

2014

Panorámica del Transporte en Euskadi



EUSKO JAURLARITZA

INGURUMEN ETA LURRALDE
POLITIKA SAILA



GOBIERNO VASCO

DEPARTAMENTO DE MEDIO
AMBIENTE Y POLÍTICA TERRITORIAL

Panorámica del Transporte en Euskadi 2014

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

INGURUMEN ETA LURRALDE
POLITIKA SAILA


DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE
Y POLÍTICA TERRITORIAL

Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia

Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Vitoria-Gasteiz, 2015

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 2015
Tirada:	150 ejemplares
©	Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial
Internet:	www.euskadi.eus
Edita:	Eusko Jaurlaritzaren 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 en Euskadi - OTEUS
Imprime:	Servicio de Imprenta y Reprografía del Gobierno Vasco Donostia-San Sebastián 1 - 01010 Vitoria-Gasteiz
Depósito Legal:	VI 333-2012

Presentación

En este informe representamos la situación del transporte y la movilidad en Euskadi, con el objeto de facilitar la realización de análisis y diagnósticos de la evolución de una actividad que es uno de los pilares básicos en nuestro territorio, y que tiene importantes impactos económicos, sociales y medioambientales.

Los datos económicos reflejan un incremento de la actividad del transporte, en línea con el repunte en 2014 de la actividad económica global en Euskadi. Y se observa, además, que ha aumentado ligeramente el peso del sector del transporte en la economía de la CAPV.

Asimismo, el flujo de mercancías se ha incrementado apreciablemente en 2014, un 10'3% respecto al 2013. Con lo que se ha invertido la tendencia decreciente registrada desde 2008. Si bien apuntamos que es el transporte por carretera y el aéreo los que más han crecido, y en menor medida los tráficos de mercancías por ferrocarril y vía marítima.

En lo referente a la movilidad de personas, en 2014 se ha registrado una ligera subida (+0'2%) en la demanda de movilidad en el conjunto de los transportes colectivos. Este incremento se localiza mayormente en los ámbitos urbanos y metropolitanos, y tan solo puntualmente en algún territorio crece el uso de los transportes colectivos en lo que respecta a la movilidad interurbana y rural. También se ha registrado un incremento de la movilidad aérea, en los tres aeropuertos, y en el uso del transporte marítimo. En conjunto se ha registrado una tendencia alcista de la movilidad, si bien con cifras menos significativas que las del movimiento de mercancías.

Vista las cifras globales, debemos reforzar nuestra apuesta por los medios de transporte más sostenibles. Lo cual nos debe llevar a incrementar nuestros esfuerzos en equilibrar el reparto modal y facilitar la interoperatividad, sin olvidar nuestro compromiso con mejorar la accesibilidad de las personas, así como en apoyar al sector del transporte y el impulso a la competitividad económica.

En esta línea, subrayamos la necesidad de que sea compromiso de todos, principalmente de todas las administraciones, mejorar las infraestructuras estratégicas y su gestión para promover la intermodalidad. A tal fin, es clave la implantación de la alta velocidad en el nuevo corredor ferroviario, así como el impulso y mejora de las instalaciones logísticas e intermodales, además de la gestión de los aeropuertos en nuestro territorio. Siendo, en definitiva, imprescindible el compromiso conjunto de todas las administraciones para avanzar en la consecución de un modelo de transporte y movilidad cada vez más sostenible en Euskadi.

Finalmente, debemos agradecer la inestimable aportación de información que, para la elaboración de este documento, recibimos de un amplio abanico de las administraciones y entidades. Es a ellos a quienes principalmente dirigimos este trabajo, el cual esperamos que sea de utilidad para el conocimiento y análisis de la evolución del transporte y la movilidad en Euskadi.

D.^a ANA ISABEL OREGI BASTARRIKA
CONSEJERA DE MEDIO AMBIENTE Y POLÍTICA TERRITORIAL

0. RESUMEN EJECUTIVO	17
1. MARCO GENERAL	27
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
1.2. NOVEDADES LEGISLATIVAS EN 2014: EUROPEAS, ESTATALES Y DE LA CAPV	41
1.2.1. Novedades legislativas europeas.....	41
1.2.2. Novedades legislativas estatales.....	44
1.2.3. Novedades legislativas de la CAPV	45
2. OFERTA DE TRANSPORTE EN 2014	47
2.1. TRANSPORTE POR CARRETERA	51
2.2. TRANSPORTE FERROVIARIO	57
2.2.1. Adif-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias	58
2.2.2. ETS-Euskal Trenbide Sarea: infraestructuras operadas por Euskotren.....	61
2.2.3. Nueva Red Ferroviaria Vasca - ETS y Adif	65
2.3. TRANSPORTE AÉREO	67
2.4. TRANSPORTE MARÍTIMO	69
2.5. TRANSPORTE POR CABLE.....	71
2.6. BICICLETA.....	72
2.7. CENTROS LOGÍSTICOS.....	73
2.7.1. Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi).....	74
2.7.2. Arasur.....	75
2.7.3. Aparkabisa	76
2.7.4. Zaisa	77
2.8. ESTACIONES INTERMODALES	78
3. DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2014	81
3.1. TRANSPORTE DE PERSONAS.....	83
3.1.1. Principales magnitudes.....	83
3.1.2. Transporte por carretera	90
3.1.3. Transporte ferroviario.....	95
3.1.2. Transporte aéreo.....	102
3.1.3. Transporte marítimo	106
3.1.4. Transporte por cable	107
3.1.5. 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. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE Y TENDENCIAS MÁS RELEVANTES.....	131
4.1. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE	133

0. Resumen Ejecutivo

1. Marco General

2. Oferta de Transporte

3. Demanda de Transporte

4. Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5. Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible

6. Indicadores Clave

7. Anexo Estadístico

4.1.1.	Accidentalidad	134
4.1.2.	Congestión viaria.....	137
4.1.3.	Medio ambiente	142
4.2.	TENDENCIAS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE	155
5.	OBJETIVOS EN MATERIA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SOSTENIBLE.....	161
5.1.	PRINCIPALES OBJETIVOS DEL LIBRO BLANCO DE LA UNIÓN EUROPEA	163
5.2.	OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DEL ANTERIOR PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE.....	165
5.3.	HACIA UN MODELO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE EN EUSKADI	168
5.4.	ACTUACIONES EN 2014	168
6.	INDICADORES CLAVE DEL SECTOR DEL TRANSPORTE EN LA CAPV	175
6.1.	INDICADORES ECONÓMICOS	177
6.2.	INDICADORES SOCIALES.....	178
6.3.	INDICADORES MEDIOAMBIENTALES.....	179
7.	ANEXO ESTADÍSTICO	181
7.1.	ANEXO MARCO GENERAL	183
7.1.1.	Número de establecimientos	183
7.1.2.	Empleo	195
7.1.3.	Valor añadido bruto (precios corrientes)	207
7.2.	ANEXO OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE	216
7.2.1.	Oferta de transporte	216
7.2.2.	Demanda de movilidad de personas	226
7.2.3.	Demanda de transporte de mercancías	242
7.3.	ANEXO EFECTOS INDUCIDOS	252
7.3.1.	Accidentalidad	252
7.3.2.	Consumo energético.....	255
7.3.3.	Medio Ambiente	256
	FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA	257
	FUENTES	259
	BIBLIOGRAFÍA	262

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. 2013-2014	38
Cuadro 1.4.	Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción. 2011-2014	39
Cuadro 1.5.	IPC en la CAPV por grupos. 2011-2014	40
Cuadro 1.6.	Índice de Precios Industriales (IPRI) en la CAPV por rama de actividad. 2011-2014	40
Cuadro 2.1.	Sistema de Transportes en Euskadi	49
Cuadro 2.2.	Red de carreteras vasca por tipo. 2014	51
Cuadro 2.3.	Densidad de la red de carreteras. CAPV, Estado y UE-28. 2012-2014	52
Cuadro 2.4.	Características de la oferta de transporte público urbano en las capitales vascas. 2012-2014	54
Cuadro 2.5.	Parque de vehículos en la CAPV. 2014	55
Cuadro 2.6.	Índice de motorización en el ámbito europeo. 2012-2013 ¹	56
Cuadro 2.7.	Densidad de líneas ferroviarias en la CAPV, Estado y UE-28. 2014	57
Cuadro 2.8.	Datos básicos de la oferta de Adif, Red Ferroviaria Convencional. 2014	58
Cuadro 2.9.	Datos básicos de la oferta de Renfe, red ferroviaria convencional. 2012-2014	59
Cuadro 2.10.	Datos básicos de la oferta de Renfe Red Ancho Métrico. 2012-2014	60
Cuadro 2.11.	Datos básicos de la infraestructura de ETS actualmente operada por EuskoTren. Servicios ofertados por EuskoTren. 2012-2014	62
Cuadro 2.12.	Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro Bilbao. 2012-2014	63
Cuadro 2.13.	Datos básicos de la oferta tranviaria de EuskoTren. 2014	65
Cuadro 2.14.	Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves ¹ en los aeropuertos vascos. 2000-2014	68
Cuadro 2.15.	Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV. 1995-2014	69
Cuadro 2.16.	Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2011-2014	69
Cuadro 2.17.	Características de las Infraestructuras de Funiculares en la CAPV.	71
Cuadro 2.18.	Kilómetros de la red ciclable en las tres capitales de la CAPV (estado de las redes ciclísticas a diciembre de 2014)	72
Cuadro 2.19.	Kilómetros de la red ciclística en los tres territorios históricos. 2014	73
Cuadro 2.20.	Principales magnitudes de las grandes Plataformas Logísticas en la CAPV. 2014	74
Cuadro 2.21.	Evolución de la actividad de CTVi. 2012-2014	75
Cuadro 2.22.	Evolución de la actividad de Arasur. 2012-2014	76
Cuadro 2.23.	Evolución de la actividad de Aparkabisa. 2012-2014	77
Cuadro 2.24.	Evolución de la actividad de Zaisa. 2012-2014	78
Cuadro 3.1.	Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario. 2000-2014	86
Cuadro 3.2.	Desplazamientos según modo y sexo. 2007-2011.	87
Cuadro 3.3.	Movilidad de personas en la CAPV por territorio de residencia. 2003-2011	87
Cuadro 3.4.	Evolución de los desplazamientos totales (Origen y/o destino en cada capital). 1996-2011	89
Cuadro 3.5.	Evolución de los desplazamientos internos (Origen y destino en cada capital). 1996-2011	89
Cuadro 3.6.	Transporte público urbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2014.	93
Cuadro 3.7.	Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús interurbano. 2000-2014.	95
Cuadro 3.8.	Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2014.	98
Cuadro 3.9.	Transporte público interregional: Viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2010-2014.	100

0.	Resumen Ejecutivo
1.	Marco General
2.	Oferta de Transporte
3.	Demanda de Transporte
4.	Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias
5.	Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible
6.	Indicadores Clave
7.	Anexo Estadístico

Cuadro 3.10.	Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino. 2014.	100
Cuadro 3.11.	Transporte interprovincial de pasajeros y pasajeras de Renfe, red ferroviaria ancho métrico: provincias de origen o destino. 2012 ¹	101
Cuadro 3.12.	Tráfico de personas en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros y viajeras por aeropuerto. 2000-2014.	104
Cuadro 3.13.	Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao. 2008-2014.	106
Cuadro 3.14.	Transporte de personas por cable. 2008-2014.	108
Cuadro 3.15.	Tráfico en los botes de pasaje. 2005-2014.	109
Cuadro 3.16.	Distribución de mercancías por modos de transporte. 2012-2014.	110
Cuadro 3.17.	Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución. 2010-2014.	112
Cuadro 3.18.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Renfe, red ferroviaria convencional. 2012-2014.	115
Cuadro 3.19.	Transporte de mercancías por Renfe, red ferroviaria convencional: CC.AA. de origen o destino. 2014.	116
Cuadro 3.20.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Renfe - red ferroviaria ancho métrico. Evolución. 2002-2014.	118
Cuadro 3.21.	Transporte de mercancías por Renfe- red ferroviaria ancho métrico: provincias de origen o destino. 2014.	119
Cuadro 3.22.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EuskoTren. 2002-2014.	120
Cuadro 3.23.	Tráfico de mercancías por aeropuerto ¹ . 1980-2014.	122
Cuadro 3.24.	Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 1985-2014.	125
Cuadro 3.25.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de movimiento. 2010-2014.	125
Cuadro 3.26.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de producto. 2011-2014.	126
Cuadro 3.27.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por países. 2014.	129
Cuadro 4.1	Accidentes de tráfico con víctimas registrados por la Ertzaintza por Territorio Histórico. 2014	137
Cuadro 4.2.	Horas anuales en funcionamiento según nivel de servicio. 2014	139
Cuadro 4.3.	Evolución de la congestión viaria. 2008-2014	139
Cuadro 4.4.	Evolución de las velocidades medias por tramos en la red de interés preferente (Km.h). 2012-2013.	140
Cuadro 4.5.	Evolución de las velocidades medias en la red básica (Km.h). 2012-2013	141
Cuadro 4.6.	Matriculaciones ¹ por tramos de CO ₂ emitido. 2011-2014	147
Cuadro 4.7.	Matriculaciones ¹ por tipo de combustible. 2011-2014	148
Cuadro 4.8.	Vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera. Estado, 31-12-2014	149
Cuadro 4.9.	Suelo de sistemas generales ¹ de la CAPV (Superficie en Ha). 2013-2014.	154
Cuadro 7.1.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (nº establecimientos y %)	183
Cuadro 7.2.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)	184
Cuadro 7.3.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (nº establecimientos y %).	185
Cuadro 7.4.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)	186
Cuadro 7.5.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (nº establecimientos y %)	187
Cuadro 7.6.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)	188
Cuadro 7.7.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (nº establecimientos y %)	189
Cuadro 7.8.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)	190
Cuadro 7.9.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en la CAPV (nº establecimientos y %).	191

Cuadro 7.10.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Álava (nº establecimientos y %)	192
Cuadro 7.11.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº establecimientos y %)	193
Cuadro 7.12.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº establecimientos y %)	194
Cuadro 7.13.	Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (nº empleos y %)	195
Cuadro 7.14.	Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)	196
Cuadro 7.15.	Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (nº empleos y %)	197
Cuadro 7.16.	Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)	198
Cuadro 7.17.	Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (nº empleos y %)	199
Cuadro 7.18.	Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)	200
Cuadro 7.19.	Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (nº empleos y %)	201
Cuadro 7.20.	Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)	202
Cuadro 7.21.	Empleo del sector de transportes por modo en la CAPV (nº empleos y %)	203
Cuadro 7.22.	Empleo del sector de transportes por modo en Álava (nº empleos y %)	204
Cuadro 7.23.	Empleo del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº empleos y %)	205
Cuadro 7.24.	Empleo del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº empleos y %)	206
Cuadro 7.25.	Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)	207
Cuadro 7.26.	Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)	208
Cuadro 7.27.	Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)	209
Cuadro 7.28.	Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)	209
Cuadro 7.29.	Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)	210
Cuadro 7.30.	Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)	210
Cuadro 7.31.	Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)	211
Cuadro 7.32.	Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)	211
Cuadro 7.33.	VAB del sector de transportes por modo en la CAPV (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)	212
Cuadro 7.34.	VAB del sector de transportes por modo en Álava (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)	213
Cuadro 7.35.	VAB del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)	214
Cuadro 7.36.	VAB del sector de transportes por modo en Bizkaia (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)	215
Cuadro 7.37.	Longitud y densidad de la red de carreteras en la CAPV (km y m/km ²)	216
Cuadro 7.38.	Longitud y densidad de la red de carreteras en Álava (km y m/km ²)	217
Cuadro 7.39.	Longitud y densidad de la red de carreteras en Gipuzkoa (km y m/km ²)	218
Cuadro 7.40.	Longitud y densidad de la red de carreteras en Bizkaia (km y m/km ²)	219
Cuadro 7.41.	Evolución del parque de vehículos en la CAPV por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)	220
Cuadro 7.42.	Evolución del parque de vehículos en Álava por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)	221
Cuadro 7.43.	Evolución del parque de vehículos en Gipuzkoa por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)	222
Cuadro 7.44.	Evolución del parque de vehículos en Bizkaia por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)	223

0.	Resumen Ejecutivo
1.	Marco General
2.	Oferta de Transporte
3.	Demanda de Transporte
4.	Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias
5.	Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible
6.	Indicadores Clave
7.	Anexo Estadístico

Cuadro 7.45.	Índice de motorización (turismos/1.000 habitantes).....	224
Cuadro 7.46.	Tráfico de aeronaves por aeropuerto (nº aeronaves)	224
Cuadro 7.47.	Caracterización de la flota mercante en la CAPV	225
Cuadro 7.48.	Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas).	226
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).	227
Cuadro 7.50.	Transporte privado: Evolución de la IMD en los principales accesos a las capitales vascas (nº vehículos y %).....	228
Cuadro 7.51.	Transporte público urbano: Evolución del número de viajeros y viajeras en los autobuses urbanos de las tres capitales vascas.	229
Cuadro 7.52.	Transporte público interurbano: Evolución del número de viajeros y viajeras en los servicios regulares de autobús interurbano.....	230
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)	231
Cuadro 7.54.	Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por mes (nº personas y %)	232
Cuadro 7.55.	Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por estación (nº personas y %)	233
Cuadro 7.56.	Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras de Euskotran (miles de personas y tasa de variación interanual)	234
Cuadro 7.57.	Transporte público interurbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (miles de personas)	235
Cuadro 7.58.	Transporte público interurbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (tasa de variación interanual)	236
Cuadro 7.59.	Tráfico aéreo de personas en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (miles de personas)	237
Cuadro 7.60.	Tráfico aéreo de personas en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (tasa de variación interanual)	238
Cuadro 7.61.	Evolución del tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao (nº personas y tasa de variación interanual)	239
Cuadro 7.62.	Transporte de personas por cable. Evolución 1994-2014	240
Cuadro 7.63.	Transporte de personas en el Puente Colgante de Bizkaia. Evolución 2002-2014.....	241
Cuadro 7.64.	Tráfico de personas en botes de pasaje. Evolución 2003-2014	241
Cuadro 7.65.	Volumen de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución 1998-2014 (miles de Tn y tasa de variación interanual)	242
Cuadro 7.66.	Volumen de mercancías transportadas por carretera según Comunidades Autónomas de origen y de destino. 2014 (Miles de Tn).	243
Cuadro 7.67.	Volumen de mercancías por ferrocarril en la CAPV. Evolución 2002-2014 (miles de Tn y tasa de variación interanual)	243
Cuadro 7.68.	Volumen de mercancías transportadas por RENFE con origen y/o destino la CAPV por CC.AA. 2014 (miles de Tn y peso porcentual)	244
Cuadro 7.69.	Evolución del tráfico de mercancías en los aeropuertos vascos (Tn y tasa de variación interanual)	245
Cuadro 7.70.	Evolución del tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual)	246
Cuadro 7.71.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (miles de Tn y tasa de variación interanual)	247
Cuadro 7.72.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (%)	248
Cuadro 7.73.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual)	249
Cuadro 7.74.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (%).....	250
Cuadro 7.75.	Evolución del tráfico de mercancías en el puerto de Bermeo (miles de Tn y tasa de variación interanual)	251

Cuadro 7.76.	Evolución del balance de accidentes registrados por la Ertzaintza por víctimas: Evolución (2000-2014)	252
Cuadro 7.77.	Carretera: Distribución de lesividad por territorio y tipo de vehículo. Datos registrados por la Ertzaintza.	253
Cuadro 7.78.	Carretera: Distribución de vehículos accidentados por tipo de accidente. Datos registrados por la Ertzaintza.	254
Cuadro 7.79.	Consumo energético del sector de transportes por tipo de energía y modo de transporte.	255
Cuadro 7.80.	Ocupación de Superficie. Suelo de sistemas generales ¹ de la CAPV (Superficie en Ha).....	256

INDICE DE GRAFICOS

0.	Resumen Ejecutivo
1.	Marco General
2.	Oferta de Transporte
3.	Demanda de Transporte
4.	Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias
5.	Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible
6.	Indicadores Clave
7.	Anexo Estadístico

Gráfico 1.1.	Participación en el VAB de la CAPV (%): Años 2000-2010 corresponde al sector de transporte y comunicaciones (CNAE-1993 Rev.1); Años 2010-2014 corresponde al sector transporte, actividades postales y de correos (CNAE-2009 y SEC-10).....	31
Gráfico 1.2.	Distribución del VAB ¹ del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV. 2014 ² (%).....	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. 2012 (%).....	34
Gráfico 1.5.	Distribución del VAB ¹ del sector de transporte en la CAPV por subsectores. 2014 ² (%).....	36
Gráfico 3.1.	Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen ¹ . 2011.	84
Gráfico 3.2.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según motivaciones 2007-2011 (%).	85
Gráfico 3.3.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte. 2007-2011 (%).....	85
Gráfico 3.4.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV por territorios según modo de transporte. 2011.	88
Gráfico 3.5.	Movilidad de personas en automóvil. Penetración del automóvil. 2003-2011 ¹	90
Gráfico 3.6.	Movimientos realizados en automóvil en la CAPV: Mapa Resumen. 2011.	91
Gráfico 3.7.	Accesos desde el exterior a las capitales vascas en automóvil. 2007-2011.	92
Gráfico 3.8.	Transporte público urbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2014.	94
Gráfico 3.9.	Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao. 1995-2014.....	96
Gráfico 3.10.	Transporte público urbano: Evolución de los viajeros y viajeras en Tranvía EuskoTren. 2002-2014.	97
Gráfico 3.11.	Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 1980-2014.	99
Gráfico 3.12.	Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino (%). 2014.	101
Gráfico 3.13.	Tráfico aéreo de pasajeros y pasajeras en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos. 1980-2014.	102
Gráfico 3.14.	Origen/destino de pasajeros y pasajeras por aeropuerto. 2014.	105
Gráfico 3.15.	Tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao. 2003-2014.	106
Gráfico 3.16.	Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia. 2001-2014.....	109
Gráfico 3.17.	Distribución modal del transporte de mercancías. 2013 (%).	111
Gráfico 3.18.	Transporte de mercancías interregional entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2014.	113
Gráfico 3.19.	Tipología del transporte intrarregional e interregional de mercancías por carretera. 2014 (%).	114
Gráfico 3.20.	Transporte de mercancías transportadas por Renfe, red ferroviaria convencional, entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2014 (%).	116
Gráfico 3.21.	Tipología de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Renfe, red ferroviaria convencional. 2014 (%).	117
Gráfico 3.22.	Volumen de mercancías transportadas con origen ¹ la CAPV por Renfe - red ferroviaria ancho métrico. 1990-2014.	119
Gráfico 3.23.	Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2014.	121
Gráfico 3.24.	Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2014.	123
Gráfico 3.25.	Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2014 (%).	123
Gráfico 3.26.	Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 1980-2014.	124
Gráfico 3.27.	Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia: Tipología de mercancías. 2014 (%).	127

Gráfico 3.28.	Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2014.	129
Gráfico 3.29.	Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2014.	130
Gráfico 4.1.	Resumen costes externos derivados del transporte en la CAPV. 2008 (%).....	133
Gráfico 4.2.	Resumen costes externos derivados del transporte en la CAPV. Evolución 2004-2008 (Tasa de variación, %)	134
Gráfico 4.3.	Accidentes con víctimas y víctimas registradas por la Ertzaintza y por las Policías Locales ¹ en las infraestructuras viarias vascas. Evolución 2000-2014.....	135
Gráfico 4.4.	Número de muertes en accidentes de tráfico por millón de habitantes en UE-28. 2013	136
Gráfico 4.5.	Parque de turismos y motorización. Evolución 1998-2014.....	138
Gráfico 4.6.	Emisiones sectoriales totales de GEIs en la CAPV. 2013 (%).....	145
Gráfico 4.7.	Evolución sectorial de las emisiones de GEIs por sectores de actividad en la CAPV. 1990-2013 (%).....	145
Gráfico 4.8.	Emisiones de GEIs del sector de transporte en la CAPV. Evolución. 1990-2013.	146
Gráfico 4.9.	Consumo final de energía por sectores. Evolución 2003-2013.	150
Gráfico 4.10.	Distribución del consumo energético vasco por sectores de actividad. 2013 (%)	150
Gráfico 4.11.	Distribución del consumo energético en el sector del transporte. 2013	151
Gráfico 4.12.	Consumo energético en el sector del transporte por territorios. 2003-2013	152
Gráfico 4.13.	Evolución de la factura energética del sector de transporte en la CAPV: Evolución 2003-2013	152

0

Resumen Ejecutivo

0. RESUMEN EJECUTIVO

En línea con el repunte de la actividad económica registrado por la economía vasca en 2014 (expansión del PIB del 1,4% frente a contracción del -1,8% en el ejercicio previo), el sector de transportes, actividades postales y de correos ha intensificado el crecimiento de su valor añadido bruto, pasando del 2,1% en 2013 al 2,7% en 2014. Así las cosas, dado el mayor crecimiento comparativo respecto a la economía en su conjunto, el sector ha ampliado ligeramente su participación sobre el VAB total de la economía vasca (5,2% en 2014 frente a 5,1% en 2013).

Pasando ya a considerar los establecimientos y el empleo asociado a los mismos en dicho sector, conviene tener en cuenta que en este caso la última información disponible se refiere al ejercicio 2013, caracterizado dicho año por una actividad económica todavía en retroceso. Concretamente, el número de establecimientos del sector de transportes, actividades postales y de correos cayó un -4,3% en 2013 y su empleo asociado un -3,8%, habiendo perdido dicho año peso relativo sobre el conjunto de la economía vasca (en 2013 la participación del sector en cuanto a número de establecimientos fue el 6,6% y la relativa al empleo asociado a los mismos el 4,9%).

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 2014:

- 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 ya en ejecución, pero también se ha dado inicio en 2014 a obras importantes en el territorio. De este modo, las actuaciones más destacables son las siguientes:
 - En el territorio histórico de Bizkaia, se han iniciado las obras de la variante de Ermua, con la entrada de las máquinas y preparación de los terrenos sobre los que se ubicará la futura infraestructura viaria. Por otra parte se han continuado los trabajos relativos a la futura autovía del Duranguesado y a las obras de la variante de Bermeo. Además, se ha iniciado la excavación del túnel de Gaztelua II del tramo Gerediaga-Elorrio de la N-636; se han introducido mejoras en el proyecto de construcción del tramo Amorebieta-Muxika de la BI-635; se ha aprobado el proyecto de construcción del vial que conectará la BI-739 con la ronda del BEC en Barakaldo, más conocido como el "vial interfábricas"; y se ha aprobado la licitación de las obras de mejora de la carretera BI-633 en Markina-Xemein.
 - En Gipuzkoa, se ha avanzado en las obras de construcción del último tramo de la carretera GI-632 entre Antzuola y Bergara, en el eje Beasain-Durango; y se han desarrollado los trabajos previstos de las obras de la nueva estación de autobuses de Donostia-San Sebastián.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

- En el territorio alavés, se han concluido las obras de la nueva estación de autobuses de Vitoria-Gasteiz; y se ha prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2015 los contratos de conservación integral de la red foral de carreteras.

■ Sobre las infraestructuras ferroviarias:

- Adif ha iniciado las obras para la renovación integral de las vías principales en la estación de Vitoria-Gasteiz, incluida en la línea férrea convencional Madrid-Hendaya; y han continuado las obras para el soterramiento de las líneas de Adif Red Ferroviaria Ancho Métrico a su paso por el barrio bilbaíno de Irala.
- En cuanto a las actuaciones realizadas por ETS en cada territorio histórico en 2014 destacan:
 - En Bizkaia, y con respecto al Proyecto Durango, cabe señalar la entrada en actividad operativa de los nuevos talleres ferroviarios de Lebario (Abadiño), así como la demolición de los talleres y cocheras que utilizaba Euskotren hasta esa fecha; así como la licitación de los trabajos de desmantelamiento de la antigua superestructura ferroviaria de Durango (catenaria y vías). Por otra parte, se han adjudicado las obras de supresión del paso a nivel de Mendizur, en el término municipal de Bedia, el cierre de vía en el tramo Usansolo-Lemoa de la línea Bilbao-Donostia/San Sebastián, y las obras de renovación de vía entre las estaciones de Zugastieta y Muxika, de la línea Amorebieta-Bermeo.
 - En Gipuzkoa, destaca la realización del cambio de vía ferroviaria entre Amaña y Ardantza, en Eibar, hecho que ha supuesto un avance sustancial en el desarrollo del proyecto de desdoblamiento y cubrición de este tramo de la línea Bilbao-Donostia, iniciado en otoño de 2012.
 - En el marco del proyecto Metro Donostialdea, los principales progresos han sido la puesta en servicio del nuevo viaducto sobre el río Urumea y los avances en las obras de construcción del nuevo tramo subterráneo entre Herrera y Altza, habiéndose completado el calado del túnel que conecta la estación de Herrera con la futura estación de Altza. Asimismo, se ha adjudicado el estudio informativo de la nueva pasante ferroviaria por el centro de Donostia-San Sebastián; se ha trabajado en el desarrollo del proyecto de la nueva estación de Loiola; y se ha avanzado en la redacción del proyecto constructivo de la variante ferroviaria Altza-Pasaia-Galtzaraborda, que incluye la construcción de una nueva estación en Pasaia.
 - En Metro Bilbao, las actuaciones más relevantes son: en la Línea 1, la licitación de las obras para el soterramiento a su paso por la estación de Urduliz; en la Línea 2, la puesta en servicio de la nueva estación de Kabiez (Santurtzi); en la Línea 3, a cierre de 2014 estaba concluida la práctica totalidad de la obra civil de la línea (Matiko-Etxebarri), a excepción del tramo Otxarkoaga-Txurdinaga, y se ha aprobado el inicio de expediente de la obra civil de la nueva estación del Casco Viejo, centro neurálgico de la Línea 3 y que funcionará como una estación intermodal, con correspondencia con las Líneas 1 y 2 del metro, con el

tranvía y con la Línea del Txorierri que opera Euskotren. Por último, se ha continuado con los trabajos de redacción del proyecto constructivo de la Línea 5 del Metro de Bilbao.

- Respecto al programa Tranviario, se ha avanzado en el desarrollo del estudio informativo del tramo La Casilla-Zabalburu-Pio Baroja-Atxuri del Tranvía de Bilbao.
- 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 2014 se había finalizado la construcción de seis tramos del corredor Bergara-Lezo, por lo que el total de kilómetros terminados se situaba en 17, el 25% del trazado que corresponde ejecutar al Gobierno Vasco a través del Ente público ETS. Por su parte, al finalizar 2014 se encontraban en ejecución 11 tramos más del ramal guipuzcoano, con una longitud de 42 kilómetros (61% del total).

Por otro lado, en lo que concierne a la ejecución del Ministerio de Fomento, se ha adjudicado la obra del primer tramo del nudo de Bergara, concretamente el correspondiente al sector de Kobate, de 2,9 kilómetros. También se ha autorizado la licitación del contrato de obras de construcción del segundo tramo del nudo de Bergara, concretamente el sector Angiozar (Mondragón-Bergara), con una longitud de 2,6 kilómetros en el eje que discurre entre Vitoria-Gasteiz y Donostia-San Sebastián, y de 2,3 kilómetros en el eje entre Bilbao y Donostia-San Sebastián, así como la licitación del proyecto constructivo de la plataforma del tramo Atxondo-Abadiño.

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

- Aena ha continuado con las obras concernientes al Plan de Aislamiento Acústico del Aeropuerto de Bilbao, con más de mil inmuebles insonorizados a cierre de 2014.
- Con respecto al aeropuerto de Donostia-San Sebastián, se ha culminado el proceso de declaración de la excepcionalidad de la pista de Hondarribia, lo que permite al aeropuerto cumplir con la normativa internacional de seguridad aérea a partir de 2016 sin necesidad de ampliar la pista. Asimismo, se ha habilitado el aeropuerto como paso fronterizo, declarándolo frontera exterior Schengen.
- Por último, el Ministerio de Fomento acordó mantener un horario de apertura de 12 horas diarias para el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, con la posibilidad de que los vuelos que lo soliciten con cuatro horas de antelación puedan hacer uso del aeródromo sin incurrir en un recargo extra en concepto de tasas.

■ En relación a las *infraestructuras marítimas*:

- En el puerto de Bilbao se ha finalizado la construcción del nuevo muelle de cruceros en Getxo, iniciado en octubre de 2012. Además se han concluido las obras de conexión ferroviaria y vías de servicio de la Terminal Logística Ferroviaria (TELOF) del Puerto de Bilbao en Pancorbo (Burgos). Por su parte, se han realizado avances en la prolongación del dique de punta Sollana y se han iniciado dos obras de mejora de accesos ferroviarios interiores.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

- En 2014, el consejo de administración de la Autoridad Portuaria de Pasajes aprobó por mayoría el desistimiento de la tramitación del Plan Director de Infraestructuras, lo que supone la paralización del proyecto de construcción de la dársena exterior. Por otro lado, en el ejercicio se han realizado avances en los trabajos relativos a la construcción de la nueva lonja pesquera de San Pedro y se ha inaugurado el recién reforzado puente sobre la Ría Oiartzun.

- En el Puerto de Bermeo, la principal inversión llevada a cabo en 2014 ha sido las obras realizadas al objeto de reparar los daños causados por el temporal del 2 de febrero de 2014.

- Por último, las diputaciones forales y los ayuntamientos 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 la movilidad en bicicleta.

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

- 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 vizcaína, Bilbobus ha ofertado 147 autobuses (1 más que en 2013) que, en un total de 44 líneas, han realizado un recorrido de 581,1 kilómetros; por su parte Dbus en Donostia-San Sebastián ha aumentado su flota hasta los 122 autobuses (2 más que en 2013), distribuidos en 36 líneas para un recorrido de 253 kilómetros; Tuvisa ha contado con un total de 81 autobuses (5 menos que el ejercicio precedente), distribuidos en 15 líneas, que han circulado por un total de 209,2 kilómetros a través de la capital alavesa.
- En relación al transporte ferroviario, y en lo concerniente a los servicios urbanos, la oferta del tranvía de Bilbao se ha mantenido en los niveles del año precedente tanto en el número de trenes como en las plazas ofertadas; el tranvía de Vitoria-Gasteiz, por su parte, ha incrementado levemente su oferta de trenes y plazas puestas a disposición de la ciudadanía en un 0,9%.

Por su parte, con la llegada de la Línea 2 del Metro hasta el barrio de Kabiezes del municipio de Santurtzi, el trayecto de la red alcanza una longitud de 45,1 km y cuenta con un total de 41 estaciones. En 2014, Metro de Bilbao ha incrementado en un 5,8% su oferta total de kilómetros, con el consiguiente aumento (+5,6%) en el número de coches-km y plazas-km ofertadas.

En el ámbito interurbano, respecto a los servicios efectivamente prestados por EuskoTren, en 2014 se observa un descenso en la oferta de trenes y plazas puestas al servicio de la población vasca (-9,2% y -1,8%, respectivamente), mientras el número de kilómetros ofertados y las plazas-km se han incrementado en un 1,5% y 15,5%, respectivamente.

Por otro lado, en lo que respecta a los servicios de cercanías de Renfe, en 2014 se han aumentado el número de trenes ofertados en la red convencional de la operadora en la CAPV (+1,6%), mientras que el número de plazas-kilómetro se ha reducido en un 11,7%; la oferta de Renfe para la red de ancho métrico, por su parte, se ha visto reducida (-1% en el número de trenes; -31% en plazas-kilómetro ofertadas), debido a la menor frecuencia de los trenes en la línea Bilbao-Balmaseda.

- En cuanto a la oferta del transporte aéreo, se ha registrado una mejora global del 2,4% en el volumen de operaciones comerciales de los aeropuertos vascos respecto a 2013: Bilbao un 1,7%, Donostia-San Sebastián un 0,2%, y Vitoria-Gasteiz un 9,4%.
- Finalmente, en lo que se refiere al tráfico marítimo, en 2014 la flota mercante asociada a Anavas consta de 11 empresas navieras con un total de 54 buques disponibles, lo que supone una pérdida de una embarcación en el último ejercicio. En cuanto al movimiento de mercancías, en 2014 el volumen de carga total se reduce hasta las 331,5 miles de toneladas brutas (-1,3%) y 584,1 miles de toneladas de peso muerto (-1,5%).

Desde la perspectiva de la **demanda de movilidad** en la CAPV en el marco del transporte público colectivo, el número de personas desplazadas en el conjunto de servicios públicos de autobuses y ferrocarril ha aumentado en un 0,2% con respecto a 2013. Un análisis de la evolución a más largo plazo permite observar un incremento del 10,2% en el número de usuarios y usuarias del transporte colectivo entre 2000 y 2014. Por su parte, analizando de forma independiente cada modo de transporte se aprecian las siguientes diferencias en el último año:

- Atendiendo al transporte público por carretera:
 - En el ámbito urbano, la evolución del pasaje ha sido positiva en las tres capitales vascas. Así, Tuvisa ha incrementado el número de personas desplazadas en un 2,5%, marcando un nuevo récord de actividad con un total de 13,1 millones de viajeros y viajeras en 2014; DBus, por su parte, con 28,1 millones de personas, ha registrado un aumento del 1,5%; Bilbobus, por último, ha desplazado en 2014 un total de 26,1 millones de personas, lo que supone un ligero incremento del 1% en su actividad con respecto al año anterior.
 - En el ámbito interurbano, Lurraldebus continúa con su tendencia alcista rebasando los 22 millones de viajeros y viajeras (+4,9% con respecto a 2013). Sin embargo, Bizkaibus (27,3 millones de desplazamientos) y Autobuses Interurbanos de Álava-AIA (446,7 miles de desplazamientos) han visto reducida su demanda en un 2,7% y 8,8%, 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:
 - En 2014, la demanda de los servicios del Metro de Bilbao se mantiene prácticamente en los mismos niveles que en los dos años anteriores, registrando un total de 87,4 millones de viajeros y viajeras, lo que supone un 0,3% más que en 2013.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

- El conjunto del sistema tranviario de EuskoTren ha experimentado un decremento del 1,2% en su nivel de actividad. Este descenso se debe a la contracción experimentada (-4,5%) por la demanda del Tranvía de Bilbao, que se ha situado en un total de 2.979,5 miles de desplazamientos. Por su lado, el Tranvía de Vitoria-Gasteiz ha registrado un leve aumento del 0,2% en el número de viajeros y viajeras respecto a 2013, computando un total de 7.296,7 miles de desplazamientos.

- 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 16,4 y 1,1 millones de personas (-5,6% y -3,8%, respectivamente) mientras que Euskotren incrementa su actividad en un 0,4%, alcanzando 15,6 millones de desplazamientos.

- En relación al transporte aéreo de personas, se recupera la senda de crecimiento en lo que se refiere al número de desplazamientos realizados con origen y/o destino las infraestructuras aeroportuarias de la CAPV. Ello es debido al positivo desempeño de la terminal vizcaína (+5% en 2014), que se sitúa en un tráfico de prácticamente 4 millones de personas, el 94% del total de movimientos de los aeropuertos vascos. Por su parte, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz ha registrado en 2014 un aumento en su actividad del 4,4% (7,1 miles de personas), revirtiendo la tendencia negativa de los últimos años, y el aeropuerto de Donostia-San Sebastián ha mantenido los mismos niveles de actividad que en el anterior ejercicio (245 miles de personas).

- El transporte marítimo de personas, concentrado en el Puerto de Bilbao, ha registrado un movimiento de 161,2 miles de personas en 2014, lo que supone un incremento del pasaje del 13,6% con respecto a la cifra registrada en 2013. Este aumento se debe al crecimiento experimentado por la actividad de cruceros (+43,2%), que coincidiendo con la entrada en servicio del tercer atraque del Puerto de Bilbao, ha marcado un nuevo récord histórico de actividad en el año 2014 (80.206 cruceristas). Por su parte, la línea regular entre Bilbao y el puerto británico de Portsmouth ha continuado operando su servicio de ferry, habiendo trasladado a un total de 81.081 personas, cifra que suponen una contracción en el tráfico de pasajeros y pasajeras del 5,7%.

- Finalmente, considerando la demanda de otros medios de transporte, se observa que en el ámbito del transporte por cable se han desplazado 2.257 miles de personas en funiculares y 345 miles en el ascensor de Ereaga (único con datos disponibles de usuarios y usuarias en 2014); el tráfico del puente colgante de Bizkaia ha sido de 3.952 miles de personas (+10,6% respecto al año anterior) y el flujo de pasajeros y pasajeras trasladadas en los botes Portugalete-Las Arenas y Erandio-Barakaldo se ha situado en 565,6 miles (-4,3% respecto a 2013).

El estudio de la actividad del **transporte de mercancías** en la CAPV refleja que el tráfico alcanzado en 2014 ha sido de 154.875 miles de toneladas, con un incremento del 10,3% respecto a los datos estimados para 2013. A continuación, se analizan los diferentes modos de transporte de forma independiente:

- El tráfico de mercancías por carretera en la CAPV invierte la tendencia decreciente iniciada en 2008 como consecuencia del debilitamiento de la demanda motivado por la

crisis económica. De esta forma, en 2014 el volumen de mercancías transportado por las carreteras vascas se cifra en 94,9 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 12,4% respecto a los registros del ejercicio anterior. Este aumento es generalizado en los diferentes ámbitos de transporte de mercancías considerados: el transporte intrarregional experimenta una expansión del 22,7%, computando en 2014 un total de 50,2 millones de toneladas; el tráfico internacional se ha incrementado en un 15%, alcanzando un movimiento de 5,4 millones de toneladas; el tráfico interregional, por su parte, ha registrado el aumento más moderado (+1,3%), con un movimiento total de 39,3 millones de toneladas.

- En cuanto a las mercancías transportadas en ferrocarril, el tráfico total ha alcanzado 3.223,4 miles de toneladas, lo que supone un crecimiento del 1% con respecto a los niveles de actividad reportados en 2013. El análisis de los operadores muestra que esta mejoría se debe a que Renfe, en la red ferroviaria convencional, ha experimentado un incremento del 6,4% respecto a 2013, y representa el 78,4% del volumen total de mercancías transportadas. Por su parte, Renfe, en la red de ancho métrico, ha registrado un descenso del 15% (694,7 miles de toneladas transportadas en 2014) y Euskotren una disminución del 40% (313,2 toneladas transportadas en 2014).
- El tráfico aéreo de mercancías en la CAPV desplazó un volumen total de 47,5 miles de toneladas en 2014, lo que significa que se ha producido un crecimiento del 18,7% en la carga movilizada respecto al ejercicio previo. Esta evolución positiva está originada, principalmente, por el incremento del 19,1% en la actividad del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, ya que esta terminal es responsable del 93,9% del total de mercancías transportadas. Por su parte, los tráficos de las terminales de carga de Bilbao y Donostia-San Sebastián han registrado ascensos del 12,5% y 50,5%, respectivamente (siendo sus niveles de participación sobre el volumen total de mercancías transportadas en la CAPV del 6% y 0,1%, respectivamente).
- Por último, la actividad portuaria ha registrado un total de 34,5 millones de toneladas en 2014, lo que supone un incremento del 4,5% respecto a 2013. Por infraestructuras, el Puerto de Bilbao (responsable del 89,8% del total del tráfico marítimo en la CAPV) ha incrementado su actividad en un 3,1%; el Puerto de Pasaia (cuya representación es del 10,2% sobre el total de mercancía movilizada) ha aumentado un 18,5% el total de toneladas movilizadas; el Puerto de Bermeo (con una participación menor, 0,9% del total) ha experimentado un crecimiento del 4,7% en el volumen de carga transportado.

Centrando la atención en las **externalidades** adversas derivadas de la actividad del transporte, y considerando los últimos datos disponibles, cabe recordar que en 2008 éstas se cifraron 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, únicamente constó descenso de las externalidades relacionadas con la siniestralidad y los costes derivados de la contaminación del aire.

En lo relativo a la accidentalidad, en línea con la visión a largo plazo establecida en el “Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015-2020”, que pretende situar a Euskadi como referente en materia de movilidad segura y sostenible, en 2014 el número de personas fallecidas en las carreteras de nuestra comunidad como

0.

Resumen
Ejecutivo

consecuencia de accidentes de tráfico ha caído un -48,2% en relación al ejercicio previo (29 muertes en 2014 frente a 56 en 2013).

Un parámetro que puede incidir en varios efectos del transporte (congestión, contaminación,...) es el índice de motorización. A este respecto, cabe señalar que en 2014 dicho índice ha repuntado un 0,4% en la CAPV.

Por último, en relación al impacto medioambiental del sector de transporte, las cifras muestran un aumento interanual del 1,4% de las emisiones de CO₂ sectoriales en 2013 y un incremento interanual del 0,8% del consumo energético del sector en 2014.

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

1

Marco General

1. MARCO GENERAL

1.1. EL TRANSPORTE COMO SECTOR DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

Previamente a analizar los aspectos más notables del transporte como sector de actividad económica, se hace necesario realizar una serie de apuntes metodológicos.

La información relativa a establecimientos, empleo y valor añadido bruto (VAB) se establece según la clasificación vigente de actividades económicas (CNAE-2009).

Asimismo, cabe recordar que en 2013 se actualizaron los datos del VAB publicados en años anteriores, utilizando la 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 de acuerdo con la clasificación CNAE 2009. Dicho cambio metodológico afectó al VAB global y a los datos sectoriales. Particularmente, en el sector del transporte y las comunicaciones los cambios pudieron deberse, en gran medida, a la incorporación de los gastos en I+D y el tratamiento de la producción para uso final propio. Asimismo, la información referida a la economía global, además de por las causas anteriormente citadas, también se vio afectada por la incorporación de la estimación de actividades ilegales, el tratamiento de las empresas de seguros y la delimitación del sector de administraciones públicas.

Por otra parte, conviene también recordar que ya en las dos ediciones anteriores del informe de panorámica del transporte se ofreció una mayor desagregación de las actividades anexas al transporte, tanto en la información referida a establecimientos como a empleo. De este modo, mientras anteriormente estas actividades fueron tratadas de forma conjunta, a partir del informe de Panorámica del Transporte en Euskadi 2012 pasaron a ofrecerse desglosadas del siguiente modo (información disponible para el ejercicio 2011 en adelante):

- ▶ 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.

También a partir del informe referido a 2012 se incluyó, por primera vez, información relativa al transporte por tubería en materia de establecimientos y empleo, suponiendo mínimas variaciones en las cifras globales de establecimientos y empleo en relación a las publicaciones anteriores del informe de panorámica, ya que su peso relativo sobre el total es muy reducido (0,03% en el caso de los establecimientos y 0,09% para el empleo en 2013). En cualquier caso, con objeto de realizar un análisis homogéneo, en el informe de Panorámica del Transporte en Euskadi 2012 las series de establecimientos y empleo fueron revisadas desde 2009 según este nuevo criterio.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

Por último, al igual que en ediciones anteriores del presente informe, se hace necesario recordar que en el caso del VAB la información del último ejercicio siempre es provisional, aspecto motivado por su procedencia de las Cuentas Económicas. Así las cosas, cada año se revisa la información relativa al ejercicio precedente, publicada como avance en el informe del ejercicio anterior.

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

El abultado número de establecimientos, personal empleado y valor añadido bruto creado por el sector del transporte, actividades postales y de correos pone de manifiesto la relevancia de dicha actividad en nuestra economía.

A este respecto, conviene recordar un año más que el sector de transporte, actividades postales y de correos lo constituyen las divisiones 49 a 53 de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas CNAE-2009 (sección H transporte y almacenamiento), focalizando la atención el inicio de este capítulo en dicho macrosector.

Llegados a este punto, se hace necesario precisar que, a fecha de realización del presente informe, la última información disponible para establecimientos y empleo es la referida a 2013, siendo la misma que se publicó en el informe de Panorámica del Transporte en Euskadi 2013. Por el contrario, en el caso del VAB, la información sí se refiere al ejercicio 2014.

Así, atendiendo a la información relativa a establecimientos y empleo, las cifras registradas por las principales magnitudes en 2013, fueron:

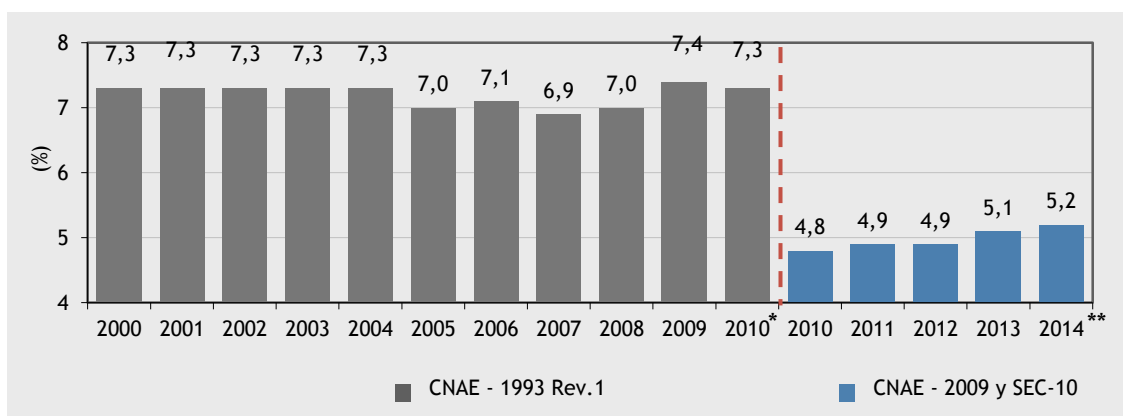
- En Euskadi **operan 11.770 establecimientos** en el sector vasco de transporte, actividades postales y de correos. Dicho volumen,
 - Ha descendido un -4,3% respecto al ejercicio anterior (12.304 establecimientos en 2012), observándose en el conjunto de la economía vasca un descenso del -2,8% (179.285 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).

Por lo que se refiere al VAB, teniendo en cuenta que en este caso sí se dispone de información relativa a 2014, cabe señalar que:

- El sector genera un **Valor Añadido Bruto (VAB) de 3.144,9 millones de euros**, importe que supone:
 - Un incremento del 2,7% respecto al año anterior, al tiempo que el VAB correspondiente al conjunto de la economía vasca ha aumentado un 0,8%.
 - Una participación del 5,2% sobre el VAB total de la economía vasca, peso relativo prácticamente idéntico al alcanzado en el ejercicio previo (5,1% en 2013).

Pasando a considerar una perspectiva temporal amplia (periodo 2000-2014), 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 2010-2014 (según CNAE-2009 y SEC-10), observamos que la aportación del sector al VAB de la economía se ha incrementado ligeramente en los 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 2010-2014 corresponde al sector transporte, actividades postales y de correos (CNAE-2009 y SEC-10)¹



¹ Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento 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 2014 (CNAE-2009) es un avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas).

Circunscribiendo el análisis al ejercicio 2014, la actividad del transporte representa el 93,6% del VAB total generado por el sector de transporte, actividades postales y de correos. En valores absolutos, ésta reporta 2.944,6 millones de euros, frente a los 200,3 millones de euros generados por las actividades postales y de correos.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

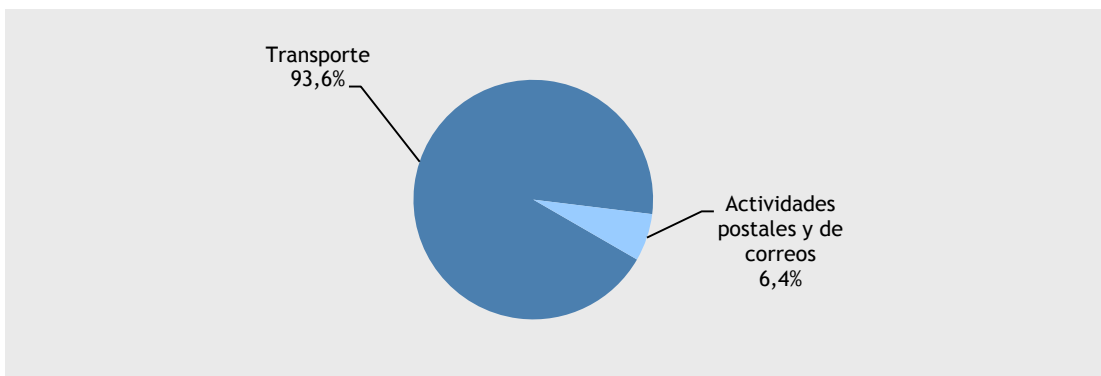
6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

Gráfico 1.2. Distribución del VAB¹ del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV. 2014² (%)



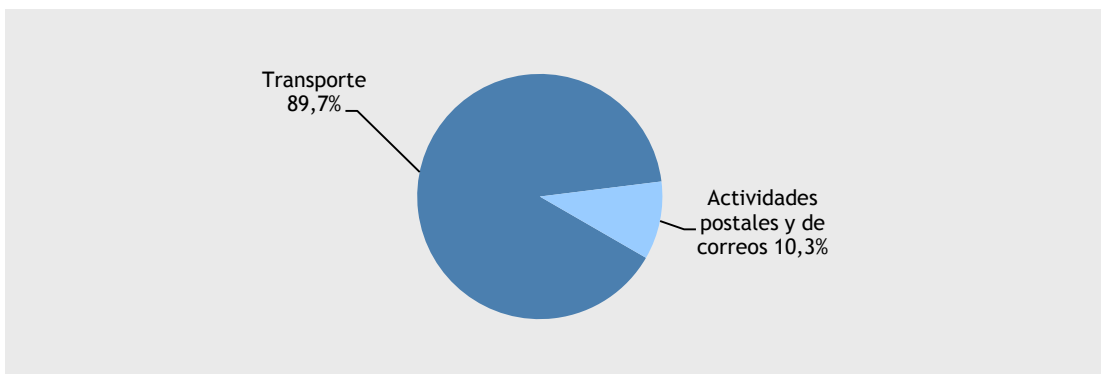
¹ Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento.

² El dato de VAB referido a 2014 es un avance.

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

Atendiendo al empleo, y teniendo por tanto presente que en este caso la información se refiere al ejercicio 2013, 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

Tras analizar brevemente el macrosector de transporte, actividades postales y de correos, a continuación se focaliza la atención en el sector de transporte, configurado por las divisiones 49 a 52 de la CNAE-2009.

A este respecto, conviene recordar nuevamente que la última información de la que se dispone a fecha de realización de la presente edición del informe de panorámica del transporte en lo referido a establecimientos y empleo es la que hace referencia a 2013, siendo la misma que se publicó en el informe del ejercicio anterior (Panorámica del Transporte en Euskadi 2013). Por el contrario, la información relativa al VAB sí se refiere al ejercicio 2014.

a) Principales magnitudes económicas del sector de transporte

De acuerdo con las diferentes fuentes, cabe destacar las siguientes magnitudes del sector de transporte.

Por lo que respecta a los establecimientos y empleo, en 2013:

- El sector abarca **11.185 establecimientos**, representando el 6,2% del total correspondiente a la economía vasca, participación ligeramente inferior a la correspondiente a 2012 (6,3%).
- Con un empleo total de **37.800 personas**, volumen que supone el 4,4% del total asociado a los establecimientos vascos, cuota ligeramente inferior a la registrada en 2012 (4,5%).

Atendiendo al VAB, en 2014:

- El sector genera un Valor Añadido Bruto de **2.944,6 millones de euros**, concentrando el 4,9% del total correspondiente a la economía vasca, cuota similar a la registrada en el ejercicio previo (4,8% en 2013).

Pasando a considerar la distribución de la población ocupada (de 16 y más años) en el sector de transporte según género, y teniendo presente que en este caso concreto sí se dispone de información referida a 2014, puesto que la fuente de información utilizada es la Encuesta de Población en Relación con la Actividad (PRA) del Eustat, cabe señalar que en 2014 los hombres suponen el 78,8% del total¹ y las mujeres el 21,2% restante.

