

# PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI

2022



EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

LURRALDE PLANGINTZA,  
ETXEBIZITZA  
ETA GARRAIO SAILA

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN  
TERRITORIAL, VIVIENDA  
Y TRANSPORTES

# Panorámica del Transporte en Euskadi 2022

**EUSKO JAURLARITZA**



**GOBIERNO VASCO**

LURRALDE PLANGINTZA,  
ETXEBIZITZA  
ETA GARRAIO SAILA

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN  
TERRITORIAL, VIVIENDA  
Y TRANSPORTES

**Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia**

Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Vitoria-Gasteiz, 2023

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

**Edición:**

1ª edición, febrero del 2024.

**Tirada:**

10 ejemplares.

© Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes

**Internet:**

[www.euskadi.eus](http://www.euskadi.eus)

**Editor:**

Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Donostia-San Sebastián 1 - 01010 Vitoria-Gasteiz.

**Autor, diseño y maquetación:**

**ikei**

**Supervisión y dirección:**

Observatorio del Transporte en Euskadi - OTEUS.

**ISSN:**

2952-4555

**Depósito legal:**

VI 333-2012



# Panorámica del Transporte en Euskadi

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

<b>0. RESUMEN EJECUTIVO</b> .....	<b>12</b>
<b>1. MARCO GENERAL</b> .....	<b>17</b>
1.1. EL TRANSPORTE COMO SECTOR DE ACTIVIDAD ECONÓMICA .....	18
1.2. EL SECTOR DE TRANSPORTE, ACTIVIDADES POSTALES Y DE CORREOS .....	18
1.3. EL SECTOR DEL TRANSPORTE EN EUSKADI .....	21
1.3.1. Principales magnitudes económicas del sector del transporte .....	21
<b>2. EVOLUCIÓN GENERAL</b> .....	<b>28</b>
2.1. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTES DE EUSKADI .....	29
2.2. EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA MOVILIDAD GENERAL EN EUSKADI .....	31
2.2.1. Principales magnitudes del transporte de personas en Euskadi .....	31
2.2.2. Principales magnitudes del transporte de mercancías en Euskadi .....	39
<b>3. TRANSPORTE POR CARRETERA</b> .....	<b>42</b>
3.1. OFERTA DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN EUSKADI .....	43
3.2. MOVILIDAD DE PERSONAS POR CARRETERA EN EUSKADI .....	47
3.3. MOVILIDAD DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI .....	52
<b>4. TRANSPORTE FERROVIARIO</b> .....	<b>55</b>
4.1. OFERTA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO EN EUSKADI .....	56
4.1.1. Adif-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias .....	57
4.1.2. ETS-Euskal Trenbide Sarea .....	58
4.1.3. Nueva Red Ferroviaria Vasca - ETS y Adif .....	61
4.2. MOVILIDAD DE PERSONAS EN TRANSPORTE FERROVIARIO EN EUSKADI .....	62
4.2.1. Transporte urbano / metropolitano .....	62
4.2.2. Transporte interurbano .....	64
4.2.3. Transporte interregional .....	65
4.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN TRANSPORTE FERROVIARIO EN EUSKADI .....	66
<b>5. TRANSPORTE AÉREO</b> .....	<b>71</b>
5.1. OFERTA DEL TRANSPORTE AÉREO EN EUSKADI .....	72
5.2. MOVILIDAD DE PERSONAS EN TRANSPORTE AÉREO EN EUSKADI .....	72
5.3. TRÁFICO AÉREO DE MERCANCÍAS EN EUSKADI .....	75
<b>6. TRANSPORTE MARÍTIMO</b> .....	<b>79</b>
6.1. OFERTA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EUSKADI .....	80
6.2. MOVILIDAD DE PERSONAS EN TRANSPORTE MARÍTIMO EN EUSKADI .....	81
6.3. TRÁFICO MARÍTIMO DE MERCANCÍAS EN EUSKADI .....	82
6.4. FLOTA PESQUERA EN LOS PUERTOS AUTONÓMICOS DE LA CAPV .....	88
<b>7. OTROS MODOS DE TRANSPORTE E INTERMODALIDAD</b> .....	<b>89</b>
7.1. OTROS MODOS DE TRANSPORTE .....	90

	7.1.1. Transporte por cable .....	90
	7.1.2. Bicicleta .....	90
	7.1.3. Puente Colgante de Bizkaia .....	92
	7.1.4. Botes de pasaje Ría Bilbao.....	93
	7.2. PLATAFORMAS LOGÍSTICAS E INTERMODALES .....	94
	7.2.1. Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi) .....	94
	7.2.2. Arasur.....	95
	7.2.3. Aparkabisa .....	97
	7.2.4. Zaisa .....	98
	7.2.5. Estaciones intermodales .....	99
Resumen ejecutivo	<b>8. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE .....</b>	<b>100</b>
	8.1. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE .....	101
	8.1.1. Accidentalidad .....	101
	8.1.2. Congestión viaria.....	104
	8.1.3. Medio ambiente .....	107
	8.1.4. Costes Externos del Transporte .....	119
	8.2. TENDENCIAS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE EN LA CAPV .....	121
Marco General	<b>9. OBJETIVOS Y MOVILIDAD SOSTENIBLE .....</b>	<b>122</b>
	9.1. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL LIBRO BLANCO DE LA UNIÓN EUROPEA .....	123
	9.2. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DEL PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE .....	125
	9.3. HACIA UN MODELO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE EN EUSKADI .....	127
	9.4. ACTUACIONES EN 2022 .....	128
Evolución General	<b>10. INDICADORES CLAVE DEL SECTOR DEL TRANSPORTE EN LA CAPV .....</b>	<b>138</b>
Transporte Carretera	<b>11. ANEXOS.....</b>	<b>143</b>
	11.1. NOVEDADES LEGISLATIVAS EN 2022: EUROPEAS, ESTATALES Y DE LA CAPV .....	144
	11.1.1. Novedades legislativas europeas.....	144
	11.1.2. Novedades legislativas estatales.....	147
	11.1.3. Novedades legislativas de la CAPV .....	149
	11.2. INFRAESTRUCTURAS: PRINCIPALES NOVEDADES EN 2022.....	150
	11.3. ANEXO ESTADÍSTICO .....	159
	11.3.1. Marco general .....	159
	11.3.2. Oferta de transporte .....	206
	11.3.3. Demanda de movilidad .....	217
	11.3.4. Efectos inducidos .....	253
	11.3.5. Medio Ambiente .....	258
Transporte Ferroviario		
Transporte Aéreo		
Transporte Marítimo		
Otros Modos Transporte		
Efectos inducidos		
Objetivos y Movilidad Sostenible		
Indicadores clave		
Anexos		

# Panorámica del Transporte en Euskadi

## Índice de cuadros

Resumen ejecutivo	0	Cuadro 1.1. Establecimientos y empleo del sector del transporte por subsectores. CAPV. 2021-2022. ....	22
Marco General	1	Cuadro 1.2. Establecimientos y empleo del sector del transporte por subsectores y Territorio Histórico. CAPV. 2022. ....	24
Evolución General	2	Cuadro 1.3. Distribución de empresas y autorizaciones para transporte de viajeros por Territorio Histórico. CAPV. 2022. ....	25
		Cuadro 1.4. Distribución de empresas y autorizaciones para transporte de mercancías por Territorio Histórico. CAPV. 2022. ....	25
Transporte Carretera	3	Cuadro 1.5. Evolución de empresas y autorizaciones para transporte de viajeros/as y mercancías en la CAPV. 2016-2022. ....	26
		Cuadro 1.6. Coste laboral por trabajador y mes. Estado. 2021-2022. ....	27
Transporte Ferroviario	4	Cuadro 1.7. IPC en la CAPV por grupos. 2019-2022. ....	27
		Cuadro 2.1. Sistema de Transportes en Euskadi. ....	29
Transporte Aéreo	5	Cuadro 2.2. Distribución de mercancías por modos de transporte. 2020-2022. ....	40
		Cuadro 3.1. Longitud y densidad de la red de carreteras. CAPV, Estado y UE-27. 2019-2021. ....	43
Transporte Marítimo	6	Cuadro 3.2. Características de la oferta de transporte público urbano en las capitales vascas. 2020-2022. ....	44
		Cuadro 3.3. Transporte público interurbano: viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús interurbano. 2000-2022 <sup>1</sup> . ....	51
Otros Modos Transporte	7	Cuadro 3.4. Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución. 2018-2022. ....	52
		Cuadro 4.1. Densidad de líneas ferroviarias en la CAPV, Estado y UE-27. 2022. ....	56
Efectos inducidos	8	Cuadro 4.2. Datos básicos de la oferta de Adif, Red Ferroviaria Convencional. 2022. ....	57
		Cuadro 4.3. Datos básicos de la oferta de Renfe, red ferroviaria convencional. 2020-2022. ....	58
Objetivos Movilidad Sostenible	9	Cuadro 4.4. Datos básicos de la infraestructura de ETS actualmente operada por EuskoTren. Servicios ofertados por EuskoTren. 2020-2022. ....	59
		Cuadro 4.5. Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro Bilbao. 2020-2022. ....	60
Indicadores clave	10	Cuadro 4.6. Datos básicos de la oferta tranviaria de EuskoTren. 2021-2022. ....	61
		Cuadro 4.7. Volumen de mercancías transportadas por ferrocarril con origen y/o destino en la CAPV. 2002-2022. ....	67
Anexos	11	Cuadro 4.8. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por operadores privados. 2022. ....	70
		Cuadro 5.1. Tráfico de personas en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros y viajeras por aeropuerto. 2000-2022. ....	74
		Cuadro 5.2. Tráfico de mercancías por aeropuerto <sup>1</sup> . 1980-2022. ....	77
		Cuadro 6.1. Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV. 1995-2022. ....	80
		Cuadro 6.2. Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2019-2022. ....	81
		Cuadro 6.3. Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao. 2016-2022. ....	82
		Cuadro 6.4. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de movimiento. 2018-2022. ....	83
		Cuadro 6.5. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de producto. 2019-2022. ....	84
		Cuadro 6.6. Flota de los puertos autonómicos. 2018-2022. ....	88
		Cuadro 7.1. Características de las Infraestructuras de Funiculares en la CAPV. ....	90
		Cuadro 7.2. Transporte de personas por cable. 2016-2022. ....	90
		Cuadro 7.3. Tráfico en los botes de pasaje. 2013-2022. ....	93
		Cuadro 7.4. Principales magnitudes de las grandes Plataformas Logísticas en la CAPV. 2022. ....	94
		Cuadro 7.5. Evolución de la actividad de CTVi. 2020-2022. ....	95
		Cuadro 7.6. Evolución de la actividad de Arasur. 2020-2022. ....	96
		Cuadro 7.7. Evolución de la actividad de Aparkabisa. 2020-2022. ....	97
		Cuadro 7.8. Evolución de la actividad de Zaisa. 2020-2022. ....	98
		Cuadro 8.1. Accidentes de tráfico con víctimas registrados por la Ertzaintza por Territorio Histórico. 2022. ....	104
		Cuadro 8.2. Evolución del IMD según tipo de red por territorio histórico (nº vehículos/día). 2021-2022. ....	105
		Cuadro 8.3. Evolución del IMD en accesos a las capitales vascas (nº vehículos/día). 2021-2022. ....	106

	Cuadro 8.4.	Horas anuales en funcionamiento según nivel de servicio en las carreteras de Bizkaia. 2022. ....	107
	Cuadro 8.5.	Evolución de la congestión viaria en las carreteras de Bizkaia. 2013-2022. ....	107
Resumen ejecutivo	Cuadro 11.1.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV. ....	159
	Cuadro 11.2.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual). ....	160
	Cuadro 11.3.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava. ....	161
Marco General	Cuadro 11.4.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual). ....	162
	Cuadro 11.5.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa. ....	163
	Cuadro 11.6.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual). ....	164
Evolución General	Cuadro 11.7.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia. ....	165
	Cuadro 11.8.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual). ....	166
Transporte Carretera	Cuadro 11.9.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en la CAPV. ....	167
	Cuadro 11.10.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Álava. ....	169
	Cuadro 11.11.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Gipuzkoa. ....	171
	Cuadro 11.12.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Bizkaia. ....	173
Transporte Ferroviario	Cuadro 11.13.	Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (nº empleos y %). ....	175
	Cuadro 11.14.	Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual). ....	176
	Cuadro 11.15.	Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (nº empleos y %). ....	177
Transporte Aéreo	Cuadro 11.16.	Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual). ....	178
	Cuadro 11.17.	Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (nº empleos y %). ....	179
	Cuadro 11.18.	Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual). ....	180
Transporte Marítimo	Cuadro 11.19.	Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (nº empleos y %). ....	181
	Cuadro 11.20.	Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual). ....	182
Otros Modos Transporte	Cuadro 11.21.	Empleo del sector de transportes por modo en la CAPV (nº empleos y %). ....	183
	Cuadro 11.22.	Empleo del sector de transportes por modo en Álava (nº empleos y %). ....	185
	Cuadro 11.23.	Empleo del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº empleos y %). ....	186
	Cuadro 11.24.	Empleo del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº empleos y %). ....	187
	Cuadro 11.25.	Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual). ....	189
Efectos inducidos	Cuadro 11.26.	Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual). ....	190
	Cuadro 11.27.	Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual). ....	191
	Cuadro 11.28.	Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual). ....	192
Objetivos y Movilidad Sostenible	Cuadro 11.29.	Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual). ....	193
	Cuadro 11.30.	Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual). ....	194
	Cuadro 11.31.	Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual). ....	195
Indicadores clave	Cuadro 11.32.	Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual). ....	196
	Cuadro 11.33.	VAB del sector de transportes por modo en la CAPV (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual). ....	197
Anexos	Cuadro 11.34.	VAB del sector de transportes por modo en Álava (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual). ....	199
	Cuadro 11.35.	VAB del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual). ....	201



