17.390	15.569	1.151	34.110

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

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

<sup>3</sup> Renfe Métrica (antes FEVE): Datos de la línea Bilbao-Balmaseda.

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

**Cuadro 7.58. Transporte público interurbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (tasa de variación interanual)**

(%)

AÑO / COMPAÑÍA	Renfe <sup>1</sup>	EuskoTren <sup>2</sup>	Renfe Métrica <sup>3</sup>	TOTAL
1980	--	--	--	--
1981	-9,2	-8,8	0,0	-8,8
1982	15,2	-2,1	-6,1	6,3
1983	14,7	-13,9	3,1	1,8
1984	27,0	-8,8	-12,2	12,7
1985	-9,2	0,4	-6,6	-6,3
1986	-4,4	6,9	6,6	-0,6
1987	0,0	10,8	13,8	4,1
1988	0,0	5,5	-16,0	1,7
1990	-25,3	32,7	-8,3	-2,8
1991	-10,9	3,4	19,0	-2,9
1992	19,9	0,0	6,2	8,5
1993	0,5	1,7	1,4	1,2
1994	2,5	0,4	7,4	1,5
1995	0,7	-15,8	4,6	-7,6
1996	-0,6	-45,0	4,4	-21,1
1997	-1,3	15,7	2,9	4,4
1998	-4,3	-17,2	0,0	-8,8
1999	4,5	2,1	-0,5	3,5
2000	4,5	7,5	0,2	5,3
2001	3,5	-1,6	-1,7	1,7
2002	-6,1	-0,6	3,5	-4,1
2003	-4,0	1,1	-3,1	-2,3
2004	-9,3	-8,0	2,9	-8,4
2005	-2,1	6,4	2,6	1,0
2006	-1,0	2,1	-5,8	-0,1
2007	-8,7	1,3	-3,3	-4,8
2008	-2,4	-2,1	-15,0	-2,8
2009	-8,3	-4,4	-10,7	-6,8
2010	-9,0	-2,7	0,0	-6,1
2011	-5,6	-3,7	-2,3	-4,7
2012	-2,3	-4,6	-4,9	-3,4
2013	-12,4	2,6	-7,8	-6,0
Δ 80/13	-44,6	-48,5	-29,4	-46,1

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

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

<sup>3</sup> Renfe Métrica (antes FEVE): Datos de la línea Bilbao-Balmaseda.

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

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

## d) Aéreo

Cuadro 7.59. Tráfico aéreo de personas en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (miles de personas)

(miles de personas)

AÑO / AEROPUERTO	Bilbao	Donostia-San Sebastián	Vitoria-Gasteiz	TOTAL
1992	1.381	100	226	1.707
1993	1.289	123	249	1.661
1994	1.399	127	188	1.714
1995	1.560	127	153	1.840
1996	1.747	152	143	2.042
1997	1.969	174	144	2.287
1998	2.089	218	128	2.435
1999	2.219	249	152	2.620
2000	2.528	284	123	2.935
2001	2.475	281	129	2.885
2002	2.451	271	99	2.821
2003	2.842	284	102	3.228
2004	3.391	296	94	3.781
2005	3.842	309	91	4.242
2006	3.871	368	173	4.412
2007	4.281	466	173	4.920
2008	4.169	403	68	4.640
2009	3.652	315	40	4.007
2010	3.883	286	42	4.211
2011	4.044	248	28	4.320
2012	4.167	262	24	4.454
2013	3.794	245	7	4.046

La fuente original puede disponer de datos más desagregados y actualizados.

Enlace: [www.aena-aeropuertos.es](http://www.aena-aeropuertos.es)

Fuente: Estadísticas de AENA - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

**Cuadro 7.60. Tráfico aéreo de personas en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (tasa de variación interanual)**

(%)

AÑO / AEROPUERTO	Bilbao	Donostia-San Sebastián	Vitoria-Gasteiz	TOTAL
1992	--	--	--	--
1993	-6,7	23,0	10,2	-2,7
1994	8,5	3,3	-24,5	3,2
1995	11,5	0,0	-18,6	7,4
1996	12,0	19,7	-6,5	11,0
1997	12,7	14,5	0,7	12,0
1998	6,1	25,3	-11,1	6,5
1999	6,2	14,2	18,8	7,6
2000	13,9	14,1	-19,1	12,0
2001	-2,1	-1,1	4,9	-1,7
2002	-1,0	-3,6	-23,3	-2,2
2003	16,0	4,8	3,0	14,4
2004	19,3	4,2	-7,8	17,1
2005	13,3	4,4	-3,2	12,2
2006	0,8	19,1	90,1	4,0
2007	10,6	26,6	0,0	11,5
2008	-2,6	-13,5	-60,7	-5,7
2009	-12,4	-21,8	-41,2	-13,6
2010	6,3	-9,2	5,0	5,1
2011	4,1	-13,3	-33,3	2,6
2012	3,0	5,6	-14,3	3,1
2013	-9,0	-6,5	-70,8	-9,2
Δ 92/13	174,7	145,0	-96,9	137,0

La fuente original puede disponer de datos más desagregados y actualizados.

Enlace: [www.aena-aeropuertos.es](http://www.aena-aeropuertos.es)

Fuente: Estadísticas de AENA - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

### e) Marítimo

**Cuadro 7.61. Evolución del tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao (nº personas y tasa de variación interanual)**

Años	Línea regular			Cruceros				Total	Δ anual %
	Embarcados	Desembarcados	Total	Embarcados	Desembarcados	En Tránsito	Total		
2002	60.209	76.732	136.941	--	--	--	--	136.941	--
2003	47.833	64.011	111.844	--	--	--	7.433	119.277	-12,9
2004	43.642	101.035	144.677	--	--	--	12.180	156.857	31,5
2005	51.048	113.368	164.416	19	58	13.302	13.379	177.795	13,3
2006	55.841	112.902	168.743	155	193	16.297	16.645	185.388	4,3
2007	46.746	102.908	149.654	118	62	22.792	22.972	172.626	-6,9
2008	43.337	99.109	142.446	382	388	36.356	37.126	179.572	4,0
2009	45.370	91.739	137.109	59	339	28.597	28.995	166.104	-7,5
2010	41.714	79.916	121.630	2.808	4.342	36.244	43.394	165.024	-0,7
2011	38.204	36.584	74.788	6.984	7.953	62.476	77.413	152.201	-7,8
2012	39.038	37.763	76.801	6.243	6.394	53.316	65.953	142.754	-6,2
2013	42.957	43.018	85.975	5.814	5.866	44.324	56.004	141.979	-0,5

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

## f) Cable

**Cuadro 7.62. Transporte de personas por cable. Evolución 1994-2013**

(miles de personas)

AÑO / MODO	FUNICULARES				ASCENSORES				
	Artxanda	La Reineta	Igeldo	Mamariga	Arangoiti	La Salve	Solokoetxe	Begoña	Ereaga
1994	438	147	307		505	386	-	-	-
1995	462	289	270		510	370	-	-	-
1996	390	285	282		528	357	-	-	-
1997	409	283	279		538	337	-	-	-
1998	405	231	295		556	342	-	-	-
1999	401	234	335		575	278	-	-	-
2000	382	221	272		562	268	-	-	-
2001	369	218	244		614	249	-	-	-
2002	367	215	256		-	231	993	684	-
2003	425	222	265		636	212	1012	643	-
2004	432	204	278		441	213	995	630	-
2005	453	204	305		484	206	919	597	108
2006	483	198	339		313	212	888	594	252
2007	489	182	310		278	194	814	554	251
2008	512	182	304		-	212	785	492	276
2009	517	178	376		-	-	731	416	284
2010	524	175	373	263	-	-	675	418	269
2011	565	161	401	740	-	-	651	403	250
2012	522	156	415	679	-	-	586	388	274
2013	565	156	420	821	-	-	-	-	312

Los datos correspondientes al año 2008, 2009 y 2010 del Ascensor de Arangoiti no se encuentran disponibles.

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

La lanzadera Mamariaga es gratuita a partir de junio 2013 para los viajeros de metro

Los datos de los ascensores de Solokoetxe y Begoña no están disponibles en 2013

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

## g) Otros medios

**Cuadro 7.63. Transporte de personas en el Puente Colgante de Bizkaia. Evolución 2002-2013**

(miles de personas)

Nº/AÑOS	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Puente Colgante Bizkaia	5.830	5.751	5.670	5.243	4.972	4.567	4.463	3.970	3.908	3.749	3.685	3.573

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia.