En términos comparativos, el siguiente gráfico (referido a 2012 ya que éste es el último año para el que se dispone de información agregada europea), muestra que dichas magnitudes económicas del sector de transporte son superiores en la CAPV que en el Estado y el conjunto de la Unión Europea. Así, atendiendo a la participación sobre el VAB total, en 2012 el Estado registra siete décimas porcentuales menos que Euskadi, al tiempo que en el caso

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

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

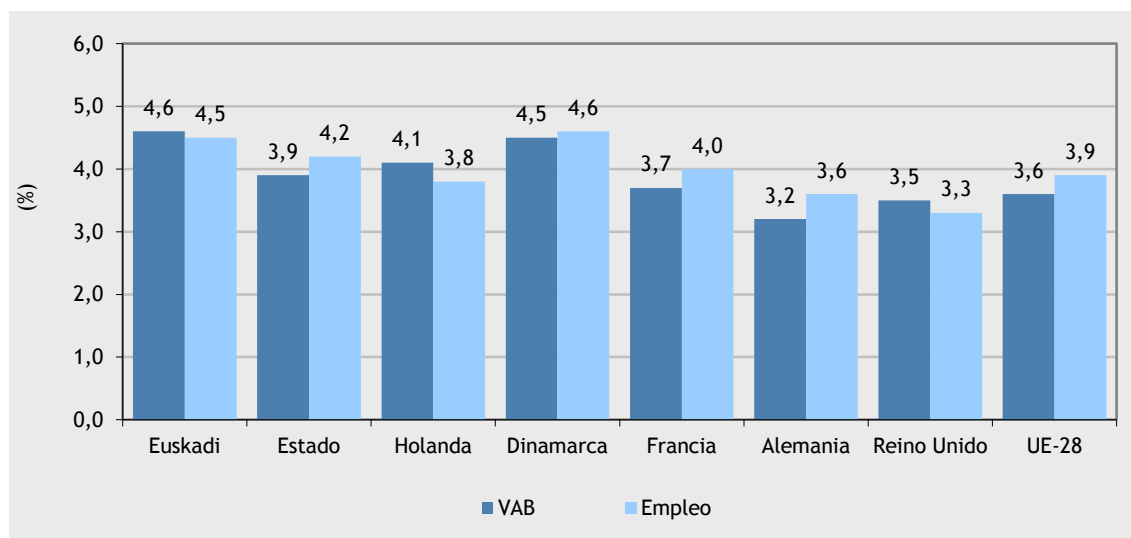
Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

de la UE-28 el diferencial alcanza un punto porcentual. En lo relativo al empleo, las diferencias son ligeramente menores, ya que el Estado y la UE-28 se desmarcan de la CAPV en tres y seis décimas, respectivamente.

Gráfico 1.4. Participación sector de transporte en el VAB y el empleo en la CAPV, y comparación con otros países de interés. 2012 (%)



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 2015, y Economy and Finance Statistics (Eurostat) para el Estado y el resto de países. Elaboración propia.

i) Por subsector de actividad

El análisis por subsectores de los establecimientos y el empleo asociado a ellos muestra 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
TOTAL	11.637	100,0	11.185	100,0	39.326	100,0	37.800	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.

Por lo que se refiere a la distribución del VAB, en 2014 las actividades anexas al transporte absorben el 36,5% del total, el transporte terrestre de mercancías² el 33,6%, el transporte terrestre de pasajeros³ el 19,5%, el transporte ferroviario el 5,6%, el aéreo el 2,9%, 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 92,5% del VAB del transporte, frente al 7,5% correspondiente a la suma del transporte marítimo y aéreo.

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

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

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

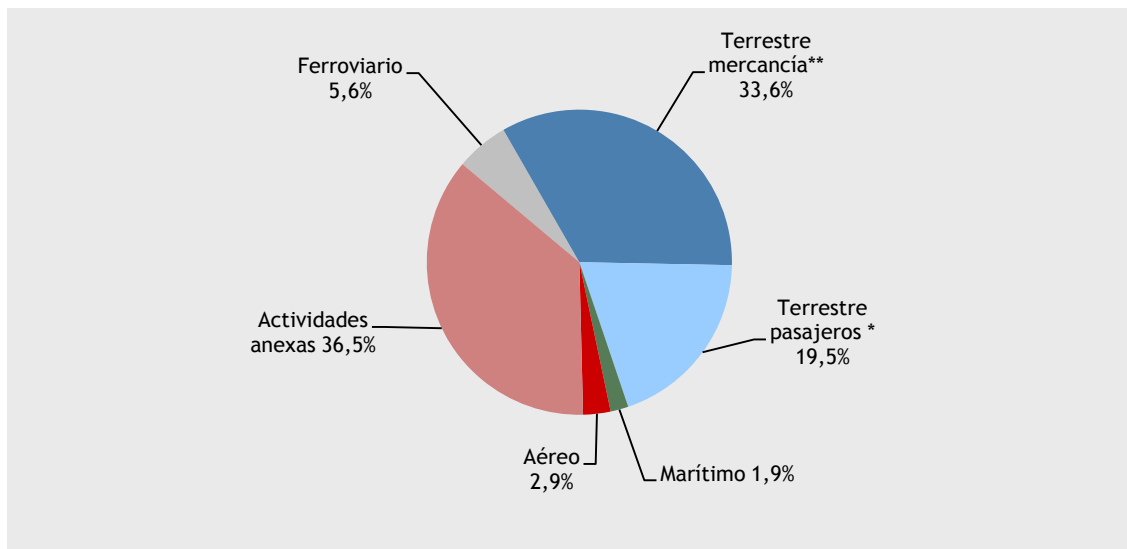
6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

Gráfico 1.5. Distribución del VAB¹ del sector de transporte en la CAPV por subsectores. 2014² (%)



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

² El dato de VAB referido a 2014 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	%
Establecimientos								
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
TOTAL	1.401	12,5	6.027	53,9	3.757	33,6	11.185	100,0
Empleo								
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
TOTAL	5.341 y (**)	14,1 y (**)	20.385 y (**)	53,9 y (**)	11.951 y (**)	31,6 y (**)	37.800	100,0

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

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

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

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial.

Cabe destacar que los tres territorios históricos presentan un número de establecimientos y empleo asociado a los mismos muy dispar, si bien su 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

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

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

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

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

Exceptuando el transporte terrestre y por tubería, en 2014 el resto de subsectores del transporte presentan un coste laboral por trabajador y mes significativamente superior al alcanzado por la economía en su conjunto excluido el sector primario (2.536 euros). Concretamente, el transporte aéreo registra el mayor coste laboral por trabajador y mes (4.242 euros), seguido por el almacenamiento y actividades anexas al transporte (3.212 euros) y por el transporte marítimo y por vías navegables interiores (3.127 euros). Por su parte, el transporte terrestre y por tubería detenta un coste laboral por trabajador y mes levemente inferior al correspondiente al conjunto de la economía excluido el sector primario (2.526 euros).

Cuadro 1.3. Coste laboral por trabajador y mes. Estado. 2013-2014

	Coste laboral total		Variación interanual (%)
	2013	2014	
Total Economía (excluido sector primario)	2.544	2.536	-0,3
Transporte terrestre y por tubería	2.575	2.526	-1,9
Transporte marítimo y por vías navegables interiores	3.040	3.127	2,9
Transporte aéreo	4.128	4.242	2,8
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	3.191	3.212	0,7

Fuente: ETCL, INE.

En términos de evolución, en 2014 el coste laboral por trabajador y mes referido a la economía en su conjunto excluido el sector primario ha descendido ligeramente (-0,3%), habiendo retrocedido asimismo el relativo al transporte terrestre y por tubería (-1,9%), y aumentado por el contrario el correspondiente tanto al transporte marítimo y por vías navegables interiores (2,9%), como al transporte aéreo (2,8%), así como al almacenamiento y actividades anexas al transporte (0,7%).

b) Evolución de los precios

Cuadro 1.4. Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción. 2011-2014

	2011	2012	2013	2014	Δ 14/13
Gasóleo automoción	57,96	63,80	59,21	53,85	-9,04%
Gasolina	53,15	60,46	56,03	51,19	-8,64%
Brent	50,28	54,62	51,45	46,66	-9,31%

Unidad: céntimos de euro por litro.

Fuente: Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

En 2014 el precio medio del barril Brent se ha cifrado en 99,40 dólares, nivel inferior al alcanzado en el ejercicio previo (109,59 dólares por barril en 2013). La trayectoria a lo largo del año ha sido relativamente alcista hasta junio (mes en el que alcanza su valor máximo anual: 112,27 dólares por barril), iniciando a partir de julio una clara senda de caída interrumpida hasta diciembre (mes en el que registra su valor mínimo anual: 62,39 dólares por barril). A este respecto, cabe señalar que el exceso de oferta de crudo existente en los mercados internacionales es la causa fundamental de dicho descenso. En cualquier caso, la depreciación del euro respecto al dólar producida en los tres últimos trimestres de 2014 (en términos medios anuales dicha evolución queda compensada: 1,33 dólares por euro tanto en 2013 como en 2014), ha influido en que la cotización en euros del gasóleo de automoción haya registrado un descenso interanual del -9,04%, de mayor intensidad que el correspondiente a la gasolina (-8,64%).

En un contexto de recuperación de la actividad económica (expansión del PIB vasco del 1,2 % en 2014 frente a contracción del -1,7% en 2013), el IPC relativo a nuestra comunidad ha pasado a descender. Así, a cierre del ejercicio 2014 (variación diciembre sobre diciembre), el crecimiento de los precios en la CAPV se ha cifrado en el -0,7% frente al 0,6% registrado en el ejercicio precedente. Tomando en consideración los diferentes grupos de bienes, la enseñanza, el grupo catalogado como otros, la vivienda, el vestido y calzado, y los hoteles, cafés y restaurantes han sido los únicos bienes que han anotado crecimientos en sus precios (2,9%, 1,4%, 0,6%, y 0,4% en los dos últimos casos, respectivamente), mientras que el resto de ellos descensos, siendo las comunicaciones, el transporte, y el ocio y cultura los más deflacionarios (-5,6%, -5% y -0,9%, respectivamente). En relación al IPC del transporte, cabe destacar que dicho grupo no anotaba un descenso de la intensidad registrada a cierre de 2014 (-5%) desde el cierre de 2008 (-5,3%)

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

Cuadro 1.5. IPC en la CAPV por grupos. 2011-2014

	Variación interanual de diciembre			
	2011	2012	2013	2014
Alimentos y bebidas no alcohólicas	2,5	3,4	0,8	-0,1
Bebidas alcohólicas y tabaco	3,9	5,8	5,1	-0,2
Vestido y calzado	0,3	0,4	0,2	0,4
Vivienda	7,0	6,1	0,0	0,6
Menaje	1,3	2,6	-0,2	-0,1
Medicina	-2,2	3,9	9,2	-0,2
Transportes	4,7	2,4	1,2	-5,0
Comunicaciones	-1,6	-2,8	-6,5	-5,6
Ocio y cultura	0,6	1,9	-0,8	-0,9
Enseñanza	1,3	3,4	2,5	2,9
Hoteles, cafés y restaurantes	1,1	1,1	0,7	0,4
Otros	2,4	3,6	0,5	1,4
General	2,4	2,7	0,6	-0,7

Fuente: INE.

Pasando ya a considerar la evolución del Índice de Precios Industriales, ésta pone de manifiesto el anteriormente comentado abaratamiento experimentado por el barril de petróleo, especialmente en el tramo final del ejercicio, así como su impacto a la baja en el conjunto de los precios industriales. En este sentido, a cierre de 2014 (variación diciembre sobre diciembre) dicho índice ha pasado a descender un -3,6% en la CAPV frente a la tímida expansión del 0,5% anotada a finales de 2013. Por sectores, tanto en el caso de la energía eléctrica, gas y vapor, como en el de la industria manufacturera, así como en el de las industrias extractivas, los precios industriales han descendido (-4,4%, -3,4% y -1,9%, respectivamente), siendo especialmente intensa la caída en la rama de coquerías y refino de petróleo (-22,6%), al hilo del desplome del precio del crudo a finales de 2014.

Cuadro 1.6 Índice de Precios Industriales (IPRI) en la CAPV por rama de actividad. 2011-2014

	Variación interanual de diciembre			
	2011	2012	2013	2014
IPRI General	5,8	0,7	0,5	-3,6
IPRI Industrias extractivas	2,6	-5,2	-0,5	-1,9
Industrias extractivas	2,6	-5,2	-0,5	-1,9
IPRI Industria manufacturera	4,3	0,6	-0,4	-3,4
Ind. alimentarias, bebidas, tabaco	1,4	5,5	-1,6	-0,4
Textil, confección, cuero y calzado	-2,7	2,4	-0,8	-0,4
Madera, papel y artes gráficas	4,4	-1,8	0,8	0,2
Coquerías y refino de petróleo	16,3	1,0	0,7	-22,6
Industria química	6,7	2,3	0,2	-1,0
Productos farmacéuticos	0,9	0,9	0,1	1,2
Caucho y plásticos	1,5	-0,4	5,3	-2,3
Metalurgia y productos metálicos	2,7	-0,5	-3,0	0,8
Prod. informáticos y electrónicos	3,2	0,4	-2,0	1,0
Material y equipo eléctrico	6,5	2,1	-2,0	-0,5
Maquinaria y equipo	1,0	0,4	2,1	0,2
Material de transporte	2,0	-0,6	1,0	-0,5
Muebles y otras manufacturas	1,5	2,7	-0,7	-3,7
IPRI Energía eléctrica, gas y vapor	16,6	1,5	6,0	-4,4
Energía eléctrica, gas y vapor	16,6	1,5	6,0	-4,4

Fuente: Eustat (CNAE-2009).

1.2. NOVEDADES LEGISLATIVAS EN 2014: EUROPEAS, ESTATALES Y DE LA CAPV

1.2.1. Novedades legislativas europeas

a) *Directivas*

Transporte por carretera
<ul style="list-style-type: none"> ■ Directiva de Ejecución 2014/37/UE de la Comisión, de 27 de febrero de 2014, por la que se modifica la Directiva 91/671/CEE del Consejo, relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos (DO L 59 de 28.2.2014, p. 32/33). ■ Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51/128). ■ Directiva 2014/46/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, por la que se modifica la Directiva 1999/37/CE del Consejo, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 127 de 29.4.2014, p. 129/133). ■ Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 134/218). ■ Directiva 2014/85/UE de la Comisión, de 1 de julio de 2014, por la que se modifica la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el permiso de conducción (DO L 194 de 2.7.2014, p. 10/13). ■ Directiva 2014/99/UE de la Comisión, de 21 de octubre de 2014, por la que se modifica, a efectos de su adaptación al progreso técnico, la Directiva 2009/126/CE, relativa a la recuperación de vapores de gasolina de la fase II durante el repostaje de los vehículos de motor en las estaciones de servicio (DO L 304 de 23.10.2014, p. 89/90).
Transporte ferroviario
<ul style="list-style-type: none"> ■ Directiva 2014/38/UE de la Comisión, de 10 de marzo de 2014, por la que se modifica el anexo III de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la contaminación acústica (DO L 70 de 11.3.2014, p. 20/21). ■ Directiva 2014/88/UE de la Comisión, de 9 de julio de 2014, por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los indicadores comunes de seguridad y a los métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes (DO L 201 de 10.7.2014, p. 9/17). ■ Directiva 2014/106/UE de la Comisión, de 5 de diciembre de 2014, por la que se modifican los anexos V y VI de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (DO L 355 de 12.12.2014, p. 42/49).
Transporte marítimo y fluvial
<ul style="list-style-type: none"> ■ Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos, y por la que se deroga la Directiva 96/98/CE del Consejo (DO L 257 de 28.8.2014, p. 146/185). ■ Directiva 2014/100/UE de la Comisión, de 28 de octubre de 2014, por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (DO L 308 de 29.10.2014, p. 82/87). ■ Directiva de Ejecución 2014/111/UE de la Comisión, de 17 de diciembre de 2014, por la que se modifica la Directiva 2009/15/CE en relación con la adopción por la Organización Marítima Internacional (OMI) de determinados Códigos y las enmiendas correspondientes de determinados convenios y protocolos (DO L 366 de 20.12.2014, p. 83/87). ■ Directiva 2014/112/UE del Consejo, de 19 de diciembre de 2014, por la que se aplica el Acuerdo europeo sobre determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo en el transporte de navegación interior celebrado por la Unión Europea de Navegación Fluvial (EBU), la Organización Europea de Patrones de Barco (ESO) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) (DO L 367 de 23.12.2014, p. 86/95).

Fuente: Diario Oficial de la Unión Europea.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

b) Reglamentos

Transporte por carretera

- Reglamento (UE) n°136/2014 de la Comisión, de 11 de febrero de 2014, por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión en lo que respecta a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y el Reglamento (UE) n° 582/2011 de la Comisión en lo que respecta a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) (DO L 43 de 13.2.2014, p. 12/46).
- Reglamento (UE) n°253/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 510/2011 a fin de establecer las normas para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos (DO L 84 de 20.3.2014, p. 38/41).
- Reglamento (UE) n°333/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2014, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 443/2009 a fin de definir las modalidades para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO₂ de los turismos nuevos (DO L 103 de 5.4.2014, p. 15/21).
- Reglamento (UE) n°361/2014 de la Comisión, de 9 de abril de 2014, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n° 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los documentos de transporte internacional de viajeros en autocares y autobuses y se deroga el Reglamento (CE) n° 2121/98 (DO L 107 de 10.4.2014, p. 39/55).
- Reglamento de Ejecución (UE) n°427/2014 de la Comisión, de 25 de abril de 2014, por el que se establece un procedimiento de aprobación y certificación de tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 125 de 26.4.2014, p. 57/63).
- Reglamento (UE) n°1161/2014 de la Comisión, de 30 de octubre de 2014, por el que se adapta al progreso técnico el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera DO L 311 de 31.10.2014, p. 19/20).
- Reglamento (UE) n°1171/2014 de la Comisión, de 31 de octubre de 2014, que modifica y corrige los anexos I, III, VI, IX, XI y XVII 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 (DO L 315 de 1.11.2014, p. 3/12).

Transporte ferroviario

- Reglamento de Ejecución (UE) n°869/2014 de la Comisión, de 11 de agosto de 2014, sobre nuevos servicios de transporte ferroviario de viajeros (DO L 239 de 12.8.2014, p. 1/10).
- Reglamento de Ejecución (UE) n°870/2014 de la Comisión, de 11 de agosto de 2014, sobre los criterios para los candidatos a la obtención de capacidad de infraestructura ferroviaria (DO L 239 de 12.8.2014, p. 11/13).
- Reglamento (UE) n°1299/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, relativo a las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema «infraestructura» en el sistema ferroviario de la Unión Europea (DO L 356 de 12.12.2014, p. 1/109).
- Reglamento (UE) n°1300/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario de la Unión para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida (DO L 356 de 12.12.2014, p. 110/178).
- Reglamento (UE) n°1301/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema de energía del sistema ferroviario de la Unión (DO L 356 de 12.12.2014, p. 179/227).
- Reglamento (UE) n°1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario en la Unión Europea (DO L 356 de 12.12.2014, p. 228/393).
- Reglamento (UE) n°1303/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la «seguridad en los túneles ferroviarios» del sistema ferroviario de la Unión Europea (DO L 356 de 12.12.2014, p. 394/420).

Transporte marítimo

- Reglamento (UE) n°546/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 718/1999 del Consejo relativo a una política de capacidad de las flotas comunitarias de navegación interior para fomentar el transporte por vía navegable (DO L 163 de 29.5.2014, p. 15/17).
- Reglamento (UE) n°579/2014 de la Comisión, de 28 de mayo de 2014, por el que se establece una excepción con respecto a determinadas disposiciones del anexo II del Reglamento (CE) n°852/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al transporte marítimo de grasas y aceites líquidos (DO L 160 de 29.5.2014, p. 14/20).

- Reglamento (UE) n° 788/2014 de la Comisión, de 18 de julio de 2014, por el que se establecen normas detalladas para la imposición de multas y sanciones conminatorias periódicas y para la retirada del reconocimiento de organizaciones de inspección y reconocimiento de buques de conformidad con los artículos 6 y 7 del Reglamento (CE) n° 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 214 de 19.7.2014, p. 12/24).
- Reglamento de Ejecución (UE) n° 1355/2014 de la Comisión, de 17 de diciembre de 2014, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 391/2009 en relación con la adopción por la Organización Marítima Internacional (OMI) de determinados Códigos y las enmiendas correspondientes de determinados convenios y protocolos (DO L 365 de 19.12.2014, p. 82/86).

Transporte aéreo

- Reglamento (UE) n° 69/2014 de la Comisión, de 27 de enero de 2014, 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 23 de 28.1.2014, p. 12/24).
- Reglamento (UE) n° 70/2014 de la Comisión, de 27 de enero de 2014, que modifica el Reglamento (UE) n° 1178/2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 23 de 28.1.2014, p. 25/26).
- Reglamento (UE) n° 71/2014 de la Comisión, de 27 de enero de 2014, 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 23 de 28.1.2014, p. 27/30).
- Reglamento (UE) n° 83/2014 de la Comisión, de 29 de enero de 2014, 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 28 de 31.1.2014, p. 17/29).
- Reglamento (UE) n° 100/2014 de la Comisión, de 5 de febrero de 2014, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 748/2009, sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo el 1 de enero de 2006 o a partir de esta fecha, en la que se especifica el Estado miembro responsable de la gestión de cada operador (DO L 37 de 6.2.2014, p. 1/189).
- Reglamento (UE) n° 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo (DO L 44 de 14.2.2014, p. 1/34).
- Reglamento (UE) n° 245/2014 de la Comisión, de 13 de marzo de 2014, por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil (DO L 74 de 14.3.2014, p. 33/57).
- Reglamento (UE) n° 319/2014 de la Comisión, de 27 de marzo de 2014, relativo a las tasas y derechos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 593/2007 de la Comisión (DO L 93 de 28.3.2014, p. 58/80).
- Reglamento (UE) n° 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n° 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n° 1321/2007 y (CE) n° 1330/2007 de la Comisión (DO L 122 de 24.4.2014, p. 18/43).
- Reglamento (UE) n° 379/2014 de la Comisión, de 7 de abril de 2014, que modifica el Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión, 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 123 de 24.4.2014, p. 1/94).
- Reglamento de Ejecución (UE) n° 368/2014 de la Comisión, de 10 de abril de 2014, 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 108 de 11.4.2014, p. 16/51).
- Reglamento (UE) n° 598/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE (DO L 173 de 12.6.2014, p. 65/78).
- Reglamento (UE) n° 452/2014 de la Comisión, de 29 de abril de 2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos para las operaciones aéreas de los operadores de terceros países en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 133 de 6.5.2014, p. 12/26).

0.	Resumen Ejecutivo
1.	Marco General
2.	Oferta de Transporte
3.	Demanda de Transporte
4.	Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias
5.	Objetivos de Transporte y Movilidad Sostenible
6.	Indicadores Clave
7.	Anexo Estadístico

- Reglamento de Ejecución (UE) n° 441/2014 de la Comisión, de 30 de abril de 2014, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 29/2009, por el que se establecen requisitos relativos a los servicios de enlace de datos para el cielo único europeo (DO L 130 de 1.5.2014, p. 37/38).
- Reglamento (UE) n° 721/2014 del Consejo, de 16 de junio de 2014, que modifica el Reglamento (CE) n° 219/2007 relativo a la constitución de una Empresa Común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR) en lo que se refiere a la prórroga de la Empresa Común hasta 2024 (DO L 192 de 1.7.2014, p. 1/8).
- Reglamento de Ejecución (UE) n° 687/2014 de la Comisión, de 20 de junio de 2014, que modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010 en lo que atañe a la aclaración, armonización y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea, equivalencia de normas de seguridad y medidas de seguridad de la carga y el correo (DO L 182 de 21.6.2014, p. 31/46).
- Reglamento de Ejecución (UE) n° 970/2014 de la Comisión, de 12 de septiembre de 2014, que modifica el Reglamento (UE) n° 677/2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) (DO L 272 de 13.9.2014, p. 11/14).
- Reglamento de Ejecución (UE) n° 1028/2014 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2014, que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n° 1207/2011, por el que se establecen los requisitos de rendimiento e interoperabilidad de la vigilancia del cielo único europeo (DO L 284 de 30.9.2014, p. 7/8).
- Reglamento de Ejecución (UE) n° 1029/2014 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2014, que modifica el Reglamento (UE) n° 73/2010 por el que se establecen requisitos relativos a la calidad de los datos aeronáuticos y la información aeronáutica para el cielo único europeo (DO L 284 de 30.9.2014, p. 9/13).
- Reglamento (UE) n° 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 362 de 17.12.2014, p. 1/194).
- Reglamento de Ejecución (UE) n° 1318/2014 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2014, 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 355 de 12.12.2014, p. 8/38).

Fuente: Diario Oficial de la Unión Europea.

1.2.2. Novedades legislativas estatales

Transporte por carretera	
<ul style="list-style-type: none">■ Orden FOM 534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la Norma 8.1-IC Señalización vertical, de la Instrucción de Carreteras (BOE de 5 de abril de 2014).■ Orden FOM/2523/2014, de 12 de diciembre, por la que se actualizan determinados artículos del pliego de prescripciones técnicas generales para obras de carreteras y puentes, relativos a materiales básicos, a firmes y pavimentos, y a señalización, balizamiento y sistemas de contención de vehículos. (BOE n° 3, de 3 de enero de 2015).	
Transporte marítimo	
<ul style="list-style-type: none">■ Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo (BOE n° 247, de 25 de enero de 2014).	
Transporte aéreo	
<ul style="list-style-type: none">■ Real Decreto 20/2014, de 17 de enero, por el que se completa el régimen jurídico en materia de asignación de franjas horarias en los aeropuertos españoles (BOE n° 16, de 18 de enero de 2014).■ Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas. (BOE n° 22, de 6 de marzo de 2014).■ Orden FOM/456/2014, de 13 de marzo, por la que se modifica el anexo 2 del Real Decreto 1749/1984, de 1 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento Nacional sobre el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea y las Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea, para actualizar las instrucciones técnicas (BOE n° 71, de 24 de marzo de 2014).■ Orden FOM/480/2014, de 24 de marzo, por la que se modifica la denominación oficial del aeropuerto de Madrid-Barajas (BOE n° 74, de 26 de marzo de 2014).■ Real Decreto 217/2014, de 28 de marzo, por el que se modifican el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público, y el Real Decreto 1133/2010, de 10 de septiembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS) (BOE n° 89, de 12 de abril de 2014).	

- Orden FOM/1050/2014, de 17 de junio, por la que se designa al Coordinador y Facilitador de Franjas Horarias y al Director de Coordinación en los aeropuertos españoles y se establece la fecha para su puesta en funcionamiento efectivo (BOE nº 150, de 20 de junio de 2014).
- Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. (BOE nº 163, de 5 de julio de 2014).
- Orden FOM/1628/2014, de 29 de agosto, por la que se designa al Aeródromo de La Seu d'Urgell-Andorra como Aeródromo con Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS) a efectos de la provisión de servicios de tránsito aéreo (BOE nº 222, de 12 de septiembre de 2014).
- Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas (BOE nº 227, de 28 de septiembre de 2014).

Fuente: Ministerio de Fomento.

1.2.3. Novedades legislativas de la CAPV

Transporte por carretera
<ul style="list-style-type: none"> ■ DECRETO 35/2014, de 11 de marzo, por el que se regula la organización y funcionamiento de la Comisión de Seguridad Vial de Euskadi. 2014/01247(BOPV nº 51, de 14 de marzo de 2014). ■ DECRETO 48/2014, de 1 de abril, sobre autorización de participación de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi en las ampliaciones de capital de la sociedad CTV- Centro de Transporte de Vitoria, S.A.2014/01660 (BOPV nº 69, de 9 de abril de 2014). ■ DECRETO 57/2014, de 8 de abril, por el que se establece el currículo correspondiente al título de Técnico en Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera. 2014/02243 (BOPV nº 96, de 23 de mayo de 2014). ■ NORMA FORAL 6/2014, de 30 de junio, por la que se modifica la Norma Foral 2/2013, de 10 de junio, por la que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (BOPV nº 140, de 24 de julio de 2014).
Transporte ferroviario
<ul style="list-style-type: none"> ■ DECRETO 56/2014, de 8 de abril, por el que se establece el currículo correspondiente al título de Técnico en Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario. 2014/02336 (BOPV nº 99, de 28 de mayo de 2014).
Transporte marítimo
<ul style="list-style-type: none"> ■ DECRETO 2/2014, de 21 de enero, por el que se atribuye la gestión del servicio público portuario deportivo en el puerto de Mutriku a Euskadiko Kirol Portua, S.A. 2014/00448 (BOPV nº 21, de 31 de enero de 2014). ■ DECRETO 55/2014, de 8 de abril, por el que se establece el currículo correspondiente al título de Técnico en Navegación y Pesca de Litoral. 2014/02407 (BOPV nº 102, de 2 de junio de 2014). ■ DECRETO 67/2014, de 15 de abril, de cese y designación de un vocal representante de la Cámara Oficial de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de Gipuzkoa en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasaia. 2014/01935 (BOPV nº 79, de 29 de abril de 2014). ■ DECRETO 81/2014, de 20 de mayo, de cese y designación de un vocal representante de la Comunidad Autónoma del País Vasco en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Bilbao. 2014/02372 (BOPV nº 100, de 29 de mayo de 2014). ■ DECRETO 143/2014, de 1 de julio, de designación de un vocal representante de la Administración General del Estado en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Bilbao. 2014/03182 (BOPV nº 131, de 11 de julio de 2014). ■ DECRETO 176/2014, de 9 de septiembre, por el que se renuevan vocales del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasaia. 2014/03855 (BOPV nº 174, de 15 de septiembre de 2014). ■ DECRETO 195/2014, de 7 de octubre, por el que se designan vocales del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Bilbao. 2014/04301 (BOPV nº 196, de 15 de octubre de 2014). ■ DECRETO 196/2014, de 14 de octubre, de cese y designación de vocales representantes de la Comunidad Autónoma del País Vasco en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasaia. 2014/04625 (BOPV nº 207, de 30 de octubre de 2014).

Fuente: Boletín Oficial del País Vasco. Gobierno Vasco.

2

Oferta de Transporte en 2014

2. OFERTA DE TRANSPORTE EN 2014

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	Consorcios / 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.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

Descripción del Sistema de Transportes en Euskadi

- Atendiendo al sistema viario, la red viaria vasca abarca 4.169 kilómetros en 2014, de los cuales 602 corresponden a vías de alta capacidad (autopistas, autovías y carreteras de doble calzada), lo que supone el 14,4% del conjunto de la oferta viaria de la CAPV.
- La titularidad de las infraestructuras viarias recae principalmente en las Diputaciones Forales de cada territorio, a excepción de la autopista A-68 (de titularidad estatal) y los Túneles de Artxanda (sociedad concesionaria de la Diputación foral de Bizkaia). En el caso de la A-8, la Diputación de Gipuzkoa y la Diputación de Bizkaia delegan la gestión para la explotación de la misma a Bidegi e Interbiak, respectivamente, al igual la Diputación de Álava delega el tramo alavés de la AP-1 en la sociedad pública Arabat.
- Con respecto al sistema ferroviario, los administradores de las infraestructuras son Adif 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 materia de inversiones, obras realizadas y planes de actuación vigentes en cada caso.

2.1. TRANSPORTE POR CARRETERA

Atendiendo a los últimos datos publicados en el Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento, la red de carreteras vascas consta de 4.169 kilómetros en 2014. En este sentido, 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 el arranque de las obras de la variante de Ermua, los avances de la variante de Bermeo y de la autovía del Duranguesado, 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, rehabilitación y acondicionamiento de su sistema vial. 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. 2014

	2000	2012	2013	2014
LONGITUD (km)				
Autopistas de peaje ²	196	248	248	243
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	299	354	352	359
Carreteras de calzada única	3.858	3.583	3.575	3.567
Total	4.353	4.185	4.175	4.169
DENSIDAD (m/km¹)				
Autopistas de peaje ²	27,1	34,3	34,3	33,6
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	41,4	49,0	48,7	49,7
Carreteras de calzada única	533,6	495,6	494,2	493,3
Total	602,1	578,8	577,1	576,6

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

Fuente: INE y Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento.

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%. Ampliando el análisis, se constata que la proporción de este tipo de vías es superior en el territorio europeo. En concreto, en la UE-28⁴ las vías de alta capacidad constituyen el 18,5% del conjunto de las carreteras.

Por su parte, la densidad del sistema viario vasco, que en 2014 asciende a 576,6 m/km², supera significativamente a la del conjunto de carreteras del Estado y de la UE-28¹ (329,5 m/km² y 435,1 m/km², respectivamente).

⁴ UE-28, dato referido a 2012, último año disponible en Statistical Pocketbook 2015

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos de Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

Cuadro 2.3. Densidad de la red de carreteras. CAPV, Estado y UE-28. 2012-2014

Modalidad de carreteras	2012		2013		2014	
	Longitud (km)	Densidad (m/km) ¹	Longitud (km)	Densidad (m/km) ¹	Longitud (km)	Densidad (m/km) ¹
CAPV²						
Autopistas de peaje	248	34,3	248	34,3	243	33,6
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	354	49,0	352	48,7	358	49,5
Carreteras de calzada única	3.583	495,6	3.575	494,2	3.568	493,2
Total	4.185	578,8	4.175	577,1	4.169	576,3
ESTADO						
Autopistas de peaje	3.025	6,0	3.026	6,0	3.020	6,0
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	13.309	26,3	13.557	26,8	13.685	27,1
Carreteras de calzada única	149.259	295,0	148.778	294,0	149.579	296,4
Total	165.593	327,3	165.361	326,8	166.284	329,5
UE 28						
Autopistas	73.246	16,7	--	--	--	--
Carreteras principales o nacionales	286.478	65,4	--	--	--	--
Carreteras secundarias o regionales	1.546.479	353,0	--	--	--	--
Total	1.906.202	435,1	--	--	--	--

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

Fuente: Ministerio de Fomento, INE, EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2015, International Road Federation.

En los últimos años, las políticas viarias vascas están dirigidas a reducir las vías de calzada única, 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 2014, los trabajos realizados en las carreteras se han centrado en mejorar y rehabilitar los viales ya existentes y en dar continuidad a los proyectos ya en ejecución, pero también se ha dado inicio a importantes obras como la variante de Ermua en Bizkaia. 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 2014

- En el mes de julio, la Diputación Foral de **Bizkaia** inició las obras de la variante de Ermua (en ambos tramos en los que se ha dividido la variante: el de Uretamendi y el de Beko Erreka), con la entrada de las máquinas y preparación de los terrenos sobre los que se ubicará la futura infraestructura viaria. La variante, con una longitud de 4 kilómetros, cruzará el monte Ureta a través de un túnel con dos tubos, uno para cada sentido de 589 metros cada uno. De las once estructuras principales proyectadas, las más importantes son los viaductos para el enlace con la AP-8, que suman 336 metros; un paso inferior del ferrocarril en la rotonda de Uretamendi Sur, de 86 metros; y los viaductos de Eitzaga, Oterre y Canal, con 343 metros en su conjunto.
- Las obras de la futura autovía del Duranguesado se ha centrado en 2014 en la excavación de los seis frentes subterráneos de los túneles Gaztelua I y II, de 594 metros y 1.141 metros respectivamente, así como en el falso túnel de Atxondo, con una longitud de 95 metros. Además, ya se han completado dos estructuras, una de ellas sobre el río Zaldú, y se han comenzado otras seis. De estas últimas, en la futura conexión con la A-8 ya se trabaja en los estribos y pilares que sostendrán las vigas metálicas de futuro tablero, cuya instalación se llevará a cabo durante el próximo invierno. Otro de los viaductos principales, el que cruza la N-634 y el río Ibaizabal, ya cuenta con las vigas prefabricadas de hormigón.

- Se ha continuado con los trabajos relativos a las obras de la variante de Bermeo, concretamente la finalización de las labores de excavación del túnel principal, de 710 metros de longitud.
- En febrero se iniciaron las obras de acondicionamiento y ensanche de la carretera BI-3715 a su paso por el barrio Galbarriatu del municipio de Zamudio.
- También en febrero, la Diputación Foral de Bizkaia introdujo mejoras en el proyecto de construcción del tramo, en ejecución, Amorebieta-Muxika de la BI-635. Entre las novedades, destacan la construcción de un ramal de incorporación a la variante de Amorebieta-Etxano sentido Donostia de acceso directo a la N-634 sin atravesar el centro urbano, una reordenación de accesos con una rotonda de conexión de la BI-635 con la N-634 y AP-8 y otra rotonda en la intersección con la calle Karmen.
- En primavera se inició la excavación del túnel de Gaztelua II del tramo Gerediaga-Elorrio de la N-636. Este tramo comienza en la conexión con la autopista AP-8 a la altura de Gerediaga-Elorrio, en el municipio de Abadiño.
- En noviembre se aprobó el proyecto de construcción del vial que conectará la BI-739 con la ronda del BEC en Barakaldo a lo largo de la actual Alameda Serralta, más conocido como el "vial interfábricas", y que convertirá la antigua plataforma ferroviaria de "Altos Hornos de Vizcaya" en una calle con dos carriles separados por una mediana y aparcamientos a ambos lados de la calzada.
- En diciembre se aprobó la licitación de las obras de mejora de la carretera BI-633 en Markina-Xemein, a su paso por el barrio de Urberuaga. Las actuaciones previstas en este tramo incluyen la modificación del actual trazado de la carretera BI-633, con un nuevo cambio de sentido gracias a la remodelación del cruce con la BI-4403.
- En **Gipuzkoa**, se ha avanzado en 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, y supone la construcción de cinco viaductos: Igeribarerrota (76 metros), Antzuola (222 metros), Lapatza (78 metros), Antigua (270 metros) e Ipurtika (252 metros).
- Por su parte, se han desarrollado los trabajos previstos de las obras de la nueva estación de autobuses de Donostia-San Sebastián. A cierre del ejercicio se encontraba en ejecución el levantamiento de la estructura (pilares y forjados). Una vez finalizada, la estación dispondrá de 24 dársenas para autobuses y un aparcamiento de 400 plazas.
- En **Álava**, en el mes de noviembre se aprobó prorrogar hasta el 31 de diciembre de 2015 los contratos de conservación integral de la red foral de las zonas Oeste y Este, los cuales fueron adjudicados en diciembre de 2012. La ejecución de estos servicios cubre el mantenimiento integral de los 1.493,7 Km que conforman la red foral de carreteras, abarcan la vialidad invernall, desbroces, siegas y podas y señalización, así como el mantenimiento y la conservación de la red vecinal, lo que significa atender 376,91 Kilómetros más de red.
- Asimismo, en el mes de febrero se aprobó el proyecto de construcción de acondicionamiento y urbanización de la travesía de Luko en la carretera A-4016; y en el mes de mayo el proyecto de trazado de acondicionamiento de la carretera N-240 a su paso por los municipios de Legutio y Zigoitia, entre el P.K. 16,7 y 19,9.
- Por último, en el mes de septiembre concluyeron las obras de la nueva estación de autobuses de Vitoria-Gasteiz, iniciadas en noviembre de 2012, previsto inaugurar a primeros de 2015. La nueva terminal cuenta con 25 dársenas para autobuses y un parking subterráneo con 302 plazas para vehículos, 94 plazas para bicicletas y 13 para motos.

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.

El núcleo urbano con el parque de autobuses más amplio al servicio de la ciudadanía es Bilbao, donde Bilbobus oferta 147 autobuses en un total de 44 líneas (28 servicios

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

ordinarios, 8 nocturnos y 8 auzobus) a lo largo de 581,1 kilómetros de recorrido por el área urbana de la capital vizcaína (106,7 km corresponden a nocturnos y 57 km a auzobus).

Por su parte, la capital guipuzcoana aumenta su flota hasta los 122 autobuses (2 más que en 2013), distribuidos en 36 líneas (27 diurnas y 9 nocturnas) que recorren 253 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 39,9% del total de viajeros (11.200.299). Estos barrios, considerados como los tres ejes principales de la ciudad, están comunicados con el centro de la ciudad a través de vehículos articulados de 18 metros que operan con una frecuencia de 6-8 minutos.

Por último, el servicio urbano prestado por Tuvisa en Vitoria-Gasteiz en 2014 consta de un total de 81 autobuses (5 menos que el ejercicio precedente), distribuidos en 15 líneas, que recorren un total de 209,2 kilómetros a través de la capital alavesa.

Cuadro 2.4. Características de la oferta de transporte público urbano en las capitales vascas. 2012-2014

Modalidad de carreteras	2012	2013	2014	Δ % 13/14
BILBAO				
Líneas de Red ¹	43	43	44	2,3
Longitud (Km) ¹	578,6	575,1	581,1	1,0
Parque autobuses	152	146	147	0,7
DONOSTIA-SAN SEBASTIAN				
Líneas de Red ¹	36	36	36	0,0
Longitud (Km) ¹	247,0	247,0	253,0	2,4
Parque autobuses	120	120	122	1,7
VITORIA-GASTEIZ				
Líneas de Red ¹	15	15	15	0,0
Longitud (Km) ¹	201,6	209,2	209,2	0,0
Parque autobuses	86	86	81	-5,8
TOTAL				
Líneas de Red	94	94	95	1,1
Longitud (Km)	1027,2	1.031,3	1.043,3	1,2
Parque autobuses	358	352	350	-0,6

¹ Incluidos los servicios regulares diurnos y nocturnos.

Fuente: Tuvisa, Bilbobus y Dbus.

Desde la perspectiva del transporte privado, y en base a los datos procedentes de la Dirección General de Tráfico, el parque de vehículos de la CAPV se mantiene en los mismos niveles que en el año precedente. En concreto, la cifra de vehículos registrados a finales de año para el conjunto de Euskadi ha sido de 1.297.743, prácticamente idéntica a la computada en 2013 (1.296.430).

Atendiendo a la tipología de los vehículos, cabe destacar que el 87% del parque móvil total corresponde a turismos y camiones y furgonetas (72,9% y 14,1%, respectivamente). Con respecto a las variaciones interanuales, un año más las motocicletas son las que han experimentado una mayor expansión, con un aumento en su número del 3,4% en 2014. Por el contrario, los únicos vehículos que han registrado una contracción en su número de

unidades son los camiones y furgonetas (-2,1%). Por su parte, el parque de turismos se mantiene prácticamente invariable con respecto a los datos registrados en 2013 (+0,1%, que equivale a 861 coches más).

Cuadro 2.5. Parque de vehículos en la CAPV. 2014

	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
	nº vehículos	%	nº vehículos	%	nº vehículos	%	nº vehículos	%
Turismos	148.436	73,4	493.456	75,6	304.802	68,9	946.694	72,9
Motocicletas	14.074	7,0	48.239	7,4	52.588	11,9	114.901	8,9
Camiones y Furgonetas	30.265	15,0	87.426	13,4	65.270	14,8	182.961	14,1
Autobuses	523	0,3	1.751	0,3	904	0,2	3.178	0,2
Tractores industriales	1.116	0,6	3.450	0,5	3.065	0,7	7.631	0,6
Otros vehículos	7.765	3,8	18.734	2,9	15.879	3,6	42.378	3,3
Total	202.179	100,0	653.056	100,0	442.508	100,0	1.297.743	100,0

Fuente: DGT.

Extendiendo el análisis al ámbito europeo, el siguiente cuadro muestra el ranking del índice de motorización, medido como el ratio de turismos por cada mil habitantes, en el marco de la UE-28, otros países de la Asociación Europea de Libre Comercio y los países candidatos a formar parte de la UE. Al respecto, de acuerdo a los últimos datos procedentes de Eurostat (referidos a 2013), Luxemburgo continúa a la cabeza de la lista con 661 turismos por cada mil habitantes, mientras que en el extremo opuesto se encuentra Albania con un índice de 118 coches. Los registros muestran que los países que han experimentado los mayores incrementos en el ratio han sido Albania (15%), Macedonia (14,7%), Turquía (5,9%), Rumanía (5,1%) y Estonia (4,7%). Por el contrario, los países en los que se ha producido un mayor descenso en el número de vehículos por habitantes son Italia (-2,1%) y España (-0,5%).

En lo relativo a la CAPV, en 2013 el índice se sitúa en 434 turismos por cada mil habitantes, lo que le sitúa en la posición 22 del ranking (posición 19 de la UE-28). Por territorios, Álava cuenta con el mayor índice de vehículos en términos relativos, 461, mientras que Bizkaia y Gipuzkoa presentan ambas un grado de motorización de 429. Por su parte, la media del Estado (474) se encuentra por encima de los registros de los tres territorios vascos.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

Cuadro 2.6. Índice de motorización en el ámbito europeo. 2012-2013¹

País / Año	Turismos/1.000 habitantes	
	2012	2013
Luxemburgo	663	661
Islandia ²	653	654
Italia	621	608
Malta	592	602
Lituania	590	615
Finlandia	563	574
Chipre	549	553
Austria	542	546
Alemania	539	543
Suiza ²	529	531
Eslovenia	518	516
Francia	505	504
Bélgica	487	491
Noruega ²	484	489
España	476	474
Países Bajos	472	471
Polonia	486	504
Reino Unido	464	468
Suecia	465	466
Grecia	467	466
Portugal	429	430
CAPV	438	434
▪ Álava	463	461
▪ Bizkaia	433	429
▪ Gipuzkoa	435	429
República Checa	448	450
Estonia	456	478
Irlanda	415	420
Dinamarca	399	405
Bulgaria	385	402
Croacia	339	341
Eslovaquia	337	347
Letonia	305	317
Hungría	301	308
Montenegro ³	279	286
Serbia ³	240	248
Rumania	224	235
Macedonia ³	146	168
Turquía ³	114	121
Albania ³	103	118

¹Los últimos datos de los países de Europa provenientes de Statistical Pocketbook 2015 son de 2013.

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

³Países candidatos UE

Fuente: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2015, DGT e INE.

Los últimos datos disponibles muestran un ligero incremento en el índice de motorización para el conjunto de la CAPV, pasando de 434,1 turismos por cada mil habitantes en 2013 a 435,7 en 2014. Este aumento se debe a las subidas acontecidas en los tres Territorios Históricos. Así, Álava ha experimentado el mayor crecimiento, pasando de 461,4 a 463,8 (+0,5%), seguido de Bizkaia, de 429,4 a 431,3 (+0,4%), y Gipuzkoa, que en 2013 tenía un grado de motorización de 429,3 y sube en 2014 a 430,1 turismos por cada mil habitantes (+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.

Un análisis comparado con el resto del Estado y UE-28 permite constatar diferencias notables en cuanto a la densidad de las infraestructuras ferroviarias. De esta forma, la CAPV, con un total de 633 kilómetros de vía férrea, presenta una densidad de infraestructuras ferroviarias de 87,5 m/km², cifra muy superior a las densidades de 31,5 m/km² y 49,1 m/km² registradas en el conjunto del Estado y en la UE-28, respectivamente. Asimismo, la red ferroviaria vasca se caracteriza por contar con una elevada proporción de vías electrificadas, 93,7% del total, mientras que en el resto del Estado y la UE-28 el grado de electrificación de la red férrea es claramente inferior, 61,1% y 53,8%.

Cuadro 2.7. Densidad de líneas ferroviarias en la CAPV, Estado y UE-28. 2014

	Total	No Electrificadas			Electrificadas		
		Total	% del total	Vía única	Total	% del total	Vía única
Longitud (km)							
CAPV	633	40	6,3	40	593	93,7	231
Estado	15.900	6.183	38,9	6.111	9.717	61,1	3.952
UE 28 ¹	215.298	99.564	46,2	--	115.734	53,8	--
Densidad (m/km ²)							
CAPV	87,5	5,5	--	5,5	82,0	--	31,9
Estado	31,5	12,3	--	12,1	19,3	--	7,8
UE 28 ¹	49.1	22.7	--	--	26.4	--	--

¹ Los últimos datos disponibles correspondientes a UE28 son del 2013.

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

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

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

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. 2014

Longitud de líneas en km.	2014
Vía doble electrificada	
Irún-Donostia/San Sebastián-Vitoria/Gasteiz-Miranda de Ebro	181,5
Bilbao-Orduña	40,3
Bilbao-Barakaldo-Santurtzi	13,6
Total vía doble electrificada	235,4
Vía única electrificada	
Orduña-Miranda	62,9
Barakaldo-Muskiz	13,1
Total vía única electrificada	76,0

Fuente: Adif.

En lo que respecta a los servicios efectivamente prestados por Renfe operando la red ferroviaria convencional, y atendiendo a la oferta de cercanías, se observa un aumento en el número de trenes ofertados (+1,6%) con respecto al ejercicio anterior, mientras que el número de plazas-kilómetro se ha reducido en un 11,7%. Así, Renfe ha puesto a disposición de los usuarios y usuarias 130.438 trenes en su servicio de cercanías, cifra que constituye el 96,2% de la oferta total de trenes para la red convencional.

Por su parte, la oferta en las líneas regionales ha sido de 5.153 trenes, lo que supone un incremento del 8% con respecto a 2013. El número de plazas-kilómetro ofertadas también ha subido en el último ejercicio, concretamente en un 1,5%.

Cuadro 2.9. Datos básicos de la oferta de Renfe, red ferroviaria convencional. 2012-2014

	2012	2013	2014
LÍNEAS REGIONALES			
Nº de líneas ⁵	5	5	4
Nº de trenes ofertados	6.762	4.771	5.153
Trenes-km ofertados	1.669.964	1.677.426	1.705.800
Plazas-km ofertadas	431.203.285	430.437.570	436.795.864
LÍNEA DE CERCANÍAS			
Nº de líneas	4	4	4
Nº de trenes ofertados	131.997	128.386	130.438
Trenes-km ofertados	4.404.869	4.411.494	4.386.945
Plazas-km ofertadas	1.060.126.880	1.061.090.046	937.305.825

Fuente: Renfe.

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. De esta forma, 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. De esta forma, la longitud total de las líneas de Adif (red ancho métrico) en la CAPV alcanza los 75,7 kilómetros.

En 2014, y en lo concerniente al servicio de cercanías, la oferta de Renfe para la red de ancho métrico se ha visto ligeramente reducida, debido a la menor frecuencia de los trenes en la línea Bilbao-Balmaseda. Concretamente, Renfe ha puesto a disposición de sus clientes un total de 16.700 trenes en su servicio de cercanías, lo que supone un descenso del 1% con respecto al año anterior. Por su parte, las plazas-kilómetro ofertadas se han visto mermadas en un 31%.

En lo que respecta a las líneas regionales, en 2014, mientras el número de trenes ofertados se mantiene en los niveles del año anterior (-0,2%), los trenes-kilómetro y plazas-kilómetro ofertadas han experimentado notables aumentos del 25,3% y 34,2%, respectivamente.

⁵ El año 2014 Renfe ha reorganizado sus servicios de líneas regionales, uniendo algunas líneas; con lo cual se han reducido el número de líneas pero incrementando la amplitud de servicios.

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos de Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

Cuadro 2.10. Datos básicos de la oferta de Renfe Red Ancho Métrico. 2012-2014

	2012	2013	2014
LÍNEAS REGIONALES			
Nº de líneas	2	2	2
Nº de trenes ofertados ¹	3.651	3.609	3.600
Trenes-km ofertados ¹	537.520	541.220	677.959
Plazas-km ofertadas ¹	45.550.106	45.952.811	61.644.345
LÍNEA DE CERCANÍAS			
Nº de líneas	1	1	1
Nº de trenes ofertados	16.832	16.866	16.700
Trenes-km ofertados	562.148	570.301	421.445
Plazas-km ofertadas	74.455.103	74.948.874	51.709.871

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

Fuente: FEVE (desde 2013, Renfe).

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 2014

Red ferroviaria convencional de Adif

- Adif finalizó en el mes de junio las obras para la instalación de los sistemas de Bloqueo Automático Banalizado (BAB) y Control de Tráfico Centralizado (CTC) en el tramo San Sebastián-Irún de la línea ferroviaria convencional Madrid-Hendaya. El BAB facultará a los trenes para que puedan circular en ambos sentidos por cualquiera de las dos vías del trayecto San Sebastián-Irún, proporcionando una mayor fluidez, agilidad y versatilidad al tráfico ferroviario. Por su parte, el CTC permitirá accionar de forma remota, desde el Puesto de Mando de Miranda de Ebro, todas las señales y agujas del tramo y de sus estaciones.
- En el mes de noviembre se iniciaron las obras para la renovación integral de las vías principales en la estación de Vitoria-Gasteiz, incluida en la línea férrea convencional Madrid-Hendaya. Concretamente, los trabajos se realizan sobre las vías I y II, e incluyen la renovación de las traviesas existentes por unidades monobloque. La instalación de raíles de 54 kg/m, además de la sustitución del balasto.
- Adif ha acometido las obras para la adecuación de la bóveda y la mejora del túnel de Aloria, de 73 metros de longitud, ubicado en la línea convencional Castejón-Bilbao a su paso por el municipio alavés de Amurrio. Los trabajos han incluido el tratamiento del terreno próximo al túnel, la adecuación del revestimiento existente, el reforzamiento del contacto hastial-bóveda y la reconstrucción total de la bóveda de piedra.
- Asimismo, en el mes de diciembre se ha procedido a la instalación y sustitución de cerramientos de seguridad junto al trazado ferroviario de varios municipios vizcaínos, en las estaciones de Arrigorriaga, Ollargan, Putxeta y Sestao, de las líneas C-1, C-2 y C-3 de cercanías de Bilbao.

Red de ancho métrico de Adif

- En el año 2014, han continuado las obras para el soterramiento de las líneas de Adif Red Ferroviaria Ancho Métrico a su paso por el barrio bilbaíno de Irala.