# Panorámica del Transporte en Euskadi

	Cuadro 11.36. VAB del sector de transportes por modo en Bizkaia (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual). . . . .	203
	Cuadro 11.37. Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción. . . . .	205
	Cuadro 11.38. Índice de Precios Industriales (IPRI) en la CAPV por rama de actividad. . . . .	205
	Cuadro 11.39. Longitud y densidad de la red de carreteras en la CAPV (km y m/km <sup>2</sup> ). . . . .	206
	Cuadro 11.40. Longitud y densidad de la red de carreteras en Álava (km y m/km <sup>2</sup> ). . . . .	207
	Cuadro 11.41. Longitud y densidad de la red de carreteras en Gipuzkoa (km y m/km <sup>2</sup> ). . . . .	208
	Cuadro 11.42. Longitud y densidad de la red de carreteras en Bizkaia (km y m/km <sup>2</sup> ). . . . .	209
	Cuadro 11.43. Evolución del parque de vehículos en la CAPV por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual). . . . .	210
	Cuadro 11.44. Evolución del parque de vehículos en Álava por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual). . . . .	211
	Cuadro 11.45. Evolución del parque de vehículos en Gipuzkoa por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual). . . . .	212
	Cuadro 11.46. Evolución del parque de vehículos en Bizkaia por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual). . . . .	213
	Cuadro 11.47. Índice de motorización (turismos/1.000 habitantes). . . . .	214
	Cuadro 11.48. Tráfico de aeronaves por aeropuerto (nº aeronaves). . . . .	215
	Cuadro 11.49. Caracterización de la flota mercante en la CAPV. . . . .	216
	Cuadro 11.50. Movilidad de personas en la CAPV por territorio de residencia. . . . .	217
	Cuadro 11.51. Evolución de los desplazamientos totales (origen y/o destino en cada capital). . . . .	218
	Cuadro 11.52. Evolución de los desplazamientos internos (origen y destino en cada capital). . . . .	219
	Cuadro 11.53. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas). . . . .	220
	Cuadro 11.54. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas y tasa de variación interanual). . . . .	221
	Cuadro 11.55. Transporte privado: evolución de la IMD en los principales accesos a las capitales vascas (nº vehículos y %). . . . .	222
	Cuadro 11.56. Transporte público urbano: evolución del número de viajeros y viajeras en los autobuses urbanos de las tres capitales vascas. . . . .	223
	Cuadro 11.57. Transporte público interurbano: evolución del número de viajeros y viajeras en los servicios regulares de autobús interurbano. . . . .	224
	Cuadro 11.58. Transporte público urbano: viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. . . . .	225
	Cuadro 11.59. Volumen de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución (miles de Tn y tasa de variación interanual). . . . .	226
	Cuadro 11.60. Volumen de mercancías transportadas por carretera según Comunidades Autónomas de origen y de destino. 2022 (Miles de Tn). . . . .	227
	Cuadro 11.61. Matriculaciones <sup>1</sup> por tramos de CO <sub>2</sub> emitido. (gr/km recorrido). . . . .	228
	Cuadro 11.62. Matriculaciones <sup>1</sup> por tipo de combustible. . . . .	229
	Cuadro 11.63. Vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera. CAPV. . . . .	229
	Cuadro 11.64. Transporte público urbano y metropolitano: evolución del número de viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao (miles de personas y tasa de variación interanual). . . . .	230
	Cuadro 11.65. Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por mes (nº personas y %). . . . .	231
	Cuadro 11.66. Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por estación (nº personas y %). . . . .	232
	Cuadro 11.67. Transporte público urbano y metropolitano: evolución de los viajeros y viajeras de Euskotren-Tranvía (miles de personas y tasa de variación interanual). . . . .	233
	Cuadro 11.68. Transporte público interurbano: evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (miles de personas). . . . .	234
	Cuadro 11.69. Transporte público interurbano: viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. . . . .	235
	Cuadro 11.70. Transporte público interurbano: evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (tasa de variación interanual). . . . .	236
	Cuadro 11.71. Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino. . . . .	237

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

	Cuadro 11.72. Volumen de mercancías por ferrocarril en la CAPV. (miles de Tn y tasa de variación interanual).....	238
	Cuadro 11.73. Volumen de mercancías transportadas por RENFE con origen y/o destino la CAPV por CC.AA. 2021 (miles de Tn y peso porcentual). ....	238
	Cuadro 11.74. Volumen de mercancías transportadas por RENFE con origen y/o destino la CAPV por CC.AA. 2022 (miles de Tn y peso porcentual). ....	239
	Cuadro 11.75. Transporte de mercancías por Renfe: CC.AA. de origen o destino. ....	240
	Cuadro 11.76. Tráfico aéreo de personas en la CAPV: evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (miles de personas). ....	241
	Cuadro 11.77. Tráfico aéreo de personas en la CAPV: evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (tasa de variación interanual). ....	242
	Cuadro 11.78. Evolución del tráfico de mercancías en los aeropuertos vascos (Tn y tasa de variación interanual).....	243
	Cuadro 11.79. Evolución del tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao (nº personas y tasa de variación interanual). ....	244
	Cuadro 11.80. Evolución del tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual). ....	245
	Cuadro 11.81. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (miles de Tn y tasa de variación interanual). ....	246
	Cuadro 11.82. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (%). ....	247
	Cuadro 11.83. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual). ....	248
	Cuadro 11.84. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (%). ....	249
	Cuadro 11.85. Evolución del tráfico de mercancías en el puerto de Bermeo (miles de Tn y tasa de variación interanual). ....	250
	Cuadro 11.86. Transporte de personas por cable. Evolución. ....	251
	Cuadro 11.87. Transporte de personas en el Puente Colgante de Bizkaia. Evolución. ....	252
	Cuadro 11.88. Tráfico de personas en botes de pasaje. Evolución. ....	252
	Cuadro 11.89. Evolución del balance de accidentes registrados por la Ertzaintza por víctimas: Evolución. ....	253
	Cuadro 11.90. Carretera: Distribución de lesividad por territorio y tipo de vehículo. Datos registrados por la Ertzaintza. ....	254
	Cuadro 11.91. Carretera: Distribución de vehículos accidentados por tipo de accidente. Datos registrados por la Ertzaintza. ....	256
	Cuadro 11.92. Consumo energético del sector de transportes por tipo de energía y modo de transporte. ....	258
	Cuadro 11.93. Ocupación de Superficie. Suelo de sistemas generales <sup>1</sup> de la CAPV (superficie en Ha). ....	259
Resumen ejecutivo	0	
Marco General	1	
Evolución General	2	
Transporte Carretera	3	
Transporte Ferroviario	4	
Transporte Aéreo	5	
Transporte Marítimo	6	
Otros Modos Transporte	7	
Efectos inducidos	8	
Objetivos y Movilidad Sostenible	9	
Indicadores clave	10	
Anexos	11	

# Panorámica del Transporte en Euskadi

## Índice de gráficos

Resumen ejecutivo	0	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 2010-2022 corresponde al sector transporte, actividades postales y de correos (CNAE-2009 y SEC-10). <sup>1</sup> .....	19
Marco General	1	Gráfico 1.2. Distribución del VAB <sup>1</sup> del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV. 2022 <sup>2</sup> (%).....	20
		Gráfico 1.3. Distribución del empleo del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV. 2022 (%).....	20
		Gráfico 1.4. Participación sector de transporte en el VAB y el empleo en la CAPV, y comparación con otros países de interés. 2022 (%).....	21
Evolución General	2	Gráfico 1.5. Distribución del VAB <sup>1</sup> del sector de transporte en la CAPV por subsectores. 2022 <sup>2</sup> (%).....	23
Transporte Carretera	3	Gráfico 2.1. Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen <sup>1</sup> . 2021. ....	31
		Gráfico 2.2. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según motivaciones. 2016-2021 (%).....	32
		Gráfico 2.3. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte. 2016-2021 (%).....	33
		Gráfico 2.4. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario. 2000-2022. ....	34
		Gráfico 2.5. Desplazamientos según modo y sexo. 2016-2021. ....	35
Transporte Ferroviario	4	Gráfico 2.6. Movilidad de personas en la CAPV por territorio de residencia. 2016-2021. ....	36
		Gráfico 2.7. Desplazamientos por habitante mayor de 7 años <sup>1</sup> . 2016-2021. ....	36
		Gráfico 2.8. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV por territorios según modo de transporte. 2016-2021. ....	37
		Gráfico 2.9. Evolución de los desplazamientos totales (origen y/o destino en cada capital). 2016-2021. ....	38
Transporte Aéreo	5	Gráfico 2.10. Evolución de los desplazamientos internos (origen y destino en cada capital). 2016-2021. ....	39
		Gráfico 2.11. Distribución modal del transporte de mercancías. 2021 (%).....	41
Transporte Marítimo	6	Gráfico 3.1. Parque de vehículos en la CAPV. 2022. ....	44
		Gráfico 3.2. Distribución del parque de vehículos en la CAPV. 2022.....	45
		Gráfico 3.3. Índice de motorización en el ámbito europeo. 2021-2020.....	46
		Gráfico 3.4. Movilidad de personas en automóvil. Penetración del automóvil. 2007-2021. <sup>1</sup> .....	48
Otros Modos Transporte	7	Gráfico 3.5. Distribución de desplazamientos en automóvil según ámbito territorial. 2016-2021. ....	48
		Gráfico 3.6. Accesos desde el exterior a las capitales vascas en automóvil. 2007-2021. ....	49
		Gráfico 3.7. Transporte público urbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2022.....	50
		Gráfico 3.8. Transporte de mercancías interregional entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2022. ....	53
Efectos inducidos	8	Gráfico 3.9. Tipología del transporte intrarregional e interregional de mercancías por carretera. 2022 (%).....	54
Objetivos Movilidad Sostenible	9	Gráfico 4.1. Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao (miles). 1996-2022. ....	62
		Gráfico 4.2. Transporte público urbano: Evolución de los viajeros y viajeras en Tranvía EuskoTren. 2002-2022. ....	63
		Gráfico 4.3. Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 1980-2022.....	65
		Gráfico 4.4. Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino (%). 2022.....	66
Indicadores clave	10	Gráfico 4.5. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino en la CAPV por Renfe. 2020-2022.....	67
		Gráfico 4.6. Transporte de mercancías transportadas por Renfe entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2022 (%). ....	68
		Gráfico 4.7. Tipología de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Renfe. 2022 (%).....	69
Anexos	11	Gráfico 4.8. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EuskoTren. 2003-2022. ....	70

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

- Gráfico 5.1. Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves<sup>1</sup> en los aeropuertos vascos. 2000-2022. .... 72
- Gráfico 5.2. Tráfico aéreo de pasajeros y pasajeras en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos. 1980-2022. .... 73
- Gráfico 5.3. Origen/destino de pasajeros y pasajeras por aeropuerto. 2022. .... 75
- Gráfico 5.4. Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2022. .... 76
- Gráfico 5.5. Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2022. .... 77
- Gráfico 5.6. Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2022 (%). .... 78
- Gráfico 6.1. Tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao. 2003-2022. .... 81
- Gráfico 6.2. Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 1980-2022. .... 82
- Gráfico 6.3. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 2005-2022. .... 83
- Gráfico 6.4. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia: Tipología de mercancías. 2022 (%). .... 85
- Gráfico 6.5. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por países. 2022. .... 86
- Gráfico 6.6. Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2022. .... 87
- Gráfico 6.7. Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2022. (%). .... 87
- Gráfico 7.1. Kilómetros de la red ciclable en las tres capitales de la CAPV (estado de las redes ciclistas a diciembre de 2022). .... 91
- Gráfico 7.2. Kilómetros de la red ciclista en los tres territorios históricos. 2022. .... 92
- Gráfico 7.3. Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia. 2001-2022. .... 93
- Gráfico 8.1. Accidentes con víctimas y víctimas registradas por la Ertzaintza y por las Policías Locales<sup>1</sup> en las infraestructuras viarias vascas. Evolución 2000-2022. .... 102
- Gráfico 8.2. Número de muertes en accidentes de tráfico por millón de habitantes en UE-27. 2021. .... 103
- Gráfico 8.3. Parque de turismos y motorización. Evolución 1998-2022. .... 104
- Gráfico 8.4. Población expuesta al ruido procedente del tráfico viario en las tres capitales de la CAPV<sup>1</sup>. 2022. .... 109
- Gráfico 8.5. Población expuesta al ruido procedente del tráfico ferroviario en las tres capitales de la CAPV<sup>1</sup>. 2022. .... 110
- Gráfico 8.6. Mapa estratégico de ruido tráfico viario del centro de Bilbao. Lden. 2022. .... 111
- Gráfico 8.7. Mapa estratégico de ruido del tráfico viario Donostia-San Sebastián. Lden. 2022. .... 112
- Gráfico 8.8. Mapa estratégico de ruido del tráfico viario Vitoria-Gasteiz Lden. 2022. .... 113
- Gráfico 8.9. Emisiones sectoriales totales de GEIs en la CAPV. 2021 (%). .... 115
- Gráfico 8.10. Evolución sectorial de las emisiones de GEIs por sectores de actividad en la CAPV. 1990-2021 (%). .... 115
- Gráfico 8.11. Emisiones de GEIs del sector de transporte en la CAPV. Evolución. 1990-2021. .... 116
- Gráfico 8.12. Consumo final de energía por sectores. Evolución 2012-2022. .... 117
- Gráfico 8.13. Distribución del consumo energético vasco por sectores de actividad. 2022 (%). .... 117
- Gráfico 8.14. Distribución del consumo energético en el sector del transporte. 2022. .... 118
- Gráfico 8.15. Consumo energético en el sector del transporte por territorios. 2012-2022. .... 118
- Gráfico 8.16. Evolución de la factura energética del sector de transporte en la CAPV: Evolución 2012-2022. .... 119
- Gráfico 8.17. Distribución de los costes externos del transporte en la CAPV por medio de transporte. 2019 (%). .... 120
- Gráfico 8.18. Costes externos totales del transporte en la CAPV por categoría de coste y por medio de transporte. 2019. .... 120



# Resumen Ejecutivo



0.

## 0. Resumen Ejecutivo

### Resumen ejecutivo

0

#### Marco General

1

#### Evolución General

2

El ejercicio 2022 se caracteriza por la recuperación de la movilidad de las personas, con registros de desplazamientos que se incrementan en todos los medios de transporte con relación a 2021, tanto en el ámbito urbano como interurbano. Al respecto, es importante recordar que en los primeros meses del año 2021 se mantenían restricciones temporales a los desplazamientos derivadas de la pandemia del Covid-19. En cuanto al tráfico de mercancías, en 2022 destaca la estabilidad en el volumen de intercambios respecto al ejercicio previo en los distintos modos de transporte.

Con relación a las **magnitudes económicas**, destaca que el VAB del sector transporte, actividades postales y de correos crece un 14,9% respecto a 2021, incrementándose en mayor proporción que el VAB total de la economía vasca (+10,8%). El peso del sector transporte, actividades postales y de correos sobre el VAB generado por el conjunto de las actividades de la CAPV alcanza el 5,4% en 2022.

La división por subsectores muestra que el sector transporte genera el 93,9% del VAB total del sector transporte, actividades postales y correos (en 2021, 92,8%), lo que significa que, en valores absolutos, el VAB del sector transporte se incrementa hasta los 3.939,2 millones de euros.

En cuanto a los establecimientos y trabajadores del sector, se han reducido un 1% los puntos donde se desarrolla la actividad respecto a 2021, por lo que existen 10.729 centros, y baja un 0,5% el personal contratado, con 44.045 empleados en 2022. Los establecimientos del sector representan el 6,4% del total de los centros de la economía vasca y la participación de los trabajadores sectoriales supone el 4,8% de los asalariados en Euskadi.