**Cuadro 7.64. Tráfico de personas en botes de pasaje. Evolución 2003-2013**

(miles de personas)

Nº/AÑOS	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Portugalete-Las Arenas	635	680	609	610	582	550,7	554,8	579,4	619,9	620,5	514,9
Erandio-Barakaldo							74,8	76,8	86,3	81,6	75,9

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia.

7.2.3. Demanda de transporte de mercancíasa) *Carretera*

Cuadro 7.65. Volumen de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución 1998-2013 (miles de Tn y tasa de variación interanual)

Años	Transporte Intrarregional <sup>1</sup>				Transporte interregional <sup>2</sup>		Transporte Internacional		Total CAPV	
	Intra-municipal <sup>3</sup>	Inter-municipal	Total	Δ anual %	Miles Tn	Δ anual %	Miles Tn	Δ anual %	Miles Tn	Δ anual %
1998	--	31.627	31.627	--	32.583	--	2.277	--	66.487	--
1999	--	35.536	35.536	12,4	34.985	7,4	3.518	54,5	74.039	11,4
2000	--	41.963	41.963	18,1	37.664	7,7	4.672	32,8	84.299	13,9
2001	--	42.593	42.593	1,5	38.845	3,1	4.484	-4,0	85.922	1,9
2002	20.149	49.176	69.325	62,8	42.625	9,7	5.378	19,9	117.328	36,6
2003	15.194	46.612	61.807	-10,8	42.572	-0,1	5.470	1,7	109.849	-6,4
2004	18.487	49.490	67.978	10,0	48.486	13,9	5.500	0,5	121.964	11,0
2005	19.487	59.635	79.122	16,4	47.474	-2,1	5.260	-4,4	131.856	8,1
2006	23.889	58.634	82.523	4,3	49.609	4,5	4.789	-9,0	136.921	3,8
2007	18.321	61.845	80.166	-2,9	55.838	12,6	6.042	26,2	142.046	3,7
2008	17.641	59.182	76.823	-4,2	50.473	-9,6	5.828	-3,5	133.124	-6,3
2009	18.356	48.769	67.126	-12,6	47.708	-5,5	4.253	-27,0	119.086	-10,5
2010	13.934	43.368	57.302	-14,6	48.033	0,7	4.908	15,4	110.243	-7,4
2011	11.427	40.501	51.928	-9,4	45.103	-6,1	4.796	-2,3	101.826	-7,6
2012	8.669	33.406	42.076	-19,0	41.606	-7,8	4.823	0,6	88.505	-13,1
2013	8.395	32.527	40.922	-2,7	38.799	-6,7	4.655	-3,5	84.376	-4,7

<sup>1</sup> Con origen y destino CAPV (incluye el transporte intermunicipal y el intramunicipal).<sup>2</sup> Entre la CAPV y otras Comunidades Autónomas.<sup>3</sup> Dado el cambio metodológico en el 2002, el transporte intramunicipal se empieza a recoger en la Encuesta a partir de ese año.

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

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

Cuadro 7.66. Volumen de mercancías transportadas por carretera según Comunidades Autónomas de origen y de destino. 2013 (Miles de Tn).

Origen/Destino	Origen País Vasco	Destino País Vasco	Total
Andalucía	533	579	1.112
Aragón	1.586	1.596	3.182
Asturias	490	798	1.288
Balears, Illes	..	..	..
Canarias	..	..	..
Cantabria	1.729	2.359	4.088
Castilla-La Mancha	475	543	1.018
Castilla y León	4.275	4.153	8.428
Cataluña	1.810	1.741	3.551
Comunidad Valenciana	907	1.021	1.928
Extremadura	79	98	177
Galicia	1.392	1.542	2.934
Madrid	1.363	1.348	2.711
Murcia	106	177	283
Navarra	3.249	2.760	6.009
Rioja	977	1.092	2.069
Ceuta y Melilla	..	..	..
<b>TOTAL expedido/recibido a/de otras CC.AA.</b>	<b>18.981</b>	<b>19.818</b>	<b>38.799</b>

(..)Al tratarse de transporte por carretera, no son significativos los flujos con las autonomías insulares, con Ceuta y Melilla, aunque sus valores se incluyen en la fila de "Total expedido/recibido a/de otras CC.AA.".

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



b) *Ferrovionario*

Cuadro 7.67. Volumen de mercancías por ferrocarril en la CAPV. Evolución 2002-2013 (miles de Tn y tasa de variación interanual)

AÑOS/OPERADOR	RENFE <sup>1</sup>		RENFE METRICA		EUSKOTREN	
	miles de Tn	Δinteranual (%)	miles de Tn	Δinteranual (%)	miles de Tn	Δinteranual (%)
2002	-		1127,9	-	157	-
2003	5475,9	-	1041,6	-7,7	154,2	-1,8
2004	5932,5	8,3	1092,4	4,9	164,9	6,9
2005	4441,9	-25,1	1054,4	-3,5	148	-10,2
2006	4601,3	3,6	1063,4	0,9	166,4	12,4
2007	4479,3	-2,7	1088,4	2,4	173,6	4,3
2008	4148,4	-7,4	1053,6	-3,2	183,3	5,6
2009	2767,5	-33,3	823,7	-21,8	121,4	-33,8
2010	3158,6	14,1	976,7	18,6	139,6	15,0
2011	2953,8	-6,5	948,7	-2,9	138,9	-0,5
2012	2159,6	-26,9	862,0	-9,1	84,1	-39,5
2013	2375,6	10,0	835,8	-3,0	0,5	-99,4

<sup>1</sup> Datos de RENFE disponibles a partir de 2003

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

Cuadro 7.68. Volumen de mercancías transportadas por RENFE con origen y/o destino la CAPV por CC.AA. 2013 (miles de Tn y peso porcentual)

CC.AA	Toneladas				% sobre el total			
	Origen CAPV	Destino CAPV	CAPV Intrarregional	Total	Origen CAPV	Destino CAPV	CAPV Intrarregional	Total
Andalucía	14.371,62	14.272,18		28.643,80	1,1	1,3		1,2
Aragón	65.956,82	194.002,41		259.959,23	5,3	18,3		10,9
Asturias	540,70	228.281,80		228.822,50	0,0	21,5		9,6
Cantabria				0,00	0,0	0,0		0,0
Castilla-La Mancha	98.968,26	429,54		99.397,80	7,9	0,0		4,2
Castilla-León	469.858,16	121.099,84		590.958,00	37,5	11,4		24,9
Cataluña	182.911,02	54.736,16		237.647,18	14,6	5,2		10,0
Extremadura	1.364,30	5,00		1.369,30	0,1	0,0		0,1
Galicia	214,40	30,40		244,80	0,0	0,0		0,0
La Rioja		15.286,50		15.286,50	0,0	1,4		0,6
Madrid	294.190,48	252.367,20		546.557,68	23,5	23,8		23,0
Murcia	8.038,70	9.504,75		17.543,45	0,6	0,9		0,7
Navarra	66.652,30	51.356,20		118.008,50	5,3	4,8		5,0
Valencia	50.102,92	118.071,73		168.174,65	4,0	11,1		7,1
CAPV Intrarregional			62.950,54	62.950,54	0,0	0,0	100,0	2,6
TOTAL	1.253.169,68	1.059.443,71	62.950,54	2.375.563,93	100,0	100,0	100,0	100,0