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 182,3 km de recorrido, de los cuales, prácticamente la totalidad (99,4%) son vías electrificadas (178,4 km), y una proporción importante de ellas corresponde a tramos de una sola vía (181,2 km). Al respecto, cabe señalar que, en los últimos años, se ha realizado un esfuerzo continuo para el desdoblamiento de las vías, alcanzando los 56,4 km de doble sentido en 2014, casi el doble que 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, el ejercicio de 2014 se caracteriza por un descenso en la oferta de la operadora, al menos en lo que a trenes y plazas puestas al servicio de la población vasca se refiere (-9,2% y -1,8%, respectivamente). Así, se han registrado un total de 59.747,4 miles de plazas repartidas en 183.256 trenes. Por el contrario, se ha incrementado en un 1,5% el número de kilómetros ofertados y en un 15,5% las plazas-km, hasta situar dicha oferta en 4.565,2 miles de kilómetros y 1.702,4 millones de plazas-kilómetro, respectivamente.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

Cuadro 2.11. Datos básicos de la infraestructura de ETS actualmente operada por EuskoTren. Servicios ofertados por EuskoTren. 2012-2014

	2012	2013	2014
Nº de líneas	3	3	3
Longitud de líneas convencionales (km)	181,1	183,3	182,3
Longitud de líneas convencionales de vía única (km)	130,8	128,5	125,9
Longitud de líneas convencionales de doble vía (km)	50,4	54,8	56,4
Longitud de líneas convencionales electrificadas (km)	175,1	178,4	181,2
Longitud de líneas convencionales sin electrificar (km)	1,2	4,9	1,2
Nº trenes ofertados	190.500	201.817	183.256
Nº plazas ofertadas	53.418.400	60.848.792	59.747.433
Nº km ofertados	4.524.040	4.496.264	4.565.171
Plazas-Km ofertadas	1.366.842.903	1.474.022.080	1.702.426.081

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 2014:

Infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren - Principales novedades 2014

- En el ámbito **vizcaíno**, ETS ha avanzado en los siguientes ejes:
 - Proyecto Durango: en el mes de enero entraron en actividad operativa los nuevos talleres ferroviarios de Lebario (Abadiño). Posteriormente, en julio se licitaron los trabajos de desmantelamiento de la antigua superestructura ferroviaria de Durango (catenaria y vías), con una longitud de total de 4,13 kilómetros; así como la demolición de los talleres y cocheras que utilizaba el operador Euskotren hasta su traslado en enero al barrio de Lebario.
 - En el mes de diciembre se adjudicaron las obras de supresión del paso a nivel de Mendizur, en el término municipal de Bedia, y el cirre de vía en el tramo Usansolo-Lemoa (1.350 metros de longitud) de la línea Bilbao-Donostia/San Sebastián.
 - Asimismo, en el mes de agosto se adjudicaron las obras de renovación de vía entre las estaciones de Zugastietia y Muxika, de la línea Amorebieta-Bermeo.
- En lo referente al **territorio guipuzcoano**, en el mes de febrero, ETS procedió a realizar el cambio de vía ferroviaria entre Amaña y Ardantza, en Eibar, hecho que supuso un avance sustancial en el desarrollo del proyecto de desdoblamiento y cubrición de este tramo de la línea Bilbao-Donostia, iniciado en otoño de 2012. Las actuaciones que se llevan a cabo en esta zona incluyen la duplicación de vía a lo largo de 650 metros, la construcción de una nueva estación soterrada en Amaña, que sustituirá al antiguo apeadero, y la cubrición del área afectada por las obras, que dará lugar a nuevos viales y espacios públicos.
- Asimismo, en el transcurso del verano se realizaron nuevos avances en el marco de este proyecto, tales como la puesta en servicio del acceso a la calle Tiburcio Anitua, desde la calle Torrekua, y la posterior demolición del viaducto de Arrate.
- Por último, en el marco del proyecto **Metro Donostialdea** los principales avances en 2014 han sido:
 - En el tramo Loiola-Herrera, en el mes de junio ETS puso en servicio el nuevo viaducto sobre el río Urumea, que sustituyó al antiguo puente de mampostería, construido a principios del siglo pasado. El nuevo puente, que da servicio a dos vías, consta de un solo vano de 61,20 metros de luz y una anchura de 12,70 metros, de los cuales 7,70 metros están ocupados por la plataforma ferroviaria, y de dos voladizos laterales de 1,75 metros, que hacen las funciones de acera.
 - Se ha avanzado en las obras de construcción del nuevo tramo subterráneo entre Herrera y Altza, cuya longitud alcanza los 1.040 metros (830 metros en mina y 210 metros a través de falsos túneles). Al respecto, destacar que en el mes de diciembre se completó el calado del túnel que conecta la estación de Herrera con la futura estación de Altza. De esta forma, a

Infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren - Principales novedades 2014

cierre de ejercicio ya se había ejecutado el 85% del revestimiento del túnel de línea, y la futura estación de Altza también se encontraba totalmente excavada y se acometían los trabajos de revestimiento de la caverna y los cañones de acceso.

- Asimismo, en el mes de noviembre se adjudicó el estudio informativo de la nueva pasante ferroviaria por el centro de Donostia-San Sebastián. El nuevo tramo, con una longitud de 4.170 metros, contará con tres nuevas estaciones: Easo (situada en las inmediaciones de la Plaza Easo, con bocas de acceso en las calles Azpeitia y Autonomía); Centro-La Concha, con accesos desde la Plaza Xabier Zubiri, calle Loiola y San Bartolomé; y Benta Berri, en las proximidades del Polideportivo, con bocas de acceso en Avenida de Zarautz y final de la calle Matia.
- Por otra parte, en 2014 se ha trabajado en el desarrollo del proyecto de la nueva estación de Loiola, que incluye un viaducto y la urbanización del entorno, y para cuya ejecución será necesario poner en servicio un desvío y estación provisional.
- ETS también trabajó a lo largo del último año en la redacción del proyecto constructivo de la variante ferroviaria Altza-Pasaia-Galtzaraborda. Su trazado, que se iniciará una vez superada la nueva estación de Altza (en construcción), tendrá una longitud aproximada de dos kilómetros. Con este proyecto, que incluye la construcción una nueva estación en Pasaia, se da continuidad al desdoblamiento Herrera-Altza.

ii) Infraestructuras de ETS operadas por Metro Bilbao

Con la llegada de la Línea 2 del Metro hasta el barrio de Kabiezes del municipio de Santurtzi (apertura de la estación de Kabiezes el 28 de junio de 2014), el trayecto de las infraestructuras de ETS donde opera Metro Bilbao alcanza una longitud de 45,1 km. Dicha red cuenta con un total de 41 estaciones, distribuidas entre dos líneas: Línea 1- Plentzia-Basauri, que presta servicio cubriendo los municipios del margen derecha; y Línea 2- Santurtzi-Basauri, que se extiende en la margen izquierda del área metropolitana. Asimismo, en el municipio de Santurtzi, esta línea 2 cuenta desde septiembre de 2010 con un servicio de lanzadera con el barrio de Mamariga. Del total de estaciones, 25 son soterradas y 16 de superficie. Las infraestructuras de Metro Bilbao se complementan con 80 accesos y 70 vestíbulos.

Cuadro 2.12. Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro Bilbao. 2012-2014

	2012	2013	2014
Nº de líneas	2	2	2
Nº de estaciones	40	40	40/41 ⁽¹⁾
Longitud de la red (km)	43,3	43,3	43,3/45,1 ⁽¹⁾
Nº km ofertados	4.624.537	4.514.030	4.777.343
Coches-km ofertados	20.895.172	20.299.920	21.429.553
Plazas-km ofertadas	2.990.753.642	2.905.079.430	3.066.472.434

⁽¹⁾ Hasta 27/06/14 / desde 28/06/14 (Kabiezes).

Fuente: Metro Bilbao.

Atendiendo al servicio ofrecido en 2014, Metro de Bilbao ha puesto a disposición de la ciudadanía una oferta total de 4.777,3 miles de km, lo que se traduce en un incremento del 5,8% con relación al ejercicio anterior. Este positivo desempeño también se observa en los coches-km y plazas-km ofertadas, que han experimentado un crecimiento interanual del 5,6%, respectivamente. En términos absolutos, estas cifras suponen un aumento de 1,1 millones de coches-km y 161,4 millones de plazas-km con respecto a la oferta de 2013.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

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 2014.

Infraestructuras ETS operadas por Metro Bilbao - Principales novedades 2014

- En el mes de octubre se licitaron las obras para el soterramiento de la **Línea 1** a su paso por la estación de Urduliz. El proyecto cuenta con una longitud aproximada de 750 metros y contemplan la eliminación del paso a nivel existente en la calle Aita Gotzon (carretera BI-634, que une Bilbao y Plentzia), la construcción de una nueva estación soterrada y la cubrición de 540 metros lineales de la traza ferroviaria.
- El 28 de junio se inauguró oficialmente la nueva estación de Kabiezes (Santurtzi) de la **Línea 2** del metro de Bilbao. Con el tramo Santurtzi-Kabiezes (2.085 metros de longitud), se ha dado por finalizada la primera fase constructiva del Metro. La nueva estación de Kabiezes cuenta con dos accesos desde el exterior.
- A cierre de 2014 estaba concluida la práctica totalidad de la obra civil de la **Línea 3** (Matiko-Etxebarri), a excepción del tramo Otxarkoaga-Txurdinaga, que se encuentra en ejecución, y la nueva estación del Casco Viejo. El resto de excavaciones de túneles y cavernas estaba finalizado, así como sus revestimientos.
- Asimismo, en el mes de mayo el Gobierno Vasco, a través de ETS, aprobó el gasto e inicio de expediente de la obra civil de la nueva estación del Casco Viejo, centro neurálgico de la Línea 3 y que funcionará como una estación intermodal, con correspondencia con las Líneas 1 y 2 del metro, con el tranvía y con la Línea del Txorierri que opera Euskotren.
- Durante 2014, ETS continuó con los trabajos de redacción del proyecto constructivo de la **Línea 5** del metro de Bilbao, que contempla cinco estaciones (Sarratu, Aperribai, Bengoetxe, Galdakao y Hospital).

iii) Infraestructuras tranviarias de ETS operadas por EuskoTren.

A las infraestructuras ya detalladas, 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 5,8 kilómetros entre las estaciones de Atxuri y La Casilla, siendo 1,85 km vías únicas (31,9%) y 3,95 km líneas de doble sentido.

Atendiendo a la oferta del trazado en 2014, el número de trenes y el número de plazas puestas a disposición de la ciudadanía se mantienen en los niveles del año precedente, registrando descensos del 0,15%, en ambos casos. En términos absolutos, estos datos significan que circularon 96 trenes menos y la capacidad ofertada se vió reducida en 11.875 plazas. Por el contrario, la distancia recorrida por el tranvía durante el ejercicio 2014 aumentó en 1.511 kilómetros, y, por tanto, el número de plazas-km ofertadas se incrementó en un 0,5% (188.853 plazas-km más que en 2013).

Por su parte, la red del Tranvía de Vitoria-Gasteiz 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. Con respecto a la oferta en 2014, cabe destacar que el número de trenes (97.245) y el número de plazas (14,8 millones) se ha incrementado levemente con respecto a los niveles del año anterior (+0,9%). Por su parte, la distancia recorrida en 2014 ha aumentado en 3.487 km y las plazas-km en 530.057, situándose la oferta tranviaria en 493.311 km y 75 millones de plazas-km (incremento interanual del 0,7% en ambos casos).

Cuadro 2.13. Datos básicos de la oferta tranviaria de EuskoTren. 2014

	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) ^(*)	192 (50 plazas para sentarse)	244 (52 plazas para sentarse)
Capacidad aplicada (personas) ^(*)	125 (50 plazas para sentarse)	152 (52 plazas para sentarse)
Nº trenes ofertados	62.112	97.245
Nº plazas ofertadas	7.764.000	14.781.240
Nº km ofertados	336.557	493.311
Plazas-km ofertadas	42.069.620	74.983.257

^(*) 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 2014

- En lo referente al **Tranvía de Bilbao**, en 2014 se ha avanzado en el desarrollo del estudio informativo del tramo La Casilla-Zabalburu-Pio Baroja-Atxuri, adjudicado en el mes de febrero. Este estudio analiza la prolongación del tranvía en la capital vizcaína, lo que posibilitará cerrar el denominado anillo tranviario y ofrecer el servicio a las personas que deseen desplazarse desde La Casilla hasta la Gran Vía o cambiar de medio de transporte en la estación intermodal de Abando. Asimismo, también definirá las posibilidades de duplicación de vía entre las paradas de Abando y Atxuri.

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.

0.

Resumen
Ejecutivo

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.

1.

Marco
General

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.

2.

Oferta de
Transporte

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 desplazamientos⁶). 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.

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

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.

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

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.

7.

Anexo
Estadístico

⁶ Dato extraído del Estudio de Movilidad en de la Comunidad Autónoma Vasca 2011.

En 2014, 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 las dos terceras partes del trayecto. Las acciones más importantes llevadas a cabo por ambas partes a lo largo de 2014 se enumeran en el siguiente párrafo.

Infraestructuras Nueva Red Ferroviaria Vasca - Principales novedades 2014

- Al cierre del año, en lo que concierne al **ramal guipuzcoano de la “Y Vasca”**, se había finalizado la construcción de seis tramos del corredor Bergara-Lezo, concretamente los siguientes: Ezkio-Itsaso-Beasain, Beasain Oeste, Beasain Este, Ordizia-Itsasondo, Legorreta y Tolosa-Hernialde. Por tanto, el total de kilómetros terminados se situaba en 17, el 25% del trazado que corresponde ejecutar al Gobierno Vasco a través del Ente público ETS.
- Por su parte, al finalizar 2014 se encontraban en ejecución 11 tramos más del ramal guipuzcoano, con una longitud de 42 kilómetros (61% del total).
- En el mes de septiembre, el Ministerio de Fomento a través de Adif adjudicó la obra del primer tramo del **nudo de Bergara de la “Y Vasca”**, concretamente el correspondiente al sector de Kobate, de 2,9 kilómetros. En el trazado se incluye parte del túnel de Udalaiz que, con sus 6,9 kilómetros, es el más largo de la nueva infraestructura ferroviaria. Al respecto, señalar que el nudo de Bergara es una pieza vital para el avance de las obras de la “Y Vasca”, ya que en él confluyen los tres ramales de los tres territorios.
- También en septiembre, el Consejo de Ministros autorizó la licitación del contrato de obras de construcción del segundo tramo del nudo de Bergara, concretamente el sector Angiozar (Mondragón-Bergara), con una longitud de 2,6 kilómetros en el eje que discurre entre Vitoria-Gasteiz y Donostia-San Sebastián, y de 2,3 kilómetros en el eje entre Bilbao y Donostia-San Sebastián. En este tramo destacan la construcción de los últimos 1,9 kilómetros del túnel del bitubo de Kortazar y la construcción de los últimos 1,8 kilómetros del túnel bitubo de Udalaiz.
- Asimismo, en diciembre el Consejo de Ministros autorizó la licitación del proyecto constructivo de la plataforma del tramo Atxondo-Abadiño.

2.3. TRANSPORTE AÉREO

En 2014, Euskadi ha registrado una mejora en cuanto al volumen de operaciones comerciales de tráfico aéreo se refiere, invirtiendo de esta forma la tendencia decreciente originada como consecuencia de la crisis económica. Así, el conjunto de los tres aeropuertos vascos han registrado un total de 49.648 operaciones, lo que supone un incremento del 2,4% en relación al ejercicio anterior. Al respecto, cabe señalar que todos los aeródromos han registrado crecimientos, si bien el grado de intensidad de los mismos ha sido diverso. De esta forma, el aumento más significativo corresponde a la terminal alavesa, donde la cifra de aeronaves se ha incrementado en un 9,4% con respecto a 2013. Por su parte, el aeropuerto de Bilbao y el aeropuerto de Donostia - San Sebastián experimentan subidas más modestas, del 1,7% y 0,2%, respectivamente.

A continuación, se analiza la distribución del tráfico aéreo por aeropuerto, donde destaca la participación de la terminal vizcaína que aglutina la mayor parte de las operaciones, concentrando el 79,7% del tráfico global de aeronaves de Euskadi. Por su parte, el aeródromo de Vitoria-Gasteiz acumula el 11,6% de los movimientos, y el de Donostia-San Sebastián el 8,7% restante.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

Cuadro 2.14. Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves¹ en los aeropuertos vascos. 2000-2014

Años	Vitoria-Gasteiz		Donostia-San Sebastián		Bilbao		TOTAL	
	Nº aeronaves	Δ anual (%)	Nº aeronaves	Δ anual (%)	Nº aeronaves	Δ anual (%)	Nº aeronaves	Δ anual (%)
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	38.914	-13,3	48.474	-14,7
2014	5.753	9,4	4.311	0,2	39.584	1,7	49.648	2,4

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

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-Aena.

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

Aeropuerto de Bilbao - Novedades 2014

- Durante 2014, Aena ha continuado con las obras concernientes al Plan de Aislamiento Acústico del Aeropuerto de Bilbao, procediendo a la insonorización de más de 250 viviendas en el ejercicio. Con estas actuaciones, a cierre de 2014 se ha alcanzado la cifra de más de mil viviendas insonorizadas entre los municipios de Derio, Erandio, Loiu, Sondika y Zamudio.
- En el mes de febrero, se renovaron por completo los sistemas de gestión de los aparcamientos del aeropuerto.
- En octubre se abrió nuevamente la sala VIP del aeropuerto de Bilbao, una vez concluidas las obras de remodelación integral de la misma.

Aeropuerto de Donostia-San Sebastián - Novedades 2014

- El Ministerio de Fomento culminó en noviembre el proceso de declaración de la excepcionalidad de la pista de Hondarribia. Esta figura permite al aeropuerto cumplir con la normativa internacional de seguridad aérea a partir de 2016, sin necesidad de ampliar la pista, con lo que se mantiene la operatividad para los tipos de aviones que actualmente unen Hondarribia con Madrid y Barcelona. Además, la declaración de excepcionalidad es un requisito previo para la certificación del aeropuerto, un proceso que tiene en marcha la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y que prevé finalizar antes de fin de 2016.
- Asimismo, en el mes de septiembre se habilitó el aeropuerto de Donostia-San Sebastián como paso fronterizo, declarándolo frontera exterior Schengen, por lo que desde esa fecha dispone a todos los efectos de la consideración de paso fronterizo para autorizar el acceso o la salida de personas y sus equipajes del territorio Schengen desde o hacia Estados no firmantes del Convenio de Aplicación del Acuerdo de Schengen.

Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz - Novedades 2014

- En diciembre, el Ministerio de Fomento acordó mantener un horario de apertura de 12 horas diarias para el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, aunque con la posibilidad de que los vuelos que lo soliciten con cuatro horas de antelación puedan hacer uso del aeródromo sin incurrir en un recargo extra en concepto de tasas.

2.4. TRANSPORTE MARÍTIMO

Respecto a la estructura del transporte marítimo de Euskadi en 2014, la flota mercante asociada a Anavas (Asociación de Navieros Vascos) corresponde a 11 empresas navieras que cuentan con un total de 54 buques, lo que supone una pérdida de una embarcación en el último ejercicio. Debido a ello, el volumen de carga total se reduce hasta las 331,5 miles de toneladas brutas (-1,3%) y 584,1 miles de toneladas de peso muerto (-1,5%).

Cuadro 2.15. Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV. 1995-2014

Año	Nº empresas	Nº buques	TB ¹	TPM ²
1995	13	62	344.397	577.850
2000	11	56	328.937	543.033
2001	10	52	322.295	519.898
2002	12	53	321.193	532.790
2003	12	55	332.021	546.588
2004	11	50	455.803	796.813
2005	11	67	524.523	917.116
2006	11	71	542.901	938.900
2007	14	68	535.720	927.707
2008	14	80	574.292	970.421
2009	13	73	393.275	631.405
2010	13	69	365.719	590.947
2011	12	66	396.280	663.302
2012	12	65	396.128	663.013
2013	11	55	336.059	592.931
2014	11	54	331.535	584.104

¹ Toneladas Brutas.

² Tonelaje de Peso Muerto.

Fuente: Anavas.

En lo que concierne a la tipología de las embarcaciones, los buques remolcadores y de tráfico interior representan la parte más importante de la flota (61,1%). Le siguen en importancia los bulk carrier y portacontenedores (20,4%), buques tanques (11,1%) y, por último, los buques frigoríficos y L.P.G. (Gases Licuados de Petróleo) (3,7%, respectivamente).

Conviene destacar que, a cierre de 2014, la flota mercante vasca continúa considerándose joven con 9,3 años de media, edad menor que la que presenta el conjunto del pabellón español (14,2 años) y que la flota mundial (17,4 años).

Cuadro 2.16. Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2011-2014

Tipo de buque	Nº buques			
	2011	2012	2013	2014
Remolcador y tráfico interior	35	34	34	33
Buque tanque	7	7	7	6
L.P.G. (Gases Licuados del Petróleo)	10	10	2	2
Bulk Carrier y portacontenedores	12	12	10	11
Frigorífico	2	2	2	2
TOTAL	66	65	55	54

Fuente: Anavas.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

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 2014

- Entre las obras finalizadas a lo largo del ejercicio 2014 cabe destacar:
 - La construcción del nuevo muelle de cruceros en Getxo, adosado al contradique de Algorta y paralelo al actual. Las obras, iniciadas en octubre de 2012, finalizaron en mayo de 2014. El nuevo muelle dispone de un calado mínimo de 11/12 metros, una superficie de explanada de 25.300 m² y una línea de atraque de 355 metros.
 - Las obras de conexión ferroviaria y vías de servicio de la Terminal Logística Ferroviaria (TELOF) del Puerto de Bilbao en Pancorbo (Burgos) finalizaron en el mes de diciembre. A lo largo de 2015, la Autoridad Portuaria tiene previsto licitar e iniciar las obras de la primera fase de urbanización.
- Entre las principales obras en ejecución a lo largo del ejercicio 2014, se señalan las siguientes:
 - La prolongación del dique de punta Sollana, obra iniciada en 2012 y que se culminará en 2016, permitirá alargar el dique actual hasta los 680 metros, lo que permitirá impulsar el tráfico de sólidos y líquidos.
 - La Autoridad Portuaria también ha iniciado dos obras de mejora de accesos ferroviarios interiores: por un lado, en el acceso de la terminal de contenedores, situada en el muelle A1; y, el otro, en la tercera fase de la Zona de Almacenaje y Distribución (ZAD3), ubicada en el muelle A2. Ambas obras tienen como objetivo mejorar dos de los actuales accesos interiores del puerto, dotándoles de “baypass” o alternativas de circulación de trenes para garantizar el servicio a las empresas de la zona en caso de avería o necesidad de llevar a cabo trabajos de conservación.
 - Se ha avanzado en la obra de suministro y colocación de material destinado a motas de cierre de recintos confinados, que permitirá el vertido del material proveniente de la excavación del Canal de Deusto, además de préstamos procedentes de otras obras que se ejecuten fuera del entorno portuario, así como de los materiales procedentes de los dragados de mantenimiento del propio Puerto.

Puerto de Pasajes - Situación y Novedades 2014

- En el mes de septiembre, el consejo de administración de la Autoridad Portuaria de Pasajes aprobó por mayoría el desistimiento de la tramitación del Plan Director de Infraestructuras, lo que supone la paralización del proyecto de construcción de la dársena exterior. En consecuencia, desde el pasado otoño la Autoridad Portuaria se centra en la actualización del Plan Estratégico del puerto focalizado sobre la actual dársena, ya que el que se había elaborado estaba centrado sobre el desarrollo del puerto exterior.
- Se han realizado avances en los trabajos relativos a la construcción de la nueva lonja pesquera de San Pedro, iniciada en el año 2011. Así, en octubre concluyeron las tareas de colocación en la cubierta de medio centenar de vigas de hasta 22 metros de longitud y 45 toneladas de peso, correspondientes a la segunda fase del proyecto. La primera fase del mismo culminó en noviembre de 2013, con la inauguración de la mitad del inmueble, recinto que cuenta, entre otras, con una sala de exposición de 1.700 metros cuadrados, un muelle para camiones y un parking subterráneo de más de cien plazas, y en el que en la actualidad se centralizan las subastas y el resto de operaciones ligadas a ellas. Una vez finalizada la segunda fase, el edificio dispondrá de un total de 24.600 metros cuadrados.
- Asimismo, la Autoridad Portuaria de Pasajes ha iniciado en el mes de diciembre el proceso de licitación para la contratación de las obras de la nueva terminal de contenedores en el muelle donde estaba ubicada la central hidroeléctrica Iberdrola.

- En 2014, entre las obras que se han finalizado destacan:
 - A principios de año culminaron las obras de sostenimiento y reparación del muelle del antiguo Pysbe.
 - En el mes de junio se inauguró el recién reforzado puente sobre la Ría Oiartzun que permitirá el paso de grúas de 420Tn y 7 ejes de un lado al otro de la ría, que no podían hacerlo desde su construcción en 1977. El efecto inmediato de este trabajo ha sido habilitar el muelle Lezo3 para el atraque de buques de exportación de perfiles de Arcelor Mittal.
 - También a mediados de año se llevaron a cabo diferentes trabajos de acondicionamiento en el aterpe.

Puerto de Bermeo - Situación y Novedades 2014

- La principal inversión llevada a cabo en 2014 han sido las obras realizadas al objeto de reparar los daños causados por el temporal del 2 de febrero de 2014. Al respecto, ha sido necesario llevar a cabo una reconstrucción integral de la obra de abrigo, espaldón y talud de bloques de la explanada de Frantxúa. También en la zona Norte se han reconstruido los 4 tramos de espaldón desplazados por la fuerza del oleaje, en una longitud de cerca de 100 metros y la escollera de protección del martillo. En la zona Sur, por su parte, se han repuesto bloques y reforzado el manto principal del contradique con más de 3.000 bloques de 8 Tn.

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 2.17. 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).

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

2.6. BICICLETA

El sistema viario de la CAPV cuenta con 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 ayuntamientos 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 ciclistas. De este modo, la longitud de los carriles habilitados para ciclistas en la capital alavesa alcanza los 135,7 kilómetros, habiendo registrado en el último año un incremento interanual del 16% en los kilómetros habilitados de *bidegorris*. Le sigue en importancia Donostia-San Sebastián que, con una infraestructura de 65,1 kilómetros de carriles bici, ha experimentado un aumento del 21% respecto a 2013. Por último, Bilbao dispone de 29 kilómetros habilitados de *bidegorris*, un 3,6% más que en el ejercicio anterior.

En 2014, los *bidegorris* habilitados alcanzan el 83,3% de la red planificada en el caso de Vitoria-Gasteiz (163 kilómetros previstos), el 96% en Donostia-San Sebastián (67,8 kilómetros planificados) y el 34,1% en Bilbao (85 kilómetros previstos).

Cuadro 2.18. Kilómetros de la red ciclable en las tres capitales de la CAPV (estado de las redes ciclistas a diciembre de 2014)

	Totales		Habilitados		En construcción	En planeamiento
	Km	Δ 14/13	Km	Δ 14/13	Km	Km
Vitoria-Gasteiz	163,0	4,5%	135,7	16,0%	0,0	27,3
Bilbao	85,0	0,0%	29,0	3,6%	1,0	55,0
Donostia - San Sebastián	67,8	12,4%	65,1	21,0%	3,0	2,5

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 ciclable de 708,8 kilómetros. La mayor parte de estas vías se concentra en Bizkaia, donde hay un total de 283 kilómetros de carriles bici habilitados, lo que supone un incremento del 4,4% con respecto del ejercicio anterior (271 km). En Gipuzkoa, los tramos ejecutados de vías para bicicletas alcanzan los 203,6 kilómetros de longitud, habiendo incrementado dicho recorrido un 15,4% en relación con 2013 (176,5 km habilitados).

Cuadro 2.19. Kilómetros de la red ciclista en los tres territorios históricos. 2014

	Red prevista total		Tramos ejecutados		Tramos en construcción	Tramos con proyecto constructivo elaborado
	Km	Δ 14/13	Km	Δ 14/13	Km	Km
Álava ¹	--	--	222,2	--	--	--
Bizkaia	831,0	0,0%	283,0	4,4%	10,0	75,0
Gipuzkoa ²	439,1	0,0%	203,6	15,4%	2,0	5,3

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

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

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

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

Por último, la red ciclable de Álava constaba en 2011⁷ 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.

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.

⁷ A fecha de cierre de esta edición de Panorámica del Transporte en Euskadi no se disponen de datos más actualizados.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

Cuadro 2.20. Principales magnitudes de las grandes Plataformas Logísticas en la CAPV. 2014

	CTVi	Arasur	Aparkabisa	Zaisa
Superficie construida (m ²)	238.929	85.000	312.560	126.608
Superficie total urbanizable (m ²)	718.141	551.000		400.000
Nº de empresas instaladas	70	6	45	147
Empleo	1.168	60	545	1.700
Tráfico de mercancías (tn anuales)	--	300.000	344.071	2.900.000
Tráfico de vehículos industriales diarios				
- Camiones	992	55	543	--
- Furgonetas	369	25	417	--
Nº de aparcamientos para vehículos industriales	1	1	4	2
Total superficie de aparcamiento vehículos industriales (m ²)	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	70,3%	30,0%	97,0%	96,0%

(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 m², de los cuales 238.929 m² corresponden a la superficie ocupada por las naves (superficie construida). El centro acoge diversas actividades directamente relacionadas con transporte y logística, tales como almacenaje, distribución, gestiones aduaneras y de stocks, fraccionamiento y consolidación de cargas e intercambio modal.

En este sentido, la superficie para el desarrollo de dichas actividades se distribuye de tal modo que el área dirigida a la actividad intermodal ferrocarril-carretera ocupa 122.587 m², las actividades de distribución abarcan 110.336 m² y las de almacenaje y transporte 109.312 m². Por su parte, la superficie dirigida a la actividad logística es de 190.441 m² y la zona de servicios ocupa 28.214 m². Por último, la superficie asignada para el aparcamiento de vehículos industriales es de 23.821 m².

Cuadro 2.21. Evolución de la actividad de CTVi. 2012-2014

	2012	2013	2014
Empresas instaladas	67	69	70
Empleo	1.134	1.153	1.168
Tráfico de mercancía (tn anuales) ¹	29.816	6.993	--
Tráfico de vehículos industriales diarios	1.342	1.338	1.361
- Camiones	989	976	992
- Furgonetas	353	362	369
Nº de aparcamientos para vehículos industriales	1	1	1
Total superficie de aparcamiento vehículos industriales (m ²)	23.821	23.821	23.821
Total plazas de aparcamientos para vehículos industriales	182	182	182
Total Ocupación Media de aparcamiento vehículos industriales	85,7%	75,8%	70,3%

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

((1): Este dato se refiere a la mercancía intermodal. La empresa que lo gestionaba ha cerrado en 2014. Arasur no dispone de datos sobre las toneladas movidas por el resto de empresas instaladas.

La actividad del centro en 2014 se ha visto resentida por la inactividad de la empresa que gestionaba la parcela intermodal para tráfico ferroviario, por lo que no se dispone de datos acerca de la mercancía manejada por la plataforma para el presente ejercicio. Con respecto al resto de indicadores, se observa una positiva evolución de algunos de ellos. Así, el tráfico de vehículos industriales se ha incrementado en un 1,7%, computándose 1.361 unidades diarias que transitan las parcelas intermodales de CTVi (992 camiones y 369 furgonetas). Por el contrario, el uso del aparcamiento de vehículos industriales ha descendido en un 5,5%, ocupando de media mensual 128 plazas, entre abonados y ocasionales, de un total de 182 disponibles.

2.7.2. Arasur

La plataforma logística multimodal Arasur ubicada en Álava, junto a Miranda de Ebro, abarca una superficie total urbanizable de 1.500.000 m² y cuenta con una superficie construida de aproximadamente 85.000 m². Su actividad económica se centra en el desarrollo de las actividades de apoyo a actividades portuarias y aéreas; almacenamiento, regulación y distribución; transbordo intermodal; transporte de flotistas; y al tránsito internacional y actividades correspondientes al centro administrativo y comercial. Además, la plataforma está dotada con un servicio de acceso ferroviario a las naves del centro, lo que permite la intermodalidad ferrocarril-camión.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

Cuadro 2.22. Evolución de la actividad de Arasur. 2012-2014

	2012	2013	2014
Empresas instaladas	5	6	6
Empleo	40	50	60
Tráfico de mercancías (toneladas anuales)	--	300.000	300.000
Tráfico de vehículos industriales diarios	25	25	80
- Camiones	25	25	55
- Furgonetas	--	--	25
Nº de aparcamientos para vehículos industriales	1	1	1
Total superficie de aparcamiento vehículos industriales (m ²)	20.000	20.000	20.000
Total plazas de aparcamientos para vehículos industriales	197	197	197
Total Ocupación Media de aparcamiento vehículos industriales	25%	28%	30%

Fuente: Arasur

En 2014, según los datos aportados por la plataforma logística, el tráfico de mercancías se ha mantenido en los mismos niveles que en el año precedente. El flujo de vehículos industriales, por su parte, ha experimentado un notable incremento en el último año. Concretamente, el tráfico diario de camiones ha aumentado en 30 unidades en 2014, y se ha incorporado al cómputo el tráfico de furgonetas, registrando un promedio de 25 diarias. Asimismo, cabe señalar que el aparcamiento para vehículos industriales del parque logístico tiene una superficie de 20.000 m² y consta de 197 plazas de parking para camiones. En base a los últimos datos disponibles, en 2014 la ocupación media de dicho parking ha aumentado respecto a los años anteriores hasta el 30%.

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 m², y las instalaciones de Zierbena (en terrenos del Puerto de Bilbao), sobre una superficie de 112.560 m². Dichas instalaciones dan cabida a cuatro aparcamientos: dos en Trapagaran que ocupan una superficie de 33.000 m² y 47.000 m², respectivamente y otros dos en Zierbena, uno con una superficie de 56.760 m² y otro específico para mercancías peligrosas de 41.014 m² de extensión. En su conjunto, los cuatro aparcamientos cuentan con un total de 1.323 plazas.

Cuadro 2.23. Evolución de la actividad de Aparkabisa. 2012-2014

	2012	2013	2014
Empresas instaladas	37	37	45
Empleo	537	510	545
Tráfico de mercancías (toneladas anuales)	228.500	448.838	344.071
Tráfico de vehículos industriales diarios	299	587	960
- Camiones	92	330	543
- Furgonetas	257	257	417
Nº de aparcamientos para vehículos industriales	4	4	4
Total superficie de aparcamiento vehículos industriales (m ²)	192.047	192.050	192.050
Total plazas de aparcamientos para vehículos industriales	1.323	1.323	1.323
Total Ocupación Media de aparcamiento vehículos industriales	95,0%	96,0%	97,0%

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

Atendiendo a los datos de 2014, se observa una evolución dispar de algunos de sus principales indicadores. De esta forma, si bien volumen de mercancías movilizadas se reduce en un 23,3%, computando un tráfico total de 344.071 toneladas, el flujo promedio de vehículos industriales se incrementa en 63,5%, lo que supone 213 camiones y 160 furgonetas más a diario en el centro. Por otro lado, la ocupación media de los aparcamientos industriales es ligeramente superior a los niveles del año anterior (97% en 2014; 96% en 2013).

2.7.4. Zaisa

El centro logístico guipuzcoano Zaisa (Centro de Transportes de Irún) está ubicado en un enclave estratégico del tráfico viario europeo, en la frontera entre Francia y España, y junto a las autopistas A-8 y A-68, en el eje Madrid-París, y cerca de los aeropuertos de Donostia-San Sebastián y Biarritz y del Puerto de Pasajes. Sobre una extensión de 400.000 m², el centro cuenta con una superficie construida de 126.608 m² donde desarrolla actividades de transporte y logística que por su ubicación tienen una marcada vocación internacional. La plataforma cuenta con 8.500 m² de naves de almacenamiento, 7.000 m² de oficinas y locales comerciales, el centro de acogida y el solar de la estación de servicio de Zaisa III. Las empresas que operan en el centro se dedican a actividades de transporte nacional e internacional, carga fraccionada, carga completa, transporte de mercancías peligrosas, logística y almacenaje, distribución frigorífica y actividades aduaneras.

A lo largo de 2014 el número de empresas que operaban en el centro se ha incrementado en tres unidades, pasando de 144 en activo en 2013 a 147 empresas a cierre de 2014. Por su parte, también se ha producido un leve aumento del 1,8% en el volumen de mercancías movilizadas respecto al año anterior, alcanzando las 2,9 millones de toneladas.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

Cuadro 2.24. Evolución de la actividad de Zaisa. 2012-2014

	2012	2013	2014
Empresas instaladas	141	144	147
Empleo	1.600	1.650	1.700
Tráfico de mercancías (tn anuales)	2.500.000	2.850.000	2.900.000
Nº de aparcamientos para vehículos industriales	2	2	2
Total superficie de aparcamiento vehículos industriales (m ²)	45.400	45.400	45.400
Total plazas de aparcamientos para vehículos industriales	375	375	375
Total Ocupación Media de aparcamiento vehículos industriales	92,4%	94,7%	96,0%

Fuente: Zaisa.

Por otro lado, el área de aparcamiento del centro ha ido evolucionando a lo largo de sucesivas fases de ampliación (3 fases). De este modo, en la actualidad Zaisa cuenta con dos aparcamientos para vehículos industriales acondicionados con 375 plazas en una superficie total de 45.400 m². La ocupación media de dichos aparcamientos en 2014 ha sido del 96%, 1,3 puntos porcentuales más que la registrada el año precedente.

2.8. ESTACIONES INTERMODALES

El Gobierno Vasco, en su apuesta por el desarrollo del transporte de mercancías por ferrocarril, firmó en mayo de 2011 un protocolo de colaboración con el Ministerio de Fomento para el desarrollo de las terminales logísticas intermodales de Jundiz en Álava y Lezo en Gipuzkoa, incluidas ambas ellas en la Red Básica de Terminales Logísticas Intermodales del Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías del Ministerio de Fomento.

En la actualidad, ambas plataformas logísticas intermodales (Plataforma Multimodal de Jundiz-Foronda y Plataforma Logística Pasaia-Irun), 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) 2012-2024.

En 2014, se han desarrollado los trabajos relativos a la elaboración de la “Estrategia para la Promoción y Desarrollo de las Plataformas Logísticas Intermodales de la CAPV” en el marco de la estrategia Euskadi Logistics. Esta estrategia persigue la promoción y desarrollo de las Plataformas logísticas, con las iniciativas de establecer un sistema vasco que se apoye en una red de áreas logísticas intermodales que integren los distintos modos de transporte, el impulso de las conexiones ferroviarias y el desarrollo de las plataformas logísticas con impulso de acciones conjuntas con las grandes infraestructuras portuarias y aeroportuarias. Dentro de esta estrategia se integra la marca Basque Country Logistics, cuya misión es instrumentalizar una plataforma logística multimodal y multipolar como gran nodo de vertebración de los flujos de mercancías de la Península Ibérica con la Unión Europea.

Con respecto a la plataforma de Jundiz, una vez realizado el estudio de encaje territorial, el Gobierno Vasco está en conversaciones con el Ministerio de Fomento para el abordaje de siguientes fases para el desarrollo de la Plataforma Multimodal, la cual contará con una superficie de 48 hectáreas, estará conectada con el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, prestará servicio al Puerto de Bilbao y de Pasajes, y en ella convergerán las líneas de Renfe y el futuro Tren de Alta Velocidad.

En lo referente a la plataforma logística Pasaia-Irun, en diciembre de 2013 el Gobierno Vasco presentó al Ministerio de Fomento el estudio del diseño del encaje territorial y logístico de la plataforma. Como resultado, la estación intermodal ferroviaria de Pasaia-Irun tendrá una superficie de 15 hectáreas, en paralelo con las vías de Adif y EuskoTren, y dispondrá de una playa de 16 vías para los tres anchos de vía: Adif (ancho ibérico), Tren de Alta Velocidad (UIC) y EuskoTren (vía estrecha). Al respecto, el Ministerio de Fomento se comprometía a realizar la plataforma y la conexión con el Puerto Exterior de Pasajes a través de Adif, mientras que el Gobierno Vasco se responsabilizaría de la llegada de la vía de EuskoTren a la plataforma. Actualmente, con la paralización del proyecto de construcción de la dársena exterior del Puerto de Pasajes, el Gobierno Vasco centra sus esfuerzos en seguir dando valor a la plataforma, ya que constituye un elemento importante de desarrollo para la actual infraestructura del puerto.

3

Demanda de Transporte en 2014

3. DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2014

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*”⁸, 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*”⁹ y “*Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2007*”¹⁰, 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 informe¹¹, 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.

⁸ 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

⁹ 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

¹⁰ 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

¹¹ Panorámica del Transporte en Euskadi 2011: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-430/es/contenidos/informe_estudio/pano2011/es_def/pano2011.html

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos de Transporte y Movilidad Sostenible

6.

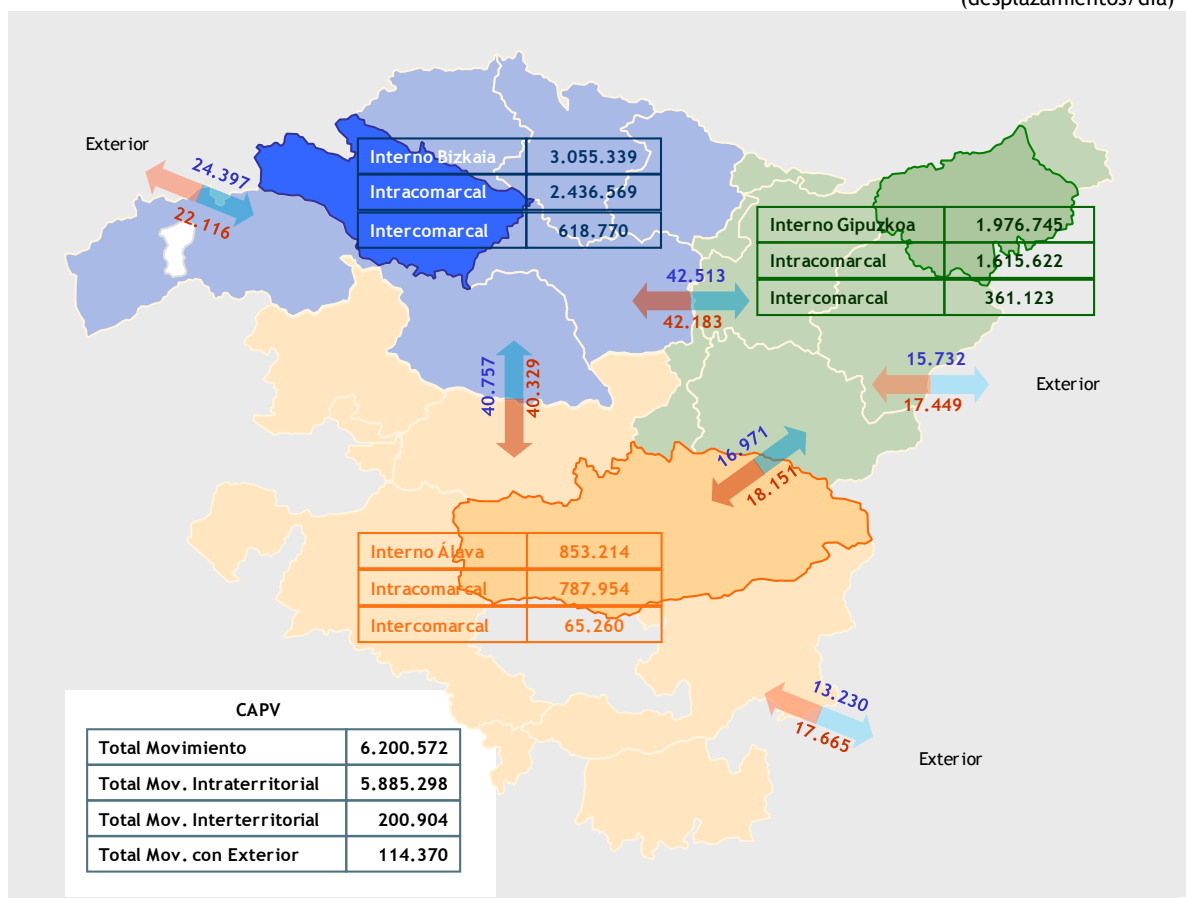
Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

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

(desplazamientos/día)



¹ Se refiere a los residentes en la CAPV.

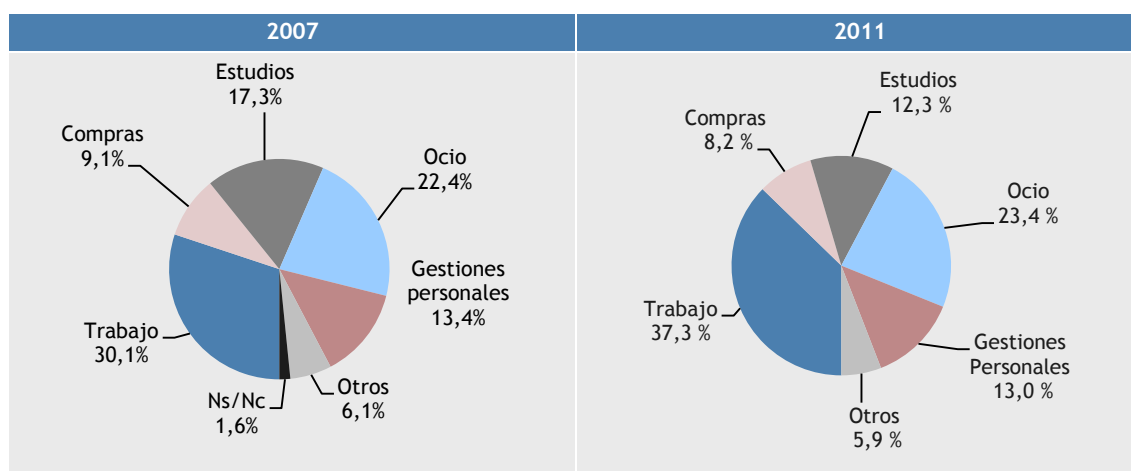
Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011.

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

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

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

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

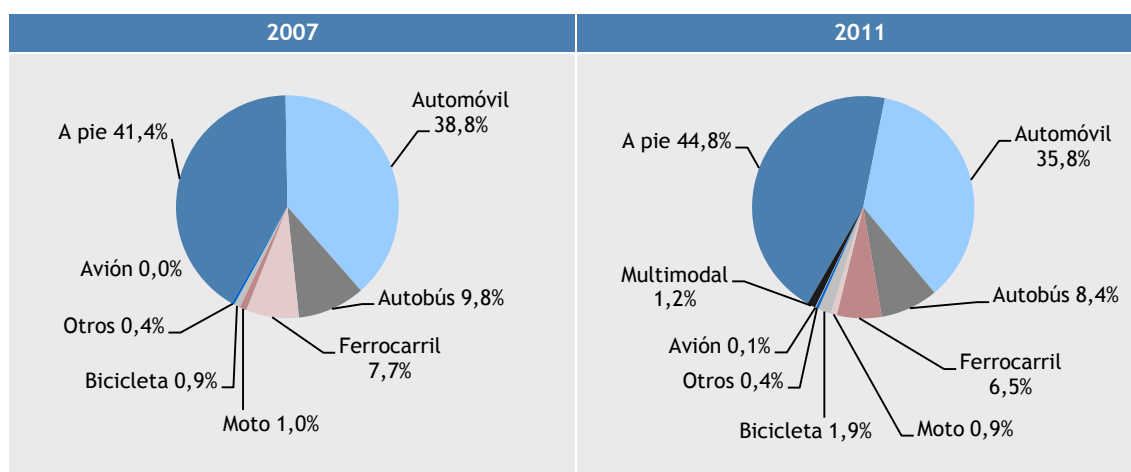


Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011.

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

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

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



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

Analizando la evolución de los usuarios y usuarias de servicios públicos de transporte colectivo por carretera y ferrocarril en 2014, según los datos aportados directamente por los operadores, se observa que el total de viajeros y viajeras se mantiene en los niveles del año anterior, registrando un leve aumento del 0,2% con respecto a 2013. En concreto, 248

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

millones de personas han utilizado algún medio de transporte colectivo, 416 miles de desplazamientos más que en el ejercicio precedente. Estudiando los datos con mayor detalle, la mayor variación interanual corresponde a la caída de viajeros y viajeras del tren interurbano, que ha perdido 963 miles de clientes (-2,8%). Por su parte, el autobús urbano ha incrementado su pasaje en un millón de usuarios y usuarias (+1,5%), el bus interurbano en 236 miles de personas (+0,5%), y, por último, el tren urbano ha experimentado el menor incremento (+0,1%; 142 miles de pasajeros y pasajeras más).

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. 2000-2014.

(miles de personas)

AÑO/	BUS urbano	BUS interurbano	TREN urbano	TREN interurbano ¹	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	4,1
2003	62.322	54.058	73.753	52.700	242.833	3,7	7,9
2004	63.326	53.942	75.281	48.259	240.808	-0,8	7,0
2005	63.818	49.840	80.622	48.720	243.000	0,9	8,0
2006	64.800	49.293	82.715	48.679	245.487	1,0	9,1
2007	67.109	47.345	88.770	46.340	249.564	1,7	10,9
2008	66.650	47.743	89.292	45.050	248.735	-0,3	10,5
2009	64.571	47.370	94.533	41.971	248.444	-0,1	10,4
2010	65.531	47.139	98.383	39.392	250.445	0,8	11,3
2011	67.677	48.670	100.041	37.540	253.928	1,4	12,8
2012	66.942	49.268	97.975	36.277	250.462	-1,4	11,3
2013	66.235	49.668	97.532	34.110	247.545	-1,2	10,0
2014	67.236	49.904	97.674	33.147	247.961	0,2	10,2

¹ 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.

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible

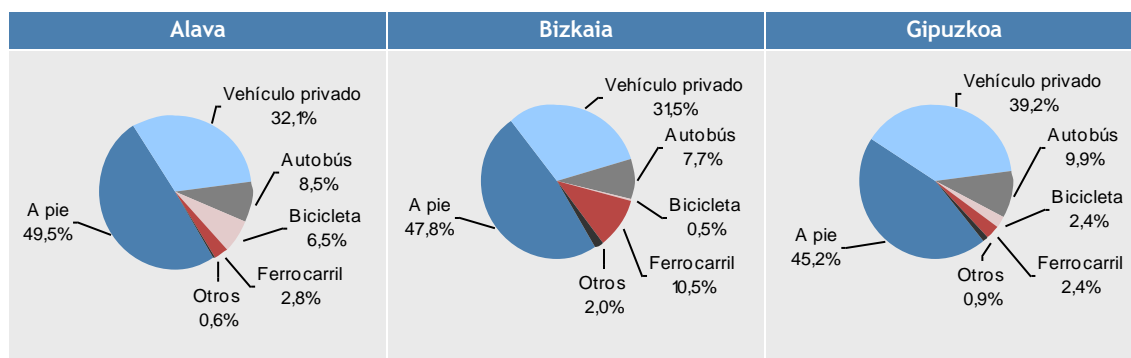
6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

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



Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011.

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

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

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

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

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

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

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

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

(*) Datos con elevados errores de muestreo.

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

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

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

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

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

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

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

(*) Datos con elevados errores de muestreo.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

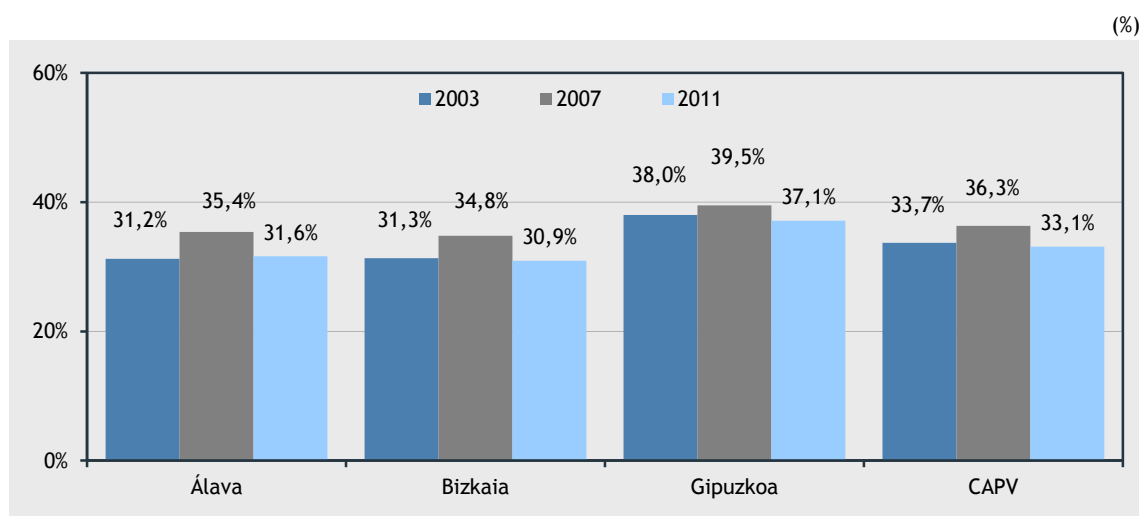
3.1.2. Transporte por carretera

a) Movilidad en vehículo privado

La creciente utilización del automóvil es patente al observar la tendencia alcista del nivel de motorización acontecido en los últimos años, habiendo pasado de 391 turismos por cada mil habitantes en el año 2000 a 435,7 en 2014. No obstante, en los últimos ejercicios se aprecian síntomas de estancamiento en los índices de motorización de la población, con una reducción del 0,9% en el conjunto del último trienio (439,6 automóviles por mil habitantes en 2011).

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.

Gráfico 3.5 Movilidad de personas en automóvil. Penetración del automóvil. 2003-2011¹



¹ El total hace referencia al sumatorio de los desplazamientos intraprovinciales

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

En lo referente al tránsito de **vehículos por carretera en el ámbito interurbano**, el automóvil es el modo utilizado en el 70% de los desplazamientos, registrando 949.348 movimientos interurbanos diarios realizados en automóvil¹².

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

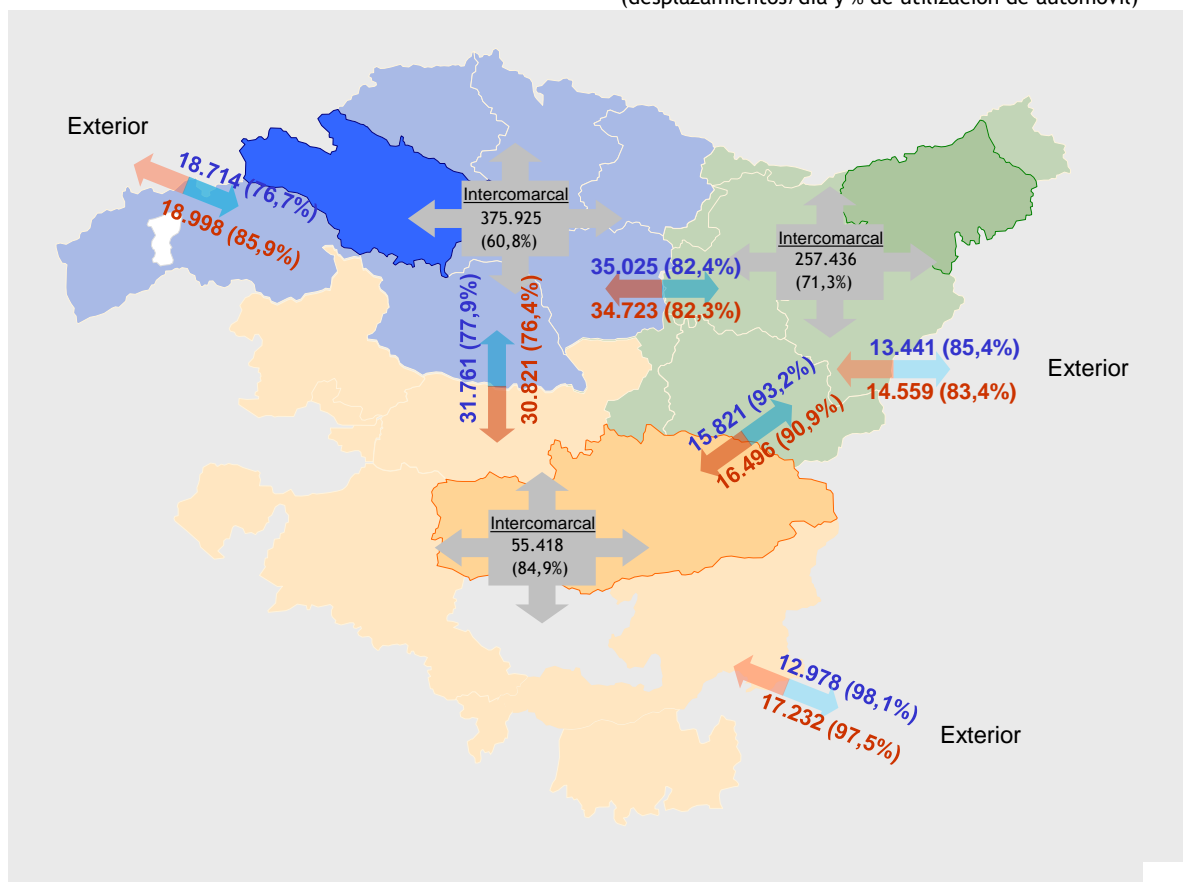
¹² Incluye coche conductor, coche pasajero y taxi

territorio alavés (84,9%), frente a una utilización sensiblemente menor en Gipuzkoa, y muy por debajo en Bizkaia (60,8%).