Para completar la información económica, las compañías dedicadas al desplazamiento de personas descienden un 9,3% (-220 empresas) con una caída de las licencias concedidas del 2,3% (-113 vehículos autorizados). En el ámbito mercantil, las sociedades que transportan mercancías aumentan un 1,6% (+97 firmas) mientras que las autorizaciones otorgadas registran un leve descenso del 0,4% (-61 permisos respecto a 2021).

En la distribución por **modo de transporte y movilidad** en Euskadi, sobresale el transporte por carretera respecto al resto de medios de transporte más sostenibles como son el ferrocarril y el transporte marítimo.

La comparación a nivel europeo pone en relieve las divergencias existentes en cuanto a la cuota de los diferentes modos de transporte dedicados al traslado de mercancías en la CAPV y la UE-27. Los últimos datos publicados correspondientes a 2021<sup>1</sup>, señalan que el 80,2% de los productos se desplazan por carretera en la CAPV frente al 55,7% de la Unión Europea. Los medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente, marítimo y ferroviario tienen mayor peso en la UE-27 (32% y 12,3%, respectivamente) que en la economía vasca (18,7% y 1%, respectivamente).

En 2022, el pasaje de los servicios públicos de transporte colectivo en autobús y ferrocarril, de forma conjunta, crece un 20,4% con relación a la cifra registrada en 2021, superando los 242,2 millones de personas, aumentando en 42 millones de pasajeros y pasajeras respecto al ejercicio anterior. Como se señala anteriormente, esta variación está originada a causa de que, durante parte de 2021, se aplicaron limitaciones a la movilidad provocadas por la crisis sanitaria del Covid-19.

<sup>1</sup> Último dato disponible 2021, publicado en Statistical Pocketbook 2023.

En los siguientes puntos se resumen los aspectos más relevantes de los **distintos medios de transporte**.

## Resumen ejecutivo 0

## Marco General 1

## Evolución General 2

## Transporte Carretera 3

## Transporte Ferroviario 4

## Transporte Aéreo 5

## Transporte Marítimo 6

## Otros Modos Transporte 7

## Efectos inducidos 8

## Objetivos y Movilidad Sostenible 9

## Indicadores clave 10

## Anexos 11

### ■ En el sistema de **transporte público por carretera**:

- En cuanto a los servicios ofertados en las capitales vascas: Bilbobus dispone de una flota de 141 autobuses que circulan a lo largo de 720,7 km (-0,4% respecto a 2021) distribuidos en 45 líneas. Dbus cuenta con un parque de 141 autobuses (-1,4% con relación a 2021) y 41 líneas que tienen una longitud de 279 km; y Tuvisa (Transportes Urbanos de Vitoria, S.A.) mantiene el número de líneas en 15, incrementando su extensión a 271,8 km (+15,2% en comparación a 2021), con 90 autobuses en circulación (+5,9% respecto al año anterior, se suman 5 vehículos a la flota).
- En el transporte urbano, se sobrepasan los 60 millones de desplazamientos, registrando un incremento del 15,5% respecto a 2021. Tuvisa supera los 13 millones de desplazamientos, con una subida del 25,6% sobre el saldo de 2021; Dbus desplaza a 25,5 millones de pasajeros y pasajeras, lo que implica una mejoría del 14,5%; Bilbobus traslada a 21,5 millones de ciudadanos y ciudadanas en 2022, recuperando un 11,1% del pasaje sobre 2021.
- En el servicio regular de autobús interurbano se trasladan a más de 50 millones de pasajeras y pasajeros, registrando un incremento del 19,8% respecto a 2021. En Gipuzkoa, cerca de 22,8 millones de viajeros y viajeras utilizan los servicios de Lurraldebus, con un incremento del 18,2%; Bizkaibus desplaza a 26,7 millones de personas, aumentando un 20,9%; Autobuses Interurbanos de Álava – AIA registra 617,1 miles de viajes, lo que conlleva un incremento del 34,9% con relación a 2021.
- En el tráfico comercial, el volumen de mercancías intercambiadas asciende a 105 millones de toneladas, con una ligera contracción del 0,2% en comparación a la cifra registrada en 2021. El tráfico interno supone 47,8 millones de toneladas, subiendo un 0,6%; el ámbito interregional (origen o destino la CAPV) se mantiene estable en cerca de 50,5 millones de toneladas (-0,2% sobre 2021); y a nivel internacional, el volumen de intercambios se contrae un 5% debido a la caída tanto de importaciones (-10,1%) como de exportaciones (-0,2%).

### ■ En lo que respecta al **transporte ferroviario**:

- El servicio de ferrocarril en el ámbito interurbano corresponde a ETS donde opera Euskotren, con una longitud de red de 187,4 km (misma cifra que en 2021). Se incrementa la circulación de trenes rozando los 257 miles de convoyes (+2,8%) y los asientos disponibles para la clientela con 99,2 millones de plazas (+20,6%). Los kilómetros ofertados alcanzan los 5,6 millones (+2%) y las plazas-km ofertadas se acercan a los 2.400 millones (+17,7%).
- La oferta en el ámbito urbano, Metro de Bilbao experimenta una subida de kilómetros ofrecidos del 0,2%, aproximándose a 4,6 millones de km, los coches-km aumentan el 0,3% rozando los 20,5 millones de trenes, y los asientos-km registran una mejoría del 0,3% rebasando los 3.000 millones de plazas puestas a disposición de los clientes. La infraestructura tranviaria en Bilbao registra una contracción del 3,7% en el número de trenes, circulando 58,5 miles de convoyes, los asientos a disposición de los viajeros y viajeras aumentan un 17,8%, superando los 8,9 millones de plazas, y los kilómetros

## Resumen ejecutivo

0

Marco General

1

Evolución General

2

Transporte Carretera

3

Transporte Ferroviario

4

Transporte Aéreo

5

Transporte Marítimo

6

Otros Modos Transporte

7

Efectos inducidos

8

Objetivos y Movilidad Sostenible

9

Indicadores clave

10

Anexos

11

recorridos suben un 22%, alcanzando los 400 miles de km. Las plazas-km crecen un 49,3%, rebasando los 61,6 millones de puestos-km ofertados. En Vitoria-Gasteiz, los trenes y distancia recorrida suben levemente (+0,3%) hasta 94,8 miles de ferrocarriles y los 575 miles de kilómetros. Las plazas ofertadas y las plazas-km crecen un 52,4%, cerrando el ejercicio con más de 21,9 millones de sitios disponibles y 132,9 millones de asientos-km.

- En la movilidad urbana, Metro de Bilbao supera los 80,4 millones de clientes, lo que significa un incremento del 20,4% respecto a 2021. En tranvía, los usuarios y usuarias se acercan a los 9,3 millones de personas, lo que representa un incremento del 19,2% con relación al año previo.
- El servicio regular ferroviario interurbano (Renfe y EuskoTren) traslada a cerca de 42,5 millones de personas, registrando un incremento del 29,4% interanual.
- El servicio ferroviario de mercancías que provienen y/o se dirigen a la CAPV, prestado por Renfe, incluyendo red ferroviaria convencional y red de ancho métrico, y Euskotren desplazan 1.996,4 miles de toneladas, lo que implica una reducción del 0,8% respecto a 2021.

■ En el **transporte aéreo**, los aspectos más relevantes son:

- El tráfico de aeronaves asciende a 57.248 operaciones, lo que representa un incremento del 59,9% respecto a 2021. El crecimiento se registra en las tres infraestructuras aéreas vascas: en Donostia-San Sebastián la circulación se dobla (+102,5% respecto al año anterior), en Bilbao, la mejoría es del 77,8% y en Vitoria-Gasteiz, el incremento es del 7,6%.
- El transporte de personas alcanza los 5.735,6 miles de pasajeros y pasajeras, doblando la cifra registrada en 2021 (+100,9%). En Bilbao, la movilidad asciende a 5.118,8 miles de personas, prácticamente, doblando el registro anterior (+98,9%). En Donostia-San Sebastián, rebasa los 382,3 miles de usuarios y usuarias (+147,6%). En Vitoria-Gasteiz se alcanza su mejor registro, con 234,5 miles de pasajeros y pasajeras, lo que supone un incremento del 84,6%.
- En el tráfico de mercancías, se intercambian 74.304 toneladas, +1,8% con relación a 2021. En la terminal alavesa, el tráfico mercantil se incrementa un 1,5%, con 73.632,8 toneladas. La terminal de Bilbao traslada 671,6 toneladas, lo que representa un aumento del 42,2%. En el aeropuerto guipuzcoano, el tráfico comercial es nulo.

■ En el **transporte marítimo** destaca:

- La oferta marítima de Anavas cuenta con 11 empresas propietarias o gestoras de 75 buques, disminuyendo un 9,6% (8 barcos menos). La capacidad es de 865,1 miles de toneladas brutas (-2,7% con relación a 2021) y cerca de 1,5 millones de toneladas en términos de TMP (-1,4% en el año anterior).
- En lo que respecta a la movilidad, el puerto vizcaíno (único puerto de interés general que dispone de servicio regular de traslado de viajeros y viajeras en Euskadi) alcanza una cifra récord con 214 miles de personas, lo que supone un incremento del 189,8% respecto a 2021.
- El transporte de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia, los puertos comerciales más importantes en la CAPV, se acerca a los 36,2 millones de toneladas, lo que significa un



# Panorámica del Transporte en Euskadi

incremento del 3,9% respecto a 2021. El puerto vizcaíno mueve 32,9 millones de toneladas, aumentando un 5,1%. La infraestructura guipuzcoana moviliza cerca de 3,3 millones de toneladas en 2022, cediendo un 6,9% respecto al ejercicio anterior.

## Resumen ejecutivo

0

Marco General

1

Evolución General

2

Transporte Carretera

3

Transporte Ferroviario

4

Transporte Aéreo

5

Transporte Marítimo

6

Otros Modos Transporte

7

Efectos inducidos

8

Objetivos y Movilidad Sostenible

9

Indicadores clave

10

Anexos

11

- En lo concerniente al **resto de medios de transporte**, las cifras más importantes son:
  - El sistema de funiculares supera los 2,8 millones de personas, aumentado un 27,1% respecto a 2021.
  - El Puente Colgante de Bizkaia desplaza 3,3 millones de personas, lo que en términos relativos significa una subida del 11,3% respecto al año anterior.
- A continuación, se resumen algunos **efectos inducidos que se derivan de la actividad del transporte**:
  - En cuanto a la accidentalidad, se pretende situar a Euskadi como referente en materia de movilidad segura y sostenible de acuerdo con la visión a largo plazo establecida en el “Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2021-2025”. En 2022, 44 personas fallecen en las carreteras vascas, registrando 2 fallecidos más que en 2021 (+4,8%).
  - El índice de motorización se considera uno de los agentes que inciden en varios efectos del transporte (congestión, contaminación, ...). El grado de motorización alcanza los 462,8 turismos por cada mil habitantes, con un aumento del 0,4% con relación a 2021.
  - En lo que respecta al impacto medioambiental del sector de transporte, se aprecia un incremento en las emisiones totales de GEIs generadas hasta los 6,1 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente (dato 2021, última información publicada), lo que en términos relativos supone una subida del 6,7% respecto a 2020.



# Marco General



1.

## 1. Marco General

Resumen ejecutivo	0
<b>Marco General</b>	<b>1</b>
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

### 1.1. El transporte como sector de actividad económica

En los siguientes párrafos, se detallan las aclaraciones metodológicas que se utilizan en el análisis de las características más relevantes del sector del transporte como actividad económica.

En primer lugar, se debe indicar que los datos referentes a establecimientos, empleo y valor añadido bruto (VAB) se realiza a partir de la vigente clasificación nacional de actividades económicas (CNAE-2009).

Como en las anteriores ediciones del informe, el desglose de los establecimientos y empleo se realiza con mayor desagregación para las actividades anexas al transporte, con la siguiente división:

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

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

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

En la actividad económica de la CAPV, el sector transporte, actividades postales y correos tiene una gran importancia por su número de establecimientos, el personal contratado y el valor añadido bruto aportado a la economía vasca.

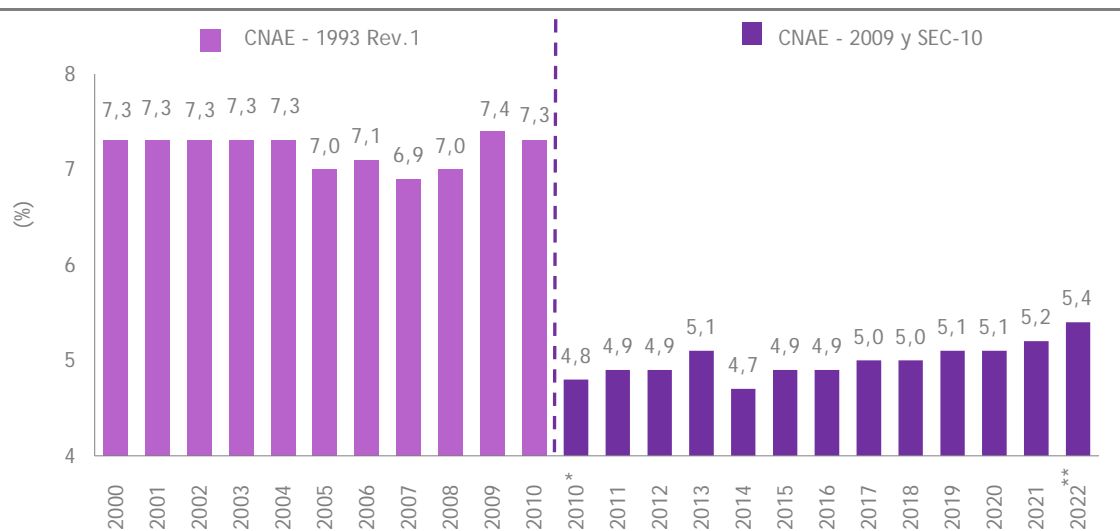
A continuación, se ofrece el detalle sobre las principales magnitudes del sector de transporte, actividades postales y de correos, que comprende las divisiones 49 a 53 de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas CNAE-2009 (sección H transporte y almacenamiento).

- En 2022, existen 10.729 establecimientos donde se desarrollan actividades en el sector de transporte, actividades postales y correos, lo que significa:
  - Un descenso del 1% respecto a 2021. Considerando la economía total, la cifra de establecimientos del conjunto de la actividad económica vasca varía en el mismo sentido que en el sector, con reducción del 0,8% con relación al ejercicio previo.
  - Una cuota del 6,4% sobre el total de los centros de la economía vasca (mismo peso que en 2021).
- La cifra de empleados en el sector asciende a 44.045 trabajadores, suponiendo:
  - Una caída del 0,5% del personal sobre el ejercicio anterior. Evolución opuesta a la cifra de contratados en el conjunto de la economía de la CAPV (+0,2% respecto a 2021).
  - El 4,8% del total de los trabajadores vascos (4,9% en 2021).
- El Valor Añadido Bruto (VAB) alcanza los 4.195,34 millones de euros, lo que comporta:
  - Un incremento del 14,9% respecto al 2021, experimentando un crecimiento superior a la subida registrada por el VAB generado en el total de la economía vasca (+10,8%).