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

c) **Aéreo**

**Cuadro 7.69.** Evolución del tráfico de mercancías en los aeropuertos vascos (Tn y tasa de variación interanual)

AÑO / AEROPUERTO	Bilbao		Donostia-San Sebastián		Vitoria - Gasteiz		TOTAL	
	Tn	Δinteranual (%)	Tn	Δinteranual (%)	Tn	Δinteranual (%)	Tn	Δinteranual (%)
1992	3.415,1	-	257,6	-	928,5	-	4.601,2	-
1993	3.307,5	-3,2	349,5	35,7	415,3	-55,3	4.072,3	-11,5
1994	4.775,4	44,4	306,7	-12,2	1.480,8	256,6	6.562,9	61,2
1995	3.879,4	-18,8	292,6	-4,6	13.782,1	830,7	17.954,1	173,6
1996	4.637,3	19,5	264,0	-9,8	26.721,4	93,9	31.622,7	76,1
1997	5.734,9	23,7	313,6	18,8	31.469,3	17,8	37.517,8	18,6
1998	3.631,1	-36,7	213,1	-32,0	42.296,9	34,4	46.141,1	23,0
1999	3.573,7	-1,6	179,0	-16,0	39.917,7	-5,6	43.670,4	-5,4
2000	4.038,7	13,0	176,1	-1,6	35.609,7	-10,8	39.824,5	-8,8
2001	3.674,5	-9,0	154,1	-12,5	36.309,5	2,0	40.138,0	0,8
2002	3.699,2	0,7	127,1	-17,5	42.425,2	16,8	46.251,5	15,2
2003	3.813,6	3,1	96,6	-24,0	40.155,9	-5,3	44.066,0	-4,7
2004	4.152,8	8,9	325,2	236,8	43.683,4	8,8	48.161,4	9,3
2005	3.956,7	-4,7	415,2	27,7	34.785,8	-20,4	39.157,8	-18,7
2006	3.417,7	-13,6	282,2	-32,0	31.575,7	-9,2	35.275,6	-9,9
2007	3.230,9	-5,5	245,9	-12,9	31.359,3	-0,7	34.836,1	-1,2
2008	3.178,8	-1,6	63,8	-74,1	34.989,7	11,6	38.232,3	9,7
2009	2.691,5	-15,3	31,1	-51,3	27.388,0	-21,7	30.110,6	-21,2
2010	2.548,0	-5,3	18,8	-39,5	27.960,6	2,1	30.527,4	1,4
2011	2.633,5	3,4	32,0	70,3	34.692,3	24,1	37.357,8	22,4
2012	2.262,8	-14,1	35,5	11,0	34.648,1	-0,1	36.946,4	-1,1
2013	2.536,2	12,1	20,4	-42,7	37.482,4	8,2	40.039,1	8,4
Δ 92/13		-25,7		-92,1		3.936,9		770,2

La fuente original puede disponer de datos más desagregados y actualizados.

Enlace: [www.aena-aeropuertos.es](http://www.aena-aeropuertos.es)

Fuente: Estadísticas de AENA - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

d) *Marítimo*

**Cuadro 7.70.** Evolución del tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual)

AÑO / PUERTO	Bilbao		Pasajes		TOTAL	
	miles de Tn	Δinteranual (%)	milesdeTn	Δinteranual (%)	miles de Tn	Δinteranual (%)
1990	30.066,0	-	3.823,5	-	33.889,5	-
1991	32.674,7	8,7	3.979,9	4,1	36.654,6	8,2
1992	30.560,1	-6,5	4.141,3	4,1	34.701,4	-5,3
1993	30.005,9	-1,8	4.292,5	3,7	34.298,4	-1,2
1994	29.482,7	-1,7	3.886,9	-9,4	33.369,6	-2,7
1995	27.766,1	-5,8	4.146,6	6,7	31.912,7	-4,4
1996	22.646,5	-18,4	3.510,1	-15,3	26.156,6	-18,0
1997	23.078,5	1,9	3.837,8	9,3	26.916,3	2,9
1998	27.241,5	18,0	4.007,9	4,4	31.249,4	16,1
1999	27.055,5	-0,7	4.552,7	13,6	31.608,2	1,1
2000	28.637,8	5,8	4.671,4	2,6	33.309,2	5,4
2001	27.100,5	-5,4	4.720,0	1,0	31.820,5	-4,5
2002	26.259,1	-3,1	5.402,7	14,5	31.661,8	-0,5
2003	29.010,1	10,5	5.959,5	10,3	34.969,6	10,4
2004	33.336,3	14,9	5.736,5	-3,7	39.072,8	11,7
2005	34.100,5	2,3	5.410,0	-5,7	39.510,5	1,1
2006	38.590,9	13,2	5.504,6	1,7	44.095,5	11,6
2007	40.014,3	3,7	5.074,4	-7,8	45.088,7	2,3
2008	39.398,0	-1,5	4.773,7	-5,9	44.171,7	-2,0
2009	32.179,9	-18,3	3.519,7	-26,3	35.699,6	-19,2
2010	34.665,4	7,7	3.898,1	10,8	38.563,5	8,0
2011	32.001,4	-7,7	3.252,1	-16,6	35.253,5	-8,6
2012	29.505,9	-7,8	3.101,6	-4,6	32.607,4	-7,5
2013	30.071,3	1,9	2.955,6	-4,7	33.026,9	1,3
Δ 90/13	--	0,0	--	-22,7	--	-2,5

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao, Autoridad Portuaria de Pasajes. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

**Cuadro 7.71. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (miles de Tn y tasa de variación interanual)**

AÑO / ACTIV.	Descargas		Cargas		Tráfico local		Avituallamiento		TOTAL	
	miles de Tn	Δinteran ual (%)	miles de Tn	Δinteran ual (%)	miles de Tn	Δinteran ual (%)	miles de Tn	Δinteran ual (%)	Miles de Tn	Δinteranu al (%)
1990	17.986,1	--	7.219,3	--	4.648,7	--	211,9	--	30.066,0	--
1991	18.893,2	5,0	8.487,2	17,6	5.076,3	9,2	218,0	2,9	32.674,7	8,7
1992	17.973,5	-4,9	7.543,9	-11,1	4.841,5	-4,6	201,2	-7,7	30.560,1	-6,5
1993	17.284,5	-3,8	7.717,9	2,3	4.771,4	-1,4	232,1	15,4	30.005,9	-1,8
1994	17.701,2	2,4	7.763,8	0,6	3.878,1	-18,7	139,6	-39,9	29.482,7	-1,7
1995	18.094,9	2,2	6.912,6	-11,0	2.610,8	-32,7	147,8	5,9	27.766,1	-5,8
1996	14.897,5	-17,7	6.838,8	-1,1	770,7	-70,5	139,5	-5,6	22.646,5	-18,4
1997	15.584,6	4,6	6.826,7	-0,2	539,8	-30,0	127,4	-8,7	23.078,5	1,9
1998	18.491,1	18,6	7.947,7	16,4	669,6	24,0	133,1	4,5	27.241,5	18,0
1999	18.786,0	1,6	7.243,9	-8,9	893,9	33,5	131,7	-1,1	27.055,5	-0,7
2000	19.560,3	4,1	7.957,6	9,9	990,8	10,8	129,1	-2,0	28.637,8	5,8
2001	18.943,9	-3,2	7.715,5	-3,0	306,0	-69,1	135,1	4,6	27.100,5	-5,4
2002	18.616,9	-1,7	7.007,2	-9,2	505,9	65,3	129,1	-4,4	26.259,1	-3,1
2003	20.551,2	10,4	7.833,8	11,8	502,5	-0,7	122,7	-5,0	29.010,1	10,5
2004	23.916,3	16,4	8.590,1	9,7	690,3	37,4	139,6	13,8	33.336,3	14,9
2005	24.421,5	2,1	8.815,6	2,6	726,4	5,2	137,0	-1,9	34.100,5	2,3
2006	27.596,2	13,0	9.612,1	9,0	1.241,1	70,9	141,5	3,3	38.590,9	13,2
2007	28.545,2	3,4	9.877,3	2,8	1.439,6	16,0	152,2	7,6	40.014,3	3,7
2008	27.758,1	-2,8	10.222,3	3,5	1.265,2	-12,1	152,3	0,1	39.398,0	-1,5
2009	22.606,0	-18,6	8.998,5	-12,0	446,1	-64,7	129,4	-15,0	32.179,9	-18,3
2010	23.764,1	5,1	9.896,7	10,0	866,0	94,1	138,6	7,1	34.665,4	7,7
2011	21.299,8	-10,4	10.427,0	5,4	144,2	-83,3	130,4	-5,9	32.001,4	-7,7
2012	18.735,6	-12,0	10.217,1	-2,0	431,3	199,1	121,9	-6,5	29.505,9	-7,8
2013	19.247,4	2,7	10.353,4	1,3	348,0	-19,2	122,2	0,3	30.071,3	1,9
Δ 90/13	--	7,0	--	43,4	--	-92,5	--	-42,3	--	0,0

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

Cuadro 7.72. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (%)

(% horizontal)

AÑO / ACTIVIDAD	Descargas	Cargas	Tráfico local	Avituallamiento	TOTAL
1990	59,8	24,0	15,5	0,7	100,0
1991	57,8	26,0	15,5	0,7	100,0
1992	58,8	24,7	15,8	0,7	100,0
1993	57,6	25,7	15,9	0,8	100,0
1994	60,0	26,3	13,2	0,5	100,0
1995	65,2	24,9	9,4	0,5	100,0
1996	65,8	30,2	3,4	0,6	100,0
1997	67,5	29,6	2,3	0,6	100,0
1998	67,9	29,1	2,5	0,5	100,0
1999	69,4	26,8	3,3	0,5	100,0
2000	68,3	27,8	3,4	0,5	100,0
2001	69,9	28,5	1,1	0,5	100,0
2002	70,9	26,7	1,9	0,5	100,0
2003	70,8	27,0	1,8	0,4	100,0
2004	71,7	25,8	2,1	0,4	100,0
2005	71,6	25,9	2,1	0,4	100,0
2006	71,5	24,9	3,2	0,4	100,0
2007	71,3	24,7	3,6	0,4	100,0
2008	70,5	25,9	3,2	0,4	100,0
2009	70,2	28,0	1,4	0,4	100,0
2010	68,6	28,5	2,5	0,4	100,0
2011	66,6	32,6	0,5	0,4	100,0
2012	63,5	34,6	1,5	0,4	100,0
2013	64,0	34,4	1,2	0,4	100,0