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

Gráfico 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-

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

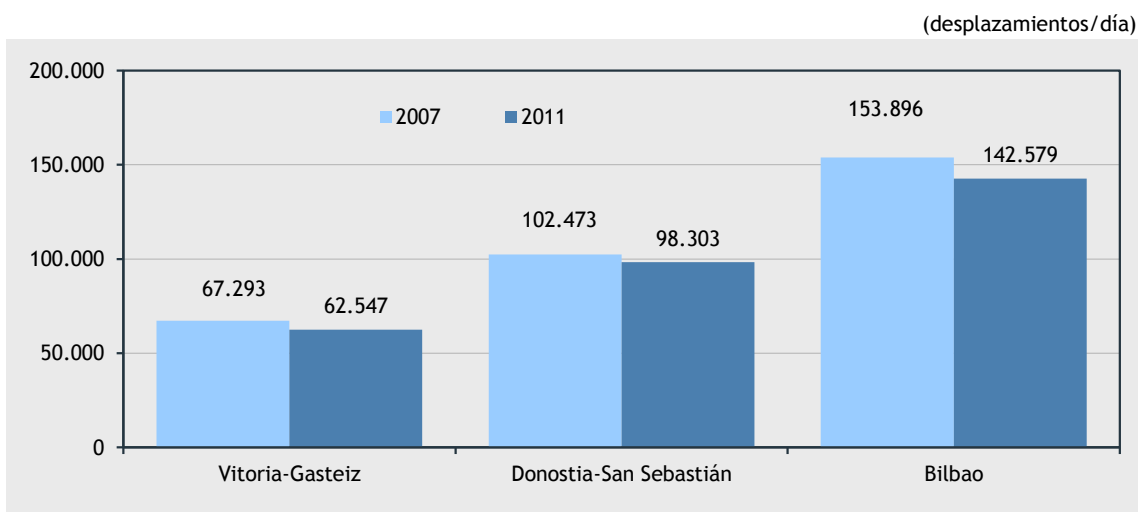
Anexo
Estadístico

Gasteiz el 67,4% de los desplazamientos internos se realiza en automóvil¹³, en Donostia-San Sebastián la proporción se reduce hasta el 55,8%, mientras que Bilbao es la que presenta una estructura de movilidad con menor participación de modos motorizados individuales (del 31,8%).

Asimismo, son relevantes los datos de acceso motorizado a las capitales vascas, ya que absorben una parte importante del tráfico de vehículos en la CAPV, representando el 40,6% del total de los desplazamientos que realizan los residentes de la CAPV, siendo el vehículo privado el modo más utilizado en dichos accesos.

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

Gráfico 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.

¹³ Incluye coche conductor, coche pasajero, moto y taxi.

Cuadro 3.6. Transporte público urbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2014.

(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	12.762	4,9	27.652	-4,5	25.821	0,0	66.235	-1,1
2014	13.084	2,5	28.078	1,5	26.074	1,0	67.236	1,5

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 67,2 millones de personas en 2014, cifra que supone un aumento del 1,5% con respecto a los datos registrados en 2013.

Analizando cada operador, Tuvisa es el que presenta un mayor dinamismo en 2014, con un crecimiento interanual del 2,5%. De esta forma, la compañía mantiene la tendencia positiva iniciada en 2007, solo interrumpida el año 2009 con la entrada en funcionamiento del Tranvía, y marca un nuevo récord de actividad con un total de 13,1 millones de viajeros y viajeras (322 miles de personas más que en 2013). Cabe señalar que Tuvisa tienen una participación del 19,5% en la totalidad de los viajes realizados en autobuses urbanos entre las tres capitales.

DBus, por su parte, ha reportado un total de 28,1 millones de desplazamientos, lo que representa un incremento interanual en su actividad del 1,5%, y permite al operador recuperar parte del tráfico perdido en el bienio 2012-2013. En términos absolutos, esta subida supone un aumento de 426 miles de personas transportadas. Dbus presta servicio al 41,8% del total del pasaje de autobuses urbanos en el conjunto de las tres capitales.

Bilbobus, por último, ha desplazado en 2014 un total de 26,1 millones de personas, cifra que supone un ligero incremento en su actividad del 1% con respecto al año anterior. La participación de Bilbobus en el total de viajes en autobuses urbanos en la CAPV es del 38,8%.

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

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos de Transporte y Movilidad Sostenible

6.

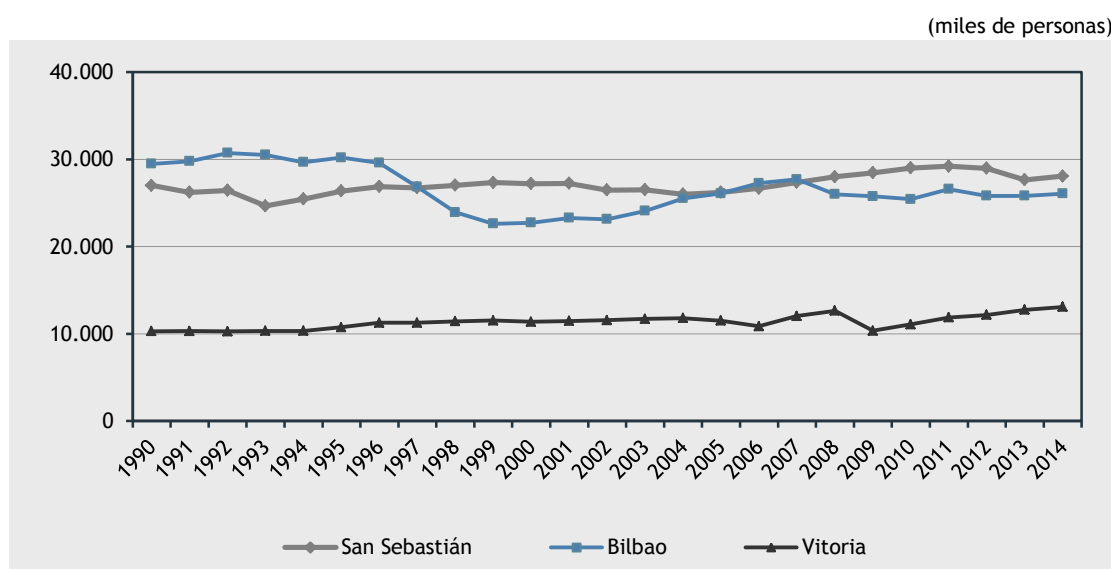
Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

de los noventa y en la actualidad, se aprecian diferencias significativas entre las tres capitales. De esta forma, mientras que en Vitoria-Gasteiz y Donostia-San Sebastián el número de desplazamientos realizados en autobús urbano han aumentado (27,1% y 4%, respectivamente), en Bilbao se ha experimentado una contracción del 11,6% 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. 1990-2014.



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.

Los autobuses interurbanos de Gipuzkoa continúan en 2014 con su tendencia creciente de los últimos años, alcanzando la cifra de 22,2 millones de viajeros y viajeras, lo que supone un incremento del 4,9% con respecto a los datos de 2013. Un análisis a más largo plazo permite observar que en la última década, periodo 2005-2014, Lurraldebus ha aumentado en un 44,1% su volumen de usuarios y usuarias.

Los servicios de Bizkaibus, por su parte, han sido utilizados por un total de 27,3 millones de personas en 2014, lo que representa un descenso interanual en su actividad del 2,7%, cifra que mantiene la tendencia decreciente 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. 2000-2014.

Años	Resto provincia Gipuzkoa		Resto provincia Bizkaia ¹		Resto provincia Álava ²	
	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)
2000	18.461,2	--	36.062,0	--	n.d.	--
2001	17.748,7	-3,9	38.535,9	6,9	145,5	--
2002	17.022,3	-4,1	35.115,4	-8,9	267,0	83,5
2003	16.712,0	-1,8	37.030,6	5,5	315,3	18,1
2004	16.626,6	-0,5	36.875,8	-0,4	439,2	39,3
2005	15.382,3	-7,5	34.134,2	-7,4	324,3	-26,2
2006	16.109,1	4,7	32.810,0	-3,9	374,0	15,3
2007	16.120,2	0,1	30.875,7	-5,9	349,3	-6,6
2008	17.199,1	6,7	30.195,5	-2,2	348,2	-0,3
2009	18.140,6	5,5	28.807,8	-4,6	421,0	20,9
2010	18.907,5	4,2	27.716,3	-3,8	516,4	22,7
2011	19.772,4	4,6	28.397,6	2,5	500,1	-3,1
2012	20.517,0	3,8	28.255,8	-0,5	495,0	-1,0
2013	21.121,0	2,9	28.057,0	-0,7	490,0	-1,0
2014	22.159,5	4,9	27.298,0	-2,7	446,7	-8,8

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

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

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

Por último, Autobuses Interurbanos de Álava - AIA ha realizado 446,7 miles de desplazamientos en 2014, lo que representa un descenso en su actividad del 8,8% con respecto a los registros del año anterior. Al respecto, cabe matizar que el motivo por el que la cifra de personas que utilizan el autobús interurbano en Álava es tan baja, más aún comparada con la de los otros dos territorios, se debe a un diferente modelo de ocupación territorial, constatándose una marcada concentración de la población en la capital, lo que conlleva una menor demanda de traslados entre diferentes municipios.

3.1.3. Transporte ferroviario

a) Transporte urbano / metropolitano

En 2014, la demanda de los servicios del Metro de Bilbao se mantiene en los mismos niveles que en los dos años anteriores, registrando un total de 87,4 millones de viajeros y viajeras, lo que supone un 0,3% (264 miles de personas) más que en 2013. A pesar de este nivel de actividad, cabe señalar que el tronco común del trazado de la red registró un descenso del 1,45% y la línea 1 del 0,2%, decrementos compensados, en parte, por la consolidación de las estaciones de Basauri y Ariz y, en mayor medida, por el aumento de la demanda en la línea 2 (+4,5%) debido al aporte de nueva clientela de la recién inaugurada estación de Kabiezes, y a la concurrencia de varios eventos de cierta relevancia en el ámbito de este trazado, entre los que destacó el Mundial de Basket celebrado en el BEC.

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos de Transporte y Movilidad Sostenible

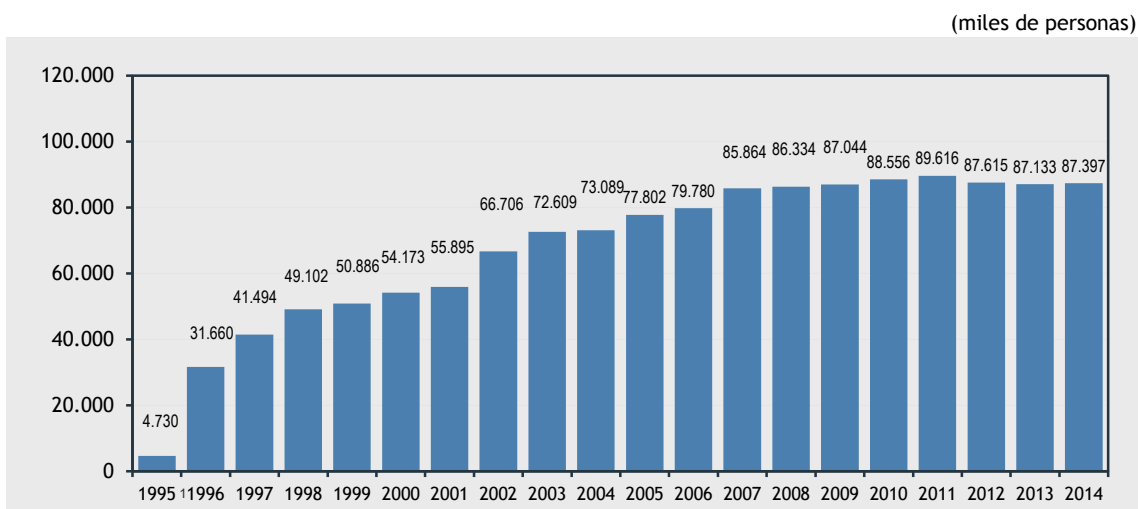
6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

Gráfico 3.9 Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao. 1995-2014.



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

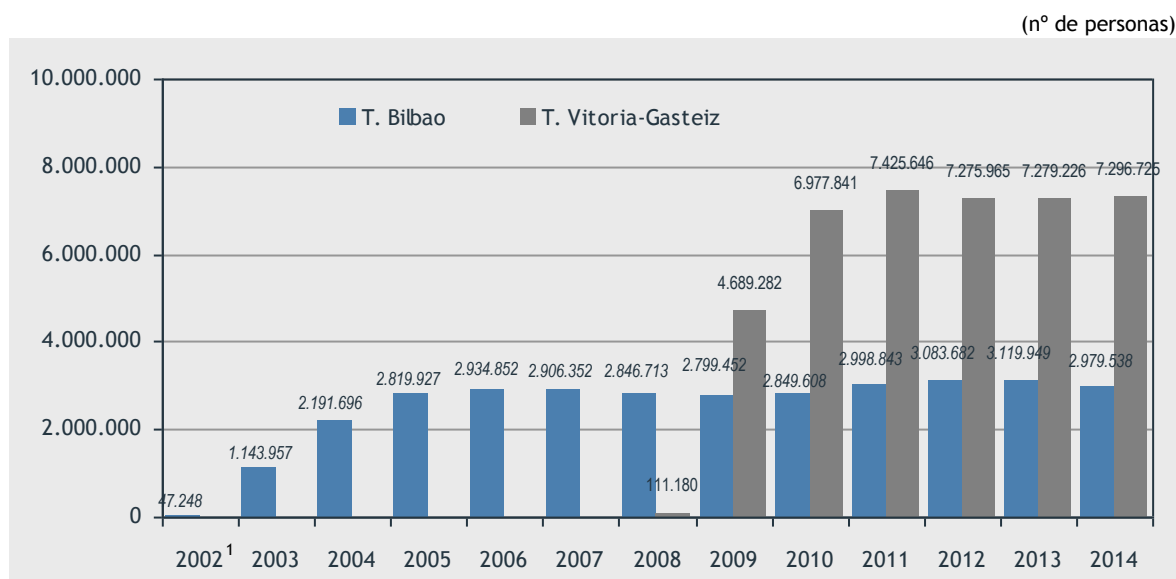
Fuente: Metro Bilbao.

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, Indautxu, Moyua, Abando, San Mamés y Casco Viejo, son, en este orden, las estaciones más concurridas, con un tráfico que está entre los 6,2 y 5,8 millones de traslados anuales. Estas cinco estaciones, en conjunto, absorben el 34,3% del total del tráfico del Metro de Bilbao. Centrando el análisis en los dos márgenes de la ría, se detecta que las estaciones de Barakaldo y Gurutzeta son las paradas más utilizadas en la margen izquierda, con un tráfico cada una de ellas ligeramente por encima de los 3,5 millones de viajeros y viajeras; en la margen derecha, por su parte, la estación más concurrida es Areeta, con 3,4 millones de desplazamientos.

Por su parte, y dejando al margen la recién estrenada estación de Kabiezes que no permite una comparativa a año vista, la estación de Ansio es la que ha conseguido en mayor medida incrementar su flujo de viajeros y viajeras (+7,2%), seguido de Bolueta (+3,2%) y Etxebarri (+2,3%). Por el contrario, las estaciones que han experimentado una mayor contracción en su demanda del número de usuarios y usuarias son Casco Viejo (-3,5%), Santurtzi y Urbinaga (-3,2%, respectivamente). En el caso de Santurtzi, este descenso se encuentra motivado por la apertura de la nueva estación en el barrio de Kabiezes y, por lo tanto, por la pérdida de condición de fin de línea de la parada de Santurtzi.

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 53,5% de los viajes en 2013 al 53,3% en 2014. Le siguen en importancia el Bono Mensual y Gizatrans, utilizados en el 14% y 12,8% de los desplazamientos en 2014. Existen otros títulos, Super 50 y Anual, con cuota significativa, 8,1% y 5,5%, respectivamente. Por su parte, la utilización del billete ocasional alcanza una representación del 2,8%, en los mismos niveles de uso que el año anterior.

Gráfico 3.10. Transporte público urbano: Evolución de los viajeros y viajeras en Tranvía EuskoTren. 2002-2014.



¹ 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 2014, EuskoTren, en su conjunto, ha registrado un total de 10.276 miles de usuarios y usuarias, lo que supone una caída del 1,2% en su nivel de actividad con respecto al ejercicio precedente.

Este descenso se debe a la contracción experimentada por la demanda del Tranvía de Bilbao, cuyos servicios en 2014 han sido utilizados por 140.411 personas menos que en 2013 (-4,5%), año en el que se logró el máximo histórico del volumen de desplazamientos desde su puesta en funcionamiento en 2003. De esta forma, en el transcurso de 2014 se han realizado un total de 2.979,5 miles de desplazamientos.

Por otro lado, el Tranvía de Vitoria-Gasteiz ha registrado un leve aumento del 0,2% en el número de viajeros y viajeras respecto a 2013, computando un total de 7.296,7 miles de desplazamientos, recuperando en los dos últimos años una parte de la caída de demanda que sufrió el Tranvía de Vitoria-Gasteiz en el ejercicio 2012.

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 33,1 millones de personas, lo que significa un descenso del 2,8% respecto a la cifra registrada en 2013. De esta forma, el transporte ferroviario interurbano continúa en 2014 la tendencia descendente iniciada hace más de una década, si bien, en el último año la evolución ha sido dispar en ambas compañías, ya que mientras en Renfe se acentúa la contracción en el número de viajeros, Euskotren ha experimentado un leve incremento de la demanda.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

Renfe, en la red de línea convencional, ha registrado en 2014 una reducción de su pasaje del 5,6%, lo que en términos absolutos representa una pérdida de 980 miles de desplazamientos de personas. El volumen de tráfico computado en el ejercicio ha sido de 16,4 millones de pasajeros y pasajeras. Esta cifra supone que, excluyendo el Metro de Bilbao, Renfe, operando en la red ferroviaria convencional, ha absorbido el 49,5% del total de traslados interurbanos realizados en Euskadi.

El análisis por territorios permite observar que este descenso, en términos relativos, ha sido homogéneo en las dos provincias en las que Renfe, red ferroviaria convencional, presta servicio de cercanías en la CAPV. Concretamente, las líneas del núcleo de Bilbao, es decir, la C-1 Bilbao Abando-Santurtzi, la C-2 Bilbao Abando-Muskiz y la C-3 Bilbao Abando-Orduña, han experimentado una reducción en conjunto del 5,5% con respecto al ejercicio anterior, registrando un total de 10,1 millones de desplazamientos, 592,5 miles de viajes menos que en 2013.

Cuadro 3.8. Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2014.

(miles de personas y %)

Años	Renfe, red ferroviaria convencional ¹		Renfe, red ancho métrico ²		EuskoTren		TOTAL	
	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)
2000	35.288	--	1.866	--	17.917	--	55.292	--
2001	36.533	3,5	1.835	-1,7	17.855	-0,3	56.441	2,1
2002	34.288	-6,1	1.900	3,5	17.746	-0,6	54.149	-4,1
2003	32.926	-4,0	1.841	-3,1	17.934	1,1	52.923	-2,3
2004	29.864	-9,3	1.895	2,9	16.500	-8,0	48.463	-8,4
2005	29.223	-2,1	1.945	2,6	17.553	6,4	48.925	1,0
2006	28.934	-1,0	1.832	-5,8	17.913	2,0	48.877	-0,1
2007	26.430	-8,7	1.772	-3,3	18.137	1,3	46.521	-4,8
2008	25.785	-2,4	1.506	-15,0	17.759	-2,1	45.232	-2,8
2009	23.654	-8,3	1.345	-10,7	16.972	-4,4	42.149	-6,8
2010	21.532	-9,0	1.346	0,1	16.516	-2,7	39.569	-6,1
2011	20.318	-5,6	1.314	-2,3	15.908	-3,7	37.702	-4,7
2012	19.848	-2,3	1.249	-4,9	15.180	-4,6	36.433	-3,4
2013	17.390	-12,4	1.151	-7,8	15.569	2,6	34.110	-6,0
2014	16.410	-5,6	1.107	-3,8	15.630	0,4	33.147	-2,8

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

² Datos de la línea de cercanía Bilbao-Balmaseda.

Fuente: Renfe y EuskoTren.

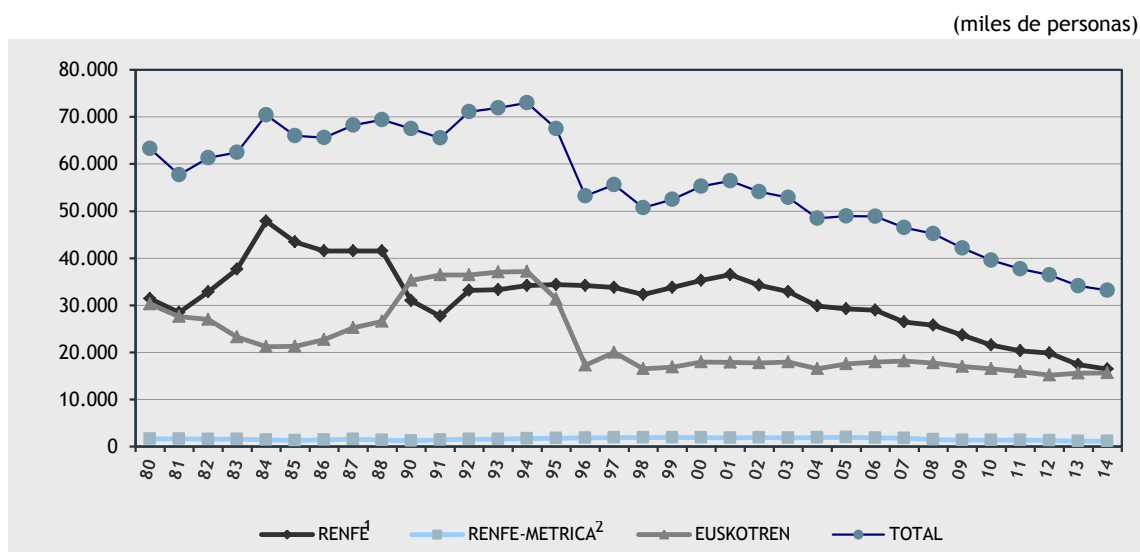
Por su parte, la línea guipuzcoana C1 Irún-Brinkola también ha registrado una contracción del 5,8%, con un total de 6,3 millones de personas transportadas, lo que supone 388,6 miles de viajes menos que el año anterior. Esta línea absorbe el 38,3% del total de viajes realizados por Renfe en la red de vía convencional en Euskadi.

Respecto a los servicios ferroviarios prestados por Renfe en la red ferroviaria de ancho métrico, es decir, el trayecto de Bilbao a Balmaseda, en 2014 el tráfico registrado fue de 1.106,8 miles de personas, un descenso del 3,8% respecto a 2013. En términos absolutos, la pérdida interanual fue de 43.331 viajeros y viajeras. La representación que tiene Renfe (red

de ancho métrico) en el transporte ferroviario interurbano de la CAPV, excluyendo Metro de Bilbao, es del 3,3%.

EuskoTren, por su parte, ha realizado un total de 15.630 miles de traslados, por lo que su demanda se ha incrementado en un 0,4% en 2014, es decir, un aumento de 61 miles de clientes. Esta subida, sumada a la acontecida en 2013, confirma un cambio en la tendencia descendente del pasaje de EuskoTren desde el año 2008. La participación que ostenta EuskoTren en el transporte ferroviario interurbano en la CAPV, sin contar, obviamente, el Metro de Bilbao, se eleva hasta el 47,2%.

Gráfico 3.11. Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 1980-2014.



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

² Datos de la línea de cercanía Bilbao-Balmaseda.

Fuente: Renfe y EuskoTren.

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 30,1 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.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

c) Transporte interregional

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 métrico¹⁴. El total de viajeros desplazados ha sido de 977,9 miles de personas, lo que representa un incremento del 6,1% con 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. 2010-2014.

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	--	883,7	--
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
2014	922,0	6,0	55,9	8,3	977,9	6,1

Fuente: Renfe

Renfe, a través de la red ferroviaria convencional, ha registrado un aumento en su número de clientes del 6%, lo que supone, en términos absolutos, 52,2 miles de pasajeros y pasajeras más que en el año anterior. Hay que señalar que Renfe representa el 94,3% 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. 2014.

Destino / Origen	Origen CAPV (Personas)	Destino CAPV (Personas)	Total (Personas)
CAPV (Intrarregional)			21.493
Total Interregional	451.528	446.306	897.834
Andalucía	802	759	1.561
Aragón	19.812	19.955	39.767
Asturias	908	822	1.730
Castilla y León	85.797	84.180	169.977
Castilla La Mancha	10	11	21
Cataluña	145.111	147.911	293.022
Galicia	23.209	19.195	42.404
La Rioja	2.375	2.747	5.122
Madrid	163.016	156.788	319.804
Navarra	10.488	13.938	24.426
Total Internacional	2.638	0	2.638
Francia	2.638	0	2.638
TOTAL			921.965

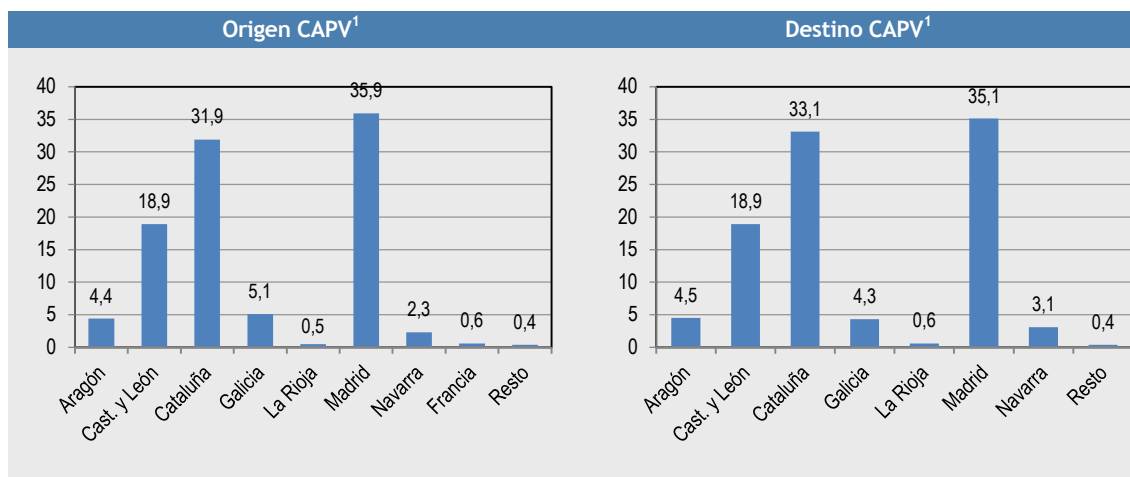
Fuente: Renfe.

Circunscribiendo el análisis a los flujos interregionales, se observa que 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 (34,7%) del total de los intercambios. Le siguen en importancia Cataluña (31,8%) y Castilla y León (18,4%). Por su parte, el tráfico con Francia de Renfe con origen o destino CAPV representa el 0,3% del

¹⁴ Desde el 1 de enero de 2013 FEVE queda integrada en la entidad Renfe Operadora.

total de la demanda en 2014. Por último, el tráfico intrarregional (con origen y destino la CAPV) representa el 2,3% 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 (%). 2014.



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 5,7% de los traslados interregionales de personas, lo que se traduce en un volumen total de 55,9 miles de desplazamientos con origen o destino CAPV. Esta cifra supone un incremento del 8,3% con respecto al volumen de demanda registrada el año anterior.

Los datos del siguiente cuadro corresponden al ejercicio 2012 por no disponer de datos más recientes de movimientos origen/destino Bizkaia desagregados con otras provincias, de los servicios de Renfe ancho métrico, 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.

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

¹ Datos correspondientes a 2012 al no disponer de datos más recientes de movimientos origen/destino Bizkaia desagregados con otras provincias, de los servicios de Renfe ancho métrico, a fecha de cierre de la edición del presente informe.

Fuente: Feve.

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos de Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

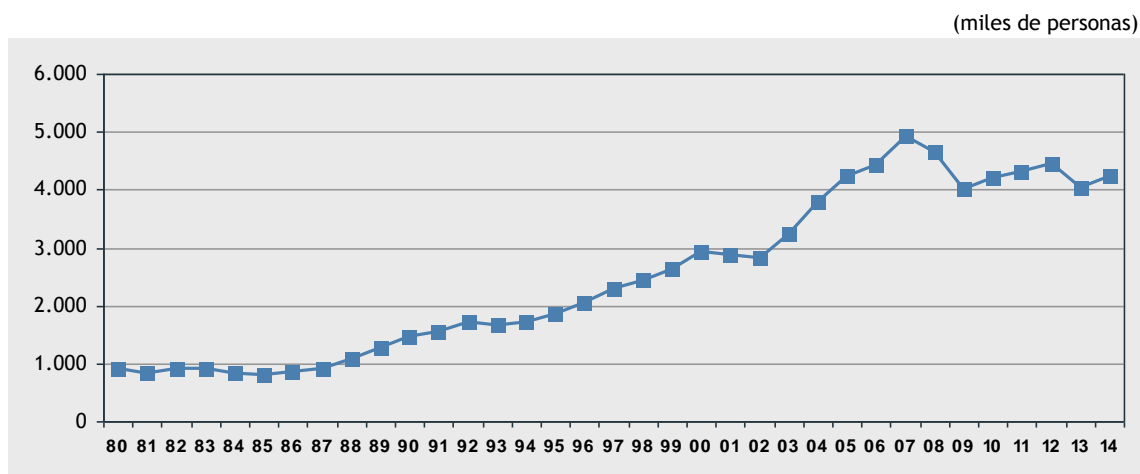
Anexo Estadístico

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.

3.1.2. Transporte aéreo

En el año 2014, y en términos globales, se recupera la senda de crecimiento en lo que se refiere al número de desplazamientos realizados con origen y/o destino las infraestructuras aeroportuarias de la CAPV. Así, los aeropuertos vascos han registrado un volumen total de 4.235 miles de viajeros, lo que supone un incremento del 4,7% respecto a la cifra alcanzada en 2013. Este crecimiento se encuentra alineado con la expansión del sistema aeroportuario estatal en su conjunto, que ha experimentado un crecimiento en sus tráficos del 4,6% en el ejercicio 2014.

Gráfico 3.13. Tráfico aéreo de pasajeros y pasajeras en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos. 1980-2014.



Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-Aena.

Circunscribiendo el análisis a cada uno de los aeropuertos, Bilbao, con un aumento del 5% en el número de personas desplazadas, es en buena medida responsable de la expansión de la demanda acontecida en la CAPV, habida cuenta de que concentra el 94% del total de viajeros y viajeras de los aeropuertos vascos. En el transcurso de 2014, el aeropuerto vizcaíno ha sido utilizado por, prácticamente, 4 millones de personas.

Atendiendo al origen y destino del tráfico en el aeropuerto de Bilbao, se observa que el crecimiento de actividad se debe tanto al dinamismo de los desplazamientos internacionales como de los nacionales. De esta forma, el tráfico con el extranjero ha experimentado un incremento interanual del 7,7%, totalizando 1.598,7 miles de personas trasladadas, lo que representa el 40,1% del total del tráfico con origen y/o destino el aeropuerto de Bilbao. Entre las conexiones internacionales más dinámicas en 2014, destacan los intercambios con el aeropuerto de Amsterdam/Schiphol, que se han incrementado en un 154,6%, gracias a la puesta en marcha en el mes de mayo de una nueva conexión operada por la compañía holandesa KLM. Asimismo, destacan los incrementos

experimentados en el intercambio de pasajeros y pasajeras con el aeropuerto de Oslo/Gardermoen (+89%), Roma/Fiumicino (+49,7%), Estambul/Ataturk (40,2%) y Bruselas (+35,7%).

Entre las ciudades foráneas con mayor tráfico con la terminal de Loiu, un año más destaca Londres, que, incluyendo todos sus aeropuertos, representa el 16% del tráfico internacional del aeródromo vizcaíno. Le siguen en importancia los aeropuertos de París (incluyendo Charles de Gaulle y Orly), Frankfurt, y Munich, que suponen, respectivamente, el 14,4%, 14,1% y 13,8%, respectivamente de los movimientos internacionales.

Por su parte, el tráfico nacional se ha incrementado en un 3,2% con respecto al ejercicio anterior, alcanzando en 2014 un volumen total de pasaje en vuelos nacionales de 2.384,1 miles de personas. En términos absolutos, el mayor aumento de pasajeros y pasajeras se ha producido en las conexiones con el aeropuerto de Alicante (+42,3%), A Coruña (+531,5%) y Palma de Mallorca (+16,1%). En cuanto a las principales conexiones estatales, esto es, Madrid-Barajas Adolfo Suárez y Barcelona-El Prat, la evolución ha sido dispar. Así, mientras que el intercambio de viajeros y viajeras con el aeropuerto de Madrid ha registrado un crecimiento del 1,7% con respecto a 2013, con El Prat se ha reducido en un 2,6%. Al respecto, cabe destacar que entre estos dos aeropuertos aglutinan algo más de la cuarta parte (27,9%) del tráfico total del aeropuerto (15,5% Madrid-Barajas y 12,4% Barcelona-El Prat) y casi la mitad (46,6%) del tráfico estatal (25,9% Madrid-Barajas y 20,8% Barcelona-El Prat), si bien se observa una tendencia a la reducción de esta participación, fruto del trabajo desarrollado en los últimos años para la diversificación de conexiones por parte de la entidad promotora del aeropuerto de Bilbao.

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 2014, alcanzando la cifra de 1.454,7 miles de personas, lo que supone un incremento del 9,6% respecto al año precedente. Le siguen en importancia Air Europa, Lufthansa e Iberia, con 480,9 miles, 454 miles y 414,1 miles de viajeros y viajeras desplazados, respectivamente. Al respecto, cabe mencionar que mientras Air Europa ha experimentado un incremento del 11,6% en su actividad en 2014, lo que le permite situarse como la segunda compañía en tráfico del aeropuerto, Iberia logra un crecimiento del 1,8%, si bien esta cifra no compensa la pérdida de viajeros y viajeras en el último bienio (-21,5% con respecto al volumen de tráfico de 2012). Lufthansa, por su parte, ha registrado un descenso de actividad del 5,2% en el último año. Entre estas cuatro compañías han acaparado en el último ejercicio el 70,4% del tráfico total del aeropuerto de Loiu.

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos de Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

Cuadro 3.12. Tráfico de personas en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros y viajeras por aeropuerto. 2000-2014.

Años	BILBAO		DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN		VITORIA-GASTEIZ		TOTAL	
	Miles personas	Δ anual per. %	Miles personas	Δ anual per. %	Miles personas	Δ anual per. %	Miles personas	Δ anual per. %
2000	2.527,8	--	283,8	--	123,4	--	2.935,0	--
2001	2.475,4	-2,1	281,1	-1,0	128,7	4,3	2.885,2	-1,7
2002	2.450,6	-1,0	271,2	-3,5	98,8	-23,2	2.820,6	-2,2
2003	2.842,4	16,0	283,8	4,7	101,9	3,1	3.228,1	14,4
2004	3.390,8	19,3	295,6	4,1	94,4	-7,3	3.780,8	17,1
2005	3.841,5	13,3	308,8	4,5	91,4	-3,2	4.241,7	12,2
2006	3.871,1	0,8	368,0	19,2	173,1	89,4	4.412,2	4,0
2007	4.280,7	10,6	466,5	26,8	173,2	0,1	4.920,4	11,5
2008	4.169,0	-2,6	403,2	-13,6	67,5	-61,0	4.639,7	-5,7
2009	3.652,0	-12,4	315,3	-21,8	39,9	-40,9	4.007,2	-13,6
2010	3.883,3	6,3	286,1	-9,3	41,8	4,8	4.211,2	5,1
2011	4.044,1	4,1	248,0	-13,3	28,0	-33,0	4.320,1	2,6
2012	4.167,2	3,0	262,4	5,8	24,1	-13,9	4.453,7	3,1
2013	3.794,2	-9,0	245,0	-6,6	6,8	-71,9	4.046,0	-9,2
2014	3.982,9	5,0	245,0	0,0	7,1	4,4	4.235,0	4,7

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-Aena.

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

El aeropuerto de Donostia-San Sebastián en 2014 ha mantenido los mismos niveles de actividad que en el anterior ejercicio, registrando un tráfico total de 245 miles de personas. De esta forma, el aeropuerto contiene la tendencia descendente de los últimos años, que le ha llevado a perder el 47,5% de su tráfico desde 2007, año en el que la terminal registró su máximo histórico de actividad con una cifra de 466,5 miles de desplazamientos.

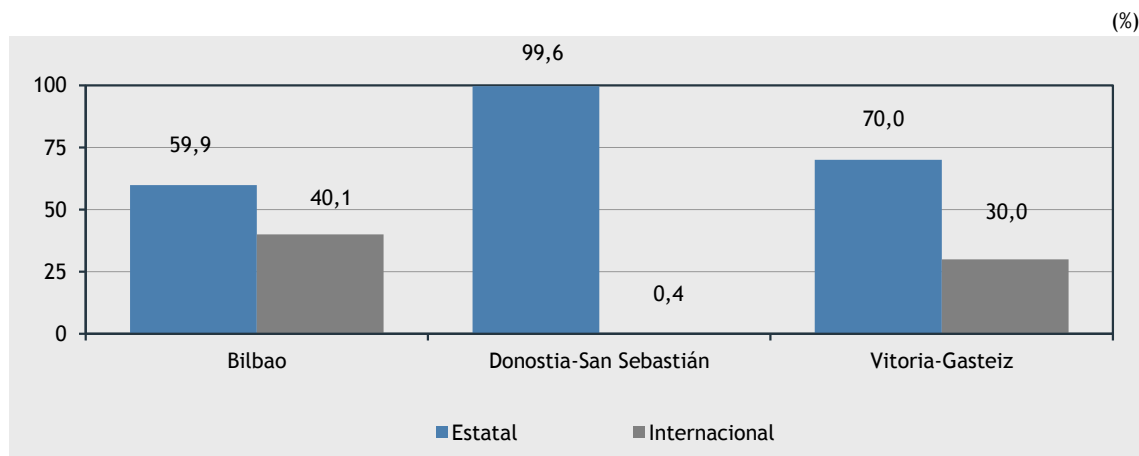
En cuanto al origen y destino del tráfico del aeropuerto, se observa un leve reducción del 0,1% de los intercambios de pasajeros y pasajeras con el aeropuerto Madrid-Barajas Adolfo Suárez, principal conexión aérea de Donostia-San Sebastian; mientras que con el aeropuerto de Barcelona-El Prat se ha producido un incremento del 1,5%. De esta forma, el volumen de desplazamientos conjuntos de estas dos conexiones ha aumentado en 1.124 personas en el último año. Cabe destacar que estos dos aeropuertos concentran en 2014 el 97,6% de la actividad de la terminal guipuzcoana, 61,5% Madrid y 36,1% Barcelona. La actividad internacional del aeropuerto es muy reducida, alcanzando el 0,4%, lo que supone algo menos del millar de viajeros y viajeras (910 personas).

Por operadores, Air Nostrum y Vueling, los dos principales operadores del aeropuerto, han experimentado en 2014 ligeros incrementos en el número de personas trasladadas del 0,5% y 1,2%, respectivamente. La participación de estas dos compañías sobre el tráfico total del aeropuerto se eleva hasta el 98,1% (62,3% Air Nostrum; 35,8% Vueling).

Asimismo, cabe señalar que la declaración de excepcionalidad, que evita ampliar la pista para cumplir con la normativa de seguridad, junto a la nueva condición de aeropuerto frontera, que le permitiría operar con vuelos de fuera del espacio Schengen, abren, a priori, nuevas oportunidades para la apertura de nuevas rutas desde la terminal guipuzcoana.

Por último, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz ha registrado en 2014 un tráfico de 7.064 personas, lo que supone un aumento de la actividad del 4,4%. De esta forma, el aeropuerto revierte la tendencia negativa de los últimos años, si bien el tráfico de la terminal se mantiene en niveles mínimos históricos. Desde el año 2007, cuando el aeropuerto vitoriano alcanzó el máximo número de desplazamientos (173,2 miles de viajeros y viajeras), el pasaje se ha reducido en un 95,9%.

Gráfico 3.14. Origen/destino de pasajeros y pasajeras por aeropuerto. 2014.



Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Actualmente, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz no dispone de ninguna línea regular de pasajeros, desde que, en febrero de 2013, Helitt Líneas Aéreas cancelase su conexión con el aeropuerto de Barcelona-El Prat, y el resto de sus vuelos a nivel estatal para pasar a convertirse en una aerolínea chárter.

Atendiendo al origen y destino del tráfico, Madrid y Barcelona son los aeropuertos con los que hay un mayor intercambio de pasaje en 2014, siendo origen y/o destino del 16,5% y 11,2%, respectivamente, del total de usuarios y usuarias de la terminal alavesa. Este tráfico se debe, en su mayor parte, a vuelos que recibe Vitoria-Gasteiz porque han sido cancelados en aeropuertos del entorno debido, en su mayor parte, a condiciones climáticas adversas. Asimismo, merece mención que Foronda acogió un vuelo chárter a Nueva York en el mes de octubre.

Respecto a las compañías, Air Nostrum es la aerolínea que mayor número de personas ha transportado (19,9% del total), seguido de Iberia (17,7%).

Por último, el Ministerio de Fomento anunció en el mes de diciembre el mantenimiento del horario nocturno para el aeropuerto, aunque los vuelos que lo soliciten con cuatro horas de antelación podrán hacer uso del mismo en otro horario sin sobrecargos en concepto de tasas.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

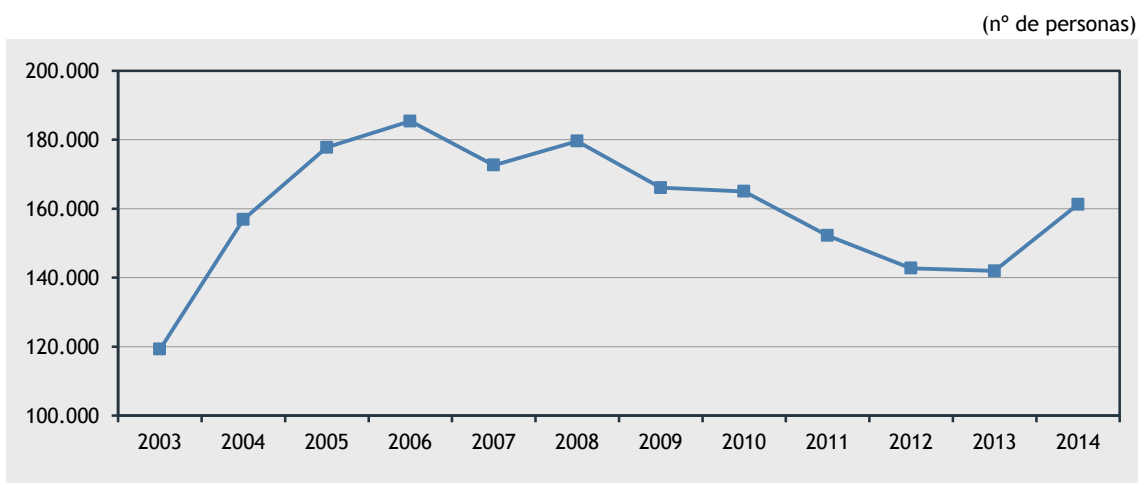
7.

Anexo
Estadístico

3.1.3. 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. 2003-2014.



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

Según la Autoridad Portuaria de Bilbao, el puerto vizcaíno ha registrado un movimiento de 161,2 miles de personas en 2014, lo que supone un incremento del pasaje del 13,6% con respecto a la cifra registrada en el año anterior.

Con respecto a la línea regular entre Bilbao y el puerto británico de Portsmouth, la compañía Brittany Ferries ha continuado operando su servicio de ferry, habiendo trasladado a un total de 81.081 personas entre las 94 escalas realizadas a lo largo del año. Estas cifras suponen una contracción en el tráfico de pasajeros y pasajeras del 5,7%, disminuyendo de forma equitativa tanto las personas embarcadas (-5,8%) como las desembarcadas (-5,7%).

Cuadro 3.13. Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao. 2008-2014.

(Nº de personas)

Puerto	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	% Δ anual 14/13
Línea regular	142.446	137.109	121.630	74.788	76.801	85.975	81.036	-5,7
▪ Embarcados	43.337	45.370	41.714	38.204	39.038	42.957	40.455	-5,8
▪ Desembarcados	99.109	91.739	79.916	36.584	37.763	43.018	40.581	-5,7
Cruceros	37.126	28.995	43.394	77.413	65.953	56.004	80.206	43,2
▪ Inicio línea	382	59	2.808	6.984	6.243	5.814	1.749	-69,9
▪ Fin de línea	388	339	4.342	7.953	6.394	5.866	1.728	-70,5
▪ En tránsito	36.356	28.597	36.244	62.476	53.316	44.324	76.729	73,1
TOTAL	179.572	166.104	165.024	152.201	142.754	141.979	161.242	13,6

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao.

En lo que hace referencia a la actividad de cruceros, la entrada en servicio del tercer atraque del Puerto de Bilbao ha coincidido con un nuevo récord histórico de actividad en el año 2014, tanto en lo que se refiere al número de escalas como de cruceristas. Concretamente, las instalaciones de Getxo han recibido 58 atraques, lo que supone 14 cruceros más que en 2013, que han traído a la costa vizcaína a un total de 80.206 cruceristas (24.202 pasajeros más que en 2013), lo que representa un crecimiento interanual del 43,2%.

Por compañías, destacan las tres escalas del crucero Celebrity Infinity (compañía americana del Grupo RCCL), las siete de P&O (compañía británica/americana del Grupo Carnival), las cuatro de Hapag Lloyd (compañía alemana/ americana del Grupo RCCL) y las diez de MSC (compañía italiana de MSC Cruceros). Asimismo, cabe mencionar la escala en el mes de mayo de uno de los cuatro cruceros más grandes del mundo, el Independence of the Seas, propiedad de la naviera Royal Caribbean International. En total, han sido 19 las compañías que han utilizado las instalaciones del Puerto en 2014, y ocho los cruceros que han recalado por primera vez en Bilbao.

3.1.4. 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 2014, al igual que de lo ocurrido en el ejercicio anterior, se debe valorar, de forma independiente, la evolución seguida por cada uno de los dos sistemas de transporte por cable, ya que no se dispone de información para los ascensores de Solokoetxe y Begoña (el ascensor de Begoña dejó de prestar servicio en julio de 2014), lo que impide la comparabilidad de datos con ejercicios precedentes.

Una vez realizada esta aclaración, se observa que los funiculares continúan su tendencia creciente en cuanto al número de personas desplazadas, habiendo incrementado, en su conjunto, el número de viajeros y viajeras en un 15%, computando un total de 2,3 millones de desplazamientos en 2014. Al respecto, los funiculares que han experimentado un mayor incremento del pasaje son los de Mamariga (+23,6%), gratuito para los usuarios del metro desde junio de 2013, y el de Igeldo (+14,8%). Por el contrario, el funicular de Larreineta ha registrado una pérdida del 6,4% de usuarios y usuarias en el último año.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

Cuadro 3.14. Transporte de personas por cable, 2008-2014.

(Miles de personas)

Modo	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	% Δ 14/13
Funicular Artxanda	512	517	524	565	522	565	614	8,7
Funicular Larreineta	182	178	175	161	156	156	146	-6,4
Funicular Igueldo	304	376	373	401	415	420	482	14,8
Funicular Mamariga ¹			263	740	679	821	1.015	23,6
TOTAL FUNICULARES	998	1.071	1.335	1.867	1.772	1.962	2.257	15,0
Ascensor Arangoiti ²	--	--	--	--	--	--	--	--
Ascensor La Salve ³	212	--	--	--	--	--	--	--
Ascensor Solokoetxe ⁴	785	731	675	651	586	--	--	--
Ascensor Begoña ⁴	492	416	418	403	388	--	--	--
Ascensor Ereaga	276	284	269	250	274	312	345	10,6
TOTAL ASCENSORES⁵	1.765	1.431	1.362	1.304	1.248	312	345	10,6
TOTAL⁵	2.763	2.502	2.697	3.171	3.020	2.274	2.602	14,4

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

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

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

⁴ No se dispone del dato del año 2013 y 2014 de los ascensores de Solokoetxe y Begoña. El ascensor de Begoña dejó de prestar servicio en el mes de julio de 2014.

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

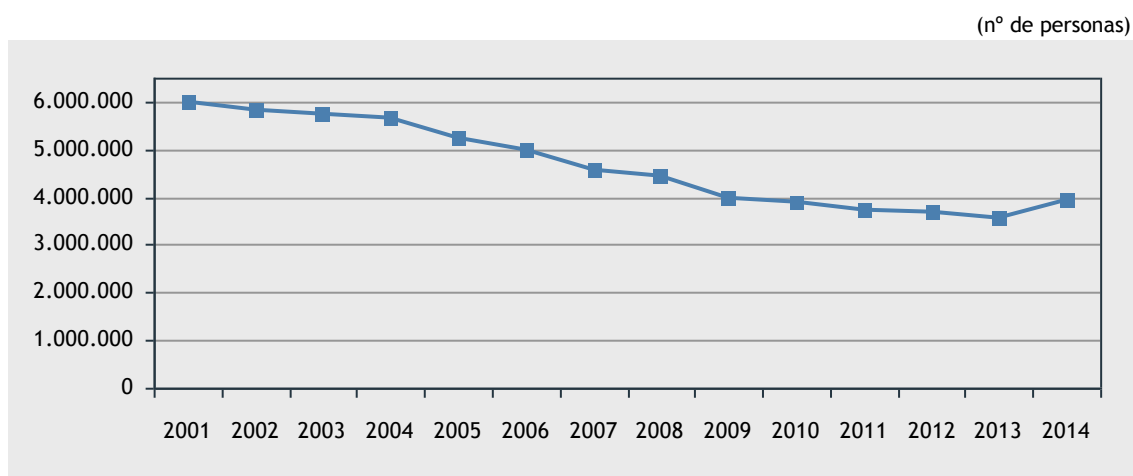
Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia, Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, EuskoTren y Funicular Artxanda.

Respecto a la evolución del pasaje de los ascensores, en 2014 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, el ascensor de Begoña cesó en la prestación de sus servicios en el mes de julio de 2014 y no se dispone de información del primer semestre, y en el caso del ascensor de Solokoetxe no existen datos públicos para este ejercicio. En 2014, el ascensor de Ereaga ha experimentado un incremento en el número de usuarios y usuarias del 10,6%, lo que supone un incremento de 33 miles de desplazamientos.

3.1.5. 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. Sin embargo, esta tendencia descendente se ha invertido en el último año. Concretamente, en 2014, la centenaria infraestructura ha registrado un total de 3.952 miles de usuarios y usuarias, lo que supone un incremento en su actividad del 10,6%. En términos absolutos, este aumento representa 379 miles de desplazamientos más realizados con respecto a las cifras de 2013. A pesar de este positivo resultado en el último año, cabe señalar que, desde el inicio de la pasada década (2001), el puente colgante de Bizkaia ha reducido su pasaje en un 34,1%, lo que significa más de 2 millones de personas menos movilizadas.

Gráfico 3.16. Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia. 2001-2014.



Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia.

Por su parte, en 2014, y por segundo año consecutivo, desciende el número de los usuarios y usuarias de los botes que cruzan la ría entre Portugalete y Las Arenas, registrando una disminución del 5,5%, lo que supone en términos absolutos 28,2 miles de personas menos que en 2013.

Cuadro 3.15. Tráfico en los botes de pasaje. 2005-2014.

(Miles de personas)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	% Δ anual 14/13
Portugalete-Las Arenas	609,0	610,0	582,0	550,7	554,8	579,4	619,9	620,5	514,9	486,7	-5,5
Erandio-Barakaldo	--	--	--	--	74,8	76,8	86,3	81,6	75,9	78,9	4,0
TOTAL	609,0	610,0	582,0	550,7	629,5	656,1	706,2	702,1	590,8	565,6	-4,3

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 incrementado en un 4%, poniendo fin a una pérdida de pasaje continuada desde el año 2011. El tráfico registrado en 2014 asciende a 78,9 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”¹⁵. Este último estudio utilizaba como fuentes de información básicas,

¹⁵ 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)

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

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 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%¹⁶ 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 2014 en la CAPV se situaría en 154.875 miles de toneladas, con un incremento del 10,3% sobre la estimación realizada para el año anterior.

Cuadro 3.16 Distribución de mercancías por modos de transporte. 2012-2014

Tipo de tráfico	2012		2013		2014	
	Miles Tn.	%	Miles Tn.	%	Miles Tn.	%
Carretera	108.935,7	75,2	103.854,7	74,0	116.779,7	75,4
▪ Internos	42.076,0	29,0	40.922,0	29,1	50.203	32,4
▪ Origen / Destino	46.428,0	32,0	43.454,0	30,9	44.673	28,9
▪ Tránsito ¹	20.431,7	14,1	19.478,7	14,0	21.902,7	14,1
Ferrocarril	3.105,7	2,1	3.193,0	2,3	3.223,4	2,1
Aéreo	36,9	0,0	40,0	0,0	47,5	0,0
Marítimo ²	32.862,7	22,7	33.326,5	23,7	34.824,4	22,5
TOTAL	144.941,0	100,0	140.414,2	100,0	154.875,0	100,0

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

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

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

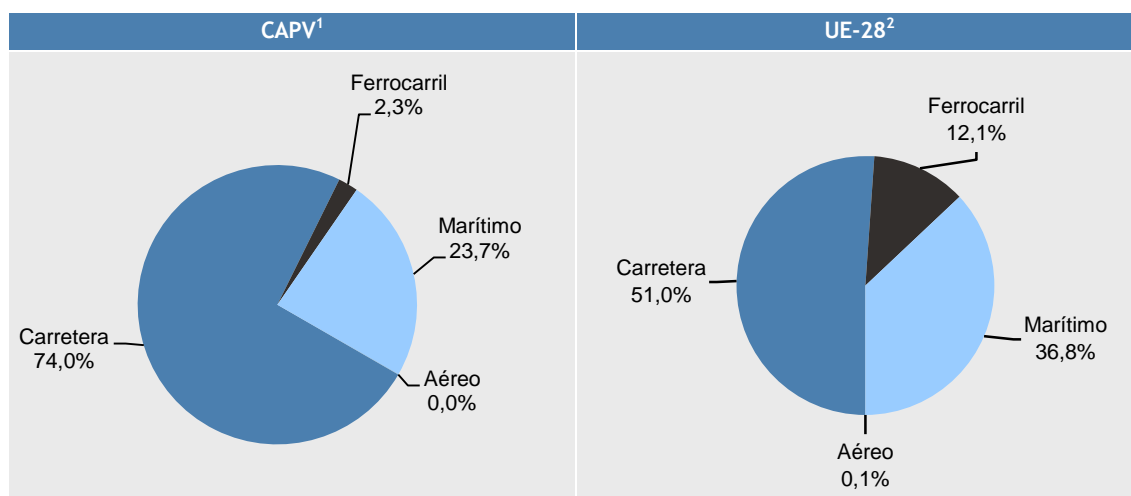
Un análisis comparativo permite señalar que todos los modos han experimentado aumentos en su actividad en el último ejercicio. Concretamente, el tráfico aéreo de mercancías se han incrementado en un 18,8%, las toneladas transportadas por carretera en un 12,4%, por mar en un 4,5% y por ferrocarril en un 1%.

Al respecto, cabe mencionar que la distribución modal del transporte de mercancías presenta una estructura bien distinta en la CAPV y en la UE-28. En este sentido, tomando como referencia los datos de 2013¹⁷ a efectos de comparabilidad, se constata que en la CAPV el peso del transporte de mercancías por carretera es todavía muy superior al de la media de la UE-28 (74% del total frente al 51%). Por su parte, la participación de los modos de transporte más sostenibles, es decir, el ferroviario y marítimo, es en la CAPV del 2,3% y 23,7%, respectivamente, mientras que su peso en la UE-28 alcanza el 12,1% y 36,8%, respectivamente.

¹⁶ 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".

¹⁷ Último dato disponible 2013, publicado en Statistical Pocketbook 2015.

Gráfico 3.17. Distribución modal del transporte de mercancías. 2013 (%).



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

² Último dato disponible 2013. El transporte marítimo incluye vías navegables interiores.

Fuente: EPTM, Ministerio de Fomento, Renfe, Feve (desde 2013 Renfe opera la red métrica), EuskoTren, Aena, Autoridad Portuaria de Bilbao, Autoridad Portuaria de Pasaia, Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2015.