- La participación sube al 5,4% del VAB del conjunto de actividades económicas desarrolladas en la CAPV.

Ampliando el ámbito temporal de estudio al periodo (2000-2022), la modificación en la clasificación de la 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). Como consecuencia, el análisis se debe realizar en dos tramos temporales diferenciados: periodo 2000-2010 (según CNAE-1993 Rev.1) y periodo 2010-2022 (según CNAE-2009 y SEC-10), donde la participación del sector al VAB global de la economía vasca experimentando ligeros incrementos 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 2010-2022 corresponde al sector transporte, actividades postales y de correos (CNAE-2009 y SEC-10).<sup>1</sup>



<sup>1</sup> datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, 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.

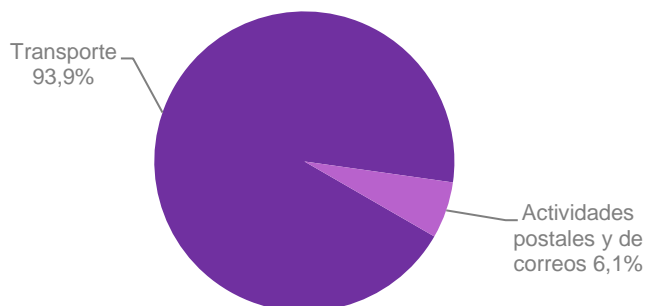
\*\* El VAB referido a 2022 (CNAE-2009) es un avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas).

En 2022, el sector transporte genera el 93,9% del VAB total del sector transporte, actividades postales y correos (en 2021, 92,8%), lo que significa que, en valores absolutos, el VAB del sector transporte sube a 3.939,2 millones de euros y el VAB producido por las actividades postales y correos se contrae a 256,1 millones de euros.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Gráfico 1.2. Distribución del VAB<sup>1</sup> del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV. 2022<sup>2</sup> (%).



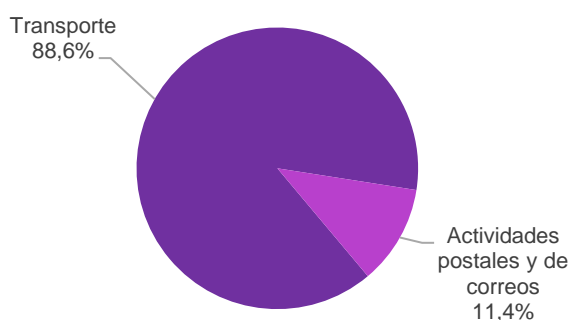
<sup>1</sup> datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento.

<sup>2</sup> el dato del VAB referido a 2022 es un avance.

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

Atendiendo a la distribución sectorial del empleo, el sector transporte emplea el 88,6% de los trabajadores mientras el 11,4% restante, son empleados de actividades postales y correos. En 2021, el 88,9% de los asalariados pertenecían al sector transporte y el 11,1% se empleaban en las actividades postales y correos.

Gráfico 1.3. Distribución del empleo del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV. 2022 (%).



Fuente: Gobierno Vasco.

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

### 1.3. El sector del transporte en Euskadi

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

En los siguientes puntos se analizan los detalles más relevantes del sector del transporte en Euskadi, considerando las divisiones 49 a 52 de la CNAE-2009.

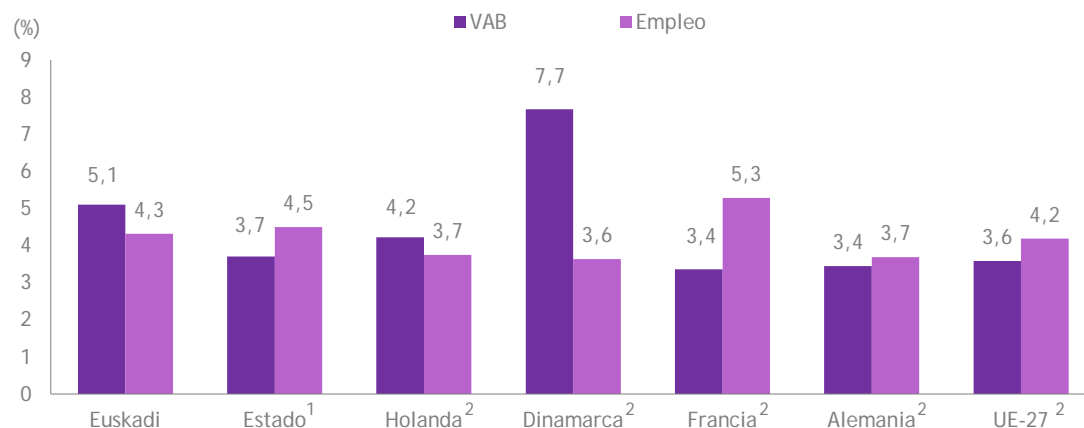
#### 1.3.1. Principales magnitudes económicas del sector del transporte

- Operan 9.589 establecimientos en la CAPV, con una reducción del 1,3% respecto a 2021 y con un peso del 5,7% sobre el total de centros de la economía vasca (misma proporción que en 2021).
- Emplea a 39.018 trabajadores, lo que supone un 4,3% del personal empleado en la economía vasca en conjunto (mismo porcentaje que en el ejercicio anterior).
- Se genera un VAB de 3.939,2 millones de euros, representando cerca del 5,1% del VAB asociado a la economía vasca en su conjunto (4,9% en 2021).

Atendiendo a la distribución de los trabajadores ocupados en el sector del transporte según género<sup>2</sup>, el 83,8% de los empleados son hombres y el 16,2% mujeres (en 2021, el desglose del personal era del 79,6% varones y el 20,4% corresponde al grupo femenino).

El siguiente gráfico recoge la comparativa de la cuota sectorial sobre el VAB y el empleo en Euskadi en 2022, con relación a otros países europeos relevantes.

Gráfico 1.4. Participación sector de transporte en el VAB y el empleo en la CAPV, y comparación con otros países de interés. 2022 (%).



<sup>1</sup> datos correspondientes al ejercicio 2021

<sup>2</sup> datos correspondientes al ejercicio 2020.

Fuente: Gobierno Vasco, DIRAE y Cuentas Económicas para el caso de Euskadi; Structural Business Statistics, EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2023, y Economy and Finance Statistics (Eurostat) para el Estado y el resto de países. Elaboración propia.

En 2022, la participación del VAB del sector transporte sobre el VAB de la CAPV alcanza el 5,1%, siendo superior a la cuota del sector en el Estado (3,7% en 2021, último dato disponible) y en el conjunto de la UE-27 (3,6% en 2020, último dato publicado a nivel europeo). En cuando a la ocupación sectorial, el peso de los trabajadores de la actividad del transporte sobre la población

<sup>2</sup> Fuente: Eustat, PRA (Encuesta de Población en relación con la Actividad).

ocupada en la economía es inferior en Euskadi (4,3%, en 2022) al nivel estatal (4,5% en 2021), y, por el contrario, supera al ámbito europeo cuyo nivel de empleabilidad sectorial respecto al total de la economía es del 4,2% en el conjunto de la UE-27 (dato correspondiente a 2020).

## a) Por subsector de actividad

El desglose por subsectores muestra que el transporte por carretera de mercancías es el más numeroso en cuanto a establecimientos y empleo, registrando el 62,6% de los centros de actividad del sector y el 41% de los trabajadores. Le sigue el transporte terrestre de personas que recoge el 24,4% de los centros y el 21,7% de los empleados. En el tercer puesto continúan las actividades anexas al transporte ya que, de forma agrupada, representan el 11,5% de los establecimientos y el 32,3% del personal contratado en el sector.

Considerando los tres subsectores, conjuntamente, suponen el 98,5% de las instalaciones dedicadas a actividad de transporte y el 95% de los trabajadores sectoriales.

Cuadro 1.1. Establecimientos y empleo del sector del transporte por subsectores. CAPV. 2021-2022.

	Establecimientos				Empleo			
	2021		2022		2021		2022	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Transporte terrestre de personas*	2.343	24,1	2.337	24,4	8.485	21,6	8.452	21,7
Transporte por carretera de mercancías	6.147	63,2	5.999	62,6	16.162	41,1	15.985	41,0
Transporte ferroviario interurbano de personas	74	0,8	73	0,8	1.294	3,3	1.182	3,0
Transporte ferroviario de mercancías	10	0,1	15	0,2	76	0,2	116	0,3
Transporte por tubería	5	0,1	5	0,1	(***)	(***)	28	0,1
Transporte marítimo y por vías navegables de personas	25	0,3	30	0,3	55	0,1	66	0,2
Transporte marítimo y por vías navegables de mercancías	16	0,2	17	0,2	406	1,0	319	0,8
Transporte aéreo de personas	12	0,1	15	0,2	346	0,9	285	0,7
Transporte aéreo de mercancías	2	0	2	0	(***)	(***)	(***)	(***)
Actividades anexas al transporte terrestre	241	2,5	239	2,5	2.388	6,1	2.439	6,3
Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables interiores	93	1,0	86	0,9	1.065	2,7	1.074	2,8
Actividades anexas al transporte aéreo	26	0,3	26	0,3	751	1,9	868	2,2
Resto de actividades anexas al transporte**	726	7,5	745	7,8	8.256	21,0	8.201	21,0
<b>TOTAL</b>	<b>9.720</b>	<b>100</b>	<b>9.589</b>	<b>100</b>	<b>39.284</b>	<b>100</b>	<b>39.015</b>	<b>100</b>

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

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

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

Fuente: Gobierno Vasco.

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

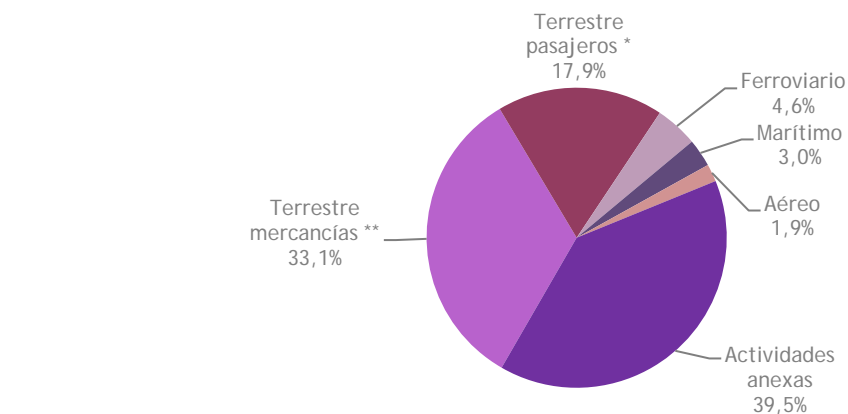
Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

El desglose del VAB por subsectores muestra que las actividades anexas al transporte se mantiene como la rama de actividad con mayor peso (39,5%) del VAB del sector. El transporte terrestre de mercancías<sup>3</sup> continúa en segundo puesto, contribuyendo con el 33,1% del VAB sectorial. Los desplazamientos terrestres de viajeros y viajeras<sup>4</sup>, en tercer lugar, generan el 17,9% y el transporte en ferrocarril, cuarto puesto, el 4,6%. Los subsectores restantes, con menor aportación al VAB del sector, son transporte aéreo (3%) y marítimo (1,9%).

Gráfico 1.5 Distribución del VAB<sup>1</sup> del sector de transporte en la CAPV por subsectores. 2022<sup>2</sup> (%)



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

<sup>2</sup> el dato del VAB referido a 2022 es un avance.

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

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

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

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1**
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

<sup>3</sup> Terrestre mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

<sup>4</sup> Terrestre pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.



# Panorámica del Transporte en Euskadi

## b) Presencia territorial

Cuadro 1.2. Establecimientos y empleo del sector del transporte por subsectores y Territorio Histórico. CAPV. 2022.

	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
<b>Establecimientos</b>								
Transporte Terrestre de personas *	299	12,8	1.353	57,9	685	29,3	2.337	100
Transporte por carretera de mercancías	845	14,1	3.306	55,1	1.848	30,8	5.999	100
Transporte ferroviario interurbano de personas	2	2,7	49	67,1	22	30,1	73	100
Transporte ferroviario de mercancías	1	6,7	6	40,0	8	53,3	15	100
Transporte por tubería	2	40,0	2	40,0	1	20,0	5	100
Transporte marítimo y por vías navegables de personas	-	-	19	63,3	11	36,7	30	100
Transporte marítimo y por vías navegables de mercancías	-	-	16	94,1	1	5,9	17	100
Transporte aéreo de personas	3	20,0	10	66,7	2	13,3	15	100
Transporte aéreo de mercancías		0,0	2	100,0		0,0	2	100
Actividades anexas al transporte terrestre	39	16,3	126	52,7	74	31,0	239	100
Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables interiores		0,0	65	75,6	21	24,4	86	100
Actividades anexas al transporte aéreo	7	26,9	13	50,0	6	23,1	26	100
Resto de actividades anexas al transporte**	123	16,5	391	52,5	231	31,0	745	100
<b>TOTAL</b>	<b>1.321</b>	<b>13,8</b>	<b>5.358</b>	<b>55,9</b>	<b>2.910</b>	<b>30,3</b>	<b>9.589</b>	<b>100</b>
<b>Empleo</b>								
Transporte Terrestre de personas *	1.265	15,0	4.684	55,4	2.503	29,6	8.452	100
Transporte por carretera de mercancías	2.646	16,6	7.100	44,4	6.239	39,0	15.985	100
Transporte ferroviario interurbano de personas	(***)	(***)	857	72,5	(***)	(***)	1.182	100
Transporte ferroviario de mercancías	(***)	(***)	(***)	(***)	74	63,8	116	100
Transporte por tubería	(***)	(***)	(***)	(***)	(***)	(***)	28	100
Transporte marítimo y por vías navegables de personas	0	0	36	54,5	30	45,5	66	100
Transporte marítimo y por vías navegables de mercancías	0	0	(***)	(***)	(***)	(***)	319	100
Transporte aéreo de personas	(***)	(***)	248	87,0	(***)	(***)	285	100
Transporte aéreo de mercancías	0	0	(***)	(***)	0	0	(***)	(***)
Actividades anexas al transporte terrestre	226	9,3	1.265	51,9	948	38,9	2.439	100
Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables interiores	-	-	900	83,8	174	16,2	1.074	100
Actividades anexas al transporte aéreo	392	45,2	413	47,6	63	7,3	868	100
Resto de actividades anexas al transporte**	2.523	30,8	3.863	47,1	1.815	22,1	8.201	100
<b>TOTAL</b>	<b>7.052 y (***)</b>	<b>18,1 y (***)</b>	<b>19.366 y (***)</b>	<b>49,6 y (***)</b>	<b>11.846 y (***)</b>	<b>30,3 y (***)</b>	<b>39.015 y (***)</b>	<b>100</b>

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

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

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

Fuente: Gobierno Vasco.