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

**Cuadro 7.73. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual)**

AÑO / ACTIV.	Descargas		Cargas		Avituallamiento		Pesca		TOTAL	
	miles de Tn	Δinteranu al (%)	miles de Tn	Δinteranu al (%)	Miles de Tn	Δinteranu al (%)	miles de Tn	Δinteranu al (%)	miles de Tn	Δinteranu al (%)
1990	2.888,1	--	848,5	--	73,0	--	13,9	--	3.823,5	--
1991	2.865,4	-0,8	1.021,4	20,4	78,7	7,8	14,4	3,6	3.979,9	4,1
1992	3.044,4	6,2	1.001,9	-1,9	81,6	3,7	13,4	-6,9	4.141,3	4,1
1993	3.081,6	1,2	1.121,3	11,9	76,2	-6,6	13,4	0,0	4.292,5	3,7
1994	2.726,1	-11,5	1.075,5	-4,1	72,9	-4,3	12,4	-7,5	3.886,9	-9,4
1995	3.274,0	20,1	793,3	-26,2	65,8	-9,7	13,5	8,9	4.146,6	6,7
1996	2.627,8	-19,7	804,0	1,3	62,1	-5,6	16,2	20,0	3.510,1	-15,3
1997	2.906,2	10,6	854,7	6,3	62,0	-0,2	14,9	-8,0	3.837,8	9,3
1998	3.115,1	7,2	826,4	-3,3	52,4	-15,5	14	-6,0	4.007,9	4,4
1999	3.657,7	17,4	830,0	0,4	50,9	-2,9	14,1	0,7	4.552,7	13,6
2000	3.812,5	4,2	792,7	-4,5	51,5	1,2	14,7	4,3	4.671,4	2,6
2001	3.836,5	0,6	822,8	3,8	47,0	-8,7	13,7	-6,8	4.720,0	1,0
2002	4.327,7	12,8	1.018,0	23,7	45,1	-4	11,9	-13,1	5.402,7	14,5
2003	4.566,5	5,5	1.336,3	31,3	45,3	0,4	11,4	-4,2	5.959,5	10,3
2004	4.434,8	-2,9	1.244,1	-6,9	46,5	2,6	11,1	-2,6	5.736,5	-3,7
2005	4.182,2	-5,7	1.178,3	-5,3	41,0	-11,8	8,5	-23,4	5.410,0	-5,7
2006	4.324,6	3,4	1.127,0	-4,4	45,7	11,5	7,3	-14,1	5.504,6	1,7
2007	3.842,2	-11,2	1.181,7	4,9	43,8	-4,2	6,7	-8,2	5.074,4	-7,8
2008	3.210,5	-16,4	1.515,1	28,2	40,4	-7,8	7,7	14,9	4.773,7	-5,9
2009	2.163,3	-32,6	1.304,4	-13,9	36,1	-10,6	15,9	106,5	3.519,7	-26,3
2010	2.352,9	8,8	1.486,8	14,0	39,7	10,0	18,7	17,6	3.898,1	10,8
2011	1.927,2	-18,1	1.268,6	-14,7	33,0	-16,9	23,3	24,8	3.252,1	-16,6
2012	1.935,4	0,4	1.114,2	-12,2	27,6	-16,4	24,3	4,3	3.101,6	-4,6
2013	1.671,6	-13,6	1.234,4	10,8	27,7	0,5	21,9	-10,2	2.955,6	-4,7
Δ 90/13	--	-42,1	--	45,5	--	-62,1	--	57,6	--	-22,7

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

Cuadro 7.74. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (%)

(% horizontal)

AÑO / ACTIVIDAD	Descargas	Cargas	Avituallamiento	Pesca	TOTAL
1990	75,5	22,2	1,9	0,4	100,0
1991	72,0	25,7	2,0	0,4	100,0
1992	73,5	24,2	2,0	0,3	100,0
1993	71,8	26,1	1,8	0,3	100,0
1994	70,1	27,7	1,9	0,3	100,0
1995	79,0	19,1	1,6	0,3	100,0
1996	74,9	22,9	1,8	0,5	100,0
1997	75,7	22,3	1,6	0,4	100,0
1998	77,7	20,6	1,3	0,3	100,0
1999	80,3	18,2	1,1	0,3	100,0
2000	81,6	17,0	1,1	0,3	100,0
2001	81,3	17,4	1,0	0,3	100,0
2002	80,1	18,8	0,8	0,2	100,0
2003	76,6	22,4	0,8	0,2	100,0
2004	77,3	21,7	0,8	0,2	100,0
2005	77,3	21,8	0,7	0,2	100,0
2006	78,6	20,5	0,8	0,1	100,0
2007	75,7	23,3	0,9	0,1	100,0
2008	67,3	31,7	0,8	0,2	100,0
2009	61,5	37,1	1,0	0,5	100,0
2010	60,4	38,1	1,0	0,5	100,0
2011	59,3	39,0	1,0	0,7	100,0
2012	62,4	35,9	0,9	0,8	100,0
2013	56,6	41,8	0,9	0,7	100,0

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

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

Cuadro 7.75. Evolución del tráfico de mercancías en el puerto de Bermeo (miles de Tn y tasa de variación interanual)

AÑO	miles de Tn	Δinteranual (%)
1990	146,0	--
1991	145,8	-0,1
1992	123,6	-15,2
1993	140,9	14,0
1994	265,0	88,1
1995	344,4	30,0
1996	302,2	-12,3
1997	408,5	35,2
1998	442,3	8,3
1999	396,8	-10,3
2000	460,3	16,0
2001	423,2	-8,1
2002	340,8	-19,5
2003	414,9	21,7
2004	405,7	-2,2
2005	286,9	-29,3
2006	303,6	5,8
2007	317,2	4,5
2008	234,3	-26,1
2009	253,7	8,3
2010	254,8	0,4
2011	249,7	-2,0
2012	255,2	2,2
2013	299,6	17,4
Δ 90/13		105,2

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Gobierno Vasco. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