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 5,9 puntos porcentuales desde el año 2002¹⁸, así como el incremento de la participación del transporte marítimo en 6,3 puntos en el mismo periodo.

3.2.1. Transporte por carretera

En 2014, el tráfico de mercancías por carretera en la CAPV invierte la tendencia decreciente iniciada en 2008 como consecuencia del debilitamiento de la demanda motivado por la crisis económica. De esta forma, atendiendo a los datos ofrecidos por la EPTM, en 2014 el volumen de mercancías transportado por las carreteras vascas se cifra en 94,9 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 12,4% respecto a los registros del ejercicio anterior.

Este aumento es generalizado en los diferentes ámbitos de transporte de mercancías considerados, esto es, tanto en los datos reportados de transporte intrarregional, interregional e internacional, si bien varía el grado de intensidad del crecimiento. De esta forma, el transporte intrarregional, es decir, el que tiene su origen y destino en la CAPV, es el que experimenta una mayor expansión (+22,7%), computando en 2014 un total de 50,2

¹⁸ 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

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

millones de toneladas, casi 10 millones de toneladas más que el año anterior. Al respecto, cabe mencionar que el tráfico intrarregional representa más de la mitad (52,9%) del total del transporte de mercancías por carretera en la CAPV.

Por su parte, el tráfico internacional se ha incrementado en un 15%, alcanzando un movimiento de 5,4 millones de toneladas, si bien su participación en el total del volumen de carga transportada por carretera es mucho menor (5,6% del tráfico).

Cuadro 3.17. Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución. 2010-2014.

Tipo de desplazamiento	2010		2011		2012		2013		2014	
	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %
Transporte intrarregional¹	57.302	-14,6	51.928	-9,4	42.076	-19,0	40.922	-2,7	50.203	22,7
Intra-municipal	13.934	-24,1	11.427	-18,0	8.669	-24,1	8.395	-3,2	9.033	7,6
Inter-municipal	43.368	-11,1	40.501	-6,6	33.046	-18,4	32.527	-2,6	41.170	26,6
Transporte interregional²	48.033	0,7	45.103	-6,1	41.606	-7,8	38.799	-6,7	39.321	1,3
Recibido de otras CC.AA.	25.391	6,3	22.039	-13,2	22.301	1,2	19.818	-11,1	20.204	1,9
Expedido a otras CC.AA.	22.642	-5	23.064	1,9	19.305	-16,3	18.981	-1,7	19.117	0,7
Transporte internacional	4.908	15,4	4.796	-2,3	4.822	0,5	4.655	-3,5	5.352	15,0
Recibido	2.769	37,4	2.494	-9,9	2.308	-7,5	2.092	-9,4	2.729	30,4
Expedido	2.139	-4,4	2.301	7,6	2.514	9,3	2.563	1,9	2.622	2,3
Total CAPV	110.243	-7,4	101.826	-7,6	88.504	-13,1	84.376	-4,7	94.875	12,4

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

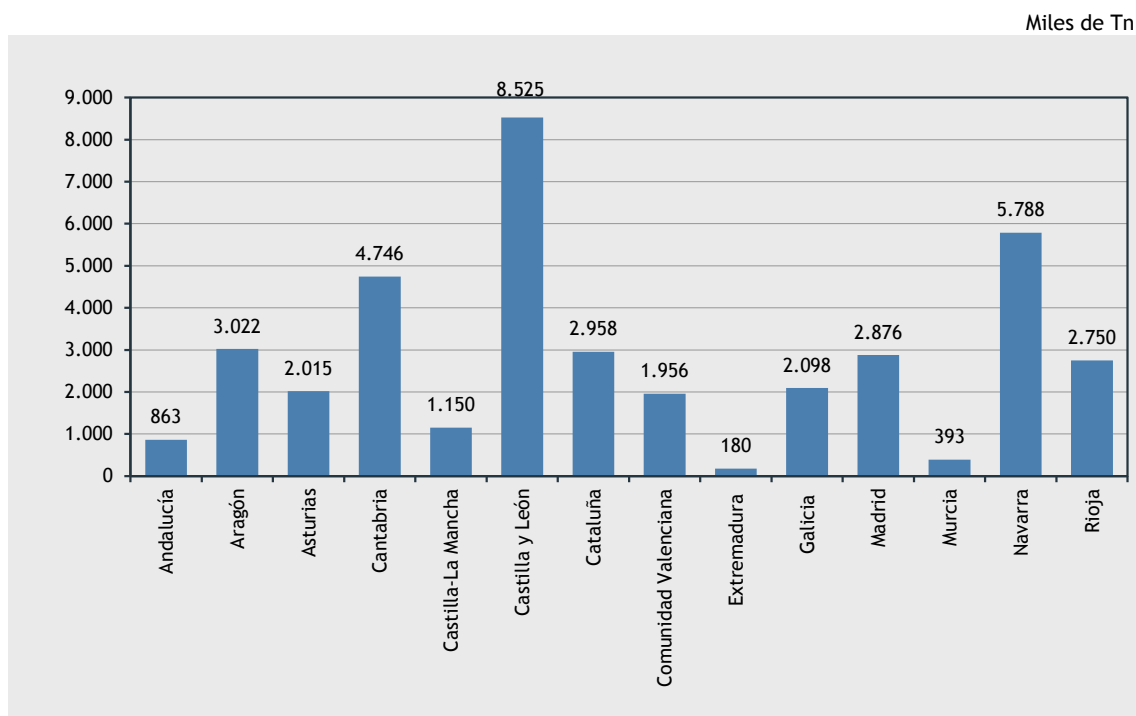
² Entre la CAPV y otras Comunidades Autónomas.

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

Por último, el transporte interregional (origen o destino CAPV) ha experimentado el aumento más moderado (+1,3%), registrando un movimiento total de 39,3 millones de toneladas, lo que supone algo más de medio millón (522 miles) de toneladas más desplazadas. El peso del tráfico interregional en el total del transporte de mercancías por carretera en la CAPV es del 41,4%.

Profundizando el análisis en el ámbito interregional, el mayor flujo de intercambios de mercancías se produce, como en años anteriores, con Castilla y León, que aglutina el 21,7% del volumen total de movimientos con el conjunto de las Comunidades Autónomas, con un registro en 2014 de 8,5 millones de toneladas. Le siguen en importancia Navarra con 5,8 millones de toneladas (14,7% del total del movimiento interregional), Cantabria con 4,7 millones (12,1%) y Aragón que, con 3 millones (7,7%), se ubica como el cuarto socio de la CAPV en el intercambio de mercancía por carretera, por delante de Cataluña y Madrid.

Gráfico 3.18. Transporte de mercancías interregional entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2014.



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 Asturias, que ha incrementado en 727 miles de toneladas, lo que supone una subida del 56,4%. También, es significativo el crecimiento del transporte de mercancías con La Rioja, 681 miles de toneladas más, lo que supone un aumento del 32,9%, y con Cantabria, con incremento de 657 miles de toneladas, un 16,1%.

Por el contrario, en términos absolutos los mayores descensos del flujo de mercancías se producen con Galicia, con una reducción del tráfico de 836 miles de toneladas (-28,5%), y con Cataluña, que registra un descenso de 593 miles de toneladas (-16,7%).

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos de Transporte y Movilidad Sostenible

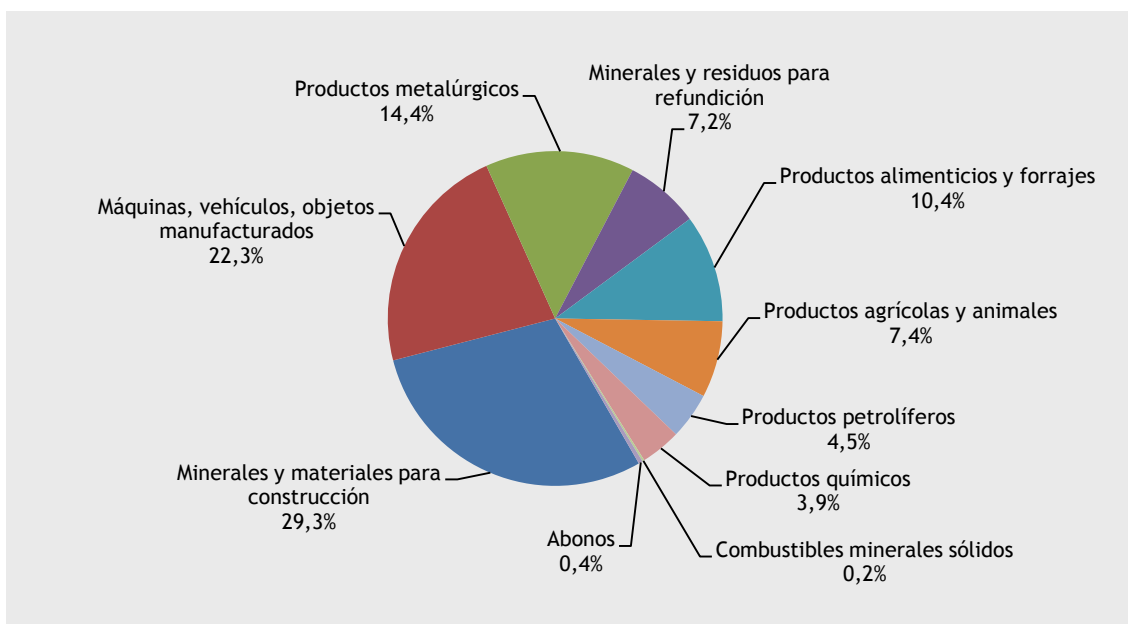
6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

Gráfico 3.19. Tipología del transporte intrarregional e interregional de mercancías por carretera. 2014 (%).



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 29,3% de los bienes transportados lo constituyen minerales y materiales para la construcción. Al respecto, cabe mencionar que en 2014 aumenta el peso de este tipo de tráfico sobre el total de movimientos (26,7% en 2013), poniendo fin a descensos continuados ocasionados por el parón de actividad del sector de construcción desde que se iniciara la crisis. Los siguientes bienes en orden de importancia son las máquinas, vehículos y objetos manufacturados, que representan el 22,3% del total de mercancía movilizada, y los productos metalúrgicos, con el 14,4%.

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, esto es, Renfe, diferenciando el tráfico de la red ferroviaria convencional y red ferroviaria ancho métrico, y EuskoTren. Al respecto, en 2014, los principales operadores en conjunto han desplazado un volumen total de mercancías de 3.223,4 miles de toneladas, lo que significa un aumento del 1% con respecto al tráfico en el ejercicio precedente.

En cuanto a las cifras presentadas por cada operador, Renfe, a través de la red ferroviaria convencional, ha registrado un flujo de mercancías total de 2.528,4 miles de toneladas, lo que supone un incremento del 6,4% en el volumen de actividad respecto al año 2013. Este aumento del tonelaje transportado refuerza, aún más si cabe, 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 2014, alcanzando el 78,4% del total del tráfico.

Cuadro 3.18. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Renfe, red ferroviaria convencional. 2012-2014.

	2012		2013		2014		Δ % 14-13
	Toneladas	Ton/día	Toneladas	Ton/día	Toneladas	Ton/día	
Álava	173.740,8	476,0	122.354,4	335,2	109.329,0	299,5	-10,6
Gipuzkoa	1.370.920,0	3.755,9	1.448.551,0	3.968,6	1.443.781,5	3.955,6	-0,3
Bizkaia	614.920,2	1.684,7	804.658,5	2.204,5	975.250,4	2.671,9	21,2
TOTAL	2.159.581,0	5.916,7	2.375.563,9	6.508,4	2.528.360,9	6.927,0	6,4

Fuente: Renfe

Considerando la distribución según territorio histórico, observamos que Gipuzkoa concentra el 57,1%, Bizkaia el 38,6% y Álava absorbe el 4,3% del flujo total de mercancías.

En 2014, el incremento de actividad se debe al favorable desempeño de la mercancía transportada con origen y/o destino en Bizkaia. Concretamente, el tráfico en la línea de conexión con Santurtzi-Puerto de Bilbao ha aumentado en un 27,1% (157.733 toneladas más), y el volumen de mercancías con origen y/o destino Sestao-Urbinaga ha crecido un 6,7% (14.668,1 toneladas más).

En Gipuzkoa se registra un leve descenso del flujo de mercancías transportadas del -0,3%, reportando en 2014 un movimiento total de 1.443,8 miles de toneladas. Este decremento se ha debido, en gran medida, a la contracción del tráfico de mercancías en la estación de Irún, que ha descendido en un 2,9% en el último ejercicio (35.593,5 toneladas menos). Como aspecto positivo, destaca la expansión del tráfico en Pasaia, que ha crecido en un 28,8% (19.142,2 toneladas más que en 2013), lo que ha permitido compensar parte de la disminución de actividad experimentada en la estación de Irún.

Por último, el tráfico en Álava ha sufrido una reducción de su actividad del 10,6%, hasta situarse en 109.329 toneladas en 2014, lo que supone una pérdida efectiva de 13.025,3 toneladas.

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos de Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

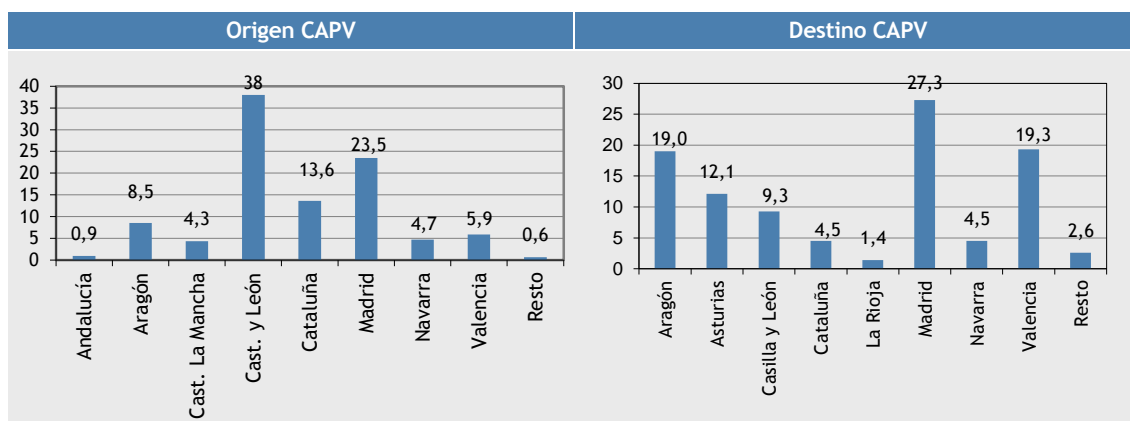
Cuadro 3.19. Transporte de mercancías por Renfe, red ferroviaria convencional: CC.AA. de origen o destino. 2014.

Destino / Origen	Origen CAPV (Ton.)	Destino CAPV (Ton.)	Total (Ton.)
CAPV (Intrarregional)			69.815
Total Interregional	1.373.970,3	1.084.575,6	2.458.545,9
Andalucía	12.752,0	13.059,3	25.811,3
Aragón	116.905,2	206.410,0	323.315,2
Asturias	591,4	130.813,0	131.404,4
Cantabria	466,9	0,0	466,9
Castilla La Mancha	59.183,4	4.415,2	63.598,6
Castilla y León	521.853,5	101.083,6	622.937,1
Cataluña	187.513,0	48.407,0	235.920,0
Extremadura			0,0
Galicia	325,7	41,2	366,9
La Rioja	0,0	15.613,3	15.613,3
Madrid	322.924,8	295.715,4	618.640,2
Murcia	7.056,0	10.952,9	18.008,9
Navarra	64.006,9	48.853,3	112.860,2
Valencia	80.391,5	209.211,4	289.602,9
TOTAL			2.528.360,9

Fuente: Renfe.

El análisis de los flujos interregionales de mercancías permite observar que, en 2014, Castilla y León repite como principal socio comercial de la CAPV, aglutinando el 25,3% del total del tráfico efectuado con otras CC.AA., seguido muy de cerca por la Comunidad de Madrid (24,3%). Con menor participación, también destacan los intercambios con Aragón (13,2%), Valencia (11,8%) y Cataluña (9,6%). Por tanto, estas cinco Comunidades Autónomas concentran el 84,2% del total del tráfico interregional con origen y/o destino la CAPV. Por su parte, el tráfico intrarregional (con origen y destino la CAPV) supone el 2,8% del total de toneladas transportadas por Renfe en la red convencional del País Vasco.

Gráfico 3.20. Transporte de mercancías transportadas por Renfe, red ferroviaria convencional, entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2014 (%).

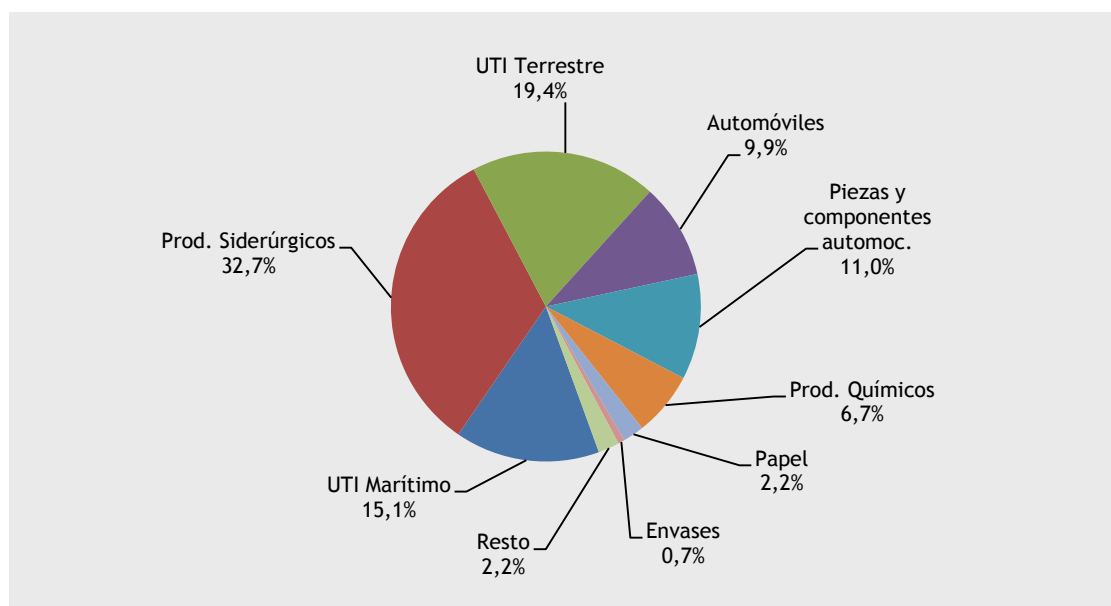


Fuente: Renfe

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

transportados. Así, los productos siderúrgicos son los que mayor peso tienen, aglutinando el 32,7% del total de toneladas desplazadas por Renfe a través de su red ferroviaria convencional, seguidos de las Unidades de Transporte Intermodal (UTI¹⁹) terrestres que representan el 19,4%. A cierta distancia se encuentran las UTIs marítimas (15,1%), las piezas y componentes de automoción (11%) y los automóviles (9,9%).

Gráfico 3.21. Tipología de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Renfe, red ferroviaria convencional. 2014 (%).



Fuente: Renfe.

La actividad de Renfe en la red ferroviaria de ancho métrico, continúa en 2014 resintiéndose por los efectos adversos de la crisis económica, experimentando una disminución en su tráfico de mercancías del 15%, es decir, una reducción de 122,2 miles de toneladas. Este descenso sitúa en 2014 el movimiento registrado con origen o destino el territorio de Bizkaia en mínimos históricos, con una cifra de 694,7 miles de toneladas.

¹⁹ La Unidad de Transporte Intermodal (UTI) es el contenedor, caja móvil o semiremolque adecuado para el transporte intermodal.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

Cuadro 3.20. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Renfe - red ferroviaria ancho métrico. Evolución. 2002-2014.

Año	Miles Ton. ¹	Ton. / día	Crec. Interanual (%)
2002	1.127,9	3.090,1	--
2003	1.041,6	2.853,7	-7,7
2004	1.092,4	2.992,9	4,9
2005	1.054,4	2.888,8	-3,5
2006	1.063,4	2.913,4	0,9
2007	1.088,4	2.981,9	2,3
2008	1.053,5	2.886,7	-3,2
2009	823,7	2.256,8	-21,8
2010	976,7	2.675,9	18,6
2011	948,7	2.599,3	-2,9
2012	862,0	2.361,6	-9,1
2013	816,9	2.238,0	-5,2
2014	694,7	1.903,4	-15,0

¹ 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 609,8 miles de toneladas, lo que representa el 87,8% 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 12% de los movimientos (83,7 miles de toneladas), mientras que el tráfico intraprovincial, esto es, el que tiene su origen y destino en Bizkaia, ha alcanzado la cifra de 1,2 miles de toneladas, el 0,2% del total de desplazamientos.

Atendiendo a la evolución con respecto al año precedente, se observa que el desempeño ha sido desfavorable en los tres tipos de movimientos, si bien varía el grado de intensidad. De esta forma, las descargas en territorio vizcaíno son las que han experimentado una mayor contracción, habiéndose visto reducidas en un 16,4%. Por su parte, las cargas en Bizkaia con destino otras áreas geográficas han disminuido en un 3,2%. Por último, el tráfico intraprovincial ha acusado un descenso del 14%.

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 2014, el tráfico entre Bizkaia y Asturias continúa constituyendo el principal flujo de intercambio de mercancías, el 44,9% del total, movimiento fundamentalmente importador, ya que los desplazamientos con destino Bizkaia suponen el 93,3% del total de los intercambios con el Principado.

A este tráfico, le sigue en importancia las mercancías procedentes de Burgos, que suponen el 29,3% del total, mientras que los intercambios con La Coruña, Lugo y Cantabria representan el 10,2%, 9,7% y 5,8%, respectivamente.

Cuadro 3.21. Transporte de mercancías por Renfe- red ferroviaria ancho métrico: provincias de origen o destino. 2014.

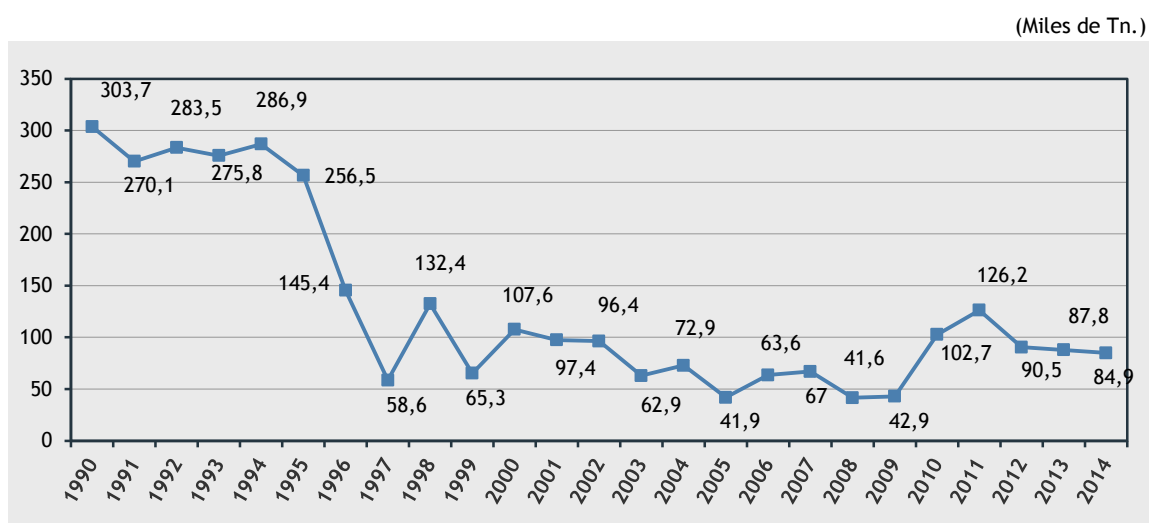
(Tn.)

Origen/Destino	Origen Bizkaia	Destino Bizkaia	Total
Bizkaia (Intraprovincial)			1.195
Total Interprovincial	83.714	609.831	693.545
A Coruña	62.710	8.124	70.834
Lugo	--	67.112	67.112
Asturias	21.004	290.588	311.592
Cantabria	--	40.257	40.257
Burgos	--	203.750	203.750
TOTAL			694.740

Fuente: Renfe.

En el siguiente gráfico se representa la evolución del volumen de mercancías con origen en la CAPV, es decir en Bizkaia, transportadas por Renfe - Ancho Métrico. En 2014 se han registrado un total de 84.909 toneladas transportadas con origen en Bizkaia, resultado de sumar el volumen de tráfico interprovincial con origen Bizkaia (83.714 toneladas) y el volumen de tráfico intraprovincial (1.195 toneladas).

Gráfico 3.22. Volumen de mercancías transportadas con origen¹ la CAPV por Renfe - red ferroviaria ancho métrico. 1990-2014.



¹ Incluye Tráfico intraprovincial (origen y destino Bizkaia)

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.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

Cuadro 3.22. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EuskoTren. 2002-2014.

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
2014	0,3	0,86	-40,0

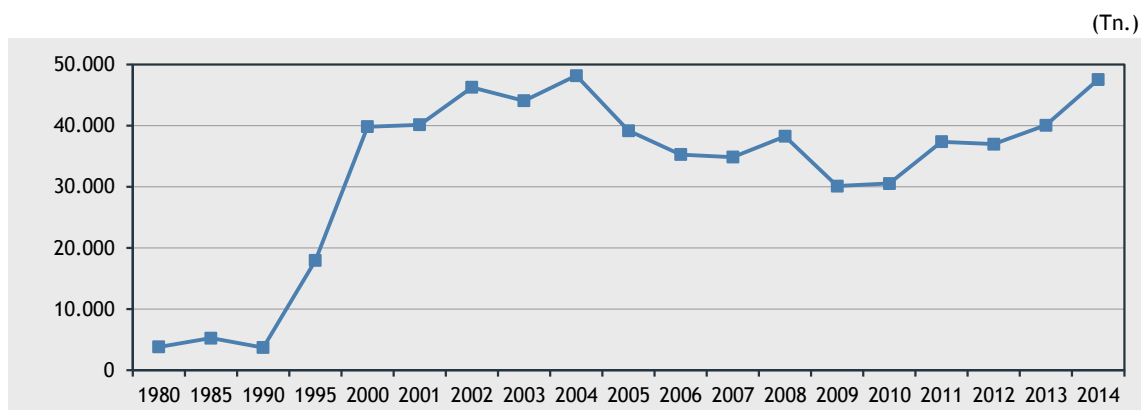
Fuente: EuskoTren.

En los últimos años 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, a cierre de 2014 no ha sido posible alcanzar nuevos acuerdos comerciales por los bajos precios del mercado. Así, en el año 2014, EuskoTren ha transportado un total de 313,2 toneladas de productos siderúrgicos entre Acería Compacta de Bizkaia (ACB), en Sestao, y el Puerto de Bermeo.

3.2.3. Transporte aéreo

El tráfico aéreo de mercancías en la CAPV ha experimentado un importante crecimiento en el último bienio, ubicándose en 2014 en niveles de actividad cercanos a 2004, año que marcó el máximo histórico de la actividad de transporte aéreo de mercancías en Euskadi. Así, en el último año, el volumen total de mercancía manejada ha alcanzado los 47,5 miles de toneladas, lo que significa un incremento del 18,7% sobre las cifras de 2013. Este aumento es sensiblemente superior al desempeño del sistema aeroportuario estatal en su conjunto, que ha reportado en 2014 un crecimiento del 6,8%.

Gráfico 3.23. Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2014.



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 44,7 miles de toneladas, lo que significa un notable crecimiento del 19,1% en relación al ejercicio anterior. Este desempeño permite a Vitoria-Gasteiz consolidarse como el cuarto aeropuerto con mayor tráfico de mercancías a nivel estatal, detrás de las terminales Adolfo Suárez Madrid-Barajas (366,6 miles de toneladas), Barcelona-El Prat (102,7 miles de toneladas) y Zaragoza (86,3 miles de toneladas).

Desde la perspectiva de las compañías que operan en el aeropuerto alavés, DHL, a través de su operadora European Air Transport Leipzin, mantiene su hegemonía como principal gestor de carga de la terminal vitoriana (94,5% del total del tráfico), registrando en 2014 la cifra de 42,2 millones de toneladas, lo que representa un incremento del 18,2% con respecto al ejercicio anterior. El siguiente operador en importancia es TNT Airways, que en el último año ha aumentado su actividad en un 12,2% hasta alcanzar un movimiento de 1,2 millones de toneladas (2,6% del total de mercancía).

Por último, cabe señalar que dos de las principales conexiones del aeropuerto, como son Leipzig y Oporto, han experimentado un aumento en su volumen de intercambios del 22,6% y 29,6%, respectivamente.

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos de Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

Cuadro 3.23. Tráfico de mercancías por aeropuerto¹. 1980-2014.

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	70,2	34.692,3	24,1	37.357,8	22,4
2012	2.262,8	-14,1	35,6	11,3	34.652,3	-0,1	36.950,7	-1,1
2013	2.538,4	12,2	20,4	-42,7	37.482,5	8,2	40.041,3	8,4
2014	2.855,6	12,5	30,7	50,5	44.658,0	19,1	47.544,3	18,7

¹ No incluye mercancía en tránsito

Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

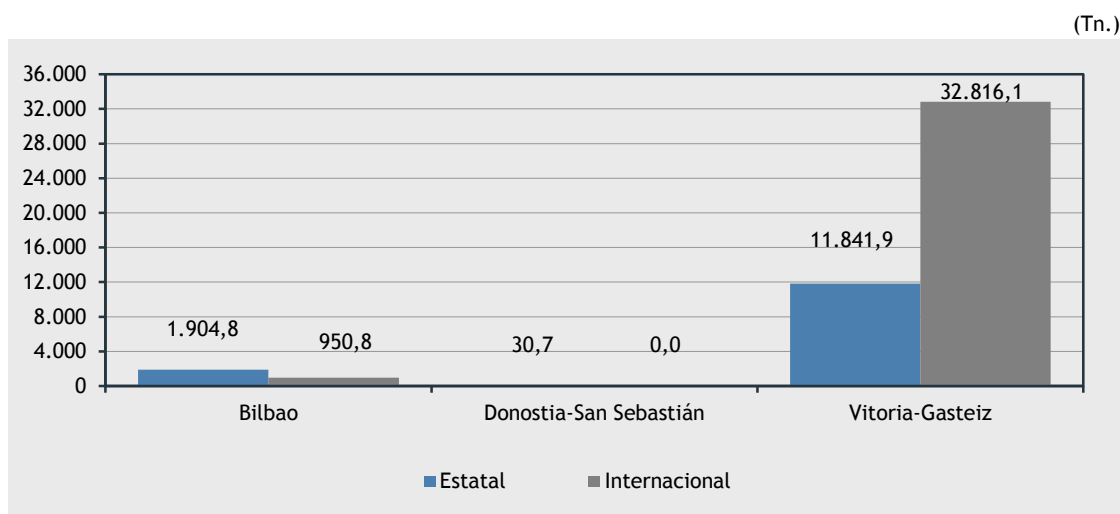
Por su parte, el aeropuerto de Bilbao, también, registra una destacada mejoría en su nivel de actividad, logrando movilizar un total de 2,9 miles de toneladas, lo que supone un aumento del 12,5%. En términos absolutos, los mayores crecimientos los han registrado los operadores Swiftair (179,7 miles de toneladas más que en 2013) y Turkish (91,1 miles de toneladas más), que han incrementado la carga transportada desde y hacia Bilbao en un 12,2% y 74,8%. De esta forma, Swiftair se afianza como la principal aerolínea en la terminal vizcaína, aglutinando el 57,9% del tráfico de mercancías, seguido de Deutsche Lufthansa con el 19,2%.

Por su parte, entre los principales aeropuertos de origen y/o destino, destaca el dinamismo de los intercambios con Estambul y Colonia, que se han incrementado en 2014 en un 74,7% y 59,9%, respectivamente. La terminal aeroportuaria que recoge el mayor tráfico de mercancías con el aeropuerto vizcaíno es Madrid-Barajas, que representa el 65,8% del total.

Por último, el aeropuerto de Donostia-San Sebastián ha experimentado un crecimiento del 30,7%, si bien su nivel de actividad es muy reducido en cuanto al tráfico de mercancías, totalizando 30,7 toneladas en 2014.

Por tanto, tal y como se puede observar, es más que patente la hegemonía del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz en lo que al tráfico aéreo de mercancías en la CAPV se refiere. Así, en 2014 la terminal alavesa ha sido responsable del 93,9% del total de la carga manejada en Euskadi, mientras que Bilbao ha movilizado el 6%, y Donostia-San Sebastián apenas supone el 0,1% restante.

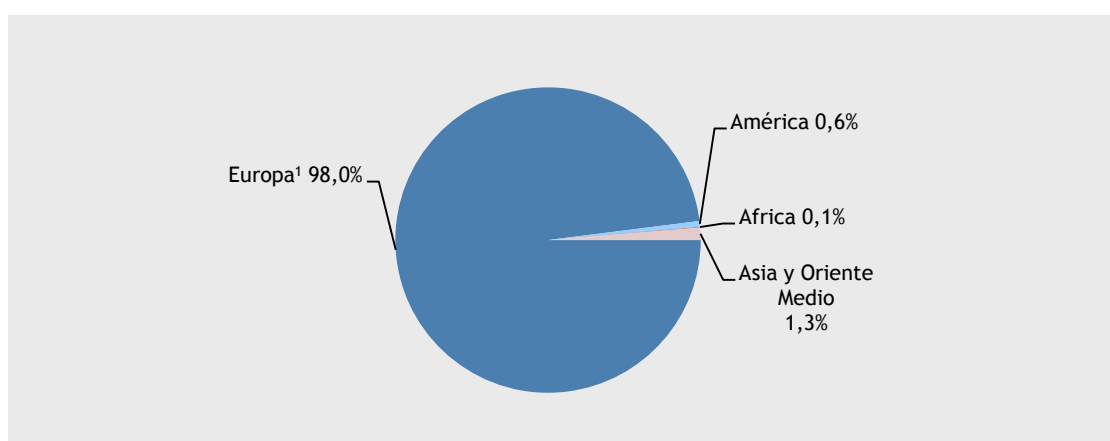
Gráfico 3.24. Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2014.



Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

En lo que respecta al origen y destino de la mercancía, el tráfico internacional constituye el 71% del total de mercancía movilizada. Este predominio del flujo aéreo internacional está originado por la actividad del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, donde el 73,5% de las toneladas tienen como procedencia o destino aeropuertos extranjeros. Por su parte, Bilbao presenta una proporción inversa, con dos terceras partes de la carga (66,7%) intercambiada 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 3.25. Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2014 (%).



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

Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Con respecto a las principales zonas geográficas de intercambio, se observa una alta concentración del tráfico con países europeos, siendo origen o destino del 97,4% del tráfico internacional de carga de los aeropuertos vascos. Por su parte, los países de Asia y Oriente Medio suponen el 1,3%, el continente americano representa el 0,6% y el africano apenas llega al 0,1% restante. Por países, Alemania supera a España como principal socio comercial

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

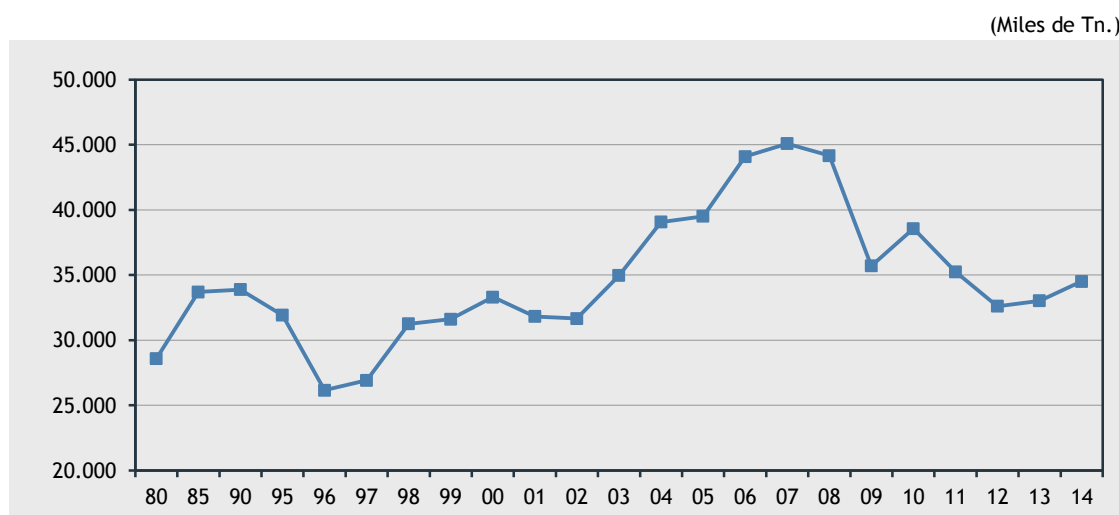
Anexo
Estadístico

del conjunto aeroportuario vasco, aglutinando el 30,6% del total del tráfico, seguido de España con el 29%, Portugal (17,7%), Bélgica (10%) y el Reino Unido (7,8%). Por tanto, estos cinco países representan el 94,9% del total de intercambios aéreos de mercancías en la CAPV.

3.2.4. Transporte marítimo

En 2014, y por segundo año consecutivo, la actividad comercial de los puertos vascos experimenta una mejoría, lo que permite vislumbrar el posible inicio de una lenta pero continua recuperación de los tráficos perdidos durante la crisis económica. De esta forma, los dos principales puertos comerciales vascos, Bilbao y Pasaia, suman un incremento del 4,5% en el conjunto de sus movimientos de mercancía, alcanzando en 2014 un total de 34,5 millones de toneladas, la cifra más alta del último trienio, aunque todavía alejada de cifra de 45,1 millones registrada en el año 2007 antes de que se empezaran a sentir los efectos de la crisis.

Gráfico 3.26. Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 1980-2014.



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

En lo que respecta al Puerto de Bilbao, en el año 2014 se han manipulado un total de 31,1 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 3,1% con respecto al tráfico registrado en el ejercicio anterior. A pesar de la mejoría, el Puerto de Bilbao ha pasado de la cuarta a la sexta posición en cuanto a las infraestructuras portuarias del Estado con mayor tráfico de mercancías, habiendo sido superado en el último ejercicio por Cartagena (32,5 millones de toneladas) y Tarragona (31,8 millones de toneladas). Un año más, los puertos estatales que registran una mayor actividad son Algeciras (95 millones de toneladas), Valencia (67 millones de toneladas) y Barcelona (46,4 millones de toneladas). Asimismo, cabe mencionar que el sistema de Puertos del Estado ha experimentado un crecimiento en su conjunto del 4,9% con respecto al volumen de mercancías manejadas en 2013, dato que denota una leve pérdida de competitividad relativa experimentada por las instalaciones vizcaínas.

Cuadro 3.24. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 1985-2014.

Años	Bilbao		Pasaia		Total	
	Miles de Tn.	Δ anual período %	Miles de Tn.	Δ anual período %	Miles de Tn.	Δ anual período %
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
2014	31.007,4	3,1	3.503,2	18,5	34.510,6	4,5

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 embarcadas, que han experimentado un crecimiento del 10,1% con respecto al año anterior, lo que supone en términos absolutos una ganancia efectiva de un millón de toneladas. Al respecto, cabe señalar que la carga de mercancías representa el 36,8% del total de movimientos del puerto. Por su parte, los desembarcos, principal movimiento portuario (62,6% del total de actividad en 2014), se han incrementado en un 0,9%, esto es, 173,8 miles de toneladas más que en 2013.

En último lugar, el avituallamiento y el tráfico local, con una incidencia en la actividad portuaria mucho menor, 0,4% y 0,2%, respectivamente, han experimentado una evolución dispar. Así, el avituallamiento ha aumentado en un 3,4% respecto al ejercicio precedente, mientras que el tráfico local se desploma en un 82,6% a niveles mínimos.

Cuadro 3.25. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de movimiento. 2010-2014.

Concepto	Bilbao					Pasaia				
	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014
Descargas	23.764,1	21.299,8	18.735,6	19.247,4	19.421,2	2.352,9	1.927,2	1.935,4	1.671,6	1.990,3
Cargas	9.896,7	10.427,0	10.217,1	10.353,4	11.399,2	1.486,8	1.268,6	1.114,2	1.234,4	1.461,9
Tráfico Local	866,0	144,2	431,3	348,3	60,6	--	--	--	--	--
Avituallamiento	138,6	130,4	121,9	122,2	126,4	39,7	33,0	27,6	27,7	28,3
Pesca	--	--	--	--	--	18,7	23,3	24,3	21,9	22,7
Total	34.665,4	32.001,4	29.505,9	30.071,3	31.007,4	3.898,1	3.252,1	3.101,6	2.955,6	3.503,2

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

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

Profundizando en la composición del tráfico del puerto de Bilbao, se observan evoluciones dispares. De esta forma, los graneles líquidos, que suponen el 52,7% del total del tráfico del puerto, han experimentado un crecimiento, en su conjunto, del 3,7%. Concretamente, los productos petrolíferos se han incrementado en un 8,5% respecto al ejercicio anterior, aumentando su peso en el tráfico global hasta el 45,2% y afianzándose como principal mercancía del Puerto de Bilbao. Esta subida se deriva, principalmente, del crecimiento de 1,8 millones de toneladas (+27,8%) del movimiento de crudo de petróleo, hasta alcanzar en 2014 los 8,3 millones de toneladas manejadas, más de la cuarta parte (26,7%) de la actividad del puerto. También destaca el aumento de las exportaciones de gasolina, con un 20,7% más de mercancía manipulada que en 2013, mientras que el trasvase de fueloil se ha reducido en un 28,5%. Asimismo, el gas natural, con una contracción del 36%, ha visto reducida su importancia relativa en la actividad del puerto (3,9% del total del tráfico portuario en 2014).

En cuanto a los graneles sólidos, se ha logrado incrementar el volumen de mercancía manejada en un 3,9%, originado fundamentalmente por el aumento experimentado por las exportaciones de cemento y clinker (+134,6%) y las importaciones de chatarra de hierro (+8,6%). Por su parte, las importaciones de habas de soja, principal granel sólido en los movimientos del puerto, se han reducido en un 3,5% con respecto al ejercicio anterior.

Por último, referente a la mercancía que presenta un mayor valor añadido, es decir, la mercancía general, en 2014 se observa un aumento del tráfico del 4,9%, debido tanto al aumento experimentado por la mercancía general convencional (+6,1%) como del tráfico de mercancía contenerizada (+4,3%). Entre las principales mercancías manipuladas, destaca el incremento de los productos siderúrgicos (+7,6%), que constituyen la principal actividad del puerto en lo que respecta a los movimientos de mercancía general (28% del total).

Cuadro 3.26. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de producto. 2011-2014.

(Miles de Tn.)

Concepto	Bilbao				Pasaia			
	2011	2012	2013	2014	2011	2012	2013	2014
Graneles líquidos	17.860,9	15.060,9	15.761,4	16.344,9	--	--	--	--
Productos petrolíferos	14.508,6	11.306,6	12.930,6	14.026,6	--	--	--	--
Gas natural	2.459,6	2.684,6	1.883,7	1.206,3	--	--	--	--
Otros graneles líquidos	892,7	1.069,8	947,1	1.112,0	--	--	--	--
Graneles sólidos	4.000,3	4.261,7	4.421,6	4.594,0	1.246,6	1.420,0	1.212,2	1.509,0
Mercancía general	9.865,6	9.630,1	9.417,7	9.881,5	1.949,2	1.629,7	1.693,8	1.943,2
En contenedores	6.079,5	6.392,1	6.333,2	6.608,1	--	--	--	--
Otra mercancía general	3.786,1	3.238,0	3.084,5	3.273,4	--	--	--	--
Resto	274,6	553,1	470,6	187,0	56,3	51,9	49,6	51,0
Total	32.001,4	29.505,9	30.071,3	31.007,4	3.252,1	3.101,6	2.955,6	3.503,2

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

En lo que concierne a los mercados de origen/destino, el tráfico con Europa Atlántica ha aumentado un 1,2%, y aglutina casi la mitad (47,7%) del flujo de mercancías de la infraestructura vizcaína. De esta forma, el Puerto de Bilbao continúa siendo la principal conexión peninsular con el norte de Europa.

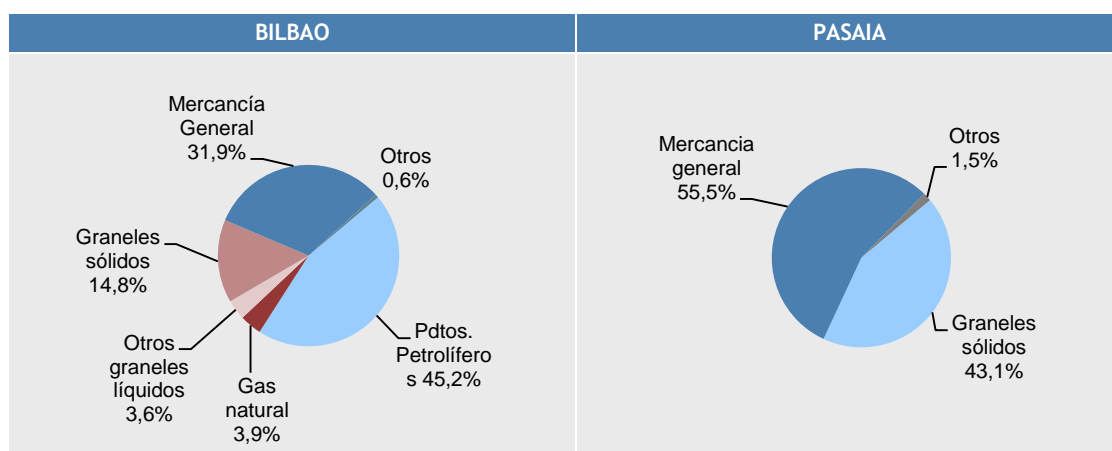
Al respecto, el volumen de mercancías intercambiadas con Reino Unido se ha incrementado en un 44,7%, lo que ubica al país anglosajón como el principal mercado para el Puerto de Bilbao en 2014, representando el 12,8% del total del tráfico, gracias, principalmente, al crecimiento en un millón de toneladas de las importaciones de crudo. Como segundo mercado relevante se encuentra Rusia (10,6% del total), si bien en el último ejercicio la mercancía intercambiada se ha reducido en un 31,9%. Les siguen en importancia, a cierta distancia, los Países Bajos, con el 5,8% del total, Bélgica (4,6%) y España (4,4%).

En este sentido, entre las principales novedades en 2014 en los servicios de “Short Sea Shipping”, destaca que la naviera holandesa Transfennica ha aumentado la capacidad del servicio de la autopista del mar entre Bilbao y Zeebrugge (Bélgica) con la incorporación de dos barcos más grandes (3.000 metros lineales frente a 2.700 de las anteriores unidades que cubrían la línea) que realizan dos salidas semanales en cada dirección.

Por último, en lo que concierne a los mercados transoceánicos, América del Norte constituye la segunda área geográfica en importancia para el puerto, concentrando en 2014 el 15,8% del total del tráfico, si bien el volumen de mercancía intercambiado se ha visto reducido en un 8,8% en el último ejercicio. Por su parte, la relación comercial con Asia se ha visto incrementada en un 28,2% (supone el 9,2% del tráfico del puerto), con Centroamérica en un 26,8% (6,1% del total) y con África en un 7,3% (8,2% del total). Los intercambios con Sudamérica se mantienen en los mismos niveles de actividad que el año anterior, registrando en 2014 una leve pérdida de tráfico del 0,3% con esta zona geográfica. El peso de los mercados sudamericanos en la actividad portuaria es del 8,6% en 2014.

Por países, las relaciones comerciales de larga distancia más importantes se dan con Estados Unidos, México, Colombia y Brasil que suponen el 8,3%, 6,4%, 4,6% y 3,7%, respectivamente, de la actividad portuaria. Al respecto, en 2014 destaca el crecimiento experimentado por Colombia (+66,4%), lo que le sitúa como tercer mercado transoceánico del puerto, debido al despacho de graneles líquidos con destino al país andino.

Gráfico 3.27. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia: Tipología de mercancías. 2014 (%).



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

0.

Resumen
Ejecutivo

El Puerto de Pasaia, por su parte, ha registrado en 2014 un crecimiento del 18,5% en los movimientos de mercancía, cerrando el año con un tráfico total de 3,5 millones de toneladas. Esta cifra pone fin a tres años consecutivos de caídas en lo que a la actividad portuaria se refiere, si bien los movimientos registrados se encuentran entre los mínimos de las últimas décadas.

1.

Marco
General

Un análisis más detallado permite observar que este aumento en la actividad portuaria de Pasaia ha sido originado tanto por el crecimiento de la mercancía desembarcada (+19,1%), como de las cargas realizadas (+18,4%). Al respecto, cabe destacar que el Puerto de Pasaia mantiene un carácter netamente importador, ya que las descargas representan en 2014 el 56,8% del total del tráfico, mientras que los despachos de mercancía aglutinan el 41,7%. Por su parte, el avituallamiento y la pesca, con una incidencia mucho menor en la actividad portuaria, han experimentado incrementos del 2,1% y 4%, respectivamente.

2.

Oferta de
Transporte

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 (55,5% y 43%, respectivamente). La evolución seguida por ambas categorías de mercancías ha sido positiva en el último ejercicio, registrando los graneles sólidos un crecimiento del 24,5% y la mercancía general del 14,7%.

3.

Demanda de
Transporte

Profundizando en el análisis, cabe mencionar que el aumento del tráfico del puerto se debe, principalmente, a los incrementos en los movimientos de las principales mercancías manipuladas, como son los productos siderúrgicos y la chatarra. De esta forma, en 2014, el tráfico de productos siderúrgicos ha crecido en un 17,4%, y mantiene su hegemonía como principal mercancía del puerto, representando el 40% del total de la actividad de la dársena guipuzcoana. Por su parte, el movimiento de chatarras se ha incrementado en un 37,5%, y supone el 17,9% del total de mercancía manejada. Otras mercancías que registran importantes subidas en su volumen de intercambios en 2014, y que ostentan una participación destacable en el tráfico portuario, son los abonos (+25,2%; 5,2% del total de movimientos), los cereales y sus harinas (+54,7%; 4,4% del total del tráfico) y la magnesita (+38,8%; 2,3% del total).

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

El tráfico de automóviles, por su parte, ha experimentado un incremento del 12,6%, computando un total de 223,4 miles de vehículos movilizados. Este aumento de actividad se ha debido tanto al mayor número de unidades importadas (+57,4%), como al aumento de los vehículos embarcados desde el puerto (+7,8%). Al respecto, cabe señalar que las unidades cargadas suponen el 92% del total de los vehículos que pasan por el puerto de Pasaia, mientras que los automóviles desembarcados representan el 8% del global.

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

Las compañías más relevantes en cuanto al volumen de vehículos movilizados a través del puerto de Pasaia son Opel GM y Mercedes que concentran el 94,2% del total de las unidades (67% y 27,3%, respectivamente).

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

Cuadro 3.27. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por países. 2014.

(Miles de Tn.)

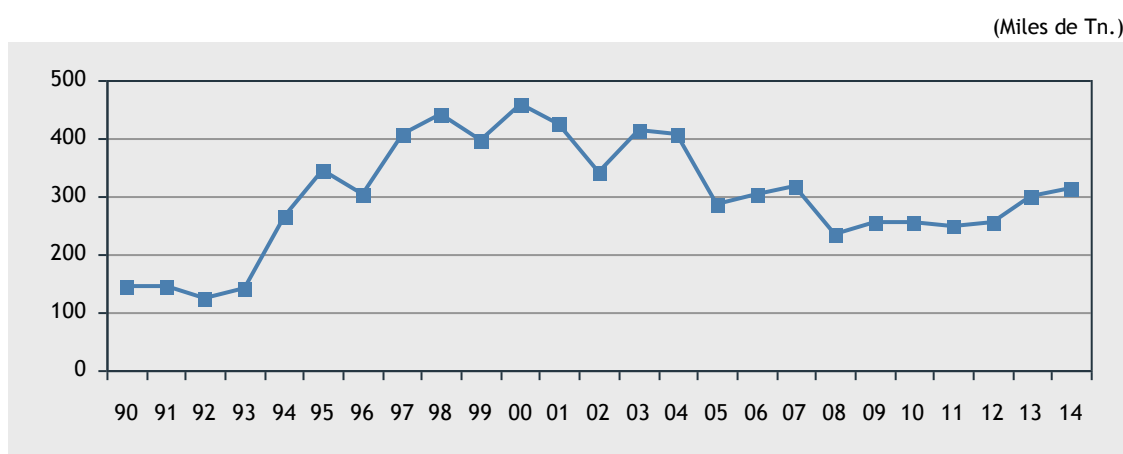
Puerto de Bilbao					Puerto de Pasaia				
País	Descargas	Cargas	Total	%	País	Descargas	Cargas	Total	%
Reino Unido	1.978,4	1.802,0	3.780,4	12,8	Reino Unido	140,6	585,3	725,9	21,0
Rusia	3.023,1	112,6	3.135,7	10,6	Alemania	239,4	78,0	317,4	9,2
Estados Unidos	920,3	1.531,1	2.451,4	8,3	Países Bajos	250,8	37,3	288,1	8,3
México	1.708,2	193,1	1.901,3	6,4	Rusia	272,6	4,2	276,8	8,0
Países Bajos	785,1	940,4	1.725,5	5,8	Bélgica	131,9	143,1	275,0	8,0
Bélgica	719,8	645,0	1.364,8	4,6	Argelia	63,8	126,3	190,1	5,5
Colombia	1.293,7	58,4	1.352,1	4,6	Francia	138,2	41,5	179,7	5,2
España	382,8	921,1	1.303,9	4,4	Suecia	148,6	5,8	154,4	4,5
Brasil	771,0	337,8	1.108,8	3,7	Finlandia	129,7	12,7	142,4	4,1
China	858,1	122,9	981,0	3,3	Irlanda	23,1	67,2	90,3	2,6
Total	19.247,4	10.353,4	29.600,8		Total	1.990,3	1.461,9	3.452,2	

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 80,6% de este tráfico bilateral con el Reino Unido y el 40% del total de la mercancía cargada en el puerto. Los productos siderúrgicos, los automóviles y la pizarra constituyen el 81,7% del total de esta mercancía despachada al Reino Unido. Le siguen en importancia como principales destinos Bélgica, con el 9,8% del total de cargas y Argelia, con el 8,6%.

Por su parte, con respecto a los países de origen en 2014, Rusia constituye el mercado de procedencia con mayor volumen de toneladas desembarcadas en el Puerto de Pasaia, alcanzando el 13,7% del total de descargas, en su mayor parte chatarras. Le siguen en importancia los Países Bajos, que representa el 12,6% del volumen descargado, y Alemania, con el 12%.

Gráfico 3.28. Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2014.