Por territorio histórico, en Bizkaia se localizan más de la mitad de los establecimientos y casi uno de cada dos empleados del sector, con 5.358 centros donde se emplean más de 19.366 trabajadores. Gipuzkoa concentra un tercio de los centros de actividad y el empleo, con 2.910 locales y 11.846 contratados. En tercer puesto, en Álava están ubicados 1.321 establecimientos con 7.052 empleados.

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

Para cerrar la información económica sectorial, se analiza la estructura empresarial y las autorizaciones asociadas al sector transporte, para desglosar las características coyunturales y la evolución de la actividad económica de las sociedades dedicadas a trabajos de transportista, que forman parte relevante del sector del transporte. Las autorizaciones se corresponden con el número de vehículos registrados con licencia para la actividad del transporte, desglosado por tipo de vehículo y tipo de tarjeta de autorización.

Cuadro 1.3. Distribución de empresas y autorizaciones para transporte de viajeros por Territorio Histórico. CAPV. 2022.

		Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
VD: Autobús Discrecional	Empresas	17	12,4	80	58,4	40	29,2	137	100
	Autorizaciones	411	17,2	1.314	55,0	663	27,8	2.388	100
VT: Taxis licencia A o B	Empresas	233	11,9	1140	58,0	591	30,1	1.964	100
	Autorizaciones	234	11,5	1.185	58,2	617	30,3	2.036	100
VS: Ambulancia	Empresas	2	40,0	0	--	3	60,0	5	100
	Autorizaciones	8	2,5	0	--	310	97,5	318	100
ASC: Alquiler sin conductor	Empresas	0	--	0	--	0	--	0	--
	Autorizaciones	0	--	0	--	0	--	0	--
VTC: Taxis licencia C	Empresas	8	26,7	14	46,6	8	26,7	30	100
	Autorizaciones	43	26,9	85	53,1	32	20,0	160	100
Total en la CAPV	Empresas	260	12,2	1.234	57,8	642	30,0	2.136	100
	Autorizaciones	696	14,2	2.584	52,7	1.622	33,1	4.902	100

Fuente: Ministerio de Fomento.

En cuanto a la situación de las empresas y los vehículos autorizados para el transporte de viajeros y viajeras según territorio histórico, destaca que más de la mitad de las sociedades y permisos se localizan en Bizkaia, con un registro de 1.234 empresas y 2.584 licencias, lo que representa el 57,8% y 52,7% del total de Euskadi, respectivamente. En Gipuzkoa, se encuentran el 30% de las compañías cuya actividad es el desplazamiento de personas (642 empresas) y un tercio de las autorizaciones, 1.622 vehículos registrados (33,1%). En Álava, existen 260 firmas (12,2%) que tienen asignadas 696 licencias (14,2% de los permisos asignados al transporte de personas en la CAPV).

Cuadro 1.4. Distribución de empresas y autorizaciones para transporte de mercancías por Territorio Histórico. CAPV. 2022.

		Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
MDL: mercancías discrecional ligero	Empresas	325	15,9	1.165	56,9	556	27,2	2.046	100
	Autorizaciones	504	16,3	1.782	57,7	804	26,0	3.090	100
MDP: mercancías discrecional pesado	Empresas	537	14,5	1.879	50,5	1.303	35,0	3.719	100
	Autorizaciones	1.679	13,9	5.395	44,7	4.993	41,4	12.067	100
OT: Operador de transporte (transitarios y almacenistas)	Empresas	100	20,4	228	46,4	163	33,2	491	100
	Autorizaciones	100	20,4	228	46,4	163	33,2	491	100
Total en la CAPV	Empresas	962	15,4	3.272	52,3	2.022	32,3	6.256	100
	Autorizaciones	2.283	14,6	7.405	47,3	5.960	38,1	15.648	100

Fuente: Ministerio de Fomento.

En el transporte comercial, Bizkaia aglutina más de la mitad de las empresas y cerca de 1 de cada 2 autorizaciones asociadas al tráfico de mercancías de la CAPV, es decir, se afinan 3.272 sociedades (52,3%) con 7.405 licencias (47,3%). Las compañías guipuzcoanas dedicadas al transporte de carga y sus autorizaciones superan el tercio del total de la economía vasca, pues en Gipuzkoa se localizan 2.022 empresas (32,3%) con 5.960 permisos (38,1%). En Álava, están registradas 962 firmas cuya

actividad es el transporte de mercancías (15,4%) que llevan asociadas 2.283 licencias, representando el 14,6% de las autorizaciones concedidas para el traslado de existencias en Euskadi.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1**
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Cuadro 1.5. Evolución de empresas y autorizaciones para transporte de viajeros/as y mercancías en la CAPV. 2016-2022.

		CAPV								
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Δ 22/16	Δ 22/21
Transporte de Viajeros/as	Empresas	2.405	2.307	2.355	2.347	2.383	2.356	2.136	-11,2	-9,3
	Autorizaciones	5.107	5.306	5.339	4.816	4.911	5.015	4.902	-4,0	-2,3
Transporte de Mercancías	Empresas	6.559	6.643	6.170	6.340	7.631	6.159	6.256	-4,6	1,6
	Autorizaciones	14.782	15.492	14.772	15.699	17.540	15.709	15.648	5,9	-0,4
Total en la CAPV	Empresas	8.964	8.950	8.525	8.687	10.014	8.515	8.392	-6,4	-1,4
	Autorizaciones	19.889	20.798	20.111	20.515	22.451	20.724	20.550	3,3	-0,8

Fuente: Ministerio de Fomento.

La evolución interanual muestra un descenso del número de empresas dedicadas al transporte de pasajeros y pasajeras, con 220 sociedades menos que en 2021 (-9,3%), así como de las autorizaciones concedidas, que se reducen en 113 (-2,3% respecto a 2021). En el transporte de mercancías, las sociedades registradas aumentan en 97 unidades (+1,6%), con una contracción de 61 licencias asignadas (-0,4%). Analizando la variación en el periodo 2016-2022, el censo de empresas dedicadas al traslado de personas se ha reducido en 269 unidades (-11,2%). Por su parte, los vehículos con licencias bajan en 205 (-4% respecto a 2016). En los desplazamientos de carga, desaparecen 303 compañías (-4,6%) y, en sentido contrario, las autorizaciones se incrementan en 866 registros (+5,9% respecto a 2016).

### c) Coste laboral

En el siguiente apartado, se compara el coste laboral mensual por trabajador de los distintos subsectores en los que se desglosa la actividad del transporte con el coste laboral medio por empleado en un mes en el conjunto de la economía (excluido el sector primario), considerando las divergencias que existen entre los diferentes componentes del sector transporte y el total de la economía.

Los cálculos se realizan a partir de la información extraída de la encuesta trimestral de coste laboral (ETCL) del INE, presentando datos medios anuales en euros, siendo el promedio de los valores trimestrales publicados por dicho organismo estadístico. El análisis se aplica en el ámbito estatal ya que sólo en este caso puede obtenerse información relativa a las divisiones de la CNAE-09, aspecto que posibilita obtener información referida a los subsectores del transporte.

En 2022, todos los subsectores que componen la actividad del transporte mejoran en cuanto al coste laboral medio de los trabajadores con relación al ejercicio previo, lo que implica que, el salario medio mensual del personal empleado en las diferentes ramas de actividad supera al coste medio pagado en el conjunto de la economía. Las divisiones de la actividad sectorial con mayor incremento en los costes laborales son el transporte aéreo (+28,4% respecto a 2021) y transporte marítimo y por vías navegables interiores (+7,3%), experimentando un crecimiento superior al coste medio registrado en el total de la economía. Con incrementos salariales menores están almacenamiento y actividades anexas al transporte (+3,9%) y transporte terrestre y por tubería (+3,8%).

Cuadro 1.6. Coste laboral por trabajador y mes. Estado. 2021-2022.

	Coste laboral total		Variación interanual (%)
	2021	2022	
Total Economía (excluido sector primario)	2.724	2.838	+4,2
Transporte terrestre y por tubería	2.760	2.865	+3,8
Transporte marítimo y por vías navegables interiores	2.936	3.150	+7,3
Transporte aéreo	3.379	4.340	+28,4
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	3.182	3.306	+3,9

Fuente: ETCL, INE.

**d) Evolución de los precios.**

En 2022, el índice de precios al consumo en el sector transporte se sitúa en el 3% respecto a 2021, registrando un incremento inferior a la evolución de los precios en la economía en general (+5,4%). La mayoría de los grupos experimentan un crecimiento superior de los precios que, en el sector de los transportes, siendo mayor en la categoría de alimentos y bebidas no alcohólicas (+15,1%), menaje (+8,6%) y bebidas alcohólicas y tabaco (+6,9%). Sólo dos grupos registran un descenso en los precios, vivienda (-5,3%) y comunicaciones (-1,8%).

Cuadro 1.7. IPC en la CAPV por grupos. 2019-2022.

Variación interanual de diciembre

	2019	2020	2021	2022
Alimentos y bebidas no alcohólicas	2,1	1,8	4,7	15,1
Bebidas alcohólicas y tabaco	-0,2	-0,1	1,7	6,9
Vestido y calzado	0,9	0,7	1,1	1,9
Vivienda	-5,2	0,2	24,1	-5,3
Menaje	1,1	0,5	3,2	8,6
Medicina	1,3	0,1	1,3	0,8
<b>Transportes</b>	<b>5,7</b>	<b>-4,1</b>	<b>10,2</b>	<b>3,0</b>
Comunicaciones	0,7	-4,0	-0,3	-1,8
Ocio y cultura	0,6	-2,2	1,5	4,3
Enseñanza	1,4	0,4	1,6	1,9
Hoteles, cafés y restaurantes	1,8	1,0	3,0	6,3
Otros	1,5	0,8	2,3	4,6
<b>General</b>	<b>1,2</b>	<b>-0,3</b>	<b>6,4</b>	<b>5,4</b>

Fuente: INE.

Resumen ejecutivo

0

Marco General

1

Evolución General

2

Transporte Carretera

3

Transporte Ferroviario

4

Transporte Aéreo

5

Transporte Marítimo

6

Otros Modos Transporte

7

Efectos inducidos

8

Objetivos y Movilidad Sostenible

9

Indicadores clave

10

Anexos

11



# Evolución General



# 2.

## 2. Evolución General

### 2.1. Descripción general del Sistema de Transportes de Euskadi

El sistema de transporte en Euskadi se compone de las infraestructuras de la red viaria, del sistema ferroviario, portuario, aeroportuario, de cable y del transporte intermodal. En el siguiente cuadro, se presentan las particularidades de la estructura de la red de transportes en la CAPV en lo relativo al órgano titular de la infraestructura, así como de la entidad que opera para prestar el servicio.

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

\* En 2019 culmina el proceso de transferencias en materia de carreteras desde la Administración del Estado a la CAPV. El traspaso de la autopista AP-1, tramo al sur hasta Armiñon, se produce en diciembre de 2018 y la AP-68 se realiza en abril de 2019. Posteriormente, se efectúa el traspaso a las Diputaciones Forales de Bizkaia y Álava.

Fuente: Plan Director del Transporte Sostenible 2030.

Los siguientes apartados recogen las características más destacadas del Sistema de Transporte de la CAPV.

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

**Evolución General 2**

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

# Panorámica del Transporte en Euskadi

## Descripción del Sistema de Transportes en Euskadi

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

**Evolución General 2**

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

- El sistema viario vasco tiene una extensión de 4.133 km en 2021, último dato disponible. La longitud de las carreteras de gran capacidad (autopistas, autovías y carreteras multicarril) es de 628 km, con una cuota del 15,2% respecto a la red de carreteras de Euskadi.
- Desde 2019, la titularidad de las infraestructuras viarias recae exclusivamente en las Diputaciones Forales de cada territorio, a excepción de los Túneles de Artxanda (sociedad concesionaria de la Diputación foral de Bizkaia). Durante este año se culmina el proceso de transferencias en materia de carreteras desde la Administración del Estado a la CAPV. El traspaso de la autopista AP-1, tramo al sur hasta Armiñon, se produce en diciembre de 2018 y la transferencia de la AP-68 se realiza en abril de 2019. Posteriormente, se efectúa el traspaso a las Diputaciones Forales de Bizkaia y Álava. En el caso de la A-8, la Diputación de Gipuzkoa y la Diputación de Bizkaia delegan la gestión para la explotación de ésta a Bidegi e Interbiak, respectivamente, al igual que la Diputación de Álava delega el tramo alavés de la AP-1 en la sociedad pública Arabat.

- En el transporte por ferrocarril en la CAPV, los administradores de las infraestructuras son Adif y ETS, mientras que los operadores que prestan los servicios de transporte de personas y mercancías son Renfe (agente encargado 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 las entidades operadoras 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.

- La estructura portuaria vasca está integrada por dos puertos de titularidad estatal, el Puerto de Bilbao y el Puerto de Pasaia, que constituyen los principales puertos comerciales de la CAPV y los dos únicos de interés general, y por los puertos autonómicos (15 en total: 8 en Bizkaia y 7 en Gipuzkoa). Estos últimos fueron transferidos por la Administración del Estado a la Administración Vasca mediante el Real Decreto 2.380/1982 de 14 de mayo y son competencia del Gobierno Vasco.

- En el transporte aéreo, la red de aeropuertos de la CAPV está formado por las terminales de Bilbao, Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz, todos ellos de titularidad estatal y gestionados por Aena.

- El sistema de transporte por cable en Euskadi, con uso exclusivo de personas, está constituido por los funiculares de Artxanda, Larreineta, Mamariga e Igueldo. Todas las infraestructuras se localizan en el territorio histórico de Bizkaia, exceptuando el Funicular de Igueldo ubicado en Donostia-San Sebastián.

- Para completar el sistema de transporte, la CAPV cuenta 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.