### 7.3. ANEXO EFECTOS INDUCIDOS

#### 7.3.1. Accidentalidad

**Cuadro 7.76. Evolución del balance de accidentes registrados por la Ertzaintza por víctimas: Evolución (2000-2013)**

(nº y %)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Δ00/13
<b>ALAVA</b>															
Accid. con víctimas	434	534	597	588	512	469	444	457	375	342	290	314	291	299	-31,1
Heridos graves	245	237	184	166	126	116	103	100	66	80	56	50	52	64	-73,9
Heridos leves	452	653	765	800	637	628	538	608	483	457	396	400	394	406	-10,2
<b>TOTAL HERIDOS</b>	<b>697</b>	<b>890</b>	<b>949</b>	<b>966</b>	<b>763</b>	<b>744</b>	<b>641</b>	<b>708</b>	<b>549</b>	<b>537</b>	<b>452</b>	<b>450</b>	<b>446</b>	<b>470</b>	<b>-32,6</b>
<b>TOTAL FALLECIDOS</b>	<b>38</b>	<b>52</b>	<b>35</b>	<b>38</b>	<b>24</b>	<b>29</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>-71,1</b>
<b>BIZKAIA</b>															
Accid. con víctimas	1.949	2.134	2.056	2.212	2.033	1.929	1.644	1.582	1.447	1.326	1.254	1.197	1.057	1.069	-45,2
Heridos graves	419	389	373	348	280	227	185	197	177	157	118	116	114	106	-74,7
Heridos leves	2.646	2.862	2.799	3.073	2.863	2.693	2.235	2.150	1.972	1.809	1.696	1.634	1.386	1.403	-47,0
<b>TOTAL HERIDOS</b>	<b>3.065</b>	<b>3.251</b>	<b>3.172</b>	<b>3.421</b>	<b>3.143</b>	<b>2.920</b>	<b>2.420</b>	<b>2.347</b>	<b>2.149</b>	<b>1.966</b>	<b>1.814</b>	<b>1.750</b>	<b>1.500</b>	<b>1.509</b>	<b>-50,8</b>
<b>TOTAL FALLECIDOS</b>	<b>66</b>	<b>61</b>	<b>70</b>	<b>73</b>	<b>43</b>	<b>36</b>	<b>33</b>	<b>26</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>27</b>	<b>15</b>	<b>-77,3</b>
<b>GIPUZKOA</b>															
Accid. con víctimas	736	1.686	1.565	1.647	1.478	1.339	1.325	1.345	1.217	1.049	999	1.000	919	939	27,6
Heridos graves	358	356	296	296	255	227	212	193	182	168	154	129	121	123	-65,6
Heridos leves	872	2.103	1.929	2.062	1.834	1.675	1.611	1.614	1.480	1.269	1.177	1.196	1.160	1.148	31,7
<b>TOTAL HERIDOS</b>	<b>1.230</b>	<b>2.459</b>	<b>2.225</b>	<b>2.358</b>	<b>2.089</b>	<b>1.902</b>	<b>1.823</b>	<b>1.807</b>	<b>1.662</b>	<b>1.437</b>	<b>1.331</b>	<b>1.325</b>	<b>1.281</b>	<b>1.271</b>	<b>3,3</b>
<b>TOTAL FALLECIDOS</b>	<b>60</b>	<b>54</b>	<b>65</b>	<b>64</b>	<b>40</b>	<b>37</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>14</b>	<b>20</b>	<b>-66,7</b>
<b>CAPV</b>															
Accid. con víctimas	3.119	4.354	4.218	4.447	4.023	3.737	3.413	3.384	3.039	2.717	2.543	2.511	2.267	2.307	-26,0
Heridos graves	1.022	982	853	810	661	570	500	490	425	405	328	295	287	293	-71,3
Heridos leves	3.970	5.618	5.493	5.935	5.334	4.996	4.384	4.372	3.935	3.535	3.269	3.230	2.940	2.957	-25,5
<b>TOTAL HERIDOS</b>	<b>4.992</b>	<b>6.600</b>	<b>6.346</b>	<b>6.745</b>	<b>5.995</b>	<b>5.566</b>	<b>4.884</b>	<b>4.862</b>	<b>4.360</b>	<b>3.940</b>	<b>3.597</b>	<b>3.525</b>	<b>3.227</b>	<b>3.250</b>	<b>-34,9</b>
<b>TOTAL FALLECIDOS</b>	<b>164</b>	<b>167</b>	<b>170</b>	<b>175</b>	<b>107</b>	<b>102</b>	<b>92</b>	<b>80</b>	<b>76</b>	<b>54</b>	<b>52</b>	<b>52</b>	<b>50</b>	<b>46</b>	<b>-72,0</b>

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Departamento de Seguridad (Gobierno Vasco). SIT Sistema de Información del Transporte (OTEUS)

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

Cuadro 7.77. Carretera: Distribución de lesividad por territorio y tipo de vehículo. Datos registrados por la Ertzaintza.

(nº personas)

	Personas muertas								Heridos graves								Heridos leves							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>ÁLAVA</b>																								
Vehículos de dos ruedas	6	5	1	1	1	2	3	1	15	21	12	18	15	17	9	12	42	35	40	35	26	43	39	39
Vehículos ligeros	13	15	16	7	8	6	5	8	74	64	46	55	41	28	37	50	465	520	419	394	342	338	337	347
Vehículos pesados	0	2	2	2	0	2	1	0	7	8	4	4	0	2	2	1	19	44	17	23	19	15	13	12
Peatones	4	0	3	1	1	1	0	2	5	3	2	3	0	3	3	1	11	3	4	2	7	2	4	5
Otros vehículos	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	2	0	0	0	1	0	1	6	3	3	2	2	1	3
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>103</b>	<b>100</b>	<b>66</b>	<b>80</b>	<b>56</b>	<b>50</b>	<b>52</b>	<b>64</b>	<b>538</b>	<b>608</b>	<b>483</b>	<b>457</b>	<b>396</b>	<b>400</b>	<b>394</b>	<b>406</b>
<b>BIZKAIA</b>																								
Vehículos de dos ruedas	6	5	6	4	3	5	8	6	44	61	51	49	28	44	38	39	275	270	222	249	215	255	213	173
Vehículos ligeros	24	13	11	15	15	14	15	7	110	108	90	88	64	55	55	46	1.806	1.762	1.617	1.466	1.378	1.245	1.086	1.143
Vehículos pesados	2	0	2	1	0	0	0	0	5	7	11	4	2	4	5	3	64	48	55	29	37	68	33	20
Peatones	1	8	2	4	4	2	4	2	22	18	24	15	22	12	14	18	80	65	76	62	61	60	49	60
Otros vehículos	0	0	1	0	0	0	0	0	4	3	1	1	2	1	2	0	10	5	2	3	5	6	5	7
<b>TOTAL</b>	<b>33</b>	<b>26</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>27</b>	<b>15</b>	<b>185</b>	<b>197</b>	<b>177</b>	<b>157</b>	<b>118</b>	<b>116</b>	<b>114</b>	<b>106</b>	<b>2.235</b>	<b>2.150</b>	<b>1.972</b>	<b>1.809</b>	<b>1.696</b>	<b>1.634</b>	<b>1.386</b>	<b>1.403</b>
<b>GIPUZKOA</b>																								
Vehículos de dos ruedas	4	8	9	6	5	5	4	6	50	44	63	64	43	60	50	39	257	317	233	240	249	239	219	186
Vehículos ligeros	22	14	14	9	11	7	9	9	125	105	92	76	78	50	46	62	1.211	1.184	1.129	962	825	891	856	894
Vehículos pesados	2	2	1	2	1	4	1	1	14	17	8	10	13	4	8	5	73	55	62	37	45	34	32	30
Peatones	8	8	7	2	3	4	0	3	21	26	18	18	20	15	16	16	66	54	56	28	49	30	43	31
Otros vehículos	0	0	1	0	0	0	0	1	2	1	1	0	0	0	1	1	4	4	0	2	9	2	10	7
<b>TOTAL</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>14</b>	<b>20</b>	<b>212</b>	<b>193</b>	<b>182</b>	<b>168</b>	<b>154</b>	<b>129</b>	<b>121</b>	<b>123</b>	<b>1.611</b>	<b>1.614</b>	<b>1.480</b>	<b>1.269</b>	<b>1.177</b>	<b>1.196</b>	<b>1.160</b>	<b>1.148</b>
<b>CAPV</b>																								
Vehículos de dos ruedas	16	18	16	11	9	12	15	13	109	126	126	131	86	121	97	90	574	622	495	524	490	537	471	398
Vehículos ligeros	59	42	41	31	34	27	29	24	309	277	228	219	183	133	138	158	3.482	3.466	3.165	2.822	2.545	2.474	2.279	2.384
Vehículos pesados	4	4	5	5	1	6	2	1	26	32	23	18	15	10	15	9	156	147	134	89	101	117	78	62
Peatones	13	16	12	7	8	7	4	7	48	47	44	36	42	30	33	35	157	122	136	92	117	92	96	96
Otros vehículos	0	0	2	0	0	0	0	1	8	8	4	1	2	1	4	1	15	15	5	8	16	10	16	17
<b>TOTAL</b>	<b>92</b>	<b>80</b>	<b>76</b>	<b>54</b>	<b>52</b>	<b>52</b>	<b>50</b>	<b>46</b>	<b>500</b>	<b>490</b>	<b>425</b>	<b>405</b>	<b>328</b>	<b>295</b>	<b>287</b>	<b>293</b>	<b>4.384</b>	<b>4.372</b>	<b>3.935</b>	<b>3.535</b>	<b>3.269</b>	<b>3.230</b>	<b>2.940</b>	<b>2.957</b>

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Departamento de Seguridad (Gobierno Vasco). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

**Cuadro 7.78. Carretera: Distribución de vehículos accidentados por tipo de accidente. Datos registrados por la Ertzaintza.**

(nº vehículos)