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

El Puerto de Bermeo, por su parte, ha alcanzado en 2014 un tráfico de mercancías de 313,8 miles de toneladas, lo que supone un aumento del 4,7% con respecto al ejercicio

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

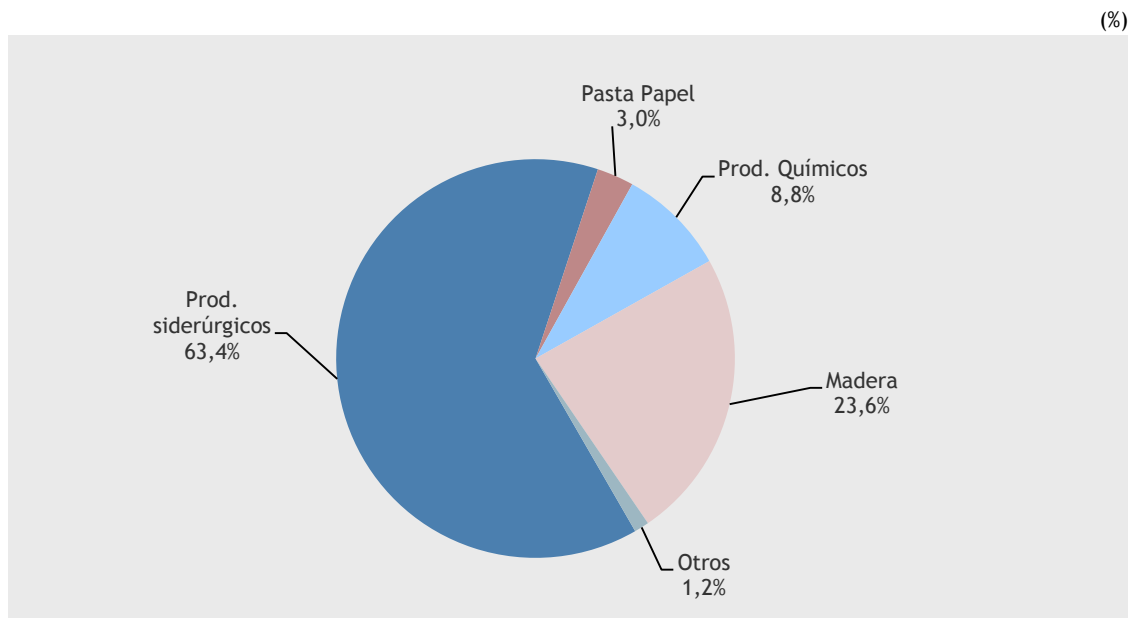
Anexo
Estadístico

precedente. Este avance permite recuperar el nivel de actividad anterior al inicio de la crisis, no obstante, se mantiene alejado de los niveles de tráfico alcanzados a finales de los noventa e inicios de la década pasada.

Este incremento en 2014 se ha debido al favorable desempeño del desembarque de mercancía, que, con un total de 197,8 miles de toneladas descargadas, ha experimentado un aumento del 12,5% con respecto al ejercicio anterior. Por su parte, las cargas han registrado un volumen de 114,8 miles de toneladas despachadas, lo que ha supuesto una reducción de actividad del 5,6% comparado con 2013.

Por tanto, se mantiene el carácter netamente importador del puerto, ya que el volumen de descargas representa el 63% del total de la actividad portuaria en 2014.

Gráfico 3.29. Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2014.



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

Atendiendo a la tipología de mercancías, los productos siderúrgicos, tales como chapa de metal y bobinas, continúan constituyendo la principal mercancía de tráfico en el Puerto de Bermeo, con una participación del 63,4% del total de toneladas movidas. Esta hegemonía es aún más patente si se circunscribe el análisis a los desembarcos, ya que el 94,8% de las toneladas descargadas en Bermeo corresponden a productos siderúrgicos. Le sigue en importancia el tráfico de madera, tablones y tableros que suponen el 23,6% del total de la actividad portuaria, y el 64% del total de la mercancía embarcada. Asimismo, cabe destacar el embarque de productos químicos, más concretamente fertilizantes como sulfato sódico, sosa cáustica y potasa, que supone el 8,8% del total del tráfico del puerto, y casi la cuarta parte (23,9%) del total de mercancía cargada.

4

Efectos Inducidos de la Actividad del Transporte y Tendencias más Relevantes

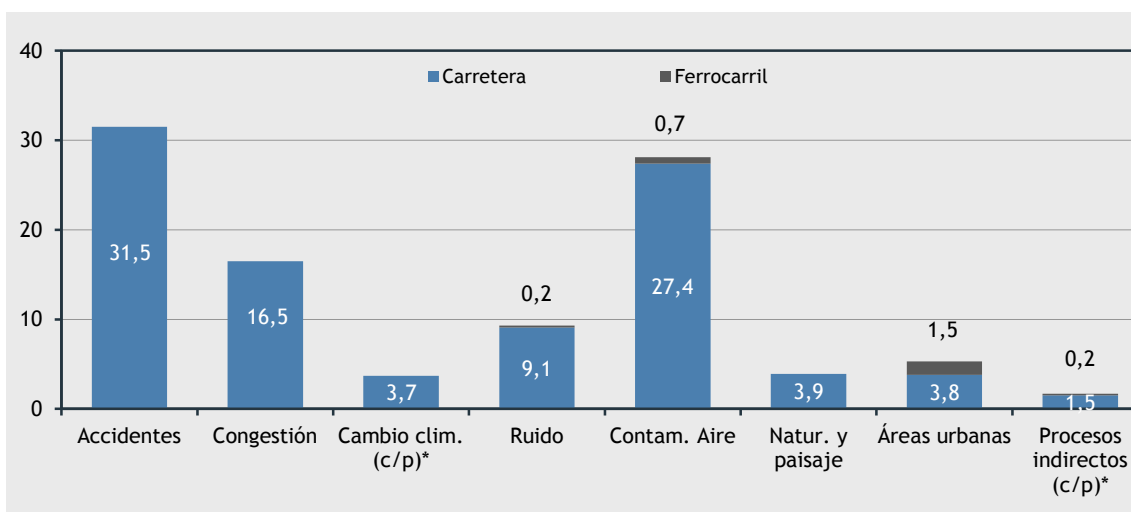
4. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE Y TENDENCIAS MÁS RELEVANTES

4.1. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE

Cabe recordar un año más, que 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, a falta de nueva información disponible, cabe recordar nuevamente 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”*²⁰, el valor económico de las externalidades totales generadas por el transporte en la CAPV en 2008 se cifra en 1.700 millones de euros²¹.

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”.

²⁰ Informe realizado en 2010 por el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco. Para mayor información:

http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/costesexternos2008/es_def/adjuntos/CostesExternosTransp2008.pdf

²¹ 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.

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

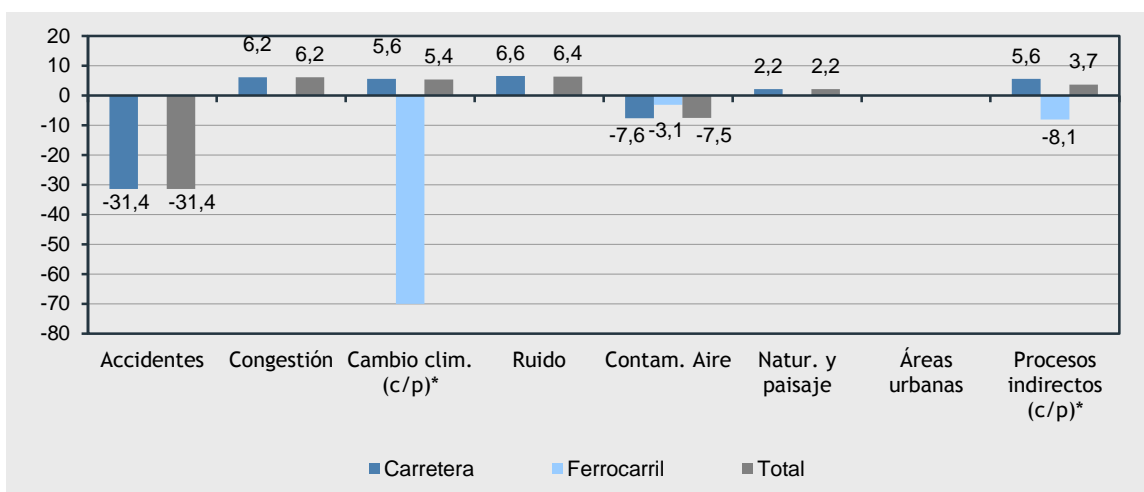
Anexo Estadístico

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

Ante los efectos perjudiciales y sociales que genera, la accidentalidad es uno de los efectos derivados del transporte con mayor importancia. A este respecto, cabe destacar que en 2013 perecieron un total de 25.938 personas en las carreteras de la UE-28, al tiempo que los accidentes ferroviarios sumaron 97 víctimas mortales.

A este respecto, cabe destacar que el “Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015-2020”, documento que recoge los resultados del proceso de reflexión llevado a cabo en 2014 en torno a la situación de la seguridad vial y la movilidad segura y sostenible en nuestra comunidad, establece la siguiente visión estratégica:

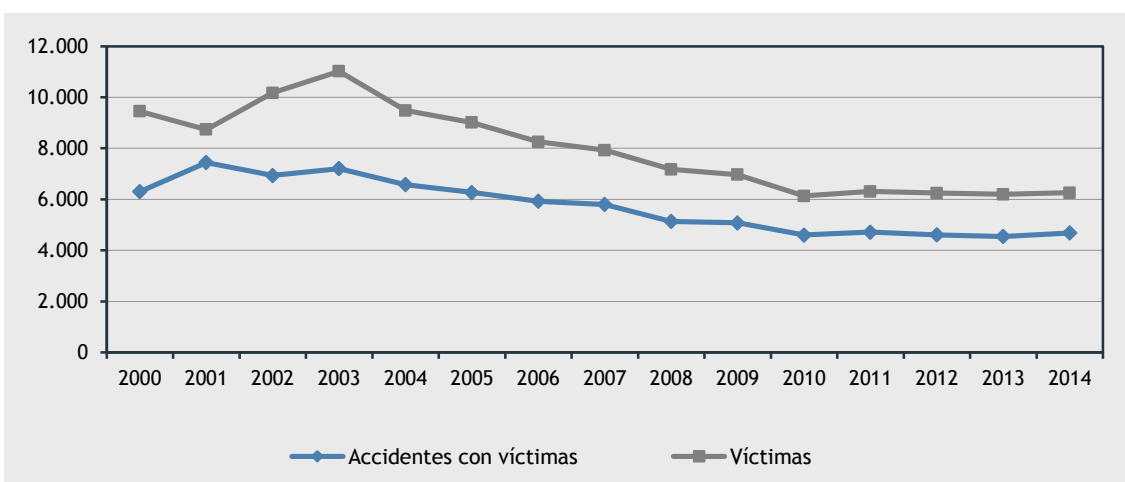
“Situación a Euskadi como referente en materia de movilidad segura y sostenible, a partir de estrategias efectivas en materia de seguridad vial y gestión de tráfico, en el cual la ciudadanía tiene un comportamiento responsable y las instituciones públicas, en colaboración con los agentes privados, trabajan de manera coordinada y eficiente en la reducción del número y la gravedad de los accidentes de tráfico”

Accidentes

- En 2014, 29²² personas han perecido como consecuencia de accidentes de tráfico en las carreteras de nuestra comunidad, 27 personas menos que en el ejercicio previo (-48,2%)
- 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).

De acuerdo con la información publicada por la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, en 2014 se registraron 4.683 accidentes de tráfico con víctimas en la CAPV¹, con un total de 6.260 personas afectadas, cifras que suponen repuntes interanuales del 2,9% y 1,1%, respectivamente. Del total de víctimas, el 93,2% han resultado con heridas leves (5.837 personas), el 6,3% con heridas graves (395 personas) y el 0,5% restante han muerto en el propio accidente o antes de las 24 horas siguientes (29 personas). En términos interanuales, las víctimas tanto mortales como con heridas graves han descendido (-48,2% y -9%, respectivamente), mientras que las víctimas leves han aumentado un 2,3%.

Gráfico 4.3. Accidentes con víctimas y víctimas registradas por la Ertzaintza y por las Policías Locales¹ en las infraestructuras viarias vascas. Evolución 2000-2014



¹ Hasta 2005 Policías Locales sólo de las tres capitales vascas; 2006 capitales vascas, Irún, Santurtzi, Sestao y Basauri; 2007 capitales vascas, Irún, Beasain y Basauri; 2008 capitales vascas, Irún, Santurtzi y Sestao; 2009 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao, Lezo y Zarautz; 2010, 2011, 2012, 2013 y 2014 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao y Zarautz.

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

²² Incluye accidentes con víctimas registrados por la Ertzaintza y por las Policías Locales (hasta 2005 Policías Locales sólo de las tres capitales vascas; 2006 capitales vascas, Irún, Santurtzi, Sestao y Basauri; 2007 capitales vascas, Irún, Beasain y Basauri; 2008 capitales vascas, Irún, Santurtzi y Sestao; 2009 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao, Lezo y Zarautz; 2010, 2011, 2012, 2013 y 2014 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao y Zarautz). Para más información consultar Anuarios Estadísticos de Accidentes del Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

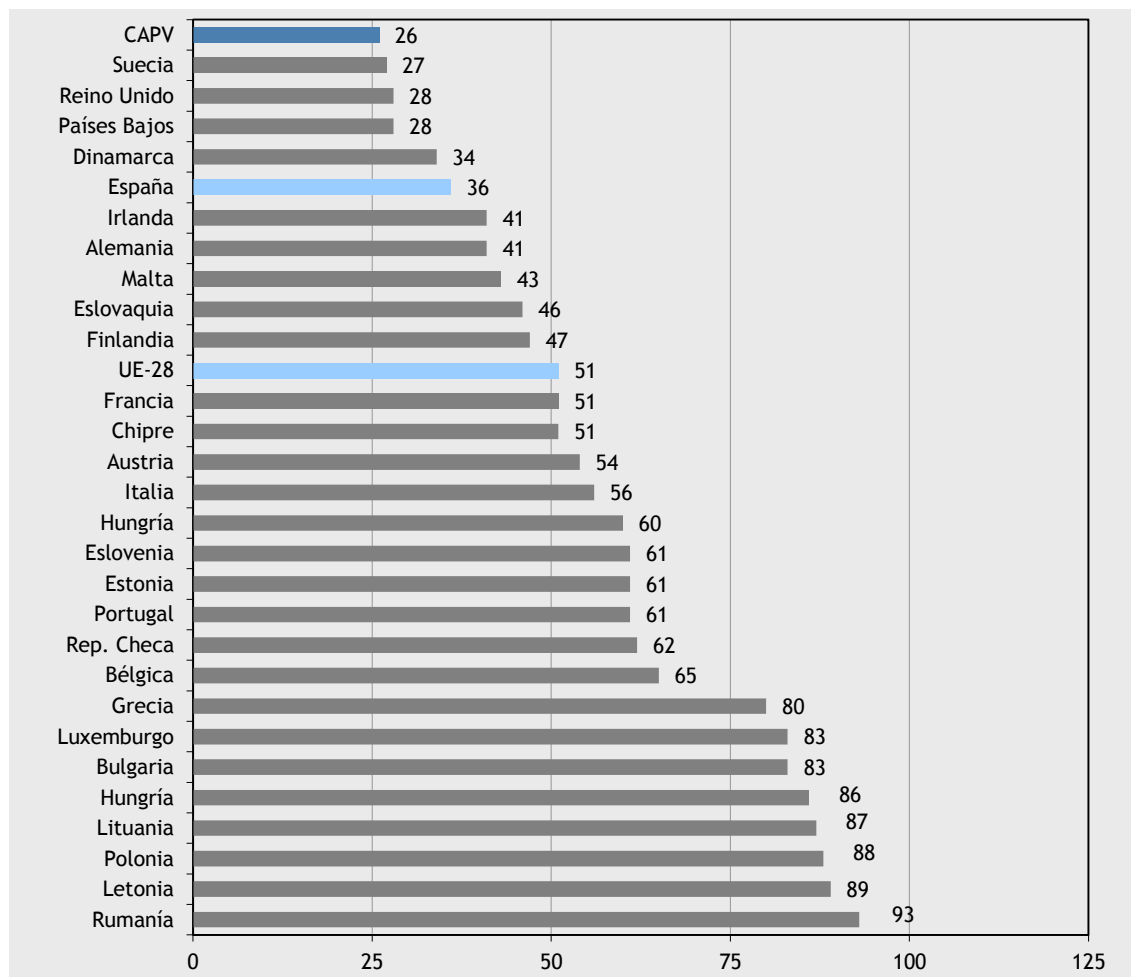
Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

En el marco de la UE-28, en 2013 (último año disponible a nivel europeo) la CAPV mantiene la primera posición de los países comunitarios en lo relativo a la seguridad vial, anotando la menor cifra de muertes en carretera por millón de habitantes (26 decesos), seguida de cerca por Suecia (27), Reino Unido y Países Bajos (28 en ambos casos), y ya a una mayor distancia por Dinamarca (34) y España (36), presentando un nivel claramente inferior al correspondiente al conjunto de la UE-28 (51).

Gráfico 4.4. Número de muertes en accidentes de tráfico por millón de habitantes en UE-28. 2013



Fuente: EU Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2015 Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco; INE.

Pasando a considerar los territorios históricos²³, en 2014, Álava acapara el 12% del total de accidentes con víctimas y el 12,8% de las víctimas de la CAPV. Por lo que respecta a la lesividad, Álava concentra el 12,5% de las personas fallecidas en accidente de tráfico y el 18,3% de las heridas graves en nuestra comunidad. En 2014, Álava es el territorio que presenta el mayor grado de heridos graves sobre el total de víctimas territorial, suponiendo éstos el 11,5% del total de víctimas del territorio (10,7% del total territorial en el caso de Gipuzkoa; 4,6% en el de Bizkaia).

²³ Incluye accidentes con víctimas registrados por la Ertzaintza.

Por su parte, Bizkaia detenta el 45,7% de los accidentes con víctimas y el 45,5% de las víctimas totales de la CAPV, concentrando el 45,8% del total de víctimas mortales de la CAPV y el 26,1% del total de heridos graves. Así, el territorio vizcaíno alcanza el mayor nivel de personas fallecidas sobre el total de víctimas territorial, representando éstas el 0,8% del total de víctimas del territorio (0,7% del total territorial tanto en el caso de Álava como en el de Gipuzkoa).

Cuadro 4.1 Accidentes de tráfico con víctimas registrados por la Ertzaintza por Territorio Histórico. 2014

Territorio	Accidentes con víctima		Víctimas							
			Total		Muertos		Heridos Graves		Heridos Leves	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Álava	275	12,0	410	12,8	3	12,5	47	18,3	360	12,3
Bizkaia	1.049	45,7	1.459	45,5	11	45,8	67	26,1	1.381	47,1
Gipuzkoa	969	42,3	1.341	41,8	10	41,7	143	55,6	1.188	40,6
Total CAPV	2.293	100,0	3.210	100,0	24	100,0	257	100,0	2.929	100,0

Nota: Cómputo de muertos a 24 horas

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

Por último, Gipuzkoa aglutina el 42,3% de los accidentes con víctimas ocurridos en la CAPV y el 41,8 de las víctimas. En lo relativo a la lesividad, el territorio registra el 41,7% del total de personas fallecidas y el 55,6% de los heridos graves.

Centrando la atención en los accidentes mortales, las carreteras con mayor número de fallecidos son: en Álava, la A-132, la A-3632 y la A-9999 (una persona muerta en cada carretera); en Bizkaia, la AP-8, la BI-2235, la BI-3331, la BI-3447, la BI-3720, la BI-631, la BI-634 y la N-240 (una persona muerta en cada carretera, más tres fuera de la red viaria); en Gipuzkoa, la GI-20, la GI-2120, la GI-2135, la GI-2631, la GI-2636, la GI-3183, la GI-636, la GI-9999 y la N-1 (una persona muerta en cada carretera, más uno fuera de la red viaria).

En este contexto, cabe destacar que el previamente citado “Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015-2020”, establece los siguientes objetivos generales a fin de avanzar hacia su citada visión estratégica:

- Proteger a los colectivos vulnerables.
- Mejorar la gestión del tráfico en las vías principales.
- Mejorar la seguridad vial en carreteras secundarias.
- Corregir comportamientos inadecuados.
- Favorecer la movilidad segura y sostenible en entornos urbanos.

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 millones de euros, cuantía superior a la que suponía en 2004 (264,3 millones de

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos de Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

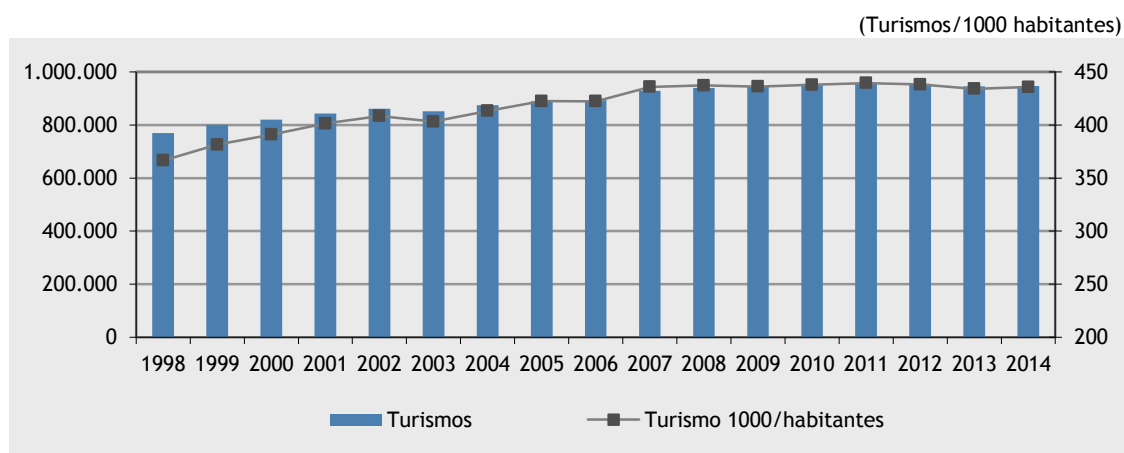
7.

Anexo Estadístico

euros), estando motivado dicho incremento por el crecimiento de los tres componentes citados.

A partir 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 aumentado desde finales de los años noventa, con interrupciones puntuales en 2003, 2006, 2009, 2012 y 2013. Ya en 2014, se aprecia un leve repunte del índice de motorización debido al incremento del parque de vehículos. Concretamente, en 2014 se han contabilizado 435,7 vehículos por cada mil habitantes (434,1 en 2013). 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 1998-2014



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

Asimismo, cabe recordar un año más que la “Encuesta de Medio Ambiente - Familias”, publicada por el Eustat en 2009²⁴, señala que en 2008 hay de media 1,4 vehículos por vivienda, y que prácticamente en el 5% de las casas hay tres o más vehículos, evidenciando así el elevado peso del transporte privado en lo relativo a la movilidad de las familias vascas, aspectos que inciden negativamente a la congestión viaria.

Dando continuidad al trabajo realizado en ediciones anteriores del informe de panorámica del transporte, a continuación se estudia brevemente la congestión viaria en base a información contenida en las publicaciones “Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia”²⁵ (elaborada por la Diputación Foral de Bizkaia), e “Información de Aforos en las Carreteras de Gipuzkoa”²⁶ (realizada por la Diputación Foral de Gipuzkoa).

²⁴ Para mayor información, consultar:

http://es.eustat.eus/ci_ci/estadisticas/tema_217/opt_1/tipo_1/ti_Encuesta_de_Medio_Ambiente_-_Familias/temas.html#axzz2hPiEdKh5

²⁵ Para mayor información, consultar:

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

²⁶ Para mayor información, consultar:

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

Atendiendo en primer lugar a 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 2014 el 1,07% de las mismas ha registrado un nivel de servicio catalogado como E, y el 0,06% un nivel de servicio catalogado como F. Así las cosas, puede afirmarse que en 2014 el 1,13% 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. 2014

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	1.520	4	1	8.760
21a2	E. Kaxtresana-E. Cruces (S-BI)	A-8	3.483	1.522	2.859	891	4	1	8.760
45a1	Pte. Rontegi (BI-Getxo)	N-637	3.629	1.414	2.346	1.177	192	2	8.760
45a2	Pte. Rontegi (Getxo-BI)	N-637	3.701	1.331	2.053	1.439	218	18	8.760
81a1	E. Erandio-E. Universidad (BI-Getxo)	BI-637	3.812	2.997	1.838	110	2	1	8.760
81a2	E. Erandio-E. Universidad (Getxo-BI)	BI-637	3.047	1.517	2.141	1.835	218	2	8.760
99a1	E. Enekuri-TT. Artxanda	N-637	4.837	2.092	1.296	485	48	2	8.760
99a2	TT. Artxanda-E. Enekuri	N-637	4.945	1.588	1.598	531	92	6	8.760
179a1	E. Sestao-E. Trapagaran (BI-S)	A-8	3.569	1.366	2.406	1.278	132	9	8.760
179a2	E. Trapagaran-E. Sestao(S-BI)	A-8	3.372	1.321	2.790	1.143	121	13	8.760
183A	La Arena-L.P. Santander	A-8	4.457	3.206	1.039	55	1	2	8.760
Total horas			42.484	19.468	22.855	10.464	1.032	57	96.360
Distribución por nivel de servicio de las horas totales (%)			44,09	20,20	23,72	10,86	1,07	0,06	100,00
Suma de niveles E y F. Participación s/las horas totales (%)			--	--	--	--	1,13	--	--

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

Tomando en consideración una perspectiva temporal amplia (periodo 2008-2014), 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 2011, habiendo repuntado débilmente en 2014 (1,13% en 2014 frente a 1,02% en 2013).

Cuadro 4.3. Evolución de la congestión viaria. 2008-2014

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Suma de niveles E y F. Participación sobre las horas totales (%)	1,73	0,69	1,85	1,59	1,16	1,02	1,13

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

Pasando ya a considerar la información referida a Gipuzkoa, el análisis se sustenta en las velocidades medias en diferentes tramos de la red viaria, obtenidas a partir del método del

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

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).

A este respecto, conviene precisar que a fecha de realización del presente informe la última información disponible para las carreteras de Gipuzkoa es la que hace referencia a 2013, siendo la misma que se publicó en el informe de Panorámica del Transporte en Euskadi 2013.

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 guipuzcona, 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.

Finalmente, cabe recordar un año más que de acuerdo con la estrategia global de la Comisión Europea “*Transporte 2050*”²⁷, 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).

²⁷ MEMO Transporte 2050: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-197_es.pdf

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

4.1.3. Medio ambiente

a) Ruido

Como ya se ha señalado en informes anteriores, 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.

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.

Asimismo, cabe recordar que de acuerdo con la *“Encuesta de Medio Ambiente - Familias”*²⁸, publicada por el Eustat en 2009, el 11,9% de las viviendas vascas padecen problemas de ruidos en 2008 relacionados con el transporte terrestre, siendo ligeramente mayor este problema en Gipuzkoa (13,2% de las viviendas) que en Bizkaia y Álava (11,9% y 9,4%, respectivamente).

Ruido

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

²⁸ Para mayor información, consultar:

http://es.eustat.eus/ci_ci/estadisticas/tema_217/opt_1/tipo_1/ti_Encuesta_de_Medio_Ambiente_-_Familias/temas.html#axzz3pJKfUx4X

b) Cambio climático

El cambio climático constituye uno de los mayores desafíos a los que tiene que enfrentarse la sociedad actual dada su naturaleza global, sus potenciales impactos, su rápida extensión y su influencia sobre la vida cotidiana y los métodos de producción utilizados. En este sentido, la lucha contra el mismo requiere 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.

A este respecto, cabe destacar que a finales de 2014 se ha celebrado en Lima (Perú) la vigésima conferencia de las partes de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, la décima sesión de la conferencia de las partes en calidad de reunión de las partes del Protocolo de Kioto, el cuadragésimo primer periodo de sesiones de los órganos subsidiarios y la segunda sesión del grupo ad hoc de la plataforma de Durban.

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

- Continúa la implementación efectiva del sistema ya establecido de lucha contra el cambio climático en el ámbito de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.
- Establece el proceso de Lima a la próxima Cumbre del Clima de París en 2015, por el que los países deberán presentar, de manera clara y transparente, sus contribuciones al Acuerdo de París con el que se deberá dar una respuesta ambiciosa y global al cambio climático.
- Garantiza la continuidad en la preparación de un texto de negociación durante 2015 en el que reflejar las prioridades y preocupaciones de los países, de cara a su aprobación en la Cumbre de París.
- Consolida el funcionamiento del Mecanismo internacional de Varsovia para hacer frente a las pérdidas y daños asociados al cambio climático, establecido en 2013, con el que dar respuesta a las necesidades de los países más vulnerables al cambio climático.
- Reconoce los resultados de la primera movilización de recursos para el Fondo Verde para el Clima, que ha alcanzado los 10.200 millones de dólares, y aprueba un conjunto de decisiones en materia de financiación que permite seguir avanzando en la agenda de trabajo de la financiación climática para países en desarrollo.

Así las cosas, estos grandes avances políticos, junto con otros progresos también relevantes, han quedado articulados en más de treinta decisiones que garantizan la correcta implementación tanto de la Convención como del Protocolo de Kioto, versando estas decisiones sobre temas tan diversos como adaptación, financiación, obligaciones de información, género y cambio climático o educación y sensibilización pública.

A nivel europeo, cabe destacar que en enero de 2014 la Comisión Europea ha presentado una propuesta que dotará de continuidad al Paquete Europeo de Energía y Cambio Climático, con horizonte 2030, y en la que se proponen nuevos objetivos de reducción de emisiones y de energías renovables.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

- En 2013 las emisiones de CO₂ del sector transporte aumentan un 1,4% en términos interanuales, siendo responsable del 27,8% 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.

Focalizando ya la atención en nuestra comunidad autónoma, cabe destacar las siguientes iniciativas en relación al cambio climático:

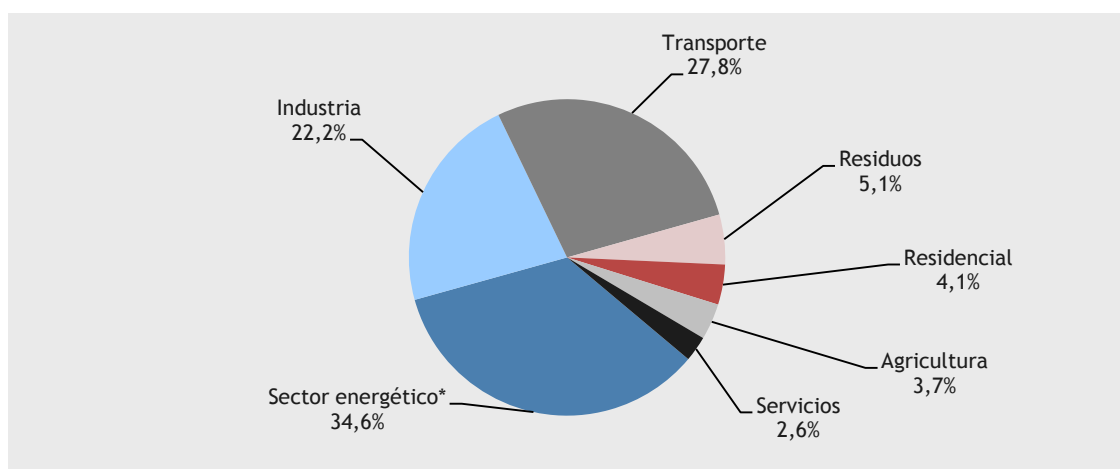
- BC3: centro de investigación de excelencia dedicado al cambio climático, siendo sus principales líneas de investigación la valoración de impacto y vulnerabilidad en el País Vasco, las implicaciones sociales y económicas del cambio climático, los modelos integrados de cambio climático y los modelos de circulación general de la atmósfera.
- K-Egokitzen: proyecto ETORTEK de investigación financiado por el Gobierno Vasco que tiene por objetivo apoyar la investigación estratégica realizada por las entidades de investigación, desarrollo e innovación integradas en la Red Vasca de Ciencia, Tecnología e Innovación. El proyecto tiene como área de interés la adaptación al cambio climático, siendo el principal objetivo analizar las evidencias del cambio climático y las medidas de adaptación más efectivas frente a los potenciales impactos en los recursos hídricos, las infraestructuras, los entornos urbanos, las costas o los ecosistemas marinos, terrestres y agrarios.
- CIC energiGUNE: centro de investigación cooperativa en el ámbito de la energía, cuyos principales ejes de actuación se refieren a la investigación básica de excelencia, la transferencia de conocimiento y resultados, y la coordinación de los esfuerzos realizados en I+D+i sobre energías alternativas que están desarrollando los diferentes agentes científico-tecnológicos (universidades, centros tecnológicos, etc.) en el ámbito del País Vasco.

Analizando ya las cifras referidas a la CAPV, y teniendo presente que a fecha de realización del presente informe no se dispone todavía de información referida a 2014, cabe señalar que en 2013 las emisiones totales de gases de efecto invernadero²⁹ se cifran en 19,3 millones de toneladas de CO₂ equivalente, volumen que supone un descenso interanual del -8,4%. A este respecto, cabe señalar que dicha disminución se produce en un contexto de contracción de la actividad económica (retroceso del PIB vasco del -1,8% en 2013).

Así las cosas, el índice de referencia para el Protocolo de Kioto se sitúa diez puntos porcentuales por debajo respecto al año base (-10%).

²⁹ Incluye las emisiones asociadas a las importaciones de electricidad.

Gráfico 4.6. Emisiones sectoriales totales de GEIs en la CAPV. 2013 (%)

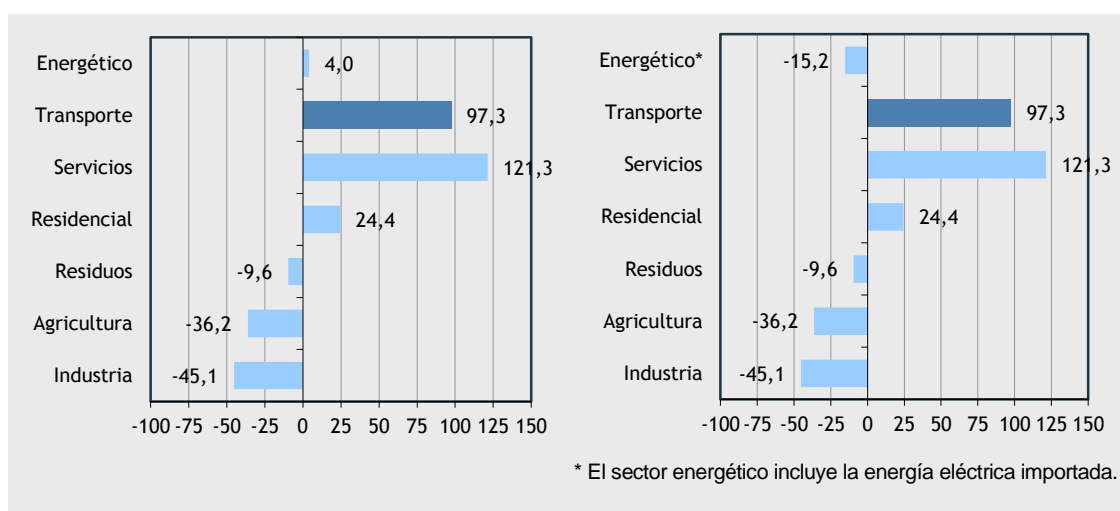


* El sector energético incluye la energía eléctrica importada.

Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2013. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial.

Pasando a realizar un análisis sectorial, el sector energético (incluye la energía eléctrica importada) continúa presentándose como el principal agente emisor de gases de efecto invernadero (34,6% del total), seguido por el transporte con un 27,8% del total y la industria con un 22,2%. Concretamente, en 2013 el sector de transporte emite 5,4 millones de toneladas de CO₂ equivalente, cifra que supone un incremento interanual del 1,4% (inferior al aumento del 5,1% registrado en 2012).

Gráfico 4.7. Evolución sectorial de las emisiones de GEIs por sectores de actividad en la CAPV. 1990-2013 (%)



Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2013. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial.

En relación al año base (Protocolo de Kyoto), las emisiones procedentes del transporte han aumentado un 97,3%, incremento inferior al correspondiente a los servicios (121,3%). A gran distancia, a continuación figura el aumento correspondiente al sector residencial (24,4%),

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

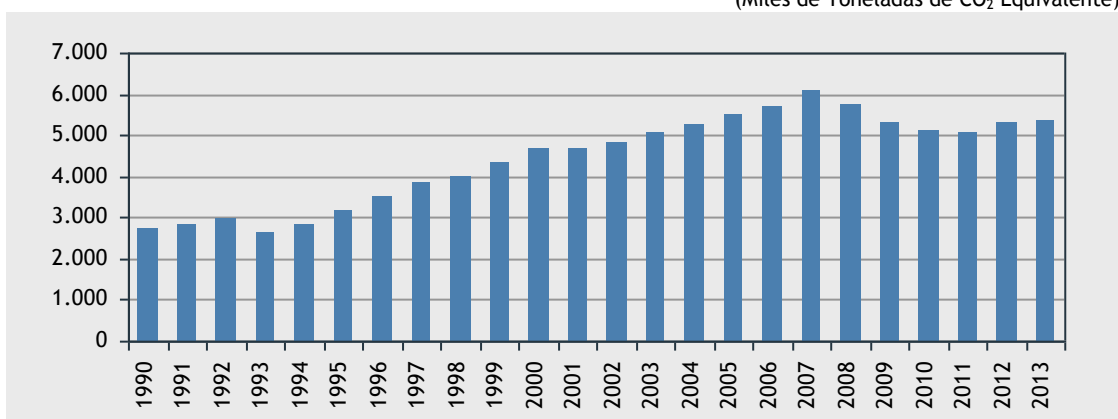
7.

Anexo
Estadístico

seguido a su vez por el relativo al sector energético sin incluir las emisiones derivadas de la electricidad importada (4%, siguiendo el criterio adoptado en anteriores ediciones del informe de Panorámica del Transporte en Euskadi). En el caso de incluir en el sector energético las emisiones derivadas de la electricidad importada, éste reduce sus emisiones un -15,2%.

Gráfico 4.8. Emisiones de GEIs del sector de transporte en la CAPV. Evolución. 1990-2013.

(Miles de Toneladas de CO₂ Equivalente)



Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2013. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial.

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

En este sentido, hay que destacar que en 2014 ha tenido continuidad el Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (Plan PIVE³⁰), habiendo coexistido en dicho ejercicio los planes PIVE 5 (desde el 29 de enero) y PIVE 6 (a partir del 27 de junio). En relación a este último, cabe destacar que la cuantía total que recibe cada beneficiario asciende a 2.000 euros como mínimo, salvo en el caso de familias numerosas que adquieran un vehículo de más de 5 plazas con clasificación energética A, B o C, quienes obtendrán un descuento en su factura de compra de 3.000 euros como mínimo, realizándose en ambos casos el aporte al 50% tanto por parte del Instituto para Diversificación y Ahorro de energía, IDAE, como por parte del punto de venta.

El análisis de las matriculaciones por tramos de CO₂ emitido pone de manifiesto el interés creciente en nuestra comunidad por los vehículos menos contaminantes (emisiones ≤120 gramos de CO₂ por kilómetro recorrido), ya que éstos acaparan la mayoría de las matriculaciones en los tres territorios (58,4% del total en Álava; 60,4% en Bizkaia; 58,6% en Gipuzkoa), siendo asimismo el grupo más dinámico entre todos los considerados en los tres casos (incrementos interanuales del 62,1%, 29,8% y 47,9%, respectivamente).

³⁰ Para mayor información: <http://www.planpive.net/>

Cuadro 4.6. Matriculaciones¹ por tramos de CO₂ emitido. 2011-2014

	Emisiones CO ₂	2011	2012	2013	2014	Variación interanual	
						2013	2014
Álava	<=120	1.385	1.492	2.322	3.765	55,6	62,1
	>120<160	3.251	2.714	2.573	2.421	-5,2	-5,9
	>=160<200	850	573	244	205	-57,4	-16,0
	>=200	112	84	41	58	-51,2	41,5
	Resto	17	1	2	0	100,0	-100,0
	Total	5.615	4.864	5.182	6.449	6,5	24,5
Bizkaia	<=120	4.212	4.307	7.294	9.467	69,4	29,8
	>120<160	8.023	6.851	5.614	5.543	-18,1	-1,3
	>=160<200	2.297	1.411	778	547	-44,9	-29,7
	>=200	386	245	151	127	-38,4	-15,9
	Resto	25	17	20	0	17,6	-100,0
	Total	14.943	12.831	13.857	15.684	8,0	13,2
Gipuzkoa	<=120	2.480	2.737	4.027	5.956	47,1	47,9
	>120<160	4.989	4.155	3.711	3.764	-10,7	1,4
	>=160<200	1.304	873	444	359	-49,1	-19,1
	>=200	263	153	90	88	-41,2	-2,2
	Resto	16	5	10	0	100,0	-100,0
	Total	9.052	7.923	8.282	10.167	4,5	22,8
CAPV	<=120	8.077	8.536	13.643	19.188	59,8	40,6
	>120<160	16.263	13.720	11.898	11.728	-13,3	-1,4
	>=160<200	4.451	2.857	1.466	1.111	-48,7	-24,2
	>=200	761	482	282	273	-41,5	-3,2
	Resto	58	23	32	0	39,1	-100,0
	Total	29.610	25.618	27.321	32.300	6,6	18,2
Estado	<=120	297.285	290.470	420.948	581.257	44,9	38,1
	>120<160	404.848	338.606	262.480	241.386	-22,5	-8,0
	>=160<200	86.030	58.680	30.043	26.217	-48,8	-12,7
	>=200	18.944	11.314	8.342	6.417	-26,3	-23,1
	Resto	944	519	876	31	68,8	-96,5
	Total	808.051	699.589	722.689	855.308	3,3	18,4

¹ Turismos y todo terreno.

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

El estudio de las matriculaciones por tipo de combustible evidencia que, en un contexto caracterizado por la dieselización (en 2014 dicho combustible acapara el 67,8% de las matriculaciones totales en la CAPV y el 66,1% en el conjunto del Estado), los vehículos eléctricos han sido los más dinámicos tanto en Álava como en Bizkaia (incrementos interanuales en sus matriculaciones del 350% y 105,6%, respectivamente), al tiempo que los híbridos en Gipuzkoa (aumento interanual del 210%), si bien su peso relativo sobre el total de matriculaciones es muy reducido, aunque creciente.

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

Cuadro 4.7. Matriculaciones¹ por tipo de combustible. 2011-2014

	Combustible	2011	2012	2013	2014	Variación interanual	
						2013	2014
Álava	Gasolina	1.468	1.230	1.378	1.829	12,0	32,7
	Diesel	4.068	3.570	3.692	4.516	3,4	22,3
	Eléctricos	12	3	2	9	-33,3	350,0
	Híbridos	67	61	110	95	80,3	-13,6
	Total	5.615	4.864	5.182	6.449	6,5	24,5
Bizkaia	Gasolina	4.299	3.666	4.128	4.759	12,6	15,3
	Diesel	10.428	8.985	9.564	10.658	6,4	11,4
	Eléctricos	5	18	18	37	0,0	105,6
	Híbridos	211	162	147	230	-9,3	56,5
	Total	14.943	12.831	13.857	15.684	8,0	13,2
Gipuzkoa	Gasolina	2.407	2.238	2.642	3.237	18,1	22,5
	Diesel	6.579	5.617	5.570	6.734	-0,8	20,9
	Eléctricos	1	4	10	10	150,0	0,0
	Híbridos	65	64	60	186	-6,3	210,0
	Total	9.052	7.923	8.282	10.167	4,5	22,8
CAPV	Gasolina	8.174	7.134	8.148	9.825	14,2	20,6
	Diesel	21.075	18.172	18.826	21.908	3,6	16,4
	Eléctricos	18	25	30	56	20,0	86,7
	Híbridos	343	287	317	511	10,5	61,2
	Total	29.610	25.618	27.321	32.300	6,6	18,2
Estado	Gasolina	229.095	206.709	224.643	276.346	8,7	23,0
	Diesel	568.247	482.323	486.941	565.474	1,0	16,1
	Eléctricos	367	484	819	1076	69,2	31,4
	Híbridos	10.342	10.073	10.286	12.412	2,1	20,7
	Total	808.051	699.589	722.689	855.308	3,3	18,4

¹ 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 CO₂ 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).

Dando continuidad al trabajo realizado en ediciones anteriores del presente informe, a continuación 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 2014, 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 este sentido, el siguiente cuadro

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, 31-12-2014

Año de matriculación	Valores absolutos			Distribución porcentual		
	Camiones y furgonetas	Remolques y semiremolques	TOTAL	Camiones y furgonetas	Remolques y semiremolques	TOTAL
Antes de 1993	845.502	66.689	912.191	17,5	16,1	17,4
1993-1997	493.663	42.731	536.394	10,2	10,3	10,2
1998-2002	1.050.205	87.105	1.137.310	21,7	21,1	21,7
2003-2007	1.581.278	124.181	1.705.459	32,7	30,1	32,5
2008-2012	657.663	67.463	725.126	13,6	16,3	13,8
2013	90.860	10.822	101.682	1,9	2,6	1,9
2014	120.313	14.164	134.477	2,5	3,4	2,6
TOTAL	4.839.484	413.155	5.252.639	100,0	100,0	100,0

Fuente: Anuario estadístico general DGT.

A cierre de 2014, 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 (54,5% del total) y un 18,8% superan los 20 años. Así las cosas, cabe señalar 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 un año más 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.

En el ejercicio 2014 la CAPV ha consumido un total de 4.983 miles de toneladas equivalentes de petróleo (ktep) de energía final, este valor supone un descenso acumulado del -10,6% en relación al volumen alcanzado diez años atrás. Considerando el mismo periodo, el consumo final de energía por parte del sector del transporte ha evolucionado de forma dispar al conjunto, registrando un incremento del 8,8%, como consecuencia, fundamentalmente, del aumento de la demanda de movilidad por carretera.

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible

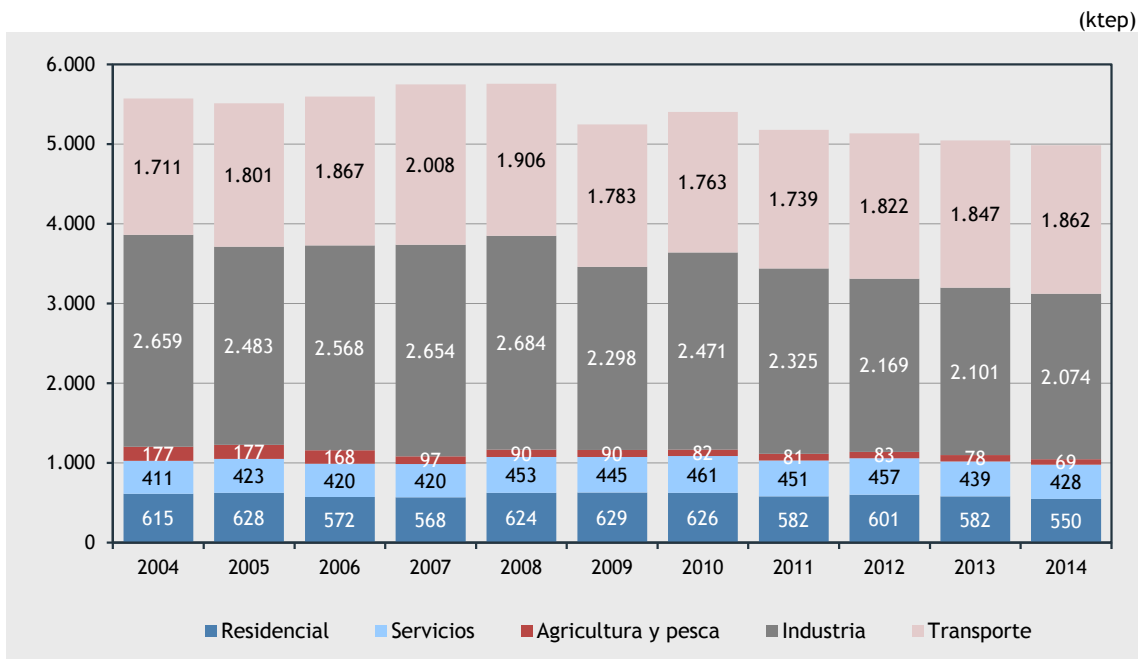
6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

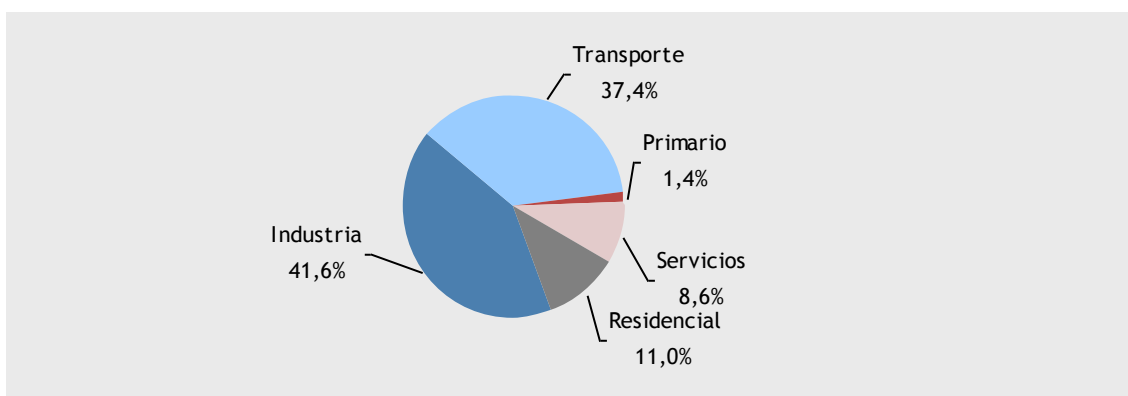
Gráfico 4.9. Consumo final de energía por sectores. Evolución 2004-2014.



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2014. EVE.

En concreto, en 2014 el consumo final de energía por parte del sector de transporte ha alcanzado las 1.862 ktep, con un incremento interanual del 0,8%, acumulando tres años consecutivos de aumentos interrumpiendo la senda bajista iniciada en 2008 ante el comienzo de la crisis económica. Dicho consumo representa el 37,4% del total del consumo final energético vasco en 2014, así el único sector que supera dicha cuota es el industrial con una participación del 41,6%.

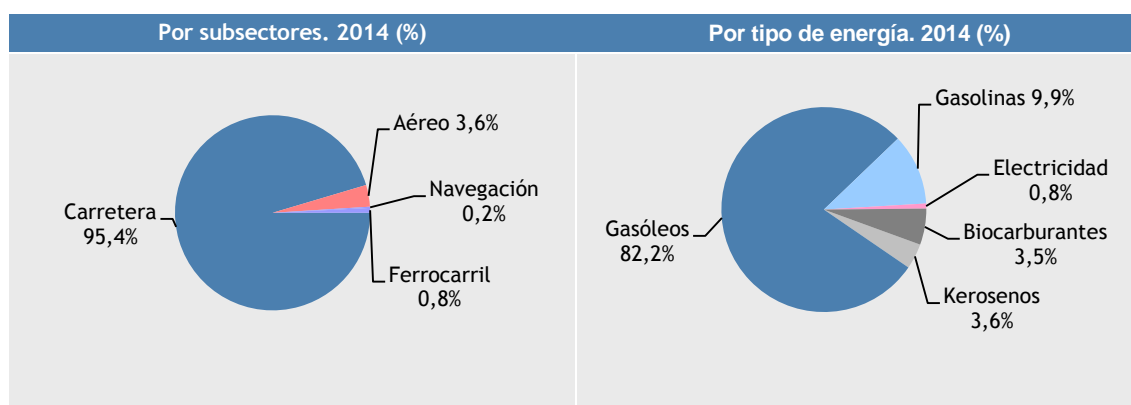
Gráfico 4.10. Distribución del consumo energético vasco por sectores de actividad. 2014 (%)



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2014. EVE.

Realizando un análisis más detallado, el transporte por carretera (público y privado) supone el principal consumidor energético del sector, alcanzando una cuota del 95,4% del total (91,3% en 1990). Con una participación significativamente menor, aparece el transporte aéreo, con el 3,6% del consumo energético total del sector, por detrás se encuentran el transporte ferroviario y marítimo que suman el 1% restante de forma conjunta.

Gráfico 4.11. Distribución del consumo energético en el sector del transporte. 2014



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2014. 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 95,7% del consumo energético del sector, mientras que los biocarburantes tienen una representación muy inferior (3,5%). Como consecuencia del desequilibrio existente entre fuentes energéticas en el sector, se origina la emisión masiva de CO₂ procedente de la combustión de productos derivados del petróleo, constituyendo el transporte el segundo sector emisor de gases de efecto invernadero.

Indicadores de consumo de energía

- El sector del transporte acumula el 37,4% del total del consumo energético en la CAPV.
- En la última década, el consumo final de energía del sector transporte ha aumentado un 8,8%, dicha tasa contrasta con la disminución del consumo energético total vasco (-10,6%)
- El transporte soporta el 47,6% del coste total de la factura energética vasca, que en términos absolutos supone 2.789 millones de euros.

De acuerdo a los datos territoriales, en la última década Gipuzkoa ha reducido un -0,1% el consumo energético en el sector transporte, alcanzando una participación del 37,6% del total sectorial. Por otro lado, Bizkaia concentra el 37,2% del consumo sectorial, con una disminución del -1,7% entre 2004 y 2014. Por último, Álava ha experimentado un aumento en el consumo del 52% desde 2004, representando el 25,2% del consumo total sectorial en 2014.

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible

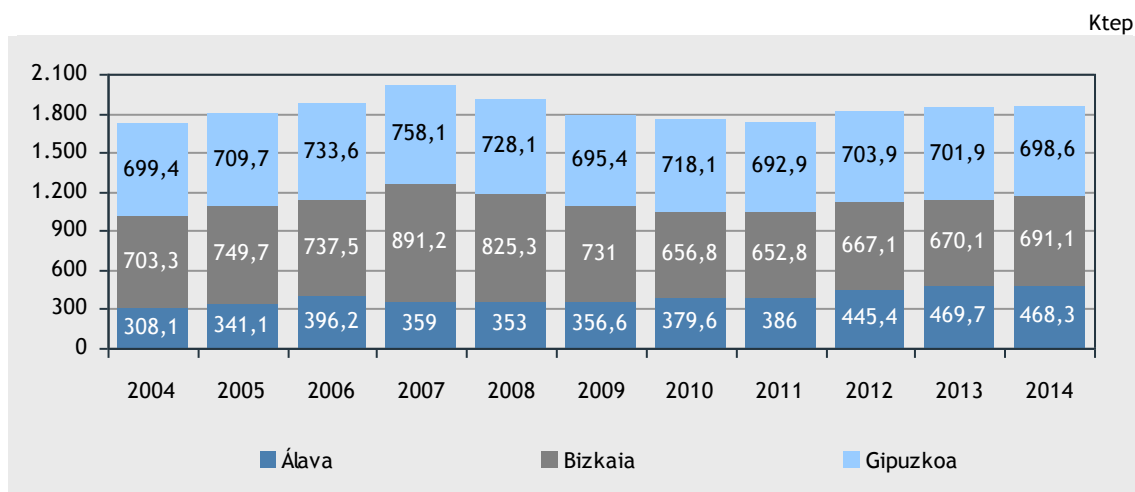
6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

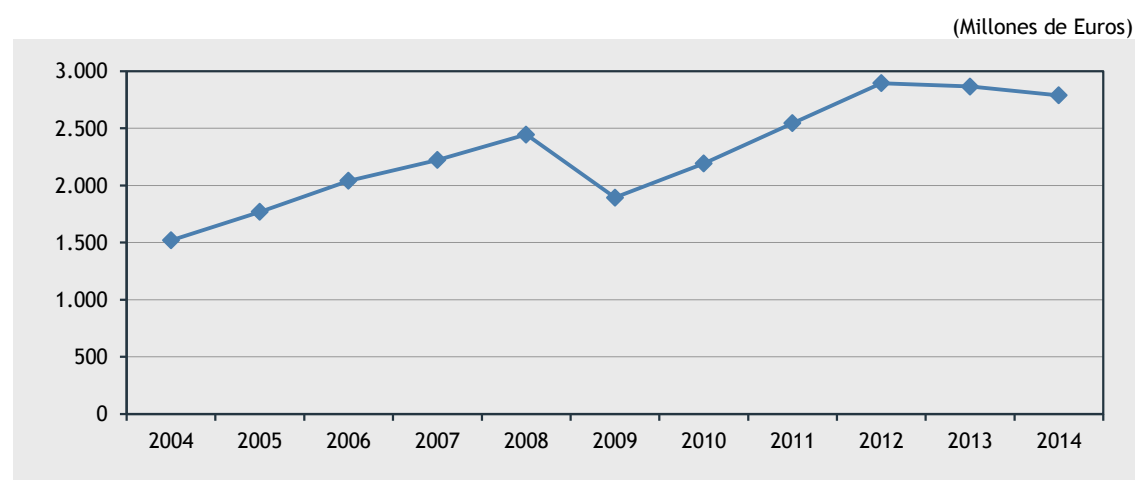
Gráfico 4.12. Consumo energético en el sector del transporte por territorios. 2004-2014



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2014. EVE.