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

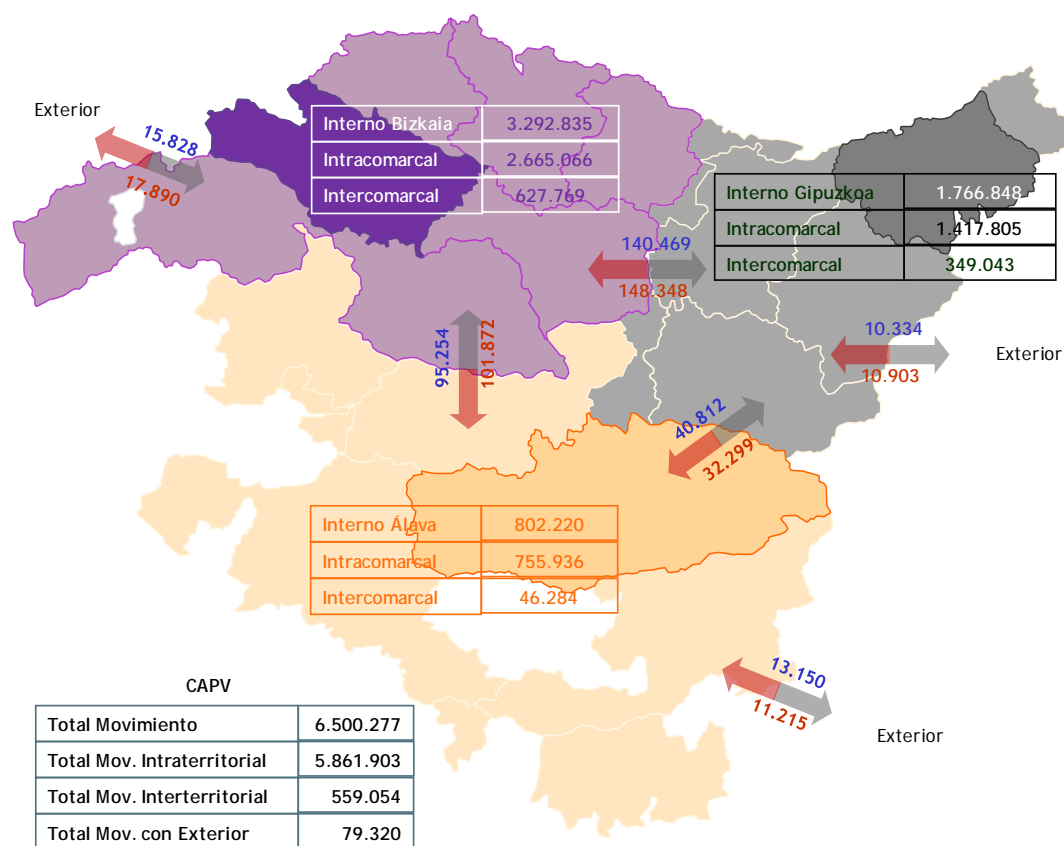
### 2.2.1. Principales magnitudes del transporte de personas en Euskadi

#### a) CAPV

Conforme a la información publicada en el “Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca 2021”, la población residente en la CAPV realiza en un día laborable medio un total de 6.500.277 desplazamientos, lo que significa que de media se registran 3,10 movimientos por habitante de 7 y más años (3,33 desplazamientos por ciudadano en 2016).

Gráfico 2.1. Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen<sup>1</sup>. 2021.

(desplazamientos/día)



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

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2021.

En cuanto al ámbito de la movilidad de los residentes en Euskadi en 2021, se debe resaltar que el 98,8% de los desplazamientos diarios tienen origen y destino la CAPV. En concreto, los traslados dentro del mismo territorio histórico suponen el 90,2%, los movimientos interterritoriales representan el 8,6% mientras que el 1,2% restante son viajes que se inician o finalizan fuera de la CAPV.



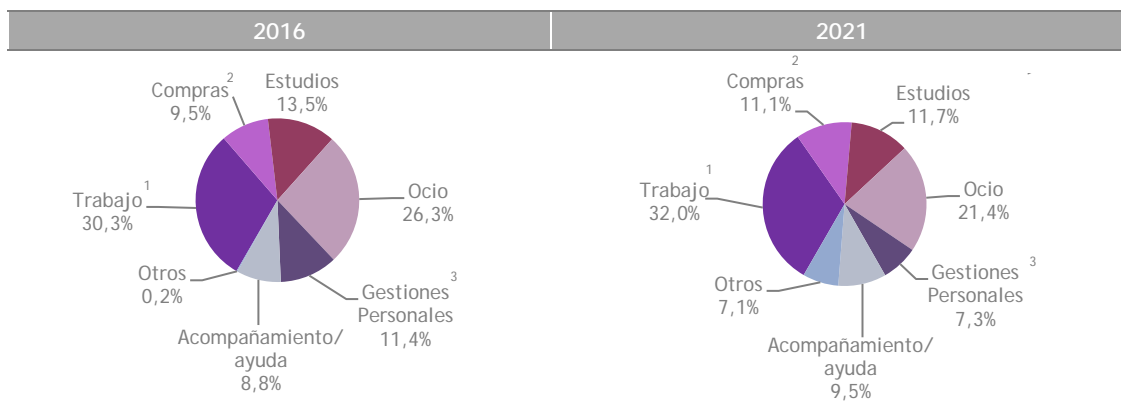
- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2**
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Realizando una comparativa con los datos publicados en el “Estudio de movilidad de la CAPV 2016”, el total de los movimientos de la CAPV se reduce un 3,1% (6.705.864 desplazamientos realizados en 2016). Los traslados realizados en el interior de Euskadi registran un descenso igual al del total (-3,1%). Concretamente, los movimientos intraterritoriales disminuyen un 8,9%, por el contrario, los desplazamientos entre territorios históricos se triplican. En último lugar, los viajes que se inician o finalizan fuera de la CAPV bajan un 3,5%.

En cuanto a intermodalidad, prácticamente la totalidad de los desplazamientos realizados en la CAPV son de una única etapa (98,1%), no obstante, los traslados unimodales experimentan una reducción de 1 punto porcentual respecto a 2016.

Entre los motivos que originan los desplazamientos, la movilidad ocupacional, incluidos movimientos por trabajo y estudios, genera el 43,7% de los desplazamientos de la población de la CAPV, prácticamente el mismo porcentaje que en 2016 (43,8%). El segundo motivo generador de desplazamientos es el ocio con el 21,4% (-4,9 puntos porcentuales respecto a 2016). El ocio experimenta una caída tendencial rompiendo la senda ascendente de los últimos años como consecuencia de los cambios en la movilidad derivados de la pandemia por la Covid-19. La tercera motivación es la realización de compras que representa el 11,1% de los traslados (+1,6 puntos porcentuales con relación a 2016).

Gráfico 2.2. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según motivaciones. 2016-2021 (%).



<sup>1</sup> trabajo incluye asuntos de trabajo y trabajo habitual.

<sup>2</sup>compras incluye compras domésticas y personales.

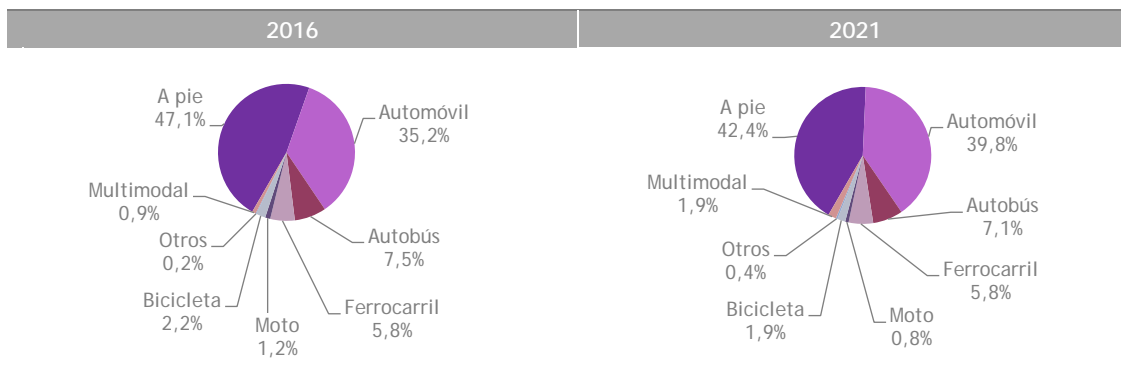
<sup>3</sup>gestiones personales incluye gestiones personales, de carácter familiar y médicas.

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2021.

Analizando los medios de transporte utilizados por la población vasca para desplazarse, el 42,4% de los desplazamientos se realizan a pie siendo el principal modo empleado por los residentes en la CAPV (47,1% en 2016). Se aprecia un repunte en la utilización del vehículo privado (coche y moto) cuya participación sube al 40,6% (36,4% en 2016). El automóvil continúa siendo el segundo modo más usado, cuya cuota es del 39,8% sobre el total de traslados.

En lo referente a los modos de transporte motorizados colectivos (autobús, ferrocarril, avión y barco), en conjunto, representan el 12,9% de los desplazamientos en 2021 mientras en 2016 suponían el 13,3%. El descenso del peso porcentual del transporte público está originado por el incremento de la penetración del vehículo privado.

Gráfico 2.3. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte. 2016-2021 (%)



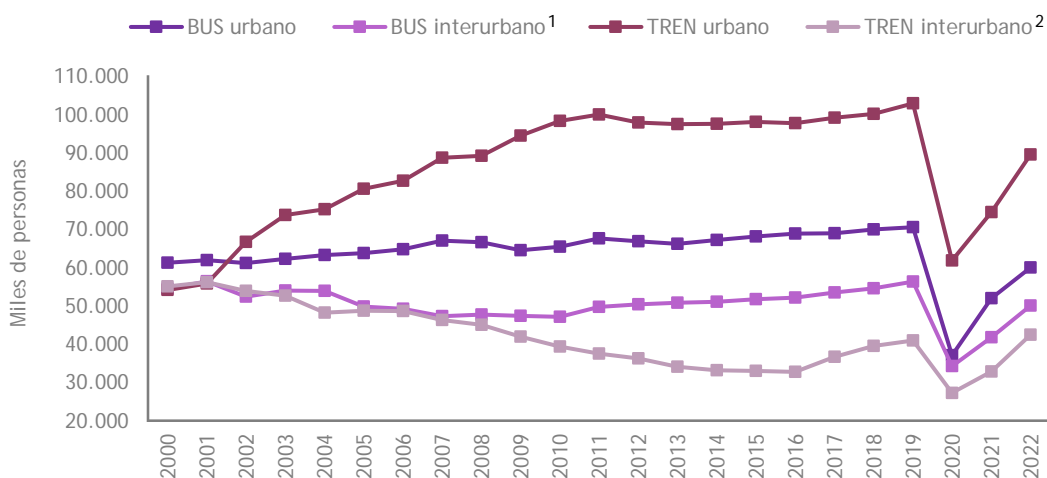
Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2021.

En 2022, el pasaje de los servicios públicos de transporte colectivo en autobús y ferrocarril, de forma conjunta, crece un 20,4% con relación a la cifra registrada en 2021, superando los 242,2 millones de personas. En los desplazamientos urbanos, los viajeros y viajeras por carretera rebasan los 60 millones, con un incremento del 15,5% con relación a 2021. En la red ferroviaria, la movilidad dentro de núcleos urbanos alcanza los 89,6 millones de personas, lo que supone una subida del 20,2% respecto al año anterior. En el ámbito interurbano, el servicio regular de autobuses traslada a más de 50 millones de pasajeros y pasajeras, registrando un aumento del 19,8% sobre 2021 y la movilidad en tren se acerca a los 42,5 millones de personas, subiendo un 29,4% en comparación a 2021.

El análisis sobre la evolución del transporte colectivo se debe realizar desde una perspectiva global sobre 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.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2**
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Gráfico 2.4. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario. 2000-2022.



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

<sup>1</sup> los datos de "BUS interurbano Bizkaia" desde 2009 incluyen las líneas de la concesión A-3700 Bilbao/Vitoria-Gasteiz, no disponiendo actualmente de datos de años previos.

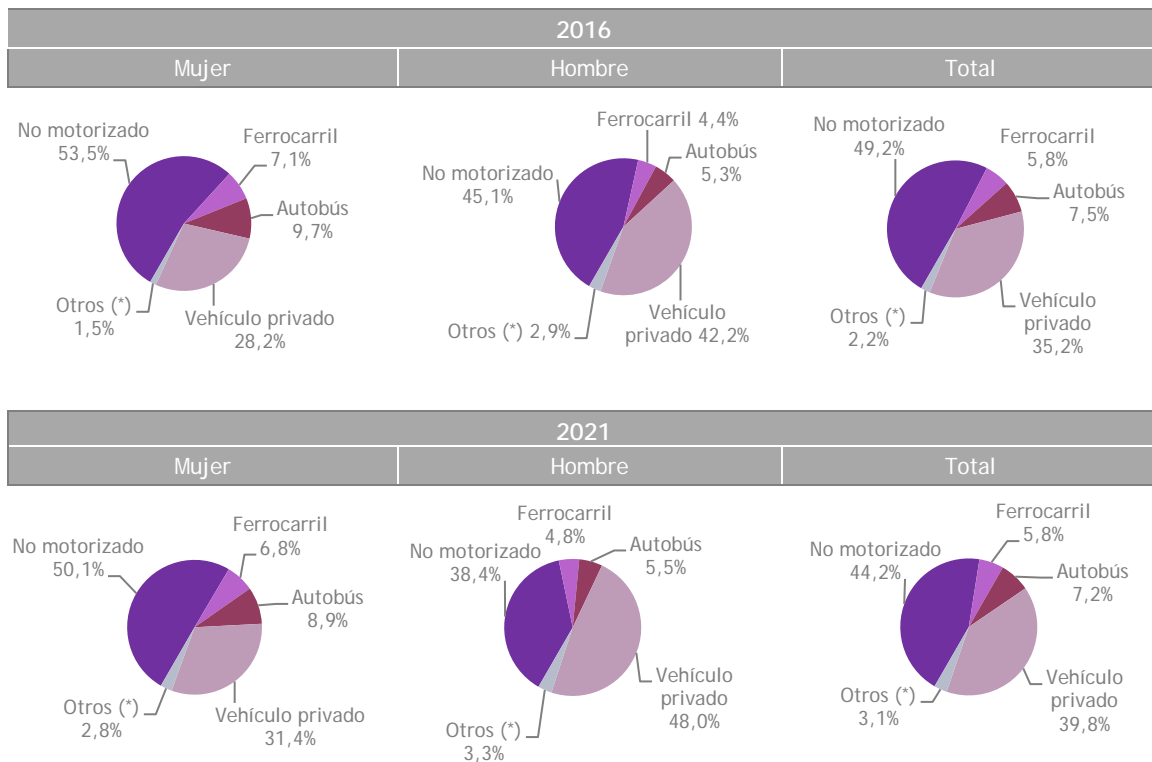
<sup>2</sup> en el tren interurbano de Bizkaia se excluyen los viajeros del funicular de La Reineta.