	Con víctimas								Sin víctimas								Total vehículo							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>ÁLAVA</b>																								
Vehículos de dos ruedas	62	61	54	49	44	61	51	52	16	11	18	25	28	26	11	19	78	72	72	74	72	87	62	71
Vehículos ligeros	559	574	476	448	413	392	372	414	1.359	1.547	1.541	1.321	1.306	1.382	1320	1.297	1.918	2.121	2.017	1.769	1.719	1.774	1692	1.711
Vehículos pesados	128	144	112	86	87	73	94	64	433	531	439	364	307	265	246	251	561	675	551	450	394	338	340	315
Otros vehículos	19	23	18	22	17	17	21	18	268	305	310	310	369	485	492	414	287	328	328	332	386	502	513	432
<b>TOTAL</b>	<b>768</b>	<b>802</b>	<b>660</b>	<b>605</b>	<b>561</b>	<b>543</b>	<b>538</b>	<b>548</b>	<b>2.076</b>	<b>2.394</b>	<b>2.308</b>	<b>2.020</b>	<b>2.010</b>	<b>2.158</b>	<b>2.069</b>	<b>1.981</b>	<b>2.844</b>	<b>3.196</b>	<b>2.968</b>	<b>2.625</b>	<b>2.571</b>	<b>2.701</b>	<b>2.607</b>	<b>2.529</b>
<b>BIZKAIA</b>																								
Vehículos de dos ruedas	297	321	262	307	253	317	286	219	107	138	105	75	83	88	95	79	404	459	367	382	336	405	381	298
Vehículos ligeros	2.496	2.363	2.188	2.248	2.147	1.972	1.284	1.747	4.028	3.876	3.271	2.159	2.017	2.735	2.920	2.699	6.524	6.239	5.459	4.407	4.164	4.707	4.204	4.446
Vehículos pesados	329	334	292	235	210	247	184	170	796	769	592	383	337	411	586	442	1.125	1.103	884	618	547	658	770	612
Otros vehículos	30	28	17	17	20	27	23	26	162	182	129	126	158	141	81	174	192	210	146	143	178	168	104	200
<b>TOTAL</b>	<b>3.152</b>	<b>3.046</b>	<b>2.759</b>	<b>2.807</b>	<b>2.630</b>	<b>2.563</b>	<b>1.777</b>	<b>2.162</b>	<b>5.093</b>	<b>4.965</b>	<b>4.097</b>	<b>2.743</b>	<b>2.595</b>	<b>3.375</b>	<b>3.682</b>	<b>3.394</b>	<b>8.245</b>	<b>8.011</b>	<b>6.856</b>	<b>5.550</b>	<b>5.225</b>	<b>5.938</b>	<b>5.459</b>	<b>5.556</b>
<b>GIPUZKOA</b>																								
Vehículos de dos ruedas	319	363	308	335	303	310	268	248	137	130	134	109	105	107	76	94	456	493	442	444	408	417	344	342
Vehículos ligeros	1.813	1.823	1.629	1.577	1.479	1.432	1.716	1.346	5.694	5.604	5.338	4.043	3.519	3.110	2.895	3.247	7.507	7.427	6.967	5.620	4.998	4.542	4.611	4.593
Vehículos pesados	403	342	334	269	217	247	172	226	1.699	1.844	1.476	1.090	958	658	404	597	2.102	2.186	1.810	1.359	1.175	905	576	823
Otros vehículos	18	11	14	11	16	11	19	17	77	81	87	96	87	80	159	99	95	92	101	107	103	91	178	116
<b>TOTAL</b>	<b>2.553</b>	<b>2.539</b>	<b>2.285</b>	<b>2.192</b>	<b>2.015</b>	<b>2.000</b>	<b>2.175</b>	<b>1.837</b>	<b>7.607</b>	<b>7.659</b>	<b>7.035</b>	<b>5.338</b>	<b>4.669</b>	<b>3.955</b>	<b>3.534</b>	<b>4.037</b>	<b>10.160</b>	<b>10.198</b>	<b>9.320</b>	<b>7.530</b>	<b>6.684</b>	<b>5.955</b>	<b>5.709</b>	<b>5.874</b>
<b>CAPV</b>																								
Vehículos de dos ruedas	678	745	624	691	600	688	605	519	260	279	257	209	216	221	182	192	938	1.024	881	900	816	909	787	711
Vehículos ligeros	4.868	4.760	4.293	4.273	4.039	3.796	3.372	3.507	11.081	11.027	10.150	7.523	6.842	7.227	7.135	7.243	15.949	15.787	14.443	11.796	10.881	11.023	10.507	10.750
Vehículos pesados	860	820	738	590	514	567	450	460	2.928	3.144	2.507	1.837	1.602	1.334	1.236	1.290	3.788	3.964	3.245	2.427	2.116	1.901	1.686	1.750
Otros vehículos	67	62	49	50	53	55	63	61	507	568	526	532	614	706	732	687	574	630	575	582	667	761	795	748
<b>TOTAL</b>	<b>6.473</b>	<b>6.387</b>	<b>5.704</b>	<b>5.604</b>	<b>5.206</b>	<b>5.106</b>	<b>4.490</b>	<b>4.547</b>	<b>14.776</b>	<b>15.018</b>	<b>13.440</b>	<b>10.101</b>	<b>9.274</b>	<b>9.488</b>	<b>9.285</b>	<b>9.412</b>	<b>21.249</b>	<b>21.405</b>	<b>19.144</b>	<b>15.705</b>	<b>14.480</b>	<b>14.594</b>	<b>13.775</b>	<b>13.959</b>

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Departamento de Seguridad (Gobierno Vasco). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

### 7.3.2. Consumo energético

**Cuadro 7.79. Consumo energético del sector de transportes por tipo de energía y modo de transporte.**

Ktep (miles de toneladas equivalentes de petróleo)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>PETRÓLEO Y DERIVADOS</b>													
Ferrocarril	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carretera	1.448	1.487	1.558	1.618	1.687	1.757	1.875	1.757	1.629	1.562	1.534	1.624	1.654
Aire	56	56	65	61	78	75	82	78	68	76	81	74	68
Navegación	25	30	17	12	12	10	10	10	10	8	7	6	5
<b>TOTAL TRANSPORTE</b>	<b>1.529</b>	<b>1.573</b>	<b>1.639</b>	<b>1.691</b>	<b>1.777</b>	<b>1.842</b>	<b>1.967</b>	<b>1.845</b>	<b>1.707</b>	<b>1.646</b>	<b>1.622</b>	<b>1.703</b>	<b>1.727</b>
<b>ENERGÍAS RENOVABLES</b>													
Ferrocarril	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carretera	0	0	0	4	5	6	24	44	61	102	101	104	107
Aire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navegación	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL TRANSPORTE</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>24</b>	<b>44</b>	<b>61</b>	<b>102</b>	<b>101</b>	<b>104</b>	<b>107</b>
<b>ELECTRICIDAD</b>													
Ferrocarril	18	17	17	15	18	18	17	17	16	16	16	15	14
Carretera	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navegación	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL TRANSPORTE</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>14</b>
<b>TOTAL</b>													
Ferrocarril	18	17	17	15	18	18	17	17	16	16	16	15	14
Carretera	1.448	1.487	1.558	1.623	1.692	1.763	1.899	1.801	1.690	1.663	1.635	1.728	1.761
Aire	56	56	65	61	78	75	82	78	68	76	81	74	68
Navegación	25	30	17	12	12	10	10	10	10	8	7	6	5
<b>TOTAL TRANSPORTE</b>	<b>1.547</b>	<b>1.590</b>	<b>1.657</b>	<b>1.711</b>	<b>1.800</b>	<b>1.866</b>	<b>2.008</b>	<b>1.906</b>	<b>1.784</b>	<b>1.763</b>	<b>1.739</b>	<b>1.822</b>	<b>1.847</b>

Fuente: EVE (Ente Vasco de Energía). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

### 7.3.3. Medio Ambiente

Cuadro 7.80. Ocupación de Superficie. Suelo de sistemas generales<sup>1</sup> de la CAPV (Superficie en Ha).