En relación a la factura energética del transporte, en 2014, se contabilizó un importe de 2.789 millones de euros, con una reducción del -2,7% respecto a 2013. El sector de transporte acapara el 47,6% del coste de la factura energética vasca total.

Gráfico 4.13. Evolución de la factura energética del sector de transporte en la CAPV: Evolución 2004-2014



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2014. EVE.

El uso de biocarburantes en el sector de transporte ha superado los 64,9 miles de toneladas equivalentes de petróleo en 2014, descendiendo un -4,6% respecto al nivel registrado en 2013, evolución contraria a 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, conviene tener en cuenta que la totalidad de la flota de autobuses de Transportes Urbanos de Vitoria-Gasteiz circula utilizando biocombustibles: en 2014 la flota está compuesta por 81 vehículos funcionando con biodiesel mezclado al 5%. En la misma

línea, en 2014 el 71 % de la flota de autobuses de Bilbobus circula con una mezcla de biodiesel superior al 5%. Por su parte, la flota de DBus está integrada en 2014 por un autobús eléctrico, cinco híbridos y 116 autobuses que circulan con biodiesel, situándose el 90% de la flota por encima de la normativa de emisiones EURO 3, incluyendo el 11% de vehículos que cumplen la exigente norma EURO 6.

Por último, en el marco de las medidas llevadas a cabo por las administraciones públicas de cara a potenciar el uso eficiente de la energía en el contexto del transporte, cabe destacar un año más la elaboración de los “Planes de movilidad urbana” y los cursos de conducción eficiente, tanto para profesionales como no profesionales, promovidos por EVE (Ente Vasco de Energía) e IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía). Asimismo, conviene destacar la labor del CIC energiGUNE en lo relativo a la investigación para el desarrollo de biocarburantes.

d) Otros efectos ambientales

Dado 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 sintética, 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
<ul style="list-style-type: none"> Las pérdidas económicas derivadas de la contaminación del aire en la CAPV en 2008 se sitúan en 478,6 millones de euros, cifra que supone el 28,1% del total de costes derivados de la actividad de transporte, siendo los turismos y los camiones responsables del 77,9% de dicho coste¹. Destaca el descenso del coste motivado por la contaminación atmosférica derivada del transporte (478,6 millones de euros en 2008 frente a 517,5 millones de euros en 2004), como consecuencia de la implantación de una legislación más estricta en cuanto a las emisiones de los vehículos a motor y de la renovación del parque automovilístico¹.
Ocupación de superficie
<ul style="list-style-type: none"> Dado el componente consolidado de las áreas urbanas ocupadas por infraestructuras del transporte, se considera que entre 2004 y 2008 no se han producido variaciones de importancia en este coste. En todo caso, las políticas de tranquilización de tráfico que están actualmente en boga han podido repercutir en la disminución de dichos costes, pero ante la dificultad del cálculo de dicha disminución, se considera que las pérdidas económicas ocasionadas por ocupación de superficie han permanecido inalteradas respecto a 2004 (90,7 millones de euros tanto en 2004 como en 2008)¹. En el conjunto de la CAPV las infraestructuras de transporte y comunicaciones acaparan 9.269 ha en 2014, correspondientes en su mayoría al sistema viario (7.486 ha). Dicha superficie representa el 31,1% del total del suelo de sistemas generales de la CAPV².

Fuente:

¹ Costes Externos del Transporte en la CAPV: Actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes, Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco.

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

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

Cuadro 4.9. Suelo de sistemas generales¹ de la CAPV (Superficie en Ha). 2013-2014

	CAPV	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa
2013				
Total	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
Infraestructuras de transporte y comunicaciones	8.842	2.726	3.821	2.294
- 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 ²	599	283	278	38
- Puertos ²	278	0	176	102
Infraestructuras básicas	1.189	274	614	301
Cauces fluviales	5.507	3.371	1.034	1.103
2014				
Total	29.783	9.793	10.057	9.932
Equipamientos	5.279	2.191	1.869	1.218
Espacios libres	8.488	1.101	2.579	4.808
Infraestructuras de transporte y comunicaciones	9.269	2.855	3.942	2.472
- Viario (Carreteras excluida la servidumbre)	7.486	2.274	3.233	1.979
- Ferrocarril (Vías férreas teniendo en cuenta las estaciones)	615	175	205	235
- TAV*	306	123	63	119
- Aeropuertos ²	599	283	278	38
- Puertos ²	264	0	163	102
Infraestructuras básicas	1.198	274	620	305
Cauces fluviales	5.548	3.373	1.047	1.129

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

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

* En 2014 se refleja por primera vez dentro del suelo dedicado a sistemas generales el "TAV"; ello explica los cambios que se producen en esta categoría respecto a años anteriores

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

Naturaleza y Paisaje

- Los costes por afecciones a la naturaleza y paisaje motivados por la actividad del transporte en la CAPV en 2008 ascienden a 66,2 millones de euros, volumen superior al estimado en 2004 (64,8 millones de euros), repartiéndose dicho incremento prácticamente a parte iguales entre contaminación de suelos y permeabilización/restauración¹.
- Los costes por permeabilización/restauración motivados por el tráfico de turismos suponen más de la tercera parte de este coste en 2008 (concretamente el 37,7%)¹.
- En 2004 el 45% de la superficie de la CAPV se encontraba expuesta a impactos visuales negativos (321.868 hectáreas), ocasionados principalmente por el sector de transportes y el energético².

Efectos indirectos

- Las externalidades provocadas por los efectos indirectos, derivados de los procesos anteriores y posteriores al funcionamiento de los diferentes vehículos de transporte, tales como los procesos propios de producción de energía y combustibles, de fabricación, mantenimiento y desguace de vehículos y de la construcción, mantenimiento y eliminación de infraestructuras, se estiman en la CAPV en 2008 en 28,1 millones de euros para el corto plazo (objetivo de Kyoto) y en 74,8 millones de euros para el largo plazo (objetivos post Kyoto). En 2004 dichos costes ascendían a 27,1 millones de euros y 72 millones de euros, respectivamente¹.
- En 2008 el transporte por carretera es el responsable del 87,9% del coste a corto plazo y el ferrocarril del 12,1% restante¹.

Fuente:

¹ *Costes Externos del Transporte en la CAPV: Actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes*, Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco.

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

4.2. TENDENCIAS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE

De cara a analizar 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*”³¹.

Por otra parte, en el marco del 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*”³² publicado en el año 2011, se considera oportuno centrar la atención en el “*documento de trabajo*”³³ 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. A este respecto, cabe señalar que los informes de panorámica del transporte en Euskadi relativos a 2012 y 2013 ya incorporaron dicho análisis, no habiendo publicado posteriormente la Comisión Europea ningún documento específico sobre esta materia hasta la fecha de realización del presente informe.

³¹ Para mayor información, consultar:

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

³² Para mayor información, consultar:

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

³³ Para mayor información, consultar:

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

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

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. Con todo, se considera que se aproxima en gran medida al escenario futuro en el que se desarrollará la actividad del transporte en la CAPV.

Tendencias actuales

- Actividad creciente del transporte, influenciada entre otros factores por la ampliación de la UE y la cada vez mayor integración de los mercados mundiales.
- Movilidad de las personas creciente, a pesar del alto nivel de congestión existente en muchas ciudades.
- Mayor eficiencia y seguridad en el transporte.
- Ausencia de cambios estructurales que permitan reducir la dependencia del petróleo y las emisiones de CO₂. (El progreso tecnológico ha permitido una mayor eficiencia energética, pero ha sido insuficiente para compensar el incremento del tráfico).
- Dependencia prácticamente exclusiva de los combustibles fósiles.
- Nivel de contaminación superior a los límites legales en gran cantidad de ciudades y zonas sensibles.
- Deficiente rendimiento medioambiental del sistema de transporte, relacionado con las actuales pautas dominadas por la carretera, tanto en lo referido al transporte de mercancías como en lo relativo al transporte de 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 CO₂ procedentes del transporte en relación a las emisiones totales de CO₂ de la UE continuaría aumentando hasta el 38% de aquí a 2030 y hasta prácticamente el 50% de aquí a 2050, como consecuencia del comparativamente menor descenso de las emisiones de CO₂ procedentes del transporte frente al correspondiente a las motivadas por la producción de energía eléctrica y otros sectores.
- A falta de nuevas políticas, las fuentes de energías renovables en el transporte aumentarían únicamente un 13% de aquí a 2050, no registrando ningún avance significativo la propulsión eléctrica en el transporte por carretera.
- Los costes externos del transporte continuarían aumentando. El crecimiento del tráfico provocaría un incremento aproximado del 40% en los costes externos de aquí a 2050, y del 35% en los costes externos de la siniestralidad.
- Las emisiones de NO_x y de partículas disminuirían entorno a un 40% y 50%, respectivamente, de aquí a 2030, pasando ya a estabilizarse posteriormente en los mismos niveles. Como consecuencia, los costes externos relacionados con la emisión de contaminantes atmosféricos caerían un 60% de aquí a 2050.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

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 turismos, que son responsables de aproximadamente dos tercios de las emisiones del transporte por carretera. Asimismo, desde una perspectiva más amplia, el transporte aéreo y marítimo también constituyen retos en cuanto a reducción de emisiones.

Requisitos estrictos para las inversiones en infraestructura

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

Necesidad de una nueva estrategia de movilidad

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

Focalizando ya el análisis en 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), este porcentaje pasa a reducirse (35,7% en 2011 frente a 38,6% en 2007).
- En líneas generales, 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 reducido en 2012 y 2013 y repuntado muy débilmente en 2014.
- Mejora de las infraestructuras viarias. En el transcurso del periodo 2000-2014 las vías de alta capacidad se han incrementado un 21,6%. En 2014 dichas vías suponen el 14,4% del total de la red viaria frente al 11,4% que representaban en el año 2000.
- Continuado incremento de la demanda de los servicios de transporte colectivo en el ámbito urbano, con un aumento del 42,8% en el periodo 2000-2014.
- A grandes rasgos, aumento sostenido de MetroBilbao en desplazamientos metropolitanos: 61,3% en el periodo 2000-2014. No obstante, en los últimos ejercicios el volumen de personas se mantiene relativamente constante.
- Incremento del tráfico aéreo de personas con origen o destino en la CAPV, con un aumento del 44,3% en el periodo 2000-2014. En el último ejercicio se observa un repunte interanual del 4,7%.
- Aumento de la cuota de participación del tráfico marítimo en el movimiento total de mercancías en la CAPV, habiendo incrementado su peso relativo del 16,2% al 22,5% en el periodo 2003-2014.

Sostenibilidad: otros aspectos relacionados con la sostenibilidad del transporte

- Atendiendo a una perspectiva temporal amplia (periodo 2004-2014), ascenso del consumo energético del sector, registrando, por tercer año consecutivo, un incremento (0,8% interanual en 2014), 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. No obstante, en 2014 el uso de los mismos desciende un -4,6% interanual.

5

Objetivos en Materia de Transporte y Movilidad Sostenible

5. OBJETIVOS EN MATERIA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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. Con dicho reto como horizonte, se encuentra en elaboración 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)”³⁴, 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”³⁵.

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”³⁶. 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 2014 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:

³⁴ Para mayor información, consultar:

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

³⁵ Para mayor información, consultar:

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

³⁶ Para mayor información, consultar: [Libro blanco del transporte - Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte](#)

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

Desarrollar y utilizar nuevos combustibles y sistemas de propulsión sostenibles

- Reducir a la mitad el uso de automóviles de «propulsión convencional» en el transporte urbano para 2030; eliminarlos progresivamente en las ciudades para 2050; lograr que la logística urbana de los principales centros urbanos en 2030 esté fundamentalmente libre de emisiones de CO₂.
- Llegar a una cuota del 40% de combustibles sostenibles hipocarbónicos en el sector aéreo para 2050; reducir, también para 2050, las emisiones de CO₂ de la UE procedentes del fuelóleo para calderas del sector marítimo en un 40% (y si es posible, en un 50%).

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

- Intentar transferir a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial, de aquí a 2030, el 30% del transporte de mercancías por carretera, y para 2050, más del 50%, apoyándose en corredores eficientes y ecológicos de tránsito de mercancías. Para cumplir este objetivo también será preciso desarrollar la infraestructura adecuada.
- Para 2050, completar una red europea de ferrocarriles de alta velocidad. Triplicar la longitud de la red existente de ferrocarriles de alta velocidad para 2030 y mantener una densa red ferroviaria en todos los Estados miembros. En 2050, la mayor parte del transporte de pasajeros 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 (SESAR³⁷) 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 (ERTMS³⁸, ITS³⁹, SSN y LRIT⁴⁰, RIS⁴¹). 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.

³⁷ De conformidad con el Plan Director ATM europeo:

http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm

³⁸ Conforme al plan de implantación europeo para ERTMS: véase la Decisión C (2009) 561 de la Comisión.

³⁹ Conforme al plan de ejecución EasyWay 2: véase la Decisión C (2010) 9675 de la Comisión.

⁴⁰ 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).

⁴¹ 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.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

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.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

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 PDTs 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 2014

En cuanto a la **planificación y desarrollo del transporte**, se ha trabajado en la elaboración de un conjunto de planes, destacando los avances producidos en el Plan Director de Transporte Sostenible.

La Autoridad del Transporte de Euskadi (ATE) ha continuado con su actividad ordinaria, habiéndose celebrado tres plenos, concretamente, el 20 de marzo, el 18 de julio y el 5 de diciembre de 2014. En estos plenos se han tratado los avances en la implantación del Billete Único para la CAPV, la puesta en marcha de proyectos piloto en los Territorios de Álava y Bizkaia, y la preparación de otro proyecto piloto para Gipuzkoa. También se ha hecho un seguimiento a la incorporación a los sistemas informáticos del Gobierno Vasco de la Plataforma de información sobre transporte público en la CAPV www.moveuskadi.com, con lo que la plataforma ganará en seguridad y calidad. Asimismo, se han tratado temas como: intervención en la política de transportes en materia de igualdad; control de flujos de mercancías peligrosas; o el cambio de concesiones de los servicios de transporte público regular permanente y de uso general de viajeros por carretera en los tres territorios de la CAPV, habiéndose emitido sus correspondientes informes.

Con respecto a la actividad de las secciones, en todas ellas se informó sobre modificaciones de normativa de transporte estatales y europeas, que van a influir sustancialmente en el acceso a la profesión de transportista y al mercado del transporte, se analizó la situación sectorial, y se informó sobre las ayudas disponibles tanto de la Comunidad como estatales y europeas y sobre el Plan de Inspección nacional de transporte por carretera para 2015. De manera específica, 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 trató la problemática del Transporte Escolar con el Departamento de Educación.
- En la Sección de Alta Inspección, se aprobó el Plan de Inspecciones para el año 2014 y se ha hecho seguimiento de ese Plan a lo largo del año; se ha informado sobre normativa Estatal y Europea sobre transportes de mercancías, transporte especiales, mercancías peligrosas y Consejeros de Seguridad, realizándose labores de coordinación

a la hora de aplicarla; se realizaron unas Jornadas de Inspección en el mes de marzo en las que se dieron charlas sobre normativa de mercancías peligrosas a personal de Administraciones y al Sector, con sesiones prácticas en carretera con técnicos de Diputaciones y Ertzaintza.

- Finalmente, respecto a la Sección de Transporte de Mercancías, se ha informado al Sector sobre la normativa que le afecta, y el Sector ha trasladado a la Dirección de Planificación del Transporte su situación y ha pedido su apoyo ante los foros en los que se toman decisiones que les afecta.

Asimismo, merece mencionar que se ha colaborado activamente en la constitución de la Autoridad del Transporte de Álava, en coordinación con el resto de administraciones participantes, estando en 2014 en fase de elaboración y revisión de los documentos preparatorios para la creación del citado consorcio.

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”, que abarcará la perspectiva hasta 2020. En este sentido, tras la adecuación del diagnóstico y del escenario actual, se ha elaborado un primer avance y síntesis del PDTS 2020, así como el documento de sostenibilidad.

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

- En línea con los cambios normativos en la política ferroviaria europea, la Dirección de Planificación del Transporte ha impulsado, a través de la sociedad pública Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, acciones de adecuación a la nueva realidad, siempre desde la perspectiva de incrementar la participación del sector público ferroviario vasco en las nuevas oportunidades que surgen. En concreto, se han estudiado las posibilidades del operador en nuevos mercados, como las mercancías, otras redes, etc.
- Se ha adjudicado el concurso para la elaboración del tercer Plan general de Carreteras 2017-2028 que ha de entrar en vigor en 2016.
- Se ha avanzado en el diseño de nuevas alternativas de secciones de firmes de carreteras y completado los estudios técnicos sobre las prescripciones técnicas para el uso de los áridos en firmes de carreteras; y se ha trabajado en un conjunto de acciones en el campo de la investigación, sentándose las bases para los ensayos que se realizarán en 2015 en colaboración con la Viceconsejería de Medio Ambiente, en el campo de la utilización de materiales reciclados para firmes de carreteras.
- Se ha redactado un borrador del Plan de Vías Ciclables en coordinación con las Diputaciones Forales, que se culminará en 2015.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

En relación a la **ordenación del transporte público**, en 2014 se han dictado Órdenes en materia de **regulación tarifaria**:

- Tarifas de transporte público urbano e interurbano de viajeros regular de uso general (Orden de 12 de marzo de 2014).
- Tarifas de transporte público interurbano en vehículos de turismo (Orden de 15 de diciembre de 2014).

A continuación, se muestran las principales actuaciones realizadas en 2014, 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	
■	El objetivo de mejora de la calidad y competitividad en el sector del transporte de mercancías y viajeros engloba una serie de actuaciones tendentes al incremento de estos factores. Se han desarrollado los programas relativos al abandono de la actividad, implantación de sistemas de calidad y medioambiente, modernización del sector en materias como la implantación de nuevas tecnologías (sistemas de localización y control, elementos de seguridad, sistemas de retención infantil).
Promoción y potenciación de la formación	
■	Se ha organizado una jornada técnica centrada en la nueva normativa de transporte de mercancías peligrosas por carretera aprobada por Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero.
	Se ha realizado una convocatoria de las pruebas de Consejero de Seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, tanto para la obtención del título como para su renovación, y una para la obtención del título de Capacitación profesional de transportista, tramitándose las solicitudes y entregas de títulos, habiéndose realizado pruebas el día 15 de noviembre de 2014.
■	En cuanto a las actividades docentes para formación de profesionales y postgraduados en el sector marítimo:
	<ul style="list-style-type: none"> • 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 realizado el III Foro Marítimo de Deusto con la asistencia de más de 50 profesionales del mundo del mar, tanto profesionales de las Empresas marítimas como alumnos del Master. Se han editado los números once y doce de la Revista Jurídica del Transporte Marítimo, Terrestre y Multimodal. • Se han editado los números trece y catorce de la Revista Jurídica del Transporte Marítimo, Terrestre y Multimodal. • Se ha editado la publicación de derecho aéreo “Responsabilidad y daño en el producto aeronáutico”. • Se ha realizado un Derrotero de la Costa Vasca, para su publicación en 2015. • 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.

Objetivo 2 - Lograr una accesibilidad universal y sostenible

Plan de Carreteras

- Durante el 2014 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.

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 2014 se han ejecutado las obras de construcción del túnel de Artxanda, primer paso para la conexión ferroviaria de la capital vizcaína con el aeropuerto de Loiu y el tramo de Ermua.
- Además se ha realizado la renovación de vía y eliminación del paso a nivel del tramo Zugastieta-Muxika.
- Se han licitado las obras de supresión del paso a nivel de Urdúliz y la construcción de la nueva estación.
- En el territorio de Gipuzkoa se ha seguido ejecutando una serie de actuaciones en la red propia, entre los que destacan el desdoblamiento del tramo Loiola-Herrera, la construcción de los talleres y cocheras de Araso en Irún, así como el desdoblamiento y cubierta Amaña-Ardantza en Eibar.

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.
- 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 inaugurado el tramo Santurtzi-Kabiezés.
- En cuanto a la **línea 3** del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao (Línea Etxebarri-Matiko), durante el año 2014 se ha trabajado en los tramos Etxebarri-Txurdinaga, Txurdinaga-Casco Viejo (finalizado), Urbarri y estaciones de Matiko y San Antonio de Etxebarri (finalizado). Asimismo, se han adjudicado las obras de la estación de Casco Viejo.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

- 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 2014 se ha continuado con las labores de inspección de las instalaciones de transporte por cable existentes en la CAPV, que han sido favorables, con las observaciones recogidas en los informes de inspección, que se han notificado a las correspondientes empresas explotadoras de los funiculares.

- El funicular de Ondarreta al Monte Igeldo (Donostia-San Sebastián) ha sido declarado en 2014 “Bien Cultural Calificado” mediante Decreto 84/2014, de 27 de mayo, publicado en el BOPV de 11 de junio de 2014, con el régimen de protección señalado en el anexo III del citado Decreto. Asimismo en 2014, dentro de las actuaciones preparatorias del proceso de nueva licitación de la concesión, se ha aprobado el proyecto de reforma y rehabilitación de las instalaciones actuales, respetándose los criterios establecidos en el citado Decreto 84/2014. Paralelamente se ha continuado la tramitación del expediente de liquidación y reversión de los bienes de la concesión actual, que ha sido objeto en 2014 de recurso contencioso administrativo ante el TSJPV y se encuentra pendiente de sentencia, estando habilitada la empresa Monte Igeldo durante 2014 a seguir prestando el servicio en las condiciones establecidas en el pliego concesional, a efectos de garantizar la continuidad en la prestación del mismo.

Intermodalidad e interoperabilidad

- En el marco del objetivo de conseguir un Billete Único de transporte, se ha avanzado con el proceso de puesta en marcha de la Interoperabilidad de las tres tarjetas de transporte co-existentes en Euskadi: BAT, BARIK y MUGI. 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 del Gobierno Vasco. En 2014 se ha finalizado el Masterplan para la interoperabilidad de las tarjetas BAT-BARIK-MUGI, que define y valora las actuaciones que deben llevarse a cabo en el ámbito de los sistemas de transporte público de Araba, Bizkaia y Gipuzkoa para la consecución de un escenario de interoperabilidad entre los tres sistemas tarifarios integrados actualmente existentes en Euskadi. En ejecución del Masterplan se acuerda la puesta en marcha en 2014 de una serie de proyectos pilotos, con el objeto de dar un paso más hacia la consecución del objetivo buscado; en concreto, los proyectos piloto en el Tranvía de Bilbao, operativo para las tres tarjetas desde el 30 de julio de 2014; el Tranvía de Vitoria-Gasteiz, operativo para las tarjetas BAT-BARIK desde diciembre de 2014, y prevista la incorporación de MUGI para principios de 2015; y el proyecto piloto en los autobuses urbanos de Donostia-San Sebastián (Dbus), que en 2014 se ha iniciado la redacción del pliego para su implantación.

- Se ha elaborado la Estrategia para la Promoción y Desarrollo de las Plataformas Logísticas Intermodales de la CAPV en el marco de la estrategia Euskadi Logistics, que persigue la promoción y desarrollo de las Plataformas logísticas, con las iniciativas de establecer un sistema vasco que se apoye en una red de áreas logísticas intermodales que integren los distintos modos de transporte, el impulso de las conexiones ferroviarias y el desarrollo de las plataformas logísticas con impulso de acciones conjuntas con las grandes infraestructuras portuarias y aeroportuarias. Dentro de esta estrategia se integra la marca Basque Country Logistics, cuya misión es instrumentalizar una plataforma logística multimodal y multipolar como gran nodo de vertebración de los flujos de mercancías de la Península Ibérica con la Unión Europea y que en 2014 ha realizado diversas actuaciones y presentaciones a nivel autonómico, estatal y europeo.

- Por otra parte, el apoyo a los centros logísticos ya existentes en Euskadi se ha materializado en una aportación económica en consonancia con la participación societaria en los mismos.

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, el ejercicio 2014 ha venido marcado por la magnitud de los temporales de la mar al inicio de año, que han provocado que la gran mayoría de las disponibilidades presupuestarias previstas tanto para inversión, como para mantenimiento hayan tenido que destinarse a estas obras, en su mayoría declaradas de emergencia. Al respecto, cabe destacar:

- Las obras que han debido realizarse en el puerto de Bermeo, severamente dañado en el temporal del 2 de febrero pasado. Ha sido necesario llevar a cabo una reconstrucción integral de la obra de abrigo, espaldón y talud de bloques, de la explanada de Frantxúa, que en estos momentos cuenta con una protección muy superior a la previa al colapso. También en la zona Norte del puerto se han reconstruido los 4 tramos de espaldón desplazados por la fuerza del oleaje, en una longitud de cerca de 100 metros y la escollera de protección del martillo. En la zona Sur se han repuesto bloques y reforzado el manto principal del contradique con más de 3.000 bloques de 8 toneladas.
- En segundo lugar por volumen de la inversión se sitúa el refuerzo del contradique del puerto de Orio, que sufrió un colapso total en el tramo final del mismo y cuyas obras en base a un proyecto reformado, se vienen realizando desde el pasado verano.
- Asimismo, han podido finalizarse las obras de rehabilitación del morro del espigón de encauzamiento de la ría Artibai en Ondarroa, con una solución de estructura de contención de tablestacas metálicas.
- Otras obras realizadas en 2.014 como consecuencia de la necesidad de reparar los cuantiosos daños en los puertos incluyen: la consolidación de los diques verticales del puerto de Donostia, el restablecimiento del camino de rodadura y del manto interior del dique de Zumaya, la reparación y urbanización del acceso al dique de Métrica. Por último, se han iniciado a finales de año las obras de reparación y refuerzo del malecón de Lacunario en Lekitos.
- En lo que respecta al mantenimiento de los calados, se han realizado diversos dragados para restaurar una situación de seguridad en la navegación en puertos como Lekitos, Ondarroa, Mundaka, Bermeo o Zumaia.
- Al margen de las obras consecuencia de los temporales acaecidos, se han terminado actuaciones como la repavimentación del muelle de la Jarana en Donostia o la estabilización mediante una pantalla de pilotes de la carretera de acceso al puerto de Mutriku y la estabilización de la ladera de Menditxo en el puerto de Getaria.
- Si bien no se han realizado obras de edificación significativas, sí se han redactado proyectos de interés, tales como el de la nueva lonja de pescado del puertos de Ondarroa, el proyecto de ampliación y remodelación de la lonja de Bermeo y el proyecto de reconstrucción de las lonjas de Frantxúa.

- Respecto al anteproyecto de Ley de puertos del País Vasco, durante el año 2014 la Consejera aprobó un borrador que durante el preceptivo mes fue sometido a información pública y a la audiencia de las instituciones afectadas. Actualmente se está procediendo al análisis y la resolución de las alegaciones.
- En cuanto al desarrollo de instalaciones náutico-deportivas, se ha realizado un estudio sobre la viabilidad de los puertos deportivos de Aquitania y Euskadi.
- Al mismo tiempo, la afección de los temporales a las dársenas deportivas ha propiciado la reforma de algunas instalaciones para la mejora de su accesibilidad.
- En lo referente a subvenciones para infraestructuras, se ha abonado la subvención de capital a Euskadiko Kirol Portua, S.A. para la inversión en infraestructuras portuarias.
- También se han abonado las ayudas concedidas por los daños ocasionados en embarcaciones de recreo matriculadas en la lista séptima, al amparo del Decreto 34/2014, de 11 de marzo, de ayudas excepcionales con ocasión de los temporales acaecidos en la Comunidad Autónoma de Euskadi.
- En el ejercicio 2014 se ha procedido a la adjudicación de dos expedientes de contratación, iniciados en 2013, para la prestación del servicio de Limpieza de lámina de agua y superficie terrestre, uno para los puertos de Gipuzkoa y otro para la prestación del mismo servicio en cuatro puertos de Bizkaia: Ondarroa, Lekeitio, Ea y Elantxobe.
- La prestación de este servicio en los otros cuatro puertos de Bizkaia, competencia de la Comunidad Autónoma de Euskadi: Mundaka, Bermeo, Armintza y Plentzia, se ha realizado mediante la tramitación de la prórroga, por un periodo de 12 meses, del contrato vigente al inicio del ejercicio.
- En lo relativo al servicio de seguridad y vigilancia de los puertos, en 2014 se ha realizado la prórroga, por un periodo de 12 meses, del contrato existente para la prestación del servicio en Bizkaia, en concreto en los puertos de Bermeo, Ondarroa y Lekeitio durante la época estival.
- Por otra parte, se ha obtenido de la Secretaría de Estado de Seguridad del Ministerio del Interior la aprobación del Plan de Protección del Puerto de Bermeo. Para ello, se han realizado varias actuaciones en los accesos y CCTV del puerto de Bermeo.
- En Gipuzkoa, una vez finalizado el 31 de agosto el contrato existente del servicio de seguridad y vigilancia, que incluía la prestación del servicio en el puerto de Donostia y en el puerto pesquero de Hondarribia durante la época estival, se procede a la prestación del mismo exclusivamente en Donostia, y se inicia un nuevo expediente de contratación para este puerto.
- A su vez, se ha llevado a cabo la adjudicación del contrato para la actualización de los Planes de Emergencia Interior y Planes Interiores Marítimos.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

Planificación y desarrollo del transporte aéreo

- En 2014, se ha finalizado la elaboración del Plan de Gestión Aeroportuaria, comenzado en 2013, desde la perspectiva de asumir mayores cuotas de gestión en un sistema aeroportuario basado en el principio de un aeropuerto, tres terminales.
- En paralelo, se ha continuado con la política de trabajo de promoción de los tres aeropuertos por medio de sus respectivas sociedades gestoras (VIA - Vitoria International Airport Agency, BIA - Bilbao Air y Ortzibia - Sociedad Promotora del Aeropuerto de Hondarribia).

Objetivo 4 - Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa

Potenciación del Eje Atlántico como eje de comunicaciones

- El Gobierno Vasco ha continuado con el liderazgo de las acciones de promoción entre distintas regiones del Arco Atlántico, tras la incorporación definitiva del eje Atlántico en las redes de transporte transeuropeas prioritarias.
- 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, las acciones responsabilidad del Gobierno Vasco como Jefe de Fila, tales como, por un lado, las tareas de comunicación y difusión y, por otro, la coordinación, justificación y control del proyecto, habiéndose realizado varios Comités de Pilotaje en Bilbao, Rennes, Pasaia y Burdeos, así como varias videoconferencias.
- Asimismo, se ha avanzado en la realización de los estudios previstos en el proyecto: por un lado el estudio sobre infraestructuras y proyectos y por otro el estudio de servicios e intermodalidad, que fueron objeto de una presentación pública en Bilbao en diciembre de 2014.
- 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 Planificación del Transporte lidera, impulsa y coordina el Grupo de Transportes del Arco Atlántico.
- Además, durante el 2014, el Grupo de Transportes de la Comisión del Arco Atlántico (CAA) ha trabajado sobre temas como el programa de financiación "Connecting Europe Facility", las Redes Transeuropeas de Transporte, así como en los foros creados en relación al Corredor Atlántico.
- En el ámbito de la eurrerregión Aquitania-Euskadi, se ha trabajado para dar continuidad al proyecto Transfermuga, de mejora de las conexiones ferroviarias en la eurociudad Baiona-Donostia.

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 ¹ (CNAE-2009 Y SEC-10)	2012 ¹ (CNAE-2009 Y SEC-10)	2013 (a) ¹ (CNAE-2009 Y SEC-10)	Grado avance	
					13-03	13-12
Productividad del transporte (VAB/Empleo)	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.

¹ Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento 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)	2012 ¹ (CNAE-2009 Y SEC-10)	2013 ¹ (CNAE-2009 Y SEC-10)	2014 (a) ¹ (CNAE-2009 Y SEC-10)	Grado avance	
					14-03	14-13
Crecimiento comparado del transporte y del conjunto de la economía de la CAPV (VAB)	Transporte: 2.148.203 miles de euros Economía: 44.646.354 miles de euros	Transporte: 2.819.911 miles de euros Economía: 60.875.938 miles de euros	Transporte: 2.871.363 miles de euros Economía: 59.903.935 miles de euros	Transporte: 2.944.563 miles de euros Economía: 60.395.677 miles de euros	Transporte: 37,1% Economía: 35,3%	Transporte: 2,5% Economía: 0,8%

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.

Atendiendo a una perspectiva temporal amplia (periodo 2003-2014), el crecimiento del VAB del transporte ha sido superior al correspondiente al conjunto de la economía: 37,1% frente a 35,3%.

En el periodo más reciente (evolución 2013-2014), el VAB del transporte también se ha incrementado en mayor medida que el de la economía en su conjunto: 2,5% frente a 0,8%.

¹ Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento 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	2012	2013	2014	Grado avance ¹	
						14-00	14-13
Proporción vías alta capacidad²	11,4%	13,8%	14,4%	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 2000-2014 la proporción de vías de alta capacidad sobre el conjunto de la red viaria ha aumentado en 3 puntos porcentuales (su longitud ha pasado de 495 km a 602 km), representando en 2014 el 14,4% sobre el conjunto de las carreteras vascas.

¹ Diferencia en puntos porcentuales.

² Fuente: Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento.

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

6.2. INDICADORES SOCIALES

Indicador 4	2000	2010	2012	2013	2014	Grado avance	
						14-00	14-13
Utilización transporte público colectivo¹	225.092 miles de viajeros y viajeras	250.445 miles de viajeros y viajeras	250.462 miles de viajeros y viajeras	247.545 miles de viajeros y viajeras	247.961 miles de viajeros y viajeras	+10,2%	+0,2%

En el periodo 2000-2014 el número de viajeros y viajeras de los servicios públicos de transporte colectivo por carretera y ferrocarril en la CAPV han crecido un 10,2%, reflejando la evolución positiva experimentada por el uso del transporte público por parte de la población vasca en el periodo analizado.

Por su parte, en el último ejercicio el número de viajeros y viajeras de los servicios públicos de transporte colectivo por carretera y ferrocarril se mantiene en los mismos niveles que el año anterior, alcanzando un total de 247,9 millones de personas, lo que representa un aumento del 0,2% con respecto a las cifras registradas en 2013.

¹ Se excluyen los viajeros del funicular La Reineta

Indicador 5	2003	2006	2010	2012	2013	2014	Grado avance ¹	
							14-03	14-13
Transporte mercancías ferrocarril y marítimo	19,2%	21,8%	23,4%	24,8%	26,0%	24,6%	+5,4%	-1,4%

Atendiendo a los últimos datos disponibles de los estudios “Imagen Final de la Demanda en la CAPV 2003, 2006 y 2011”, se ha tendido a una distribución modal más equilibrada y sostenible del transporte de mercancías en la CAPV. De este modo, la proporción de mercancía transportada en ferrocarril o en barco ha aumentado en 5,4 puntos porcentuales en el periodo 2003-2014.

Pese a la notable mejoría, el peso del transporte de mercancías por carretera es elevado (75,4% del total en 2014), siendo muy superior del observado en el conjunto de la UE-28, donde los modos más sostenibles, ferrocarril y marítimo, concentran en conjunto el 48,9%² de la mercancía transportada.

¹ Diferencia en puntos porcentuales.

² 2013, último año disponible. El transporte marítimo incluye vías navegables interiores.

Indicador 6	2001	2011	2012	2013	2014	Grado avance	
						14-01	14-13
Personas Fallecidas en las carreteras¹	186	60	58	56	29	-84,4%	-48,2%

El “Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015-2020” establece como visión estratégica situar a Euskadi como referente en materia de movilidad segura y sostenible.

En el periodo 2001-2014 el número de fallecidos y fallecidas en las carreteras vascas desciende un -84,4%.

En 2014 las personas fallecidas en las carreteras vascas han retrocedido un -48,2% en relación al año anterior.

¹ Incluye accidentes con víctimas registrados por la Ertzaintza y por las Policías Locales (hasta 2005 Policías Locales sólo de las tres capitales vascas; 2006 capitales vascas, Irún, Santurtzi, Sestao y Basauri; 2007 capitales vascas, Irún, Vea saín y Basauri; 2008 capitales vascas, Irún, Santurtzi y Sestao; 2009 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao, Lezo y Zarautz; 2010, 2011, 2012, 2013 y 2014 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao y Zarautz).

6.3. INDICADORES MEDIOAMBIENTALES

Indicador 7	1990	2008	2011	2012	2013 ¹	Grado avance	
						13-90	13-12
Emisiones de GEIs del transporte	2.717 miles de Tn CO ₂ equivalente	5.713 miles de Tn CO ₂ equivalente	5.034 miles de Tn CO ₂ equivalente	5.288 miles de Tn CO ₂ equivalente	5.364 miles de Tn CO ₂ equivalente	97,3%	1,4%

En el Protocolo de Kyoto se adopta el objetivo de reducir las emisiones de GEIs en un 8% para el período 2008-2012, en comparación con las emisiones del año base 1990.

Entre 1990 y 2013 las emisiones de GEIs del transporte han aumentado un 97,3%, evolución contraria al compromiso asumido en el Protocolo de Kyoto, aplicado al transporte. De hecho, entre 2012 y 2013 las emisiones de GEIs del transporte han aumentado un 1,4%, en un contexto de retroceso de la actividad económica (contracción del PIB del -1,8% en 2013).

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

Indicador 8	2002	2011	2012	2013	2014	Grado avance	
						14-02	14-13
Consumo energético del transporte	1.590 ktep	1.739 ktep	1.822 ktep	1.847 ktep	1.862 ktep	17,1%	0,8%

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

El consumo energético del transporte se ha incrementado un 17,1% en el periodo 2002-2014, evolución contradictoria al citado objetivo estratégico. En 2014 el consumo energético del transporte se ha incrementado un 0,8% interanual, en línea con el repunte de la actividad económica (expansión del PIB vasco del 1,4% en 2014 frente a contracción del -1,8% en 2013).

Indicador 9	2006	2011	2012	2013	2014	Grado avance	
						14-06	14-13
Consumo de biocarburantes	6,5 miles de toneladas equivalentes de petróleo	101,1 miles de toneladas equivalentes de petróleo	104,2 miles de toneladas equivalentes de petróleo	68,0 miles de toneladas equivalentes de petróleo	64,9 miles de toneladas equivalentes de petróleo	898,5%	-4,6%

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 898,5% en el periodo 2006-2014, con un descenso interanual del -4,6% en 2014, evolución contraria a 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).

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

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).

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

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).

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

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).

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

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

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

AÑO / MODO	Trans. Terres. de Pers.*	Trans. Carret. Mercan.	Trans. Ferro. Interur. Pers.	Trans. Ferro. Mercan.	Trans. Tubería	Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marít.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.**	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS														
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
%														
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).

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

Cuadro 7.10. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Álava (nº establecimientos y %)

AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS						
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. 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 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. Marit.	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).

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

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).

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

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).

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

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).

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

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).

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

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 ¹	--	342	471	12.594	38.814
2004	24.049	1.693	341	457	12.769	39.309
2005	24.790	2.744	409	470	12.531	40.944
2006	26.103	2.622	384	412	12.810	42.331
2007	27.859	2.465	394	425	13.697	44.840
2008	28.822	2.272	391	395	13.728	45.608
2009	29.237	2.144	423	387	13.937	46.128
%						
2003	65,46	--	0,88	1,21	32,45	100,00
2004	61,18	4,31	0,87	1,16	32,48	100,00
2005	60,55	6,70	1,00	1,15	30,61	100,00
2006	61,66	6,19	0,91	0,97	30,26	100,00
2007	62,13	5,50	0,88	0,95	30,55	100,00
2008	63,20	4,98	0,86	0,87	30,10	100,00
2009	63,38	4,65	0,92	0,84	30,21	100,00

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

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

AÑO / MODO	Trans. Terres. de Pers.*	Trans. Carret. Mercan.	Trans. Ferro. Interur. Pers.	Trans. Ferro. Mercan.	Trans. Tubería	Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marít.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.**	TOTAL
Nº EMPLEOS														
2009	8.062	22.522	1.120	87	37	51	319	215	201	-	-	-	11.910	44.524
2010	8.145	19.772	1.097	75	36	50	381	281	178	2.536	1.478	955	6.567	41.551
2011	8.192	18.318	1.106	72	41	52	293	101	55	2.646	1.491	833	6.230	39.430
2012	8.252	17.378	1.074	77	37	55	392	131	0	2.917	1.395	1.127	6.491	39.326
2013	8.138	16.271	1.077	85	39	46	390	94	0	2.957	1.273	1.119	6.311	37.800
%														
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).

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

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. Tubería	Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marít.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.***	TOTAL
Nº EMPLEOS														
2009	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. Tubería	Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marít.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.***	TOTAL
Nº EMPLEOS														
2009	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).

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

Cuadro 7.24. Empleo del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº empleos y %)

AÑO / MODO	Carretera	Ferrovioario	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. Marít. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marít.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.***	TOTAL
Nº EMPLEOS														
2009	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)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	miles de euros	% (A) / (B)	% (A) / (C)	miles de euros	% (B) / (C)	miles de euros
2010	2.747.693	93,3	4,5	2.945.378	4,8	61.304.826
2011	2.849.321	93,7	4,6	3.039.797	4,9	61.968.224
2012	2.819.911	94,0	4,6	2.998.851	4,9	60.875.938
2013	2.871.363	93,7	4,8	3.063.079	5,1	59.903.935
2014 ^(a)	2.944.563	93,6	4,9	3.144.874	5,2	60.395.677

^(a): Datos de avance.

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

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

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

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	Transporte, actividades postales y de correos (B)	Total Economía
2010	--	--	--
2011	4,1	3,2	1,1
2012	-1,0	-1,3	-1,8
2013	1,8	2,1	-1,6
2014 ^(a)	2,5	2,7	0,8

^(a): Datos de avance.

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

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

Cuadro 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	347.700	3,6	9.726.379
2014 ^(a)	357.307	3,6	9.803.456

^(a): Datos de avance.

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

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

Cuadro 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	2,0	-1,1
2014 ^(a)	2,8	0,8

^(a): Datos de avance.

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

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

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

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	830.611	4,2	19.795.575
2014 ^(a)	852.682	4,3	20.004.270

(a): Datos de avance.

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

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

Cuadro 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	1,6	-1,7
2014 ^(a)	2,7	1,1

(a): Datos de avance.

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

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

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

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

2010	1.612.632	5,1	31.327.551
2011	1.675.995	5,3	31.564.154
2012	1.661.819	5,4	30.900.497
2013	1.693.052	5,6	30.381.981
2014 ^(a)	1.734.574	5,7	30.587.951

^(a): Datos de avance.

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

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

Cuadro 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

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

2010	--	--
2011	4,3	0,8
2012	-0,8	-2,1
2013	1,9	-1,7
2014 ^(a)	2,5	0,7

^(a): Datos de avance.

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

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

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

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+Otros ¹		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros ¹					
MILES DE EUROS							
2003	1.122.259		142.989	40.682	52.336	789.937	2.148.203
2004	1.201.681		147.163	49.748	56.245	833.975	2.288.812
2005	966.425	374.589	122.935	65.200	62.824	870.857	2.462.830
2006	1.038.737	404.371	128.773	71.311	68.654	951.135	2.662.981
2007	1.091.517	430.351	130.661	76.047	82.786	1.038.867	2.850.229
2008	1.122.994	453.319	140.439	74.470	78.565	1.099.121	2.968.908
2009	1.101.841	481.583	143.235	63.422	68.836	1.119.490	2.978.407
2010	1.011.958	495.651	153.634	66.900	74.520	1.122.806	2.925.469
%							
2003	52,24		6,66	1,89	2,44	36,77	100,00
2004	52,50		6,43	2,17	2,46	36,44	100,00
2005	39,24	15,21	4,99	2,65	2,55	35,36	100,00
2006	39,01	15,18	4,84	2,68	2,58	35,72	100,00
2007	38,30	15,10	4,58	2,67	2,90	36,45	100,00
2008	37,83	15,27	4,73	2,51	2,65	37,02	100,00
2009	36,99	16,17	4,81	2,13	2,31	37,59	100,00
2010	34,59	16,94	5,25	2,29	2,55	38,38	100,00

¹ Incluye: transporte urbano y suburbano por ferrocarril, transporte urbano regular de viajeros y viajeras, transporte regular de viajeros y viajeras por carretera, otro transporte regular (teleférico, funicular y cremallera), transporte por taxi, otros tipos de transporte terrestre discrecional de viajeros y viajeras, y transporte por tubería.

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

AÑO / MODO	Transp. terrestre ¹	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
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	1.544.399	162.961	80.506	54.397	1.029.100	2.871.363
2014 ^(a)	1.563.605	165.376	85.043	54.768	1.075.771	2.944.563
%						
2010	53,05	5,52	3,40	2,07	35,96	100,00
2011	53,15	5,82	3,31	1,99	35,73	100,00
2012	53,12	5,70	3,34	1,94	35,90	100,00
2013	53,79	5,68	2,80	1,89	35,84	100,00
2014 ^(a)	53,10	5,62	2,89	1,86	36,53	100,00

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

¹ Incluye:

-Pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

-Mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

^(a): Datos de avance.

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

Cuadro 7.34. VAB del sector de transportes por modo en Álava (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)

AÑO / MODO	Carretera+Otros ¹		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros ¹					
MILES DE EUROS							
2003	176.563		4.891	4.615	0	91.251	277.320
2004	188.792		5.063	5.341	0	97.171	296.367
2005	143.673	72.505	606	7.235	0	97.918	321.937
2006	153.729	77.890	637	8.031	0	108.687	348.974
2007	161.540	88.937	641	7.975	0	114.827	373.920
2008	166.157	93.144	693	7.951	0	121.487	389.432
2009	149.589	92.610	659	6.890	0	95.717	345.465
2010	144.059	98.697	723	7.028	0	96.965	347.472
%							
2003	63,67		1,76	1,66	0,00	32,90	100,00
2004	63,70		1,71	1,80	0,00	32,79	100,00
2005	44,63	22,52	0,19	2,25	0,00	30,42	100,00
2006	44,05	22,32	0,18	2,30	0,00	31,14	100,00
2007	43,20	23,79	0,17	2,13	0,00	30,71	100,00
2008	42,67	23,92	0,18	2,04	0,00	31,20	100,00
2009	43,30	26,81	0,19	1,99	0,00	27,71	100,00
2010	41,46	28,40	0,21	2,02	0,00	27,91	100,00

¹ Incluye: transporte urbano y suburbano por ferrocarril, transporte urbano regular de viajeros y viajeras, transporte regular de viajeros y viajeras por carretera, otro transporte regular (teleférico, funicular y cremallera), transporte por taxi, otros tipos de transporte terrestre discrecional de viajeros y viajeras, y transporte por tubería.

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

AÑO / MODO	Transp. terrestre ¹	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
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	198.641	7.043	1.025	0	140.991	347.700
2014 ^(a)	202.762	8.107	1.076	0	145.362	357.307
%						
2010	59,05	1,53	0,61	0,00	38,81	100,00
2011	58,48	2,17	0,44	0,00	38,91	100,00
2012	57,23	2,13	0,37	0,00	40,27	100,00
2013	57,13	2,03	0,29	0,00	40,55	100,00
2014 ^(a)	56,75	2,27	0,30	0,00	40,68	100,00

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

¹ Incluye:

-Pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

-Mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

^(a): Datos de avance.

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

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

Cuadro 7.35. VAB del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (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	376.246		50.511	2.307	889	216.952	646.905
2004	403.927		52.076	2.517	955	231.030	690.505
2005	356.540	84.395	47.945	3.298	1.463	254.026	747.667
2006	381.499	90.729	50.410	3.693	1.464	279.429	807.224
2007	400.877	99.412	51.274	3.897	1.719	298.146	855.325
2008	414.737	104.006	55.030	3.756	1.632	315.438	894.599
2009	418.054	111.927	57.150	2.954	1.255	319.191	910.531
2010	376.667	114.230	60.922	2.865	1.345	306.482	862.511
%							
2003	58,16		7,81	0,36	0,14	33,54	100,00
2004	58,50		7,54	0,36	0,14	33,46	100,00
2005	47,69	11,29	6,41	0,44	0,20	33,98	100,00
2006	47,26	11,24	6,24	0,46	0,18	34,62	100,00
2007	46,87	11,62	5,99	0,46	0,20	34,86	100,00
2008	46,36	11,63	6,15	0,42	0,18	35,26	100,00
2009	45,91	12,29	6,28	0,32	0,14	35,06	100,00
2010	43,67	13,24	7,06	0,33	0,16	35,53	100,00

¹ Incluye: transporte urbano y suburbano por ferrocarril, transporte urbano regular de viajeros y viajeras, transporte regular de viajeros y viajeras por carretera, otro transporte regular (teleférico, funicular y cremallera), transporte por taxi, otros tipos de transporte terrestre discrecional de viajeros y viajeras, y transporte por tubería.

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

AÑO / MODO	Transp. terrestre ¹	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
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	502.751	53.564	4.660	6.423	263.213	830.611
2014 ^(a)	512.733	54.479	4.754	6.448	274.268	852.682
%						
2010	60,08	6,85	0,79	1,00	31,28	100,00
2011	60,01	7,09	0,65	0,90	31,35	100,00
2012	60,27	6,51	0,67	0,82	31,73	100,00
2013	60,53	6,45	0,56	0,77	31,69	100,00
2014 ^(a)	60,13	6,39	0,56	0,76	32,17	100,00

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

¹ Incluye:

-Pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

-Mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

^(a): Datos de avance.

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

Cuadro 7.36. VAB del sector de transportes por modo en Bizkaia (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual)

AÑO / MODO	Carretera+Otros ¹		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros ¹					
MILES DE EUROS							
2003	569.450		87.587	33.760	51.447	481.734	1.223.978
2004	608.962		90.024	41.890	55.290	505.774	1.301.940
2005	466.212	217.689	74.384	54.667	61.361	518.913	1.393.226
2006	503.509	235.752	77.726	59.587	67.190	563.019	1.506.783
2007	529.100	242.002	78.746	64.175	81.067	625.894	1.620.984
2008	542.100	256.169	84.716	62.763	76.933	662.196	1.684.877
2009	534.198	277.046	85.426	53.578	67.581	704.582	1.722.411
2010	491.232	282.724	91.989	57.007	73.175	719.359	1.715.486
%							
2003	46,52		7,16	2,76	4,20	39,36	100,00
2004	46,77		6,91	3,22	4,25	38,85	100,00
2005	33,46	15,62	5,34	3,92	4,40	37,25	100,00
2006	33,42	15,65	5,16	3,95	4,46	37,37	100,00
2007	32,64	14,93	4,86	3,96	5,00	38,61	100,00
2008	32,17	15,20	5,03	3,73	4,57	39,30	100,00
2009	31,01	16,08	4,96	3,11	3,92	40,91	100,00
2010	28,64	16,48	5,36	3,32	4,27	41,93	100,00

¹ Incluye: transporte urbano y suburbano por ferrocarril, transporte urbano regular de viajeros y viajeras, transporte regular de viajeros y viajeras por carretera, otro transporte regular (teleférico, funicular y cremallera), transporte por taxi, otros tipos de transporte terrestre discrecional de viajeros y viajeras, y transporte por tubería.

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

AÑO / MODO	Transp. terrestre ¹	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
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	843.007	102.354	74.821	47.974	624.896	1.693.052
2014 ^(a)	848.110	102.790	79.213	48.320	656.141	1.734.574
%						
2010	48,34	5,77	5,28	3,04	37,57	100,00
2011	48,67	5,97	5,22	2,94	37,19	100,00
2012	48,75	6,04	5,26	2,89	37,06	100,00
2013	49,79	6,05	4,42	2,83	36,91	100,00
2014 ^(a)	48,89	5,93	4,57	2,79	37,83	100,00

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

¹ Incluye:

-Pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

-Mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

^(a): Datos de avance.

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

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

7.2. ANEXO OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE

7.2.1. Oferta de transporte

Cuadro 7.37. Longitud y densidad de la red de carreteras en la CAPV (km y m/km²)

AÑO / MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL
LONGITUD (km)				
1992	186	197	4.046	4.429
1993	186	231	3.880	4.297
1994	186	247	3.887	4.320
1995	187	240	3.931	4.358
1996	187	251	3.858	4.296
1997	187	276	3.787	4.250
1998	188	275	3.854	4.317
1999	188	292	3.966	4.446
2000	196	299	3.858	4.353
2001	196	300	3.816	4.312
2002	192	303	3.768	4.263
2003	201	318	3.744	4.263
2004	206	316	3.728	4.250
2005	211	325	3.682	4.218
2006	210	317	3.677	4.204
2007	206	345	3.656	4.207
2008	218	348	3.615	4.181
2009	234	351	3.602	4.187
2010	232	344	3.600	4.176
2011	247	350	3.592	4.189
2012	248	354	3.583	4.185
2013	248	352	3.575	4.175
2014	243	359	3.568	4.169
DENSIDAD (m/km ²) ¹				
1992	25,7	27,2	559,6	612,6
1993	25,7	32,0	536,7	594,3
1994	25,7	34,2	537,6	597,5
1995	25,9	33,2	543,7	602,8
1996	25,9	34,7	533,6	594,2
1997	25,9	38,2	523,8	587,8
1998	26,0	38,0	533,1	597,1
1999	26,0	40,4	548,5	614,9
2000	27,1	41,4	533,6	602,1
2001	27,1	41,5	527,8	596,4
2002	26,6	41,9	521,2	589,6
2003	27,8	44,0	517,8	589,6
2004	28,5	43,7	515,6	587,8
2005	29,2	45,0	509,3	583,4
2006	29,2	43,8	508,6	581,6
2007	31,5	47,7	505,7	584,9
2008	30,1	48,1	499,6	577,9
2009	32,3	48,5	497,8	578,7
2010	32,1	47,6	497,9	577,6
2011	34,2	48,4	496,8	579,4
2012	34,3	49,0	495,6	578,8
2013	34,3	48,7	494,2	577,1
2014	33,6	49,7	493,3	576,4

¹ La densidad se ha calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.

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

Fuente: Ministerio de Fomento e INE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 7.38. Longitud y densidad de la red de carreteras en Álava (km y m/km²)

AÑO / MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL
LONGITUD (km)				
1992	60	79	1.492	1.631
1993	60	112	1.321	1.493
1994	60	112	1.339	1.511
1995	61	100	1.333	1.494
1996	61	111	1.299	1.471
1997	61	111	1.299	1.471
1998	61	113	1.348	1.522
1999	61	113	1.409	1.583
2000	62	112	1.296	1.470
2001	62	112	1.296	1.470
2002	62	112	1.296	1.470
2003	62	112	1.296	1.470
2004	62	112	1.304	1.478
2005	62	112	1.304	1.478
2006	62	112	1.303	1.477
2007	62	112	1.303	1.477
2008	75	105	1.286	1.466
2009	75	105	1.286	1.466
2010	75	105	1.286	1.466
2011	75	104	1.284	1.463
2012	75	104	1.284	1.463
2013	75	104	1.284	1.463
2014	75	104	1.284	1.463
DENSIDAD (m/km ²)				
1992	19,8	26,1	492,0	537,9
1993	19,8	36,9	435,6	492,3
1994	19,8	36,9	441,6	498,3
1995	20,1	33,0	439,6	492,7
1996	20,1	36,6	428,4	485,1
1997	20,1	36,6	428,4	485,1
1998	20,1	37,3	444,5	501,9
1999	20,1	37,3	464,6	522,0
2000	20,4	36,9	427,4	484,8
2001	20,4	36,9	427,4	484,8
2002	20,4	36,9	427,4	484,8
2003	20,4	36,9	427,4	484,8
2004	20,4	36,9	430,0	487,4
2005	20,4	36,9	430,0	487,4
2006	20,4	36,9	429,7	487,1
2007	20,4	36,9	429,7	487,1
2008	24,7	34,6	424,1	483,4
2009	24,7	34,6	424,1	483,4
2010	24,7	34,6	424,1	483,4
2011	24,7	34,3	423,4	482,5
2012	24,7	34,2	422,7	481,6
2013	24,7	34,2	422,7	481,7
2014	24,7	34,2	422,7	481,7

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).