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

La distribución de los desplazamientos por género muestra disparidades en el uso de los diferentes medios de transporte entre hombres y mujeres. Según arrojan los resultados publicados en el "Estudio de Movilidad en la CAPV 2021", las mujeres realizan la mayoría de los traslados en modos no motorizados (50,2% del total en mujeres frente a 38,6% en hombres) mientras el colectivo masculino se desplaza principalmente en vehículo privado (48% en varones frente a 31,4% en féminas). Realizando una comparativa temporal, se aprecia una ampliación en la utilización del automóvil, alcanzando el 39,8% de los desplazamientos en 2021 respecto al 35,2% en 2016, lo que implica un incremento de la movilidad menos sostenible. Esta circunstancia se repite tanto en mujeres (31,4% en 2021 y 28,2% en 2016) como en hombres (48% en 2021 y 42,2% en 2016).

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2**
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Gráfico 2.5. Desplazamientos según modo y sexo. 2016-2021.



(\*) Incluye moto.

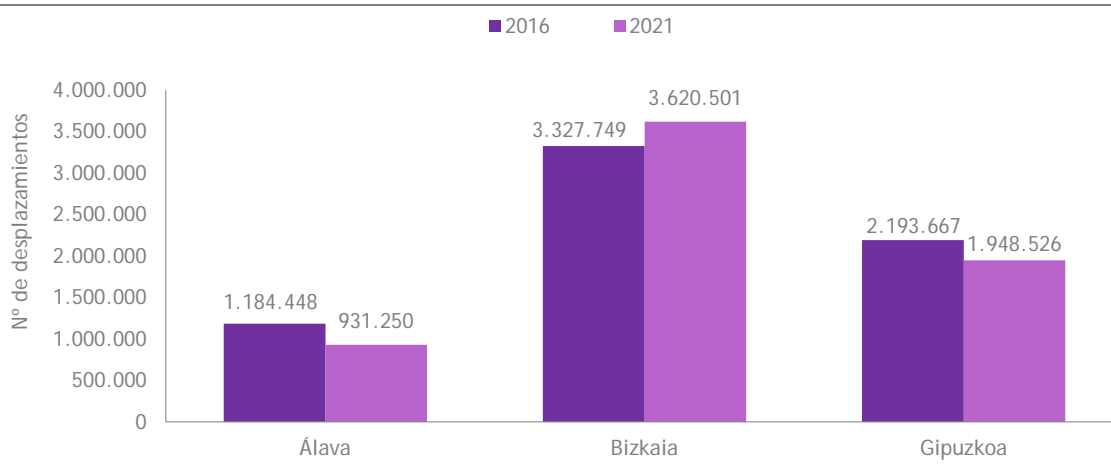
Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2021.

**b) Desglose territorial**

El desglose de los desplazamientos registrados por territorio histórico pone en relieve que la caracterización de la movilidad de la población presenta rasgos similares en cada uno de ellos, si bien existen algunas peculiaridades, dada su distinta orografía, dispersión de la población, necesidad de movilidad, oferta de transporte colectivo disponible, etc., que hacen que sea conveniente un análisis más desagregado.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2**
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

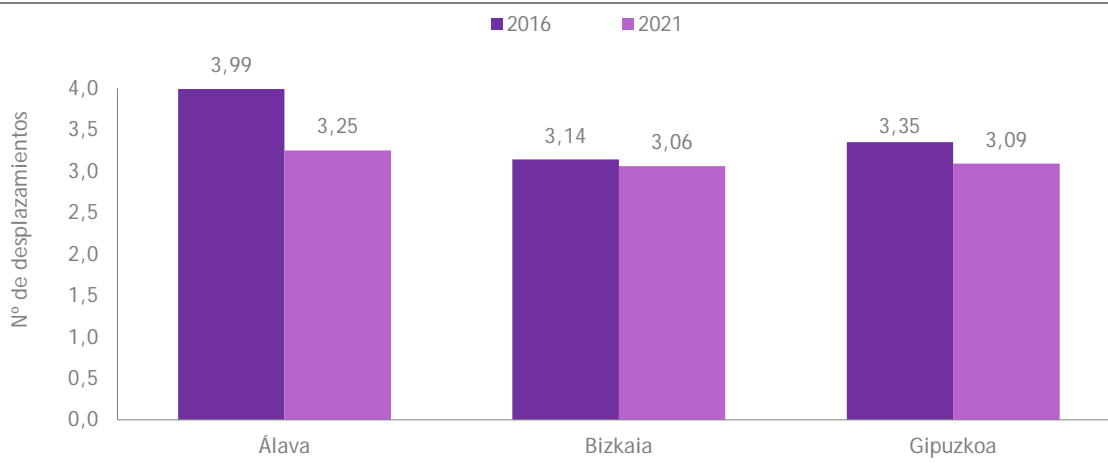
Gráfico 2.6. Movilidad de personas en la CAPV por territorio de residencia. 2016-2021.



Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016, Estudio de la Movilidad en la CAPV 2021, EUSTAT.

En 2021, el reparto territorial de los movimientos de los residentes de la CAPV revela que más de la mitad de los traslados se llevan a cabo por los habitantes de Bizkaia (55,7%), cerca de un tercio de los desplazamientos se realizan por guipuzcoanos (30%) y el resto (14,3%) corresponde a la movilidad de ciudadanos alaveses.

Gráfico 2.7. Desplazamientos por habitante mayor de 7 años<sup>1</sup>. 2016-2021.



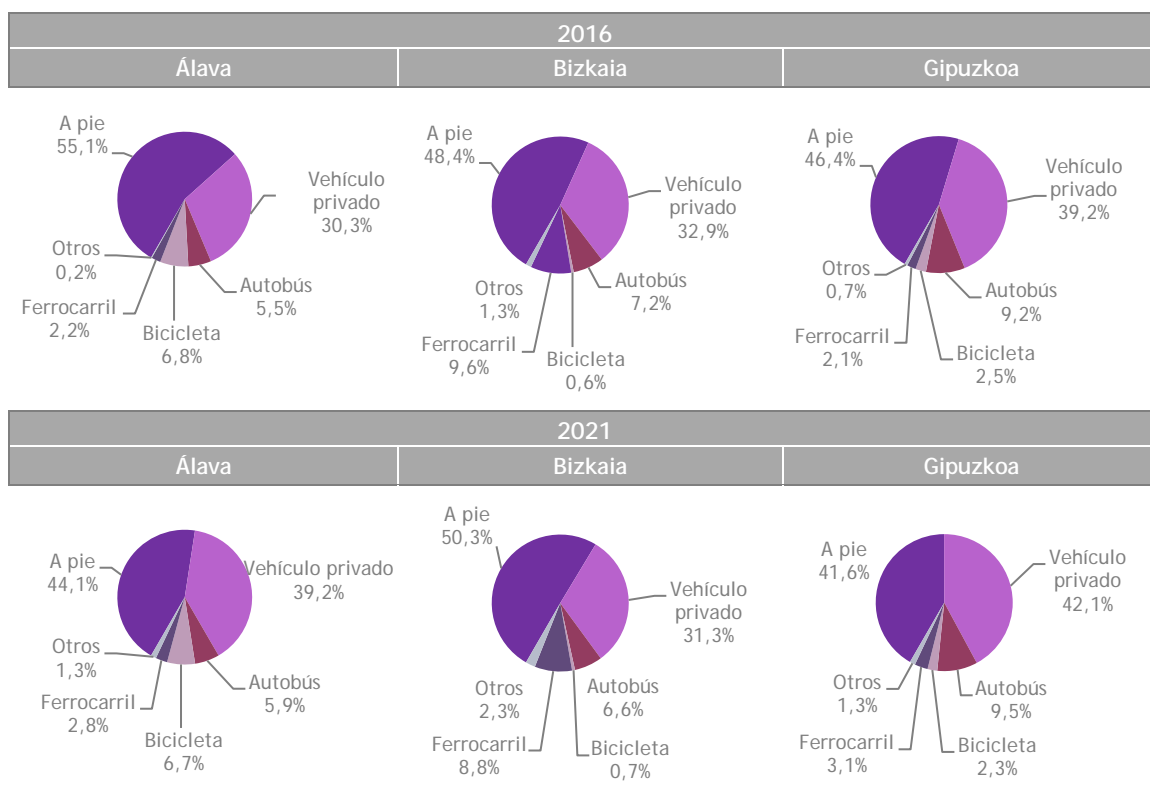
<sup>1</sup> Los datos del ejercicio 2016 son para población mayor de 6 años.

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016, Estudio de la Movilidad en la CAPV 2021, EUSTAT.

En el periodo 2016-2021, los desplazamientos suben en el territorio histórico de Bizkaia, con un incremento del 8,8% con relación a la cifra registrada en 2016. Por el contrario, los movimientos se reducen entre los residentes en Álava (-21,4%) y Gipuzkoa (-11,2% respecto a 2016). Los desplazamientos por habitante han disminuido en los tres territorios históricos. Esta reducción generalizada se deriva de las restricciones a la movilidad impuestas con motivo de la pandemia del Covid-19.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2**
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Gráfico 2.8. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV por territorios según modo de transporte. 2016-2021.



Vehículo privado en esta ilustración incluye moto.

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2021.

Entre los aspectos más relevantes de la movilidad interna en cada uno de los territorios destaca el predominio de los desplazamientos a pie en los tres territorios (41,6% en Gipuzkoa, 44,1% en Álava y 50,3% en Bizkaia). Atendiendo a la singularidad de cada territorio, Gipuzkoa registra la mayor utilización del vehículo a motor privado (42,1% del conjunto de movimientos) así como del autobús (9,5%). En Bizkaia, los desplazamientos en ferrocarril alcanzan un peso significativo (8,8%) originados por el elevado tráfico de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao. En Álava, los desplazamientos en bicicleta tienen una cuota significativa (6,7% del total de viajes realizados por los residentes alaveses).

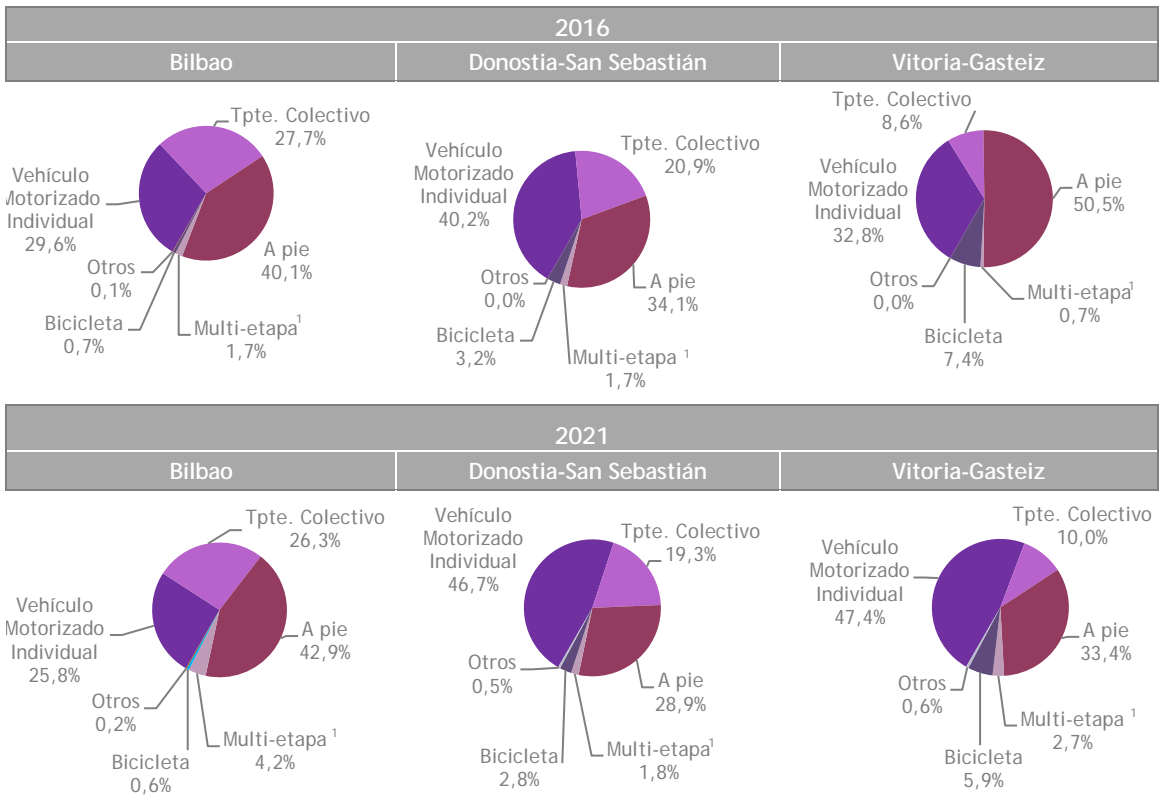
La comparativa de los datos respecto a 2016 muestra un retroceso en los medios no motorizados (a pie y bicicleta) en Álava (-11 puntos porcentuales) y Gipuzkoa (-4,1 puntos porcentuales) mientras crecen en Bizkaia (+2 puntos porcentuales).

Entre 2016 y 2021, los desplazamientos con origen y/o destino las capitales vascas en vehículo motorizado individual disminuyen en Bilbao (-3,8 puntos porcentuales) mientras aumentan en la capital alavesa y guipuzcoana (+14,6 y +6,5 puntos porcentuales respectivamente). El transporte colectivo reduce su participación en Bilbao y Donostia-San Sebastián (-1,4 y -1,6 puntos porcentuales respectivamente), por el contrario, sube en Vitoria-Gasteiz (+1,4 puntos porcentuales). Los traslados no motorizados bajan en las capitales guipuzcoana y alavesa tanto cuando se realizan a pie como en bicicleta.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2**
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

# Panorámica del Transporte en Euskadi

Gráfico 2.9. Evolución de los desplazamientos totales (origen y/o destino en cada capital). 2016-2021.



Fuente: Encuesta de Movilidad realizada para el "Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2016" y Encuesta de Movilidad realizada para el "Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2021".

<sup>1</sup> el modo multi-etapa contempla desplazamientos con cambio de modo (por ejemplo, autobús-tren) o sin cambio de modo (por ejemplo, autobús-autobús). En encuestas previas al año 2011 se computa el desplazamiento al primer modo en el que se realiza el desplazamiento en varias etapas con o sin cambio de modo.

Atendiendo a los movimientos internos en cada una de las capitales vascas, en Vitoria-Gasteiz se reducen los desplazamientos a pie (-11,6 puntos porcentuales respecto a 2016) a favor de los traslados en vehículos privados a motor (+9,8 puntos porcentuales). En la capital guipuzcoana, se aprecia una disminución de los desplazamientos realizados andando (-0,6 puntos porcentuales) así como del uso del automóvil (-1,6 puntos porcentuales) mientras crece el transporte colectivo (+1,1 puntos). En último lugar, los residentes en Bilbao incrementan los traslados a pie en detrimento de los viajes en transporte colectivo.