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>CAPV</b>							
Total	23.798	23.814	24.252	24.732	23.836	29.492	29.608
Equipamientos	5.410	5.411	5.470	5.438	5.298	5.350	5.277
Espacios libres	8.650	8.638	8.893	8.815	8.951	8.869	8.792
<b>Infraestructuras de transporte y comunicaciones</b>	<b>8.723</b>	<b>8.708</b>	<b>8.822</b>	<b>9.355</b>	<b>8.436</b>	<b>8.688</b>	<b>8.842</b>
- Viario (Carreteras excluida la servidumbre)	6.996	6.979	7.096	7.023	6.986	7.216	7.355
- Ferrocarril (Vías férreas teniendo en cuenta las estaciones)	590	588	585	581	594	600	610
- Aeropuertos <sup>2</sup>	809	809	810	916	603	599	599
- Puertos <sup>2</sup>	327	331	331	835	253	273	278
Infraestructuras básicas	1.015	1.057	1.067	1.123	1.153	1.189	1.189
Cauces fluviales	--	--	--	--	--	5.396	5.507
<b>ÁLAVA</b>							
Total	6.129	6.130	6.150	6.253	6.145	9.505	9.663
Equipamientos	2.157	2.157	2.159	2.162	2.165	2.176	2.191
Espacios libres	1.031	1.031	1.033	1.044	1.043	1.096	1.102
<b>Infraestructuras de transporte y comunicaciones</b>	<b>2.682</b>	<b>2.682</b>	<b>2.695</b>	<b>2.784</b>	<b>2.678</b>	<b>2.681</b>	<b>2.726</b>
- Viario (Carreteras excluida la servidumbre)	2.236	2.239	2.250	2.230	2.233	2.233	2.268
- Ferrocarril (Vías férreas teniendo en cuenta las estaciones)	165	162	161	162	162	165	175
- Aeropuertos <sup>2</sup>	281	281	283	392	283	283	283
- Puertos <sup>2</sup>	0	0	0	0	0	0	0
Infraestructuras básicas	258	259	263	263	259	273	274
Cauces fluviales	--	--	--	--	--	3.279	3.371
<b>BIZKAIA</b>							
Total	8.816	8.803	8.840	9.457	8.760	9.980	9.897
Equipamientos	1.853	1.885	1.916	1.913	1.909	1.940	1.850
Espacios libres	2.666	2.590	2.583	2.616	2.632	2.663	2.577
<b>Infraestructuras de transporte y comunicaciones</b>	<b>3.749</b>	<b>3.777</b>	<b>3.783</b>	<b>4.323</b>	<b>3.614</b>	<b>3.744</b>	<b>3.821</b>
- Viario (Carreteras excluida la servidumbre)	2.887	2.911	2.918	2.959	2.977	3.090	3.165
- Ferrocarril (Vías férreas teniendo en cuenta las estaciones)	204	205	205	203	203	203	202
- Aeropuertos <sup>2</sup>	488	488	488	487	282	278	278
- Puertos <sup>2</sup>	170	173	172	674	152	173	176
Infraestructuras básicas	547	551	559	605	604	613	614
Cauces fluviales	--	--	--	--	--	1.020	1.034
<b>GIPUZKOA</b>							
Total	8.854	8.882	9.261	9.022	8.931	10.007	10.047
Equipamientos	1.400	1.370	1.395	1.364	1.223	1.234	1.236
Espacios libres	4.952	5.016	5.277	5.156	5.276	5.110	5.113
<b>Infraestructuras de transporte y comunicaciones</b>	<b>2.291</b>	<b>2.249</b>	<b>2.344</b>	<b>2.248</b>	<b>2.141</b>	<b>2.262</b>	<b>2.294</b>
- Viario (Carreteras excluida la servidumbre)	1.873	1.830	1.927	1.833	1.775	1.892	1.922
- Ferrocarril (Vías férreas teniendo en cuenta las estaciones)	221	221	219	216	228	232	232
- Aeropuertos <sup>2</sup>	40	40	40	38	38	38	38
- Puertos <sup>2</sup>	157	158	159	160	100	100	102
Infraestructuras básicas	210	247	245	255	290	303	301
Cauces fluviales	--	--	--	--	--	1.097	1.103

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

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

Fuente: Departamento de Desarrollo Económico y Competitividad del Gobierno Vasco.





# Fuentes y Bibliografía





## 1. FUENTES

- ▶ Administrador de Infraestructuras Ferroviarias-ADIF.  
<http://www.adif.es/>
- ▶ Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA.  
<http://www.aena.es>
- ▶ Agencia Europea del Medio Ambiente.  
<http://www.eea.europa.eu/es>
- ▶ Aparkabisa.  
<http://www.aparkabisa.com/>
- ▶ Arasur.  
<http://www.arasur.es/>
- ▶ Asociación de Navieros Españoles-Anave.  
<http://www.anave.es/>
- ▶ Asociación de Navieros Vascos-Anavas.  
<http://www.anavas.es/memoria.html>
- ▶ Autoridad Portuaria de Bilbao.  
<http://www.bilbaoport.es/>
- ▶ Autoridad Portuaria de Pasajes.  
<http://www.puertopasajes.net/>
- ▶ Ayuntamiento de Bilbao.  
<http://www.bilbao.net>
- ▶ Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.  
<http://www.donostia.org>
- ▶ Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.  
<http://www.vitoria-gasteiz.org>
- ▶ Bilbobus.  
<http://www.bilbao.net/bilbobus/>
- ▶ Bizkaibus.  
[http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem\\_Codigo=195&idioma=ca](http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=195&idioma=ca)
- ▶ Boletín Oficial del Estado.  
<http://www.boe.es/>
- ▶ Boletín Oficial del País Vasco.  
[http://www.euskadi.net/cgi-bin\\_k54/bopv\\_00?c](http://www.euskadi.net/cgi-bin_k54/bopv_00?c)
- ▶ Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi)  
<http://www.ctvitoria.com>
- ▶ Dbus.  
<http://www.dbus.es/>

- ▶ Consorcio de Transportes de Bizkaia (Cotrabí) [http://www.cotrabí.com/home\\_page\\_es.htm](http://www.cotrabí.com/home_page_es.htm)
- ▶ Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco. Área de Transporte. <http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/>
- ▶ Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial Gobierno Vasco. Área de Medio Ambiente y Política Territorial <http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-home/es/>
- ▶ Diario Oficial de la Unión Europea. <http://eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?ihmlang=es>
- ▶ Diputación Foral de Álava. <http://www.alava.net>
- ▶ Diputación Foral de Bizkaia. <http://www.bizkaia.net>
- ▶ Diputación Foral de Gipuzkoa. <http://www.gipuzkoa.net>
- ▶ Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco. <http://www.trafikoa.net/>
- ▶ Dirección de Planificación del Transporte del Gobierno Vasco. <http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-429/es/>
- ▶ Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento. [http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/AVIACION\\_CIVIL/](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/)
- ▶ Dirección General de Tráfico (DGT) <http://www.dgt.es>
- ▶ Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera. Ministerio de Fomento. [http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/ATENCION\\_CIUDADANO/INFORMACION\\_ESTADISTICA/Transporte/EPTMC/EPTMC\\_Publicacion/default.htm](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ATENCION_CIUDADANO/INFORMACION_ESTADISTICA/Transporte/EPTMC/EPTMC_Publicacion/default.htm)
- ▶ Ente Vasco de Energía (EVE). Datos Energéticos. <http://www.eve.es/Aula-didactica/Publicaciones/Datos-Energeticos.aspx>
- ▶ Eurostat. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>
  - Economy and Finance Statistics. Eurostat. [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/national\\_accounts/data/database](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/national_accounts/data/database)
  - Structural Business Statistics. Eurostat. [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/european\\_business/data/database](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/european_business/data/database)
- ▶ Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca-ETS. <http://www.ets-rfv.euskadi.net/v86-ets/es>
- ▶ EuskoTren. [www.euskotren.es](http://www.euskotren.es)

- ▶ Eustat.  
[www.eustat.es](http://www.eustat.es)
  - Cuentas Económicas. Eustat.  
[http://www.eustat.es/estadisticas/idioma\\_c/opt\\_0/id\\_13/ti\\_Cuentas\\_Economicas\\_y\\_Sector\\_Publico/subarbol.html](http://www.eustat.es/estadisticas/idioma_c/opt_0/id_13/ti_Cuentas_Economicas_y_Sector_Publico/subarbol.html)
  - Directorio de Actividades Económicas. Eustat.  
[http://www.eustat.es/estadisticas/tema\\_473/opt\\_0/ti\\_Directorio\\_de\\_actividades\\_economicas\\_y\\_demografia\\_empresarial/temas.html#axzz2oNy7Alus](http://www.eustat.es/estadisticas/tema_473/opt_0/ti_Directorio_de_actividades_economicas_y_demografia_empresarial/temas.html#axzz2oNy7Alus)
  - Encuesta de Medio Ambiente a Familias 2008. Eustat.  
[http://www.eustat.es/estadisticas/tema\\_217/opt\\_1/ti\\_Encuesta\\_de\\_Medio\\_Ambiente\\_-\\_Familias/temas.html](http://www.eustat.es/estadisticas/tema_217/opt_1/ti_Encuesta_de_Medio_Ambiente_-_Familias/temas.html)
  - Encuesta de Población en Relación con la Actividad. Eustat.  
[http://www.eustat.es/estadisticas/idioma\\_c/tema\\_57/opt\\_1/temas.html#axzz2Cl1rKRWh](http://www.eustat.es/estadisticas/idioma_c/tema_57/opt_1/temas.html#axzz2Cl1rKRWh)
- ▶ Instituto de Estudios de Automoción.  
<http://www.ideauto.es/>
- ▶ Instituto Nacional de Estadística-INE.  
<http://www.ine.es/>
- ▶ International Road Federation.  
<http://www.irfnet.org/>
- ▶ Interurbanos de Álava (IDA).  
[http://www.alava.net/cs/Satellite?c=Page&cid=1193045677745&language=es\\_ES&pagename=DiputacionAlava%2FPage%2FDPA\\_SinContenido](http://www.alava.net/cs/Satellite?c=Page&cid=1193045677745&language=es_ES&pagename=DiputacionAlava%2FPage%2FDPA_SinContenido)
- ▶ Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea. Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo.  
[http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011\\_white\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm)
- ▶ Metro Bilbao.  
<http://www.metrobilbao.net/>
- ▶ Ministerio de Fomento.  
<http://www.fomento.es/>
- ▶ Ministerio de Industria, Energía y Turismo.  
<http://www.minetur.gob.es/>
- ▶ Observatorio del Transporte en Euskadi-OTEUS.  
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es>
- ▶ Plan de Aforo de la Diputación Foral de Álava 2013.  
[http://www.alava.net/cs/Satellite?c=DPA\\_Generico\\_FA&cid=1223983628821&language=es\\_ES&pageid=1193045678101&pagename=DiputacionAlava%2FDPA\\_Generico\\_FA%2FDPA\\_generico](http://www.alava.net/cs/Satellite?c=DPA_Generico_FA&cid=1223983628821&language=es_ES&pageid=1193045678101&pagename=DiputacionAlava%2FDPA_Generico_FA%2FDPA_generico)
- ▶ Plan de Aforo de la Diputación Foral de Bizkaia 2013.  
[http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem\\_Codigo=6322&idioma=CA&dpto\\_biz=6&codpath\\_biz=6|6317|6322](http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=6322&idioma=CA&dpto_biz=6&codpath_biz=6|6317|6322)
- ▶ Plan de Aforo de la Diputación Foral de Gipuzkoa.  
[www.gipuzkoa.net](http://www.gipuzkoa.net)

## PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

- ▶ Renfe.  
<http://www.renfe.com/empresa/index.html>
- ▶ Sistema de Información del Transporte-SIT (OTEUS).  
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es/>
- ▶ Transportes Urbanos de Vitoria-Tuvisa.  
[http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?aplicacion=wb021&tabla=contenido&uid=3cd3619b\\_11cc0f19a54\\_7ff1&iidioma=es](http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?aplicacion=wb021&tabla=contenido&uid=3cd3619b_11cc0f19a54_7ff1&iidioma=es)
- ▶ Zaisa.  
<http://www.zaisa.com/portada/portada.php>

## 2. BIBLIOGRAFÍA

- ▶ *Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico*. Dirección de Tráfico. Departamento de Seguridad. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco  
[http://www.trafiko.net/wps/portal/trafico!/ut/p/c5/04\\_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gXDydTo2AzN0tLE2cvVwOXIDcjAwgAykeaxRvgAl4G2HSHGBij6Pb38QwzDTR2dHc0CTQ1c\\_bxsoTpJ8ZuPKZj0e3qhV83kx-u8NBIYXf7SB5fCGDzYZghA1Y5QMsnWHyfh75uan6BbmhoaERBpmeuo6KAKoWBgE!/dl3/d3/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnZ3LzZfREhCNTJTnkY5OTRDSkUwRDZKMjAwMDAwMDA!/](http://www.trafiko.net/wps/portal/trafico!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gXDydTo2AzN0tLE2cvVwOXIDcjAwgAykeaxRvgAl4G2HSHGBij6Pb38QwzDTR2dHc0CTQ1c_bxsoTpJ8ZuPKZj0e3qhV83kx-u8NBIYXf7SB5fCGDzYZghA1Y5QMsnWHyfh75uan6BbmhoaERBpmeuo6KAKoWBgE!/dl3/d3/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnZ3LzZfREhCNTJTnkY5OTRDSkUwRDZKMjAwMDAwMDA!/)
- ▶ *Anuario Estadístico Ministerio de Fomento*. Ministerio de Fomento  
[http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/ATENCION\\_CIUDADANO/INFORMACION\\_ESTADISTICA/EstadisticaSintesis/Anuario/](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ATENCION_CIUDADANO/INFORMACION_ESTADISTICA/EstadisticaSintesis/Anuario/)
- ▶ *Costes Externos del Transporte en el País Vasco, 2004*. Departamento de Transportes y Obras Públicas. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco. Año 2006.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/costes\\_externos\\_transporte/es\\_16281/costes\\_externos.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/costes_externos_transporte/es_16281/costes_externos.html)
- ▶ *Costes Externos del Transporte en la CAPV: Actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes*. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco. (Editado el año 2010)  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/costesexternos2008/es\\_def/costesexternos\\_2008.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/costesexternos2008/es_def/costesexternos_2008.html)
- ▶ *Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020*. Gobierno Vasco. Año 2002.  
[http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-5832/es/contenidos/plan\\_programa\\_proyecto/eavds\\_pma/es\\_9688/pma\\_2002\\_2006.html](http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-5832/es/contenidos/plan_programa_proyecto/eavds_pma/es_9688/pma_2002_2006.html)
- ▶ *Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007*. Departamento de Transportes y Obras Públicas. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/estudio\\_movilidad\\_2007/es\\_def/estudio\\_movilidad\\_2007.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/estudio_movilidad_2007/es_def/estudio_movilidad_2007.html)
- ▶ *Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011*. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/em2011/es\\_def/em2011.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/em2011/es_def/em2011.html)
- ▶ *Estudio General de la Sociología del Transporte de Viajeros, 2005*. Departamento de Transportes y Obras Públicas - Garraio eta HerriLan Saila. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco. Año 2006.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/resultados\\_sociologia\\_mov\\_2005/es\\_13016/resultados\\_estudio\\_mov\\_2005.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/resultados_sociologia_mov_2005/es_13016/resultados_estudio_mov_2005.html)
- ▶ *EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2014*. European Commission. Directorate-General for Energy and Transport. Año 2013.  
<http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2014/pocketbook2014.pdf>
- ▶ *Euskadi Energía, Datos Energéticos 2013*. EVE.  
<http://www.eve.es/Publicaciones/Datos-Energeticos/ENERGIA-2013.aspx>

- ▶ *Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia 2013*. Departamento de Obras Públicas. Diputación Foral de Bizkaia. Año 2014.  
[http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem\\_Codigo=6322&idioma=CA&dpto\\_biz=6&codpath\\_biz=6%7C6317%7C6322](http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=6322&idioma=CA&dpto_biz=6&codpath_biz=6%7C6317%7C6322)
- ▶ *Imagen de la Demanda de Transportes en la CAPV, Actualización 2006*. Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informe\\_estudio/imagen\\_demanda\\_transportes/es\\_def/imagen\\_demanda\\_transportes.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informe_estudio/imagen_demanda_transportes/es_def/imagen_demanda_transportes.html)
- ▶ *Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2011*. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/id2011/es\\_def/id2011.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/id2011/es_def/id2011.html)
- ▶ *Indicadores Ambientales 2007*. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco. Año 2008.  
[http://www.euskadi.net/r33-2734/es/contenidos/libro/informe\\_indicadores/es\\_10186/adjuntos/2007.pdf](http://www.euskadi.net/r33-2734/es/contenidos/libro/informe_indicadores/es_10186/adjuntos/2007.pdf)
- ▶ *Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero en la CAPV 1990-2012*. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, Gobierno Vasco. Año 2014.  
[http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-11293/es/contenidos/estadistica/gases\\_geisemisiones/es\\_ing\\_geis/geis\\_sintesis\\_7grupo.html](http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-11293/es/contenidos/estadistica/gases_geisemisiones/es_ing_geis/geis_sintesis_7grupo.html)
- ▶ *Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012: La Política Común de Transportes en Euskadi*. Departamento de Transportes y Obras Públicas. Eusko Jaurlaritza - Gobierno Vasco. Año 2002.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/2905/es\\_4076/adjuntos/plan\\_transporte\\_c.pdf](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/2905/es_4076/adjuntos/plan_transporte_c.pdf)
- ▶ *Plan Estratégico de Seguridad Vial de Euskadi 2010-2014*. Departamento de Interior. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco.  
[https://www.trafikoa.net/wps/wcm/connect/3a3f6780473b86dabb26fff2c92eeb5f/Plan\\_estrategico2010\\_2014\\_castellano.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=3a3f6780473b86dabb26fff2c92eeb5f](https://www.trafikoa.net/wps/wcm/connect/3a3f6780473b86dabb26fff2c92eeb5f/Plan_estrategico2010_2014_castellano.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=3a3f6780473b86dabb26fff2c92eeb5f)
- ▶ *Transporte 2050*. Comisión Europea. 2011.  
[http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-11-197\\_es.pdf](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-197_es.pdf)
- ▶ Documento de trabajo de la Comisión Europea “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”.  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011SC0391:EN:NOT>