0.	Resumen Ejecutivo
1.	Marco General
2.	Oferta de Transporte
3.	Demanda de Transporte
4.	Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias
5.	Objetivos de Transporte y Movilidad Sostenible
6.	Indicadores Clave
7.	Anexo Estadístico

Cuadro 7.39. Longitud y densidad de la red de carreteras en Gipuzkoa (km y m/km²)

AÑO / MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL
LONGITUD (km)				
1992	70	52	1.182	1.304
1993	70	52	1.182	1.304
1994	70	68	1.171	1.309
1995	70	69	1.197	1.336
1996	70	69	1.197	1.336
1997	70	75	1.137	1.282
1998	70	75	1.137	1.282
1999	70	83	1.197	1.350
2000	75	83	1.198	1.356
2001	75	83	1.201	1.359
2002	69	85	1.194	1.348
2003	77	85	1.196	1.358
2004	81	85	1.195	1.361
2005	86	91	1.194	1.371
2006	86	90	1.195	1.371
2007	81	107	1.191	1.379
2008	81	111	1.193	1.385
2009	97	114	1.195	1.406
2010	95	110	1.198	1.403
2011	95	120	1.194	1.409
2012	96	123	1.193	1.412
2013	96	121	1.184	1.401
2014	96	121	1.183	1.400
DENSIDAD (m/km ²)				
1992	35,3	26,3	596,9	658,5
1993	35,3	26,3	596,9	658,5
1994	35,3	34,3	591,3	661,0
1995	35,3	34,8	604,4	674,6
1996	35,3	34,8	604,4	674,6
1997	35,3	37,9	574,1	647,4
1998	35,3	37,9	574,1	647,4
1999	35,3	41,9	604,4	681,7
2000	37,9	41,9	604,9	684,7
2001	37,9	41,9	606,5	686,2
2002	34,8	42,9	602,9	680,7
2003	38,9	42,9	603,9	685,7
2004	40,9	42,9	603,4	687,3
2005	43,4	46,0	602,9	692,3
2006	43,4	45,4	603,4	692,3
2007	40,9	54,0	601,4	696,3
2008	40,9	56,1	602,4	699,4
2009	49,0	57,6	603,4	710,0
2010	48,0	55,5	604,9	708,5
2011	48,0	60,6	602,9	711,5
2012	48,5	62,1	602,4	713,0
2013	48,5	61,1	597,8	707,5
2014	48,5	61,1	597,3	707,0

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/km²)

AÑO / MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL
LONGITUD (km)				
1992	56	66	1.372	1.494
1993	56	67	1.377	1.500
1994	56	67	1.377	1.500
1995	56	71	1.401	1.528
1996	56	71	1.362	1.489
1997	56	90	1.351	1.497
1998	57	87	1.369	1.513
1999	57	96	1.360	1.513
2000	59	104	1.364	1.527
2001	59	105	1.319	1.483
2002	61	106	1.278	1.445
2003	62	121	1.252	1.435
2004	63	119	1.229	1.411
2005	63	122	1.184	1.369
2006	62	115	1.179	1.356
2007	63	126	1.162	1.351
2008	62	132	1.136	1.330
2009	62	132	1.121	1.315
2010	62	129	1.116	1.307
2011	77	126	1.114	1.317
2012	77	127	1.106	1.310
2013	77	127	1.107	1.311
2014	72	134	1.101	1.306
DENSIDAD (m/km ²)				
1992	25,3	29,8	618,8	673,8
1993	25,3	30,2	621,0	676,5
1994	25,3	30,2	621,0	676,5
1995	25,3	32,0	631,9	689,1
1996	25,3	32,0	614,3	671,5
1997	25,3	40,6	609,3	675,2
1998	25,7	39,2	617,4	682,4
1999	25,7	43,3	613,4	682,4
2000	26,6	46,9	615,2	688,7
2001	26,6	47,4	594,9	668,8
2002	27,5	47,8	576,4	651,7
2003	28,0	54,6	564,7	647,2
2004	28,4	53,7	554,3	636,4
2005	28,4	55,0	534,0	617,4
2006	28,4	51,9	531,7	612,0
2007	38,3	56,8	524,1	619,2
2008	31,3	66,7	573,6	671,6
2009	31,3	66,7	566,1	664,0
2010	31,3	65,1	563,5	660,0
2011	34,7	56,8	502,4	594,0
2012	34,8	57,4	499,9	592,1
2013	34,7	57,3	499,3	591,3
2014	32,4	60,5	496,6	589,0

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).

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos de Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

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
2014	946.694	0,1	114.901	3,4	182.961	-2,1	3.178	1,9	7.631	0,9	42.378	1,1	1.297.743	0,1

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

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
2014	148.436	0,4	14.074	4,8	30.265	-2,1	523	-2,6	1.116	-3,0	7.765	1,0	202.179	0,4

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

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
2014	304.802	0,3	52.588	3,1	65.270	-2,8	904	3,9	3.065	6,1	15.879	2,1	442.508	0,3

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

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
2014	493.456	-0,1	48.239	3,2	87.426	-1,5	1.751	2,2	3.450	-2,1	18.734	0,2	653.056	-0,1

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

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos de Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

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
2014	463,8	430,1	431,3	435,7

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	38.914	4.302	5.258	48.474
2014	39.584	4.311	5.753	49.648

La fuente original puede disponer de datos más desagregados y actualizados.

Enlace: www.aena-aeropuertos.es

Fuente: Estadísticas de AENA - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

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
2014	11	54	331.535	584.104

Los datos corresponden al número de buques registrados en la CAPV y proceden de Anavas.

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

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 ¹	Metro Bilbao	Euskotran	Renfe ²	Euskotren ³	Renfe Métrica ⁴
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	12.762	28.057	21.121	490	87.133	10.399	17.390	15.569	1.151
2014	26.074	28.078	13.084	27.298	22.160	447	87.397	10.276	16.410	15.630	1.107

¹ 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.

² 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).

³ En el tren interurbano de Bizkaia se excluyen los viajeros del funicular La Reineta.

⁴ Renfe Métrica (antes FEVE): Datos de la línea Bilbao-Balmaseda.

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

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 ¹	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	4,1
2003	62.322	54.058	73.753	52.700	242.833	3,7	7,9
2004	63.326	53.942	75.281	48.259	240.808	-0,8	7,0
2005	63.818	49.840	80.622	48.720	243.000	0,9	8,0
2006	64.800	49.293	82.715	48.679	245.487	1,0	9,1
2007	67.109	47.345	88.770	46.340	249.564	1,7	10,9
2008	66.650	47.743	89.292	45.050	248.735	-0,3	10,5
2009	64.571	47.370	94.533	41.971	248.444	-0,1	10,4
2010	65.531	47.139	98.383	39.392	250.445	0,8	11,3
2011	67.677	48.670	100.040	37.540	253.928	1,4	12,8
2012	66.942	49.268	97.975	36.277	250.462	-1,4	11,3
2013	66.235	49.668	97.532	34.110	247.545	-1,2	10,0
2014	67.236	49.904	97.674	33.147	247.961	0,2	10,2

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

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

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

b) Carretera

Cuadro 7.50. Transporte privado: Evolución de la IMD en los principales accesos a las capitales vascas (nº vehículos y %)

CAPITAL/AÑO	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Δ 14/13
(nº vehículos y %)													
Vitoria-Gasteiz													
Arkaute	12.329	10.838	10.119	10.547	10.733	10.201	9.949	9.892	9.199	8.941	8.667	8.421	-2,8
Gamarra Mayor ¹	22.801	23.751	23.608	24.036	24.056	23.769	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	--
Puente Zadorra	34.756	33.734	34.283	24.419	34.113	33.438	33.902	33.121	33.255	31.184	29.877	n.d.	--
Krispijana	30.370	31.871	34.381	34.269	37.510	36.861	37.020	37.233	36.506	34.674	33.437	34.056	1,9
Gometxa	15.239	16.954	17.991	18.506	19.323	18.816	17.162	17.001	16.607	15.894	15.547	15.795	1,6
TOTAL	115.495	117.148	120.382	111.777	125.735	123.085	--	--	--	--	--	--	--
Donostia-San Sebastián²													
Herrera	49.891	45.750	40.700	38.637	28.093	20.728	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	--
Loiola	15.405	17.503	17.248	15.723	14.717	15.167	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	--
Zapatari-Av. Tolosa	29.555	31.407	32.560	30.734	32.584	32.148	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	--
Subida hospitales	17.177	18.083	19.639	19.421	18.648	17.733	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	--
Amara	44.547	43.529	38.758	47.831	44.083	42.934	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	--
TOTAL	156.575	156.272	148.905	152.346	138.125	128.710	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	--
Bilbao													
Deusto-Elorrieta	22.796	17.124	17.305	17.109	16.730	16.186	16.107	15.332	14.765	14.348	14.072	13.153	-6,5
Deusto-Enekuri	33.156	46.025	46.198	49.805	48.921	48.580	49.544	51.336	51.528	52.633	51.375	51.959	1,1
Túneles Artxanda	14.552	12.247	13.108	14.121	16.427	17.647	15.276	15.589	15.494	14.968	14.616	15.587	6,6
Orueta-Sto.Domingo	39.109	37.800	36.098	36.990	37.464	36.443	36.229	35.853	36.356	36.172	33.779	34.034	0,8
Ibarsusi-Etxebarri	46.654	45.072	44.625	41.945	40.987	40.132	39.106	37.878	36.965	34.247	32.543	31.932	-1,9
Boluetu-Zubialdea	18.207	17.320	15.182	13.627	13.988	14.168	13.626	13.043	12.441	11.941	11.578	11.707	1,1
Miraflores-S.Sur ³	36.745	40.318	43.415	47.802	52.223	53.096	53.406	56.772	55.833	51.882	46.437	45.652	-1,7
Pza. Zabalburu-S.Sur	38.970	34.422	34.144	34.502	35.582	35.616	34.101	32.925	31.731	32.375	38.629	36.971	-4,3
Plaza Sagrado Corazón-S.Sur	71.178	67.683	66.857	63.282	66.603	66.953	67.093	65.147	63.587	60.571	55.368	56.012	1,2
Basurto-Kaxtresana	10.929	10.827	10.065	8.917	9.266	8.883	8.543	7.905	7.636	7.193	6.836	6.698	-2,0
Basurto-Zorrotza	19.661	18.571	17.143	16.292	13.679	13.330	12.909	12.161	10.254	9.782	9.888	9.691	-2,0
TOTAL	351.957	347.409	344.140	344.392	351.870	351.034	345.940	343.941	336.590	326.112	315.121	313.396	-0,5

¹ Los datos de acceso de Gamarra Mayor en Vitoria-Gasteiz no están disponibles.

² A partir de 2009, no se dispone de los aforos de los principales accesos a Donostia-San Sebastián.

³ 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	12.762	4,9	66.235	-1,1
2014	26.074	1,0	28.078	1,5	13.084	2,5	67.236	1,5

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

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

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 ¹	
	miles de personas	Δinteranual (%)	miles de personas	Δinteranual (%)	miles de personas	Δinteranual (%)
2000	36.062	1,7	18.461	-2,9	n.d.	--
2001	38.536	6,9	17.749	-3,9	146	--
2002	35.115	-8,9	17.022	-4,1	267	82,9
2003	37.031	5,5	16.712	-1,8	315	18,0
2004	36.876	-0,4	16.627	-0,5	439	39,4
2005	34.134	-7,4	15.382	-7,5	324	-26,2
2006	32.810	-3,9	16.109	4,7	374	15,4
2007	30.876	-5,9	16.120	0,1	349	-6,7
2008	30.196	-2,2	17.199	6,7	348	-0,3
2009	28.808	-4,6	18.141	5,5	421	21,0
2010	27.716	-3,8	18.907	4,2	516	22,6
2011	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
2014	27.298	-2,7	22.160	4,9	447	-8,8

¹ Las fluctuaciones en el número de usuarios computados entre los años 2003 y 2006 se deben, básicamente, a cambios en una línea, la cual incluía la conexión Vitoria-Gasteiz/Centro Comercial Gorbeia.

Fuente: Consorcio de transportes de Bizkaia, Diputación Foral de Gipuzkoa y Diputación Foral de Álava. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

c) *Ferroviario*

Cuadro 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	Δ interanual (%)
1995 ¹	4.730	--
1996	31.660	--
1997	41.494	31,1
1998	49.102	18,3
1999	50.886	3,6
2000	54.173	6,5
2001	55.895	3,2
2002	66.706	19,3
2003	72.609	8,8
2004	73.089	0,7
2005	77.802	6,4
2006	79.780	2,5
2007	85.864	7,6
2008	86.334	0,5
2009	87.044	0,8
2010	88.556	1,7
2011	89.616	1,2
2012	87.615	-2,2
2013	87.133	-0,6
2014	87.397	0,3

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

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

0.	Resumen Ejecutivo
1.	Marco General
2.	Oferta de Transporte
3.	Demanda de Transporte
4.	Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias
5.	Objetivos de Transporte y Movilidad Sostenible
6.	Indicadores Clave
7.	Anexo Estadístico

Cuadro 7.54. Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por mes (nº personas y %)

MES / AÑO	2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014	
	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	7.523.252	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	7.719.661	8,8
Febrero	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	7.268.324	8,3
Marzo	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	7.826.690	9,0
Abril	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	6.723.598	7,7
Mayo	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	7.596.478	8,7
Junio	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	7.227.306	8,3
Julio	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	6.404.863	7,3
Agosto	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	5.606.154	6,4
Septiembre	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	7.245.977	8,3
Octubre	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	8.216.513	9,4
Noviembre	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	7.681.877	8,8
Diciembre	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	7.879.953	9,0
TOTAL	85.864.456	100,0	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	87.397.394	100,0

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

Cuadro 7.55. Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por estación (nº personas y %)

ESTACIÓN / AÑO	2009		2010		2011		2012		2013		2014	
	nºpersonas	%vertic.	nºpersonas	%vertic.	nºpersonas	% vertical	nºpersonas	%vertic.	nºpersonas	%vertic.	nºpersonas	%vertic.
Etxebarri	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	1.362.305	1,6
Boluea	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	1.169.552	1,3
Basarrate	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	2.154.600	2,5
Santutxu	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	4.633.297	5,3
Casco Viejo	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	5.779.965	6,6
Abando	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	5.973.068	6,8
Moyua	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	6.153.620	7,1
Indautxu	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	6.160.455	7,1
San Mamés	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	5.873.015	6,7
Deusto	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	4.161.514	4,8
Sarriko	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	2.390.051	2,7
San Inazio	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	2.288.490	2,6
Lutxana	223.805	0,3	213.398	0,2	210.443	0,2	183.643	0,2	170.638	0,2	172.226	0,2
Erandio	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	1.697.058	1,9
Astrabudua	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	1.369.091	1,6
Leioa	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	1.014.852	1,2
Lamiako	332.112	0,4	324.214	0,4	317.586	0,4	294.863	0,3	296.330	0,3	302.007	0,3
Areeta	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	3.357.754	3,8
Gobela	930.720	1,1	907.653	1,0	907.296	1,0	876.564	1,0	841.480	1,0	825.852	0,9
Neguri	702.384	0,8	684.403	0,8	695.003	0,8	673.013	0,8	669.108	0,8	659.554	0,8
Aiboa	380.930	0,4	385.209	0,4	401.730	0,4	407.248	0,5	410.027	0,5	400.193	0,5
Algorta	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	2.387.899	2,7
Bidezabal	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	1.404.479	1,6
Berango	417.125	0,5	406.929	0,5	436.252	0,5	418.340	0,5	382.852	0,4	378.436	0,4
Larrabasterra	441.349	0,5	412.188	0,5	419.555	0,5	415.304	0,5	426.285	0,5	423.106	0,5
Sopelana	628.151	0,7	595.588	0,7	599.980	0,7	587.032	0,7	582.828	0,7	586.914	0,7
Urduliz	304.473	0,3	292.216	0,3	308.770	0,3	306.482	0,3	311.796	0,4	316.909	0,4
Plentzia	667.870	0,8	651.311	0,7	676.065	0,8	642.488	0,7	653.253	0,7	656.606	0,8
Gurutzeta/Cruces	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	3.521.871	4,0
Ansio	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	1.297.218	1,5
Barakaldo	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	3.582.258	4,1
Bagatza	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	1.894.186	2,2
Urbina	144.554	0,2	119.742	0,1	115.347	0,1	107.634	0,1	102.625	0,1	99.367	0,1
Sestao	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	2.304.404	2,6
Abatxolo	763.831	0,9	827.863	0,9	811.564	0,9	772.196	0,9	776.193	0,9	769.004	0,9
Portugalete	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	2.041.467	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	1.369.212	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	2.652.089	3,0
Basauri	--	--	--	--	173.589	0,2	1.209.664	1,4	1.291.853	1,5	1.317.040	1,5
Ariz	--	--	--	--	1.825.666	2,0	1.963.026	2,2	2.007.223	2,3	2.046.236	2,3
Kabiezes	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	450.174	0,5
TOTAL	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	87.397.394	100,0

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

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

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 ¹	47,2	--
2003	1.144,0	--
2004	2.191,7	91,6
2005	2.819,9	28,7
2006	2.934,9	4,1
2007	2.906,4	-1,0
2008 ²	2.957,9	1,8
2009 ³	7.488,7	153,2
2010	9.827,4	31,2
2011	10.424,5	6,1
2012	10.359,6	-0,6
2013	10.399,2	0,4
2014	10.276,3	-1,2

¹ Se contabilizan los viajeros y viajeras desde la puesta en marcha del Tranvía de Bilbao en 12 de diciembre de 2002.

² Se incluyen los viajeros y viajeras del Tranvía de Vitoria-Gasteiz desde su puesta en marcha de los ramales Centro y Lakua en 23 de diciembre de 2008.

³ El 10 de julio de 2009 se abre la nueva línea del ramal de Abetxuko del Tranvía de Vitoria-Gasteiz.

Fuente: 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 ¹	EuskoTren ²	Renfe Métrica ³	TOTAL
1980	31.404	30.234	1.631	63.269
1981	28.503	27.564	1.631	57.698
1982	32.834	26.973	1.532	61.339
1983	37.669	23.222	1.579	62.470
1984	47.852	21.178	1.386	70.416
1985	43.443	21.263	1.294	66.000
1986	41.524	22.725	1.380	65.629
1987	41.530	25.189	1.571	68.290
1988	41.533	26.571	1.320	69.424
1990	31.023	35.253	1.211	67.487
1991	27.644	36.437	1.441	65.522
1992	33.143	36.438	1.531	71.112
1993	33.318	37.064	1.553	71.935
1994	34.164	37.212	1.668	73.044
1995	34.412	31.344	1.744	67.500
1996	34.196	17.245	1.820	53.261
1997	33.765	19.952	1.872	55.589
1998	32.321	16.525	1.872	50.718
1999	33.777	16.865	1.863	52.505
2000	35.288	18.138	1.866	55.292
2001	36.533	17.855	1.835	56.223
2002	34.288	17.746	1.900	53.934
2003	32.926	17.934	1.841	52.701
2004	29.864	16.500	1.895	48.259
2005	29.223	17.553	1.945	48.721
2006	28.934	17.913	1.832	48.679
2007	26.430	18.137	1.772	46.339
2008	25.785	17.759	1.506	45.050
2009	23.654	16.972	1.345	41.971
2010	21.532	16.516	1.345	39.393
2011	20.318	15.908	1.314	37.540
2012	19.848	15.180	1.249	36.277
2013	17.390	15.569	1.151	34.110
2014	16.410	15.630	1.107	33.147

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

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

³ Renfe Métrica (antes FEVE): Datos de la línea Bilbao-Balmaseda.

Fuente: Renfe, EuskoTren, Renfe Métrica. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

Cuadro 7.58. Transporte público interurbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (tasa de variación interanual)

(%)

AÑO / COMPAÑÍA	Renfe ¹	EuskoTren ²	Renfe Métrica ³	TOTAL
1980	--	--	--	--
1981	-9,2	-8,8	0,0	-8,8
1982	15,2	-2,1	-6,1	6,3
1983	14,7	-13,9	3,1	1,8
1984	27,0	-8,8	-12,2	12,7
1985	-9,2	0,4	-6,6	-6,3
1986	-4,4	6,9	6,6	-0,6
1987	0,0	10,8	13,8	4,1
1988	0,0	5,5	-16,0	1,7
1990	-25,3	32,7	-8,3	-2,8
1991	-10,9	3,4	19,0	-2,9
1992	19,9	0,0	6,2	8,5
1993	0,5	1,7	1,4	1,2
1994	2,5	0,4	7,4	1,5
1995	0,7	-15,8	4,6	-7,6
1996	-0,6	-45,0	4,4	-21,1
1997	-1,3	15,7	2,9	4,4
1998	-4,3	-17,2	0,0	-8,8
1999	4,5	2,1	-0,5	3,5
2000	4,5	7,5	0,2	5,3
2001	3,5	-1,6	-1,7	1,7
2002	-6,1	-0,6	3,5	-4,1
2003	-4,0	1,1	-3,1	-2,3
2004	-9,3	-8,0	2,9	-8,4
2005	-2,1	6,4	2,6	1,0
2006	-1,0	2,1	-5,8	-0,1
2007	-8,7	1,3	-3,3	-4,8
2008	-2,4	-2,1	-15,0	-2,8
2009	-8,3	-4,4	-10,7	-6,8
2010	-9,0	-2,7	0,0	-6,1
2011	-5,6	-3,7	-2,3	-4,7
2012	-2,3	-4,6	-4,9	-3,4
2013	-12,4	2,6	-7,8	-6,4
2014	-5,6	0,4	-3,8	-2,8
Δ 80/14	-47,7	-48,3	-32,1	-47,6

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

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

³ Renfe Métrica (antes FEVE): Datos de la línea Bilbao-Balmaseda.

Fuente: Renfe, EuskoTren, Renfe Métrica. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

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
2014	3.983	245	7	4.235

La fuente original puede disponer de datos más desagregados y actualizados.

Enlace: www.aena-aeropuertos.es

Fuente: Estadísticas de AENA - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

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	5,8	-14,3	3,1
2013	-9,0	-6,6	-70,8	-9,2
2014	5,0	0,0	0,0	4,7
Δ 92/14	188,4	145,0	-96,9	148,1

La fuente original puede disponer de datos más desagregados y actualizados.

Enlace: www.aena-aeropuertos.es

Fuente: Estadísticas de AENA - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

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
2014	40.455	40.581	81.036	1.749	1.728	76.729	80.206	161.242	13,6

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

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

f) Cable

Cuadro 7.62. Transporte de personas por cable. Evolución 1994-2014

(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
2014	614	146	482	1.105	-	-	-	-	345

Los datos correspondientes al año 2008, 2009 y 2010 del Ascensor de Arangoiti no se encuentran disponibles.

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

La lanzadera Mamariga es gratuita a partir de junio 2013 para los viajeros de metro.

Los datos de los ascensores de Solokoetxe y Begoña no están disponibles a partir 2013.

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia, 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 2002-2014

(miles de personas)

Nº/AÑOS	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Puente Colgante Bizkaia	5.751	5.670	5.243	4.972	4.567	4.463	3.970	3.908	3.749	3.685	3.597	3.952

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia.

Cuadro 7.64. Tráfico de personas en botes de pasaje. Evolución 2003-2014

(miles de personas)

Nº/AÑOS	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Portugalete-Las Arenas	680	609	610	582	550,7	554,8	579,4	619,9	620,5	514,9	486,7
Erandio-Barakaldo						74,8	76,8	86,3	81,6	75,9	78,9

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia.

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

7.2.3. Demanda de transporte de mercancías

a) Carretera

Cuadro 7.65. Volumen de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución 1998-2014 (miles de Tn y tasa de variación interanual)

Años	Transporte Intrarregional ¹				Transporte interregional ²		Transporte Internacional		Total CAPV	
	Intra-municipal ³	Inter-municipal	Total	Δ anual %	Miles Tn	Δ anual %	Miles Tn	Δ anual %	Miles Tn	Δ anual %
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
2014	9.033	41.170	50.203	22,7	39.321	1,3	5.352	15,0	94.875	12,4

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

² Entre la CAPV y otras Comunidades Autónomas.

³ Dado el cambio metodológico en el 2002, el transporte intramunicipal se empieza a recoger en la Encuesta a partir de ese año.

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

Cuadro 7.66. Volumen de mercancías transportadas por carretera según Comunidades Autónomas de origen y de destino. 2014 (Miles de Tn).

Origen/Destino	Origen País Vasco	Destino País Vasco	Total
Andalucía	473	390	863
Aragón	1.555	1.467	3.022
Asturias	1.003	1.012	2.015
Balears, Illes
Canarias
Cantabria	2.176	2.570	4.746
Castilla-La Mancha	523	627	1.150
Castilla y León	4.074	4.451	8.525
Cataluña	1.305	1.653	2.958
Comunidad Valenciana	1.005	951	1.956
Extremadura	85	96	180
Galicia	1.032	1.066	2.098
Madrid	1.475	1.402	2.876
Murcia	250	143	393
Navarra	3.107	2.680	5.788
Rioja	1.053	1.697	2.750
Ceuta y Melilla
TOTAL expedido/recibido a/de otras CC.AA.	19.117	20.203	3.321

(..)Al tratarse de transporte por carretera, no son significativos los flujos ni con las autonomías insulares ni con Ceuta y Melilla, aunque sus valores se incluyen en la fila de "Total expedido/recibido a/de otras CC.AA."

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

b) Ferroviario

Cuadro 7.67. Volumen de mercancías por ferrocarril en la CAPV. Evolución 2002-2014 (miles de Tn y tasa de variación interanual)

AÑOS/OPERADOR	RENFE ¹		RENFE METRICA		EUSKOTREN	
	miles de Tn	Δinteranual (%)	miles de Tn	Δinteranual (%)	miles de Tn	Δinteranual (%)
2002	-		1.127,9	-	157	-
2003	5.475,9	-	1.041,6	-7,7	154,2	-1,8
2004	5.932,5	8,3	1.092,4	4,9	164,9	6,9
2005	4.441,9	-25,1	1.054,4	-3,5	148	-10,2
2006	4.601,3	3,6	1.063,4	0,9	166,4	12,4
2007	4.479,3	-2,7	1.088,4	2,4	173,6	4,3
2008	4.148,4	-7,4	1.053,6	-3,2	183,3	5,6
2009	2.767,5	-33,3	823,7	-21,8	121,4	-33,8
2010	3.158,6	14,1	976,7	18,6	139,6	15,0
2011	2.953,8	-6,5	948,7	-2,9	138,9	-0,5
2012	2.159,6	-26,9	862,0	-9,1	84,1	-39,5
2013	2.375,6	10,0	835,8	-3,0	0,5	-99,4
2014	2.528,4	6,4	695,9	-16,7	0,3	-40,0

¹ Datos de RENFE disponibles a partir de 2003

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

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

Cuadro 7.68. Volumen de mercancías transportadas por RENFE con origen y/o destino la CAPV por CC.AA. 2014 (miles de Tn y peso porcentual)

CC.AA	Toneladas				% sobre el total			
	Origen CAPV	Destino CAPV	CAPV Intra-rregional	Total	Origen CAPV	Destino CAPV	CAPV Intra-rregional	Total
Andalucía	12.752,0	13.059,3		25.811,30	0,9	1,2		1,0
Aragón	116.905,2	206.410,0		323.315,20	8,5	19,0		12,8
Asturias	591,4	130.813,0		131.404,40	0,1	12,1		5,2
Cantabria	466,9			466,90	0,0	0,0		0,0
Castilla-La Mancha	59.183,4	4.415,2		63.598,60	4,3	0,4		2,5
Castilla-León	521.853,5	101.083,6		622.937,10	38,0	9,3		24,6
Cataluña	187.513,0	48.407,0		235.920,00	13,6	4,5		9,3
Extremadura				0,00	0,0	0,0		0,0
Galicia	325,7	41,2		366,90	0,0	0,0		0,0
La Rioja		15.613,3		15.613,30	0,0	1,4		0,6
Madrid	322.924,8	295.715,4		618.640,20	23,5	27,3		24,5
Murcia	7.056,0	10.952,9		18.008,90	0,5	1,0		0,7
Navarra	64.006,9	48.853,3		112.860,20	4,7	4,5		4,5
Valencia	80.391,5	209.211,4		289.602,90	5,9	19,3		11,5
CAPV Intra-rregional			69.815,0	69.815,0	0,0	0,0	100,0	2,8
TOTAL	1.373.970,3	1.084.575,6	69.815,0	2.528.360,9	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	70,2	34.692,3	24,1	37.357,8	22,4
2012	2.262,8	-14,1	35,6	11,3	34.652,3	-0,1	36.950,7	-1,1
2013	2.538,4	12,2	20,4	-42,7	37.482,5	8,2	40.041,3	8,4
2014	2.855,6	12,5	30,7	50,5	44.658,0	19,1	47.544,3	18,7
Δ 92/14		-16,4		-88,1		4.709,7		933,3

La fuente original puede disponer de datos más desagregados y actualizados.

Enlace: www.aena-aeropuertos.es

Fuente: Estadísticas de AENA - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

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 (%)	miles de Tn	Δinteranual (%)	miles de Tn	Δinteranual (%)
1990	30.066,0	-	3.823,5	-	33.889,5	-
1991	32.674,7	8,7	3.979,9	4,1	36.654,6	8,2
1992	30.560,1	-6,5	4.141,3	4,1	34.701,4	-5,3
1993	30.005,9	-1,8	4.292,5	3,7	34.298,4	-1,2
1994	29.482,7	-1,7	3.886,9	-9,4	33.369,6	-2,7
1995	27.766,1	-5,8	4.146,6	6,7	31.912,7	-4,4
1996	22.646,5	-18,4	3.510,1	-15,3	26.156,6	-18,0
1997	23.078,5	1,9	3.837,8	9,3	26.916,3	2,9
1998	27.241,5	18,0	4.007,9	4,4	31.249,4	16,1
1999	27.055,5	-0,7	4.552,7	13,6	31.608,2	1,1
2000	28.637,8	5,8	4.671,4	2,6	33.309,2	5,4
2001	27.100,5	-5,4	4.720,0	1,0	31.820,5	-4,5
2002	26.259,1	-3,1	5.402,7	14,5	31.661,8	-0,5
2003	29.010,1	10,5	5.959,5	10,3	34.969,6	10,4
2004	33.336,3	14,9	5.736,5	-3,7	39.072,8	11,7
2005	34.100,5	2,3	5.410,0	-5,7	39.510,5	1,1
2006	38.590,9	13,2	5.504,6	1,7	44.095,5	11,6
2007	40.014,3	3,7	5.074,4	-7,8	45.088,7	2,3
2008	39.398,0	-1,5	4.773,7	-5,9	44.171,7	-2,0
2009	32.179,9	-18,3	3.519,7	-26,3	35.699,6	-19,2
2010	34.665,4	7,7	3.898,1	10,8	38.563,5	8,0
2011	32.001,4	-7,7	3.252,1	-16,6	35.253,5	-8,6
2012	29.505,9	-7,8	3.101,6	-4,6	32.607,4	-7,5
2013	30.071,3	1,9	2.955,6	-4,7	33.026,9	1,3
2014	31.007,3	3,1	3.503,2	18,5	34.510,6	4,5
Δ 90/14	--	3,1	--	-8,4	--	-1,8

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
2014	19.421,2	0,9	11.399,2	10,1	60,6	-82,6	126,4	3,4	31.007,4	3,1
Δ 90/14	--	8,0	--	57,9	--	-98,7	--	-40,3	--	3,1

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

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

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
2014	62,6	36,8	0,2	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
2014	1.990,3	19,1	1.461,9	18,4	28,3	2,2	22,7	3,7	3.502,2	18,5
Δ 90/14	--	-31,1	--	72,3	--	-61,2	--	63,3	--	-8,4

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

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

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
2014	56,8	41,7	0,8	0,6	100,0

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

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
2014	313,8	4,7
Δ 90/14		114,9

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Gobierno Vasco. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

0.

Resumen Ejecutivo

1.

Marco General

2.

Oferta de Transporte

3.

Demanda de Transporte

4.

Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias

5.

Objetivos de Transporte y Movilidad Sostenible

6.

Indicadores Clave

7.

Anexo Estadístico

7.3. ANEXO EFECTOS INDUCIDOS

7.3.1. Accidentalidad

Cuadro 7.76. Evolución del balance de accidentes registrados por la Ertzaintza por víctimas: Evolución (2000-2014)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	(nº y %) Δ00/14
ALAVA																
Accid. con víctimas	434	534	597	588	512	469	444	457	375	342	290	314	291	299	275	-36,6
Heridos graves	245	237	184	166	126	116	103	100	66	80	56	50	52	64	47	-80,8
Heridos leves	452	653	765	800	637	628	538	608	483	457	396	400	394	406	360	-20,4
TOTAL HERIDOS	697	890	949	966	763	744	641	708	549	537	452	450	446	470	407	-41,6
TOTAL FALLECIDOS	38	52	35	38	24	29	23	22	22	11	10	11	9	11	3	-92,1
BIZKAIA																
Accid. con víctimas	1.949	2.134	2.056	2.212	2.033	1.929	1.644	1.582	1.447	1.326	1.254	1.197	1.057	1.069	1.049	-46,2
Heridos graves	419	389	373	348	280	227	185	197	177	157	118	116	114	106	67	-84,0
Heridos leves	2.646	2.862	2.799	3.073	2.863	2.693	2.235	2.150	1.972	1.809	1.696	1.634	1.386	1.403	1.381	-47,8
TOTAL HERIDOS	3.065	3.251	3.172	3.421	3.143	2.920	2.420	2.347	2.149	1.966	1.814	1.750	1.500	1.509	1.448	-52,8
TOTAL FALLECIDOS	66	61	70	73	43	36	33	26	22	24	22	21	27	15	11	-83,3
GIPUZKOA																
Accid. con víctimas	736	1.686	1.565	1.647	1.478	1.339	1.325	1.345	1.217	1.049	999	1.000	919	939	969	31,7
Heridos graves	358	356	296	296	255	227	212	193	182	168	154	129	121	123	143	-60,1
Heridos leves	872	2.103	1.929	2.062	1.834	1.675	1.611	1.614	1.480	1.269	1.177	1.196	1.160	1.148	1.188	36,2
TOTAL HERIDOS	1.230	2.459	2.225	2.358	2.089	1.902	1.823	1.807	1.662	1.437	1.331	1.325	1.281	1.271	1.331	8,2
TOTAL FALLECIDOS	60	54	65	64	40	37	36	32	32	19	20	20	14	20	10	-83,3
CAPV																
Accid. con víctimas	3.119	4.354	4.218	4.447	4.023	3.737	3.413	3.384	3.039	2.717	2.543	2.511	2.267	2.307	2.293	-26,5
Heridos graves	1.022	982	853	810	661	570	500	490	425	405	328	295	287	293	257	-74,9
Heridos leves	3.970	5.618	5.493	5.935	5.334	4.996	4.384	4.372	3.935	3.535	3.269	3.230	2.940	2.957	2.929	-26,2
TOTAL HERIDOS	4.992	6.600	6.346	6.745	5.995	5.566	4.884	4.862	4.360	3.940	3.597	3.525	3.227	3.250	3.186	-36,2
TOTAL FALLECIDOS	164	167	170	175	107	102	92	80	76	54	52	52	50	46	24	-85,4

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Departamento de Seguridad (Gobierno Vasco). SIT Sistema de Información del Transporte (OTEUS)

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							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ÁLAVA																								
Vehículos de dos ruedas	5	1	1	1	2	3	1	1	21	12	18	15	17	9	12	15	35	40	35	26	43	39	39	37
Vehículos ligeros	15	16	7	8	6	5	8	1	64	46	55	41	28	37	50	26	520	419	394	342	338	337	347	294
Vehículos pesados	2	2	2	0	2	1	0	0	8	4	4	0	2	2	1	3	44	17	23	19	15	13	12	23
Peatones	0	3	1	1	1	0	2	1	3	2	3	0	3	3	1	3	3	4	2	7	2	4	5	5
Otros vehículos	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	0	0	0	1	0	0	6	3	3	2	2	1	3	1
TOTAL	22	22	11	10	11	9	11	3	100	66	80	56	50	52	64	47	608	483	457	396	400	394	406	360
BIZKAIA																								
Vehículos de dos ruedas	5	6	4	3	5	8	6	2	61	51	49	28	44	38	39	33	270	222	249	215	255	213	173	251
Vehículos ligeros	13	11	15	15	14	15	7	5	108	90	88	64	55	55	46	22	1.762	1.617	1.466	1.378	1.245	1.086	1.143	1.051
Vehículos pesados	0	2	1	0	0	0	0	0	7	11	4	2	4	5	3	2	48	55	29	37	68	33	20	16
Peatones	8	2	4	4	2	4	2	4	18	24	15	22	12	14	18	10	65	76	62	61	60	49	60	59
Otros vehículos	0	1	0	0	0	0	0	0	3	1	1	2	1	2	0	0	5	2	3	5	6	5	7	4
TOTAL	26	22	24	22	21	27	15	11	197	177	157	118	116	114	106	67	2.150	1.972	1.809	1.696	1.634	1.386	1.403	1.381
GIPUZKOA																								
Vehículos de dos ruedas	8	9	6	5	5	4	6	3	44	63	64	43	60	50	39	56	317	233	240	249	239	219	186	234
Vehículos ligeros	14	14	9	11	7	9	9	5	105	92	76	78	50	46	62	63	1.184	1.129	962	825	891	856	894	889
Vehículos pesados	2	1	2	1	4	1	1	0	17	8	10	13	4	8	5	8	55	62	37	45	34	32	30	29
Peatones	8	7	2	3	4	0	3	2	26	18	18	20	15	16	16	16	54	56	28	49	30	43	31	34
Otros vehículos	0	1	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1	0	4	0	2	9	2	10	7	2
TOTAL	32	32	19	20	20	14	20	10	193	182	168	154	129	121	123	143	1.614	1.480	1.269	1.177	1.196	1.160	1.148	1.188
CAPV																								
Vehículos de dos ruedas	18	16	11	9	12	15	13	6	126	126	131	86	121	97	90	104	622	495	524	490	537	471	398	522
Vehículos ligeros	42	41	31	34	27	29	24	11	277	228	219	183	133	138	158	111	3.466	3.165	2.822	2.545	2.474	2.279	2.384	2.234
Vehículos pesados	4	5	5	1	6	2	1	0	32	23	18	15	10	15	9	13	147	134	89	101	117	78	62	68
Peatones	16	12	7	8	7	4	7	7	47	44	36	42	30	33	35	29	122	136	92	117	92	96	96	98
Otros vehículos	0	2	0	0	0	0	1	0	8	4	1	2	1	4	1	0	15	5	8	16	10	16	17	7
TOTAL	80	76	54	52	52	50	46	24	490	425	405	328	295	287	293	257	4.372	3.935	3.535	3.269	3.230	2.940	2.957	2.929

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Departamento de Seguridad (Gobierno Vasco). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

0.	Resumen Ejecutivo
1.	Marco General
2.	Oferta de Transporte
3.	Demanda de Transporte
4.	Efectos Inducidos de la Actividad y Tendencias
5.	Objetivos de Transporte y Movilidad Sostenible
6.	Indicadores Clave
7.	Anexo Estadístico

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							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ÁLAVA																								
Vehículos de dos ruedas	61	54	49	44	61	51	52	58	11	18	25	28	26	11	19	25	72	72	74	72	87	62	71	83
Vehículos ligeros	574	476	448	413	392	372	414	357	1.547	1.541	1.321	1.306	1.382	1320	1.297	1148	2.121	2.017	1.769	1.719	1.774	1692	1.711	1.505
Vehículos pesados	144	112	86	87	73	94	64	52	531	439	364	307	265	246	251	274	675	551	450	394	338	340	315	326
Otros vehículos	23	18	22	17	17	21	18	17	305	310	310	369	485	492	414	368	328	328	332	386	502	513	432	385
TOTAL	802	660	605	561	543	538	548	484	2.394	2.308	2.020	2.010	2.158	2.069	1.981	1.815	3.196	2.968	2.625	2.571	2.701	2.607	2.529	2.299
BIZKAIA																								
Vehículos de dos ruedas	321	262	307	253	317	286	219	304	138	105	75	83	88	95	79	70	459	367	382	336	405	381	298	374
Vehículos ligeros	2.363	2.188	2.248	2.147	1.972	1.284	1.747	1.677	3.876	3.271	2.159	2.017	2.735	2.920	2.699	2.568	6.239	5.459	4.407	4.164	4.707	4.204	4.446	4.245
Vehículos pesados	334	292	235	210	247	184	170	155	769	592	383	337	411	586	442	438	1.103	884	618	547	658	770	612	593
Otros vehículos	28	17	17	20	27	23	26	17	182	129	126	158	141	81	174	148	210	146	143	178	168	104	200	165
TOTAL	3.046	2.759	2.807	2.630	2.563	1.777	2.162	2.153	4.965	4.097	2.743	2.595	3.375	3.682	3.394	3.224	8.011	6.856	5.550	5.225	5.938	5.459	5.556	5.377
GIPUZKOA																								
Vehículos de dos ruedas	363	308	335	303	310	268	248	311	130	134	109	105	107	76	94	110	493	442	444	408	417	344	342	421
Vehículos ligeros	1.823	1.629	1.577	1.479	1.432	1.716	1.346	1.302	5.604	5.338	4.043	3.519	3.110	2.895	3.247	3.205	7.427	6.967	5.620	4.998	4.542	4.611	4.593	4.507
Vehículos pesados	342	334	269	217	247	172	226	197	1.844	1.476	1.090	958	658	404	597	602	2.186	1.810	1.359	1.175	905	576	823	799
Otros vehículos	11	14	11	16	11	19	17	15	81	87	96	87	80	159	99	88	92	101	107	103	91	178	116	103
TOTAL	2.539	2.285	2.192	2.015	2.000	2.175	1.837	1.825	7.659	7.035	5.338	4.669	3.955	3.534	4.037	4.005	10.198	9.320	7.530	6.684	5.955	5.709	5.874	5.830
CAPV																								
Vehículos de dos ruedas	745	624	691	600	688	605	519	673	279	257	209	216	221	182	192	205	1.024	881	900	816	909	787	711	878
Vehículos ligeros	4.760	4.293	4.273	4.039	3.796	3.372	3.507	3.336	11.027	10.150	7.523	6.842	7.227	7.135	7.243	6.921	15.787	14.443	11.796	10.881	11.023	10.507	10.750	10.257
Vehículos pesados	820	738	590	514	567	450	460	404	3.144	2.507	1.837	1.602	1.334	1.236	1.290	1.314	3.964	3.245	2.427	2.116	1.901	1.686	1.750	1.718
Otros vehículos	62	49	50	53	55	63	61	49	568	526	532	614	706	732	687	604	630	575	582	667	761	795	748	653
TOTAL	6.387	5.704	5.604	5.206	5.106	4.490	4.547	4.462	15.018	13.440	10.101	9.274	9.488	9.285	9.412	9.044	21.405	19.144	15.705	14.480	14.594	13.775	13.959	13.506

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)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
PETRÓLEO Y DERIVADOS													
Ferrocarril	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carretera	1.487	1.558	1.618	1.687	1.757	1.875	1.757	1.629	1.562	1.534	1.624	1.692	1.712
Aire	56	65	61	78	75	82	78	68	76	81	74	68	67
Navegación	30	17	12	12	10	10	10	10	8	7	6	5	3
TOTAL TRANSPORTE	1.573	1.639	1.691	1.777	1.842	1.967	1.845	1.707	1.646	1.622	1.704	1.765	1.782
ENERGÍAS RENOVABLES													
Ferrocarril	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carretera	0	0	4	5	6	24	44	61	102	101	104	68	65
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
TOTAL TRANSPORTE	0	0	4	5	6	24	44	61	102	101	104	68	65
ELECTRICIDAD													
Ferrocarril	17	17	15	18	18	17	17	16	16	16	15	14	15
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
TOTAL TRANSPORTE	17	17	15	18	18	17	17	16	16	16	15	14	15
TOTAL													
Ferrocarril	17	17	15	18	18	17	17	16	16	16	15	14	15
Carretera	1.487	1.558	1.623	1.692	1.763	1.899	1.801	1.690	1.663	1.635	1.728	1.760	1.777
Aire	56	65	61	78	75	82	78	68	76	81	74	68	67
Navegación	30	17	12	12	10	10	10	10	8	7	6	5	3
TOTAL TRANSPORTE	1.590	1.657	1.711	1.800	1.866	2.008	1.906	1.784	1.763	1.739	1.823	1.847	1.862

Fuente: EVE (Ente Vasco de Energía). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

7.3.3. Medio Ambiente

Cuadro 7.80. Ocupación de Superficie. Suelo de sistemas generales¹ de la CAPV (Superficie en Ha).

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
CAPV								
Total	23.798	23.814	24.252	24.732	23.836	29.492	29.608	29.783
Equipamientos	5.410	5.411	5.470	5.438	5.298	5.350	5.277	5.279
Espacios libres	8.650	8.638	8.893	8.815	8.951	8.869	8.792	8.488
Infraestructuras de transporte y comunicaciones	8.723	8.708	8.822	9.355	8.436	8.688	8.842	9.269
- Viario (Carreteras excluida la servidumbre)	6.996	6.979	7.096	7.023	6.986	7.216	7.355	7.486
- Ferrocarril (Vías férreas teniendo en cuenta las estaciones)	590	588	585	581	594	600	610	615
- TAV (*)	--	--	--	--	--	--	--	306
- Aeropuertos ²	809	809	810	916	603	599	599	599
- Puertos ²	327	331	331	835	253	273	278	264
Infraestructuras básicas	1.015	1.057	1.067	1.123	1.153	1.189	1.189	1.198
Cauces fluviales	--	--	--	--	--	5.396	5.507	5.548
ÁLAVA								
Total	6.129	6.130	6.150	6.253	6.145	9.505	9.663	9.793
Equipamientos	2.157	2.157	2.159	2.162	2.165	2.176	2.191	2.191
Espacios libres	1.031	1.031	1.033	1.044	1.043	1.096	1.102	1.101
Infraestructuras de transporte y comunicaciones	2.682	2.682	2.695	2.784	2.678	2.681	2.726	2.855
- Viario (Carreteras excluida la servidumbre)	2.236	2.239	2.250	2.230	2.233	2.233	2.268	2.274
- Ferrocarril (Vías férreas teniendo en cuenta las estaciones)	165	162	161	162	162	165	175	175
- TAV (*)	--	--	--	--	--	--	--	123
- Aeropuertos ²	281	281	283	392	283	283	283	283
- Puertos ²	0	0	0	0	0	0	0	0
Infraestructuras básicas	258	259	263	263	259	273	274	274
Cauces fluviales	--	--	--	--	--	3.279	3.371	3.373
BIZKAIA								
Total	8.816	8.803	8.840	9.457	8.760	9.980	9.897	10.057
Equipamientos	1.853	1.885	1.916	1.913	1.909	1.940	1.850	1.869
Espacios libres	2.666	2.590	2.583	2.616	2.632	2.663	2.577	2.579
Infraestructuras de transporte y comunicaciones	3.749	3.777	3.783	4.323	3.614	3.744	3.821	3.942
- Viario (Carreteras excluida la servidumbre)	2.887	2.911	2.918	2.959	2.977	3.090	3.165	3.233
- Ferrocarril (Vías férreas teniendo en cuenta las estaciones)	204	205	205	203	203	203	202	205
- TAV (*)	--	--	--	--	--	--	--	63
- Aeropuertos ²	488	488	488	487	282	278	278	278
- Puertos ²	170	173	172	674	152	173	176	163
Infraestructuras básicas	547	551	559	605	604	613	614	620
Cauces fluviales	--	--	--	--	--	1.020	1.034	1.047
GIPUZKOA								
Total	8.854	8.882	9.261	9.022	8.931	10.007	10.047	9.932
Equipamientos	1.400	1.370	1.395	1.364	1.223	1.234	1.236	1.218
Espacios libres	4.952	5.016	5.277	5.156	5.276	5.110	5.113	4.808
Infraestructuras de transporte y comunicaciones	2.291	2.249	2.344	2.248	2.141	2.262	2.294	2.472
- Viario (Carreteras excluida la servidumbre)	1.873	1.830	1.927	1.833	1.775	1.892	1.922	1.979
- Ferrocarril (Vías férreas teniendo en cuenta las estaciones)	221	221	219	216	228	232	232	235
- TAV (*)	--	--	--	--	--	--	--	119
- Aeropuertos ²	40	40	40	38	38	38	38	38
- Puertos ²	157	158	159	160	100	100	102	102
Infraestructuras básicas	210	247	245	255	290	303	301	305
Cauces fluviales	--	--	--	--	--	1.097	1.103	1.129

¹ Clasificación correspondiente a la calificación del suelo.

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

(*) En el año 2014 se refleja por primera vez dentro del suelo dedicado a sistemas generales el "TAV"

Fuente: Departamento de Desarrollo Económico y Competitividad del Gobierno Vasco.

Fuentes y Bibliografía

FUENTES

- ▶ Administrador de Infraestructuras Ferroviarias-ADIF.
<http://www.adif.es/>
- ▶ Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA.
<http://www.aena.es>
- ▶ Agencia Europea del Medio Ambiente.
<http://www.eea.europa.eu/es>
- ▶ Aparkabisa.
<http://www.aparkabisa.com/>
- ▶ 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
- ▶ Boletín Oficial del Estado.
<http://www.boe.es/>
- ▶ Boletín Oficial del País Vasco.
<http://www.euskadi.eus/bopv>
- ▶ Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi)
<http://www.ctvitoria.com>
- ▶ Dbus.
<http://www.dbus.eus/>
- ▶ Consorcio de Transportes de Bizkaia (Cotrabí)
<http://www.ctb.eus/>
- ▶ Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco. Área de Transporte.
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-429/es/>

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

- ▶ Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial Gobierno Vasco. Área de Medio Ambiente y Política Territorial
<http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus/r49-579/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.eus>
- ▶ Diputación Foral de Gipuzkoa.
<http://www.gipuzkoa.eus>
- ▶ Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.
<http://www.trafikoa.eus>
- ▶ Dirección de Planificación del Transporte del Gobierno Vasco.
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-429/es/>
- ▶ Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.
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
- ▶ Ente Vasco de Energía (EVE). Datos Energéticos.
<http://www.eve.es/Aula-didactica/Publicaciones/Datos-Energeticos.aspx>
- ▶ Eurostat. <http://ec.europa.eu/eurostat>
 - Economy and Finance Statistics. Eurostat.
<http://ec.europa.eu/eurostat/web/national-accounts/data/database>
 - Structural Business Statistics. Eurostat.
<http://ec.europa.eu/eurostat/web/structural-business-statistics/data/database>
- ▶ Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca-ETS.
<http://www.ets-rfv.euskadi.eus/v86-ets/es>
- ▶ EuskoTren.
<http://www.euskotren.eus/>
- ▶ Eustat.
<http://www.eustat.eus/>
 - Cuentas Económicas. Eustat.
http://www.eustat.eus/estadisticas/idioma_c/opt_0/id_13/ti_Cuentas_Economicas_y_Sector_Publico/subarbol.html#axzz3pHiBvzul
 - Directorio de Actividades Económicas. Eustat.
http://www.eustat.eus/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.eus/estadisticas/tema_217/opt_1/ti_Encuesta_de_Medio_Ambiente_-_Familias/temas.html#axzz3pHiBvzul

- Encuesta de Población en Relación con la Actividad. Eustat.
http://www.eustat.eus/estadisticas/idioma_c/tema_57/opt_1/temas.html#axzz2Cl1rKRW_h
- ▶ Instituto de Estudios de Automoción.
<http://www.ideauto.es/>
- ▶ Instituto Nacional de Estadística-INE.
<http://www.ine.es/>
- ▶ International Road Federation.
<http://www.irfnews.org/>
- ▶ Interurbanos de Álava (IDA).
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
- ▶ Metro Bilbao.
<https://www.metrobilbao.eus/>
- ▶ 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.eus/r41-4833/es>
- ▶ Plan de Aforo de la Diputación Foral de Álava 2014.
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 2014.
http://www.bizkaia.eus/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.eus
- ▶ Renfe.
<http://www.renfe.com/empresa/index.html>
- ▶ Sistema de Información del Transporte-SIT (OTEUS).
<http://www1.euskadi.net/sistrans/indice.apl?idioma=c>
- ▶ Transportes Urbanos de Vitoria-Tuvisa.
http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?aplicacion=wb021&tabla=contenido&uid=3cd3619b_11cc0f19a54_7ff1&idioma=es
- ▶ Zaisa.
<http://www.zaisa.com/portada/portada.php>

0.

Resumen
Ejecutivo

1.

Marco
General

2.

Oferta de
Transporte

3.

Demanda de
Transporte

4.

Efectos
Inducidos de
la Actividad
y Tendencias

5.

Objetivos
Transporte
y Movilidad
Sostenible

6.

Indicadores
Clave

7.

Anexo
Estadístico

BIBLIOGRAFÍA

- ▶ *Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico*. Dirección de Tráfico. Departamento de Seguridad. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco
http://www.trafiko.eus/wps/portal/trafico/!ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gXDydTo2AzN0tLE2c_vVwOXIDcjAwgAykeaxRvgAl4G2HSHGBij6Pb38QwzDTR2dHcOCTQ1c_bxsoTpJ8ZuPKZj0e3qhV83kix-u8NBIYXf7SB5fCGDzYZghA1Y5QMSnWHyfh75uan6BbmhoaERBpmeuo6KAKoWBgE!/dl3/d3/L2dJQSEvUUU3QS9ZQnZ3LzZfREhCNTJTNkY5OTRDSkUwRDZKMjAwMDAwMDA!/
- ▶ *Anuario Estadístico Ministerio de Fomento*. Ministerio de Fomento
http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ATENCION_CUADADANO/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.eus/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.eus/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/costesexternos2008/es_def/adjuntos/CostesExternosTransp2008.pdf
- ▶ *Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020*. Gobierno Vasco. Año 2002.
http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus/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.eus/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.eus/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/em2011/es_def/em2011.html
- ▶ *EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2015*. European Commission. Directorate-General for Energy and Transport. Año 2015.
http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2015_en.htm
- ▶ *Euskadi Energía, Datos Energéticos 2013*. EVE.
<http://www.eve.es/Publicaciones/Datos-Energeticos/ENERGIA-2013.aspx>
- ▶ *Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia 2014*. Departamento de Obras Públicas. Diputación Foral de Bizkaia. Año 2015.
http://www.bizkaia.eus/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.eus/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.eus/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/id2011/es_def/id2011.html

- ▶ *Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero del País Vasco 2013.* Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, Gobierno Vasco. Año 2015.
http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus/contenidos/inventario/inventarios_gei/es_pub/adjuntos/2013.pdf
- ▶ *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.eus/r41-430/es/contenidos/informacion/2905/es_4076/adjuntos/plan_transporte_c.pdf
- ▶ *Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015-2020.* Departamento de Seguridad. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco.
http://www.trafikoa.eus/wps/portal/trafico!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gXDydTo2AzN0tLE2cVvWMXbw8jAwgAykeaxfv7elaZBho7ujuaBJqaOft4WRrA5PHrDgfZh18_SN4AB3CEyqPbEOAGt8HPlz83Vb8gN8lgMyBdEQCQ2oG_/dl3/d3/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnZ3LzZfREhCNTJTNkY5OTRDSkUwRFBIMjAwMDAwMDA!/
- ▶ *Transporte 2050.* Comisión Europea. 2011.
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>