Resumen ejecutivo

0

Marco General

1

Evolución General

2

Transporte Carretera

3

Transporte Ferroviario

4

Transporte Aéreo

5

Transporte Marítimo

6

Otros Modos Transporte

7

Efectos inducidos

8

Objetivos y Movilidad Sostenible

9

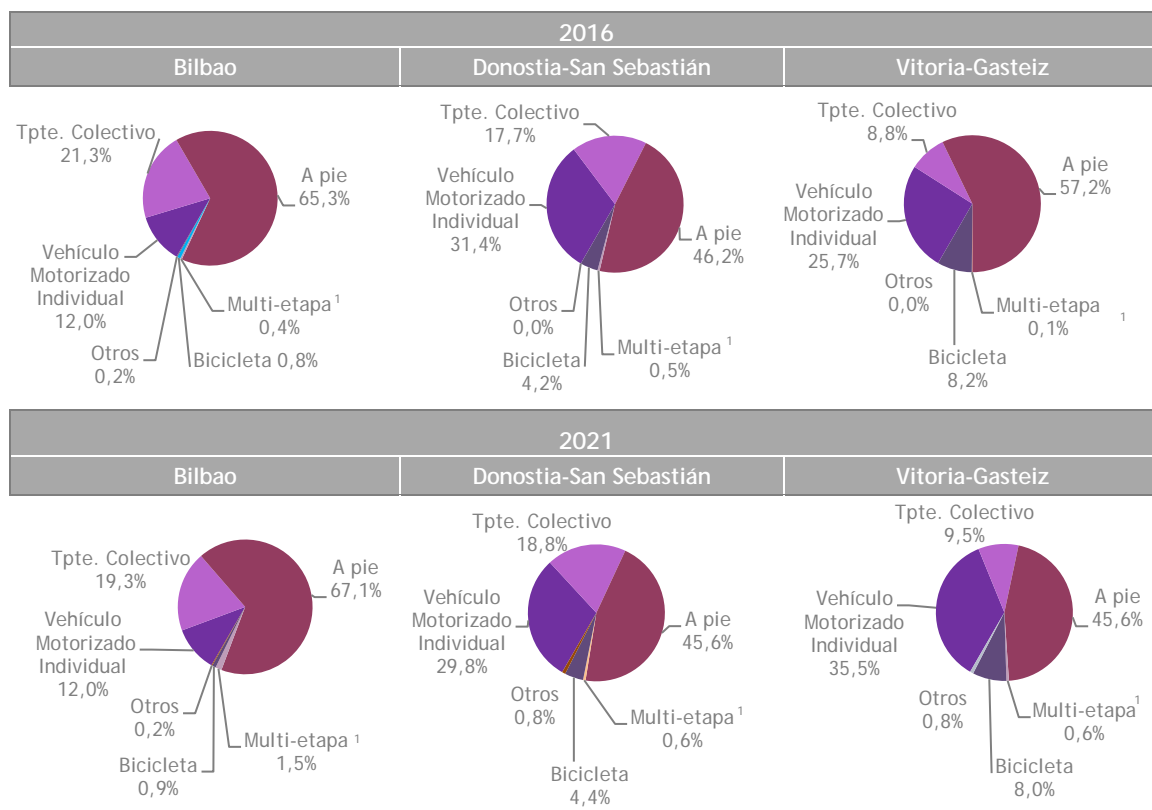
Indicadores clave

10

Anexos

11

Gráfico 2.10. Evolución de los desplazamientos internos (origen y destino en cada capital). 2016-2021.



Fuente: Encuesta de Movilidad realizada para el "Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2016" y Encuesta de Movilidad realizada para el "Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2021".

<sup>1</sup> el modo multi-etapa contempla desplazamientos con cambio de modo (por ejemplo, autobús-tren) o sin cambio de modo (por ejemplo, autobús-autobús). En encuestas previas al año 2011 se computa el desplazamiento al primer modo en el que se realiza el desplazamiento en varias etapas con o sin cambio de modo.

### 2.2.2. Principales magnitudes del transporte de mercancías en Euskadi

El volumen de mercancías intercambiado en la CAPV incluye las cifras facilitadas por los operadores de los distintos modos de transporte, junto a la información de la "Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías (EPTM)", elaborada por el Ministerio de Fomento, y el estudio "Imagen de la demanda de transporte en la CAPV. Año 2021"<sup>5</sup> donde se estima el transporte terrestre en tránsito como el 30%<sup>6</sup> de las toneladas transportadas por carretera.

En 2022, el tráfico de mercancías en la CAPV se acerca a los 188,6 miles de toneladas, lo que en términos relativos supone un incremento del 0,8% respecto a 2021. En cuanto al desglose por tipo de tráfico, el 79,5% de la carga es transportada por carretera, el 19,4% de los productos se trasladan por medios marítimos y el 1,1% corresponde a transporte ferroviario.

<sup>5</sup> Los datos ofrecidos para el tráfico de mercancías son concernientes al ejercicio 2021. "Imagen de la Demanda de Transportes en la CAPV. Año 2021" (<https://www.euskadi.eus/documentacion/2023/imagen-de-la-demanda-de-transportes-en-la-capv-ano-2021/web01-s2ing/es/>)

<sup>6</sup> El 30% es el peso que supone el tráfico en tránsito por carretera en el año 2021 utilizando la información que se desprende de la encuesta cordón y que se recoge en el estudio "Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2021".



# Panorámica del Transporte en Euskadi

Cuadro 2.2. Distribución de mercancías por modos de transporte. 2020-2022.

Tipo de tráfico	2020 <sup>1</sup>		2021 <sup>2</sup>		2022 <sup>2</sup>	
	Miles Tn.	%	Miles Tn.	%	Miles Tn.	%
Carretera	111.126,6	76,1%	150.034,5	80,2%	150.010,0	79,5%
▪ Internos	42.995,0	29,4%	47.544,3	25,4%	47.829,0	25,4%
▪ Origen / Destino	50.907,0	34,8%	57.634,7	30,8%	57.178,0	30,3%
▪ Tránsito <sup>1</sup>	17.224,6	11,8%	44.855,5	24,0%	44.789,0	23,8%
Ferrocarril	1.950,2	1,3%	2.011,6	1,1%	1.996,4	1,1%
Aéreo	64,7	0,0%	73,0	0,0%	74,3	0,0%
Marítimo <sup>3</sup>	32.973,0	22,6%	35.023,3	18,7%	36.503,5	19,4%
<b>TOTAL</b>	<b>146.114,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>187.142,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>188.584,2</b>	<b>100,0%</b>

<sup>1</sup> transporte en tránsito estimado en base a datos del estudio "Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. Año 2016".

<sup>2</sup> transporte en tránsito estimado en base a la información extraída de la encuesta cordón según se recoge en el estudio "Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. Año 2021".

<sup>3</sup> incluye datos de Puerto de Bilbao, Puerto de Pasaia y Puerto de Bermeo.

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

Atendiendo a la variación de la carga movilizada por los distintos medios de transporte, en 2022, aumenta el tráfico marítimo y aéreo de mercancías (+4,2% y +1,8% respecto a 2021, respectivamente), se reduce flujo de intercambios por ferrocarril (-0,8%) y se mantiene el transporte por carretera. En la carga transportada por medios terrestres, los movimientos internos de productos crecen un 0,6% respecto al ejercicio previo, mientras, en sentido contrario, el volumen de mercancías con origen o destino la CAPV se reduce un 0,8% y el tráfico en tránsito baja un 0,1%.

En la distribución modal del transporte de mercancías existen divergencias significativas entre el conjunto de países de la UE-27 y la CAPV. Así, según los últimos datos publicados correspondientes al ejercicio 2021<sup>7</sup>, el peso del volumen de productos desplazado por carretera es superior en Euskadi que a nivel europeo (80,2% respecto a 55,7%). Los medios de transporte más sostenibles, marítimo y ferroviario, ocupan mayor cuota en la UE-27 (32% y 12,3%, respectivamente) que en la CAPV (18,7% y 1,1%, respectivamente).

<sup>7</sup> Último dato disponible 2021, publicado en Statistical Pocketbook 2023.

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

**Evolución General 2**

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

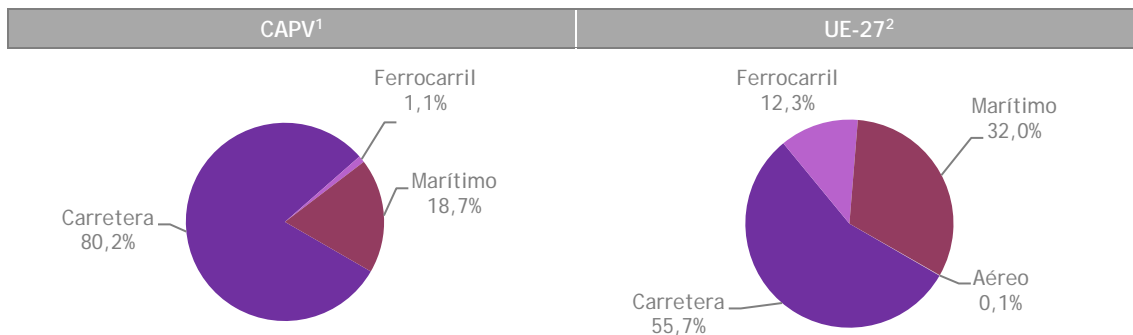
Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

Gráfico 2.11. Distribución modal del transporte de mercancías. 2021 (%).



<sup>1</sup> transporte en tránsito por carretera estimado en base a la información que se desprende de la encuesta cordón y que se recoge en el estudio "Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2021".

<sup>2</sup> último dato disponible 2021. El transporte marítimo incluye vías navegables interiores.

Fuente: EPTM, Ministerio de Fomento, Renfe, Feve (desde 2013 Renfe opera la red métrica), EuskoTren, Aena, Autoridad Portuaria de Bilbao, Autoridad Portuaria de Pasaia, Gobierno Vasco, EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2023.

De acuerdo con los datos anteriores, es importante reseñar que las administraciones públicas vascas apuestan por el desarrollo de acciones que favorezcan el trasvase de mercancías transportadas por carreteras a modos con menor huella medioambiental, como el marítimo o ferroviario. Estas medidas, junto con otros elementos como las restricciones establecidas, han fomentado el incremento del transporte marítimo en 0,5 puntos en el periodo 2006<sup>8</sup> y 2022, así como, la disminución del volumen de toneladas transportadas por carretera, no obstante, la cuota que representa el transporte terrestre sobre el tráfico total de mercancías ha crecido en 1,3 puntos porcentuales desde 2006.

<sup>8</sup> Ver Imagen final de la demanda de transportes en la comunidad autónoma del País Vasco. 2006: [https://www.euskadi.eus/contenidos/documentacion/imagen\\_demanda\\_transportes/es\\_def/adjuntos/ImageFinalDemanda2007-3.pdf](https://www.euskadi.eus/contenidos/documentacion/imagen_demanda_transportes/es_def/adjuntos/ImageFinalDemanda2007-3.pdf)

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2**
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11



# Transporte por Carretera



# 3.

## 3. Transporte por carretera

### 3.1. Oferta del transporte por carretera en Euskadi

Tal como se recoge en el Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento para el ejercicio 2021, último dato publicado, la red de carreteras de la CAPV tiene 4.133 km de longitud, con un descenso del 0,1% con relación a 2020 (-4 kilómetros). Desde 2019 la totalidad del sistema viario vasco está incluido en el Catálogo de Red de Carreteras Forales de los territorios históricos.

En 2021, la cuota que representan las vías de gran capacidad (considerando el conjunto de autopistas, autovías y carreteras multicarril) se mantiene en el 15,2% del total. A nivel estatal, las vías de más de una calzada tienen un peso del 10,6% sobre la totalidad de carreteras nacionales, nivel inferior que en la estructura viaria de la CAPV. En el ámbito europeo, las autopistas, autovías y carreteras multicarril suponen el 20,1% de la extensión total de las vías pertenecientes a la UE-27.

La densidad de las infraestructuras viarias vascas es de 571,4 m/km<sup>2</sup> manteniéndose por encima de la concentración registrada en el sistema europeo (440,1 m/km<sup>2</sup>) y en el ámbito estatal (327,9 m/km<sup>2</sup>).

Cuadro 3.1. Longitud y densidad de la red de carreteras. CAPV, Estado y UE-27. 2019-2021.

Modalidad de carreteras	2019		2020		2021	
	Longitud (km)	Densidad (m/km <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>	Longitud (km)	Densidad (m/km <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>	Longitud (km)	Densidad (m/km <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>
<b>CAPV</b>						
Autopistas de peaje	249	34,4	249	34,4	249	34,4
Autopistas libres, autovías, carreteras multicarril	379	52,4	379	52,4	379	52,4
Carreteras de calzada única	3.514	485,7	3.509	485,0	3.505	484,6
<b>Total</b>	<b>4.142</b>	<b>572,5</b>	<b>4.137</b>	<b>571,8</b>	<b>4.133</b>	<b>571,4</b>
<b>ESTADO</b>						
Autopistas de peaje	2.997	5,9	2.530	5,0	2.039	4,0
Autopistas libres, autovías, carreteras multicarril	14.391	28,5	14.912	29,5	15.526	30,7
Carreteras de calzada única	148.082	293,0	148.331	293,2	148.370	293,2
<b>Total</b>	<b>165.470</b>	<b>327,4</b>	<b>165.773</b>	<b>327,6</b>	<b>165.935</b>	<b>327,9</b>
<b>UE-27</b>						
Autopistas de peaje	77.866	17,4	74.502	17,6	74.862	17,7
Carreteras principales o nacionales	320.059	71,6	270.908	64,1	298.942	70,8
Carreteras secundarias o regionales	1.502.215	336,1	1.466.504	347,1	1.485.757	351,6
<b>Total</b>	<b>1.900.140</b>	<b>425,1</b>	<b>1.811.913</b>	<b>428,8</b>	<b>1.859.561</b>	<b>440,1</b>

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

Fuente: Ministerio de Fomento, INE, EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2023, International Road Federation.

En cuanto a las particularidades de la oferta de transporte público urbano disponible en las capitales vascas, en 2022, hay que apuntar que, en la ciudad vizcaína, Bilbobus dispone de una flota de 141 autobuses que circulan a lo largo de 720,7 km (-0,4% respecto a 2021) distribuidos en 45 líneas. En Donostia-San Sebastián, Dbus cuenta con un parque de 141 autobuses (-1,4% respecto a 2021) y 41 líneas que tienen una longitud de 279 km. En la capital alavesa, Tuvisa (Transportes Urbanos de

# Panorámica del Transporte en Euskadi

Vitoria, S.A.) mantiene 15 líneas con una extensión de 271,8 km (+15,2% respecto a 2021) por donde circulan 90 autobuses (5 vehículos más que en el año anterior).

Cuadro 3.2. Características de la oferta de transporte público urbano en las capitales vascas. 2020-2022.

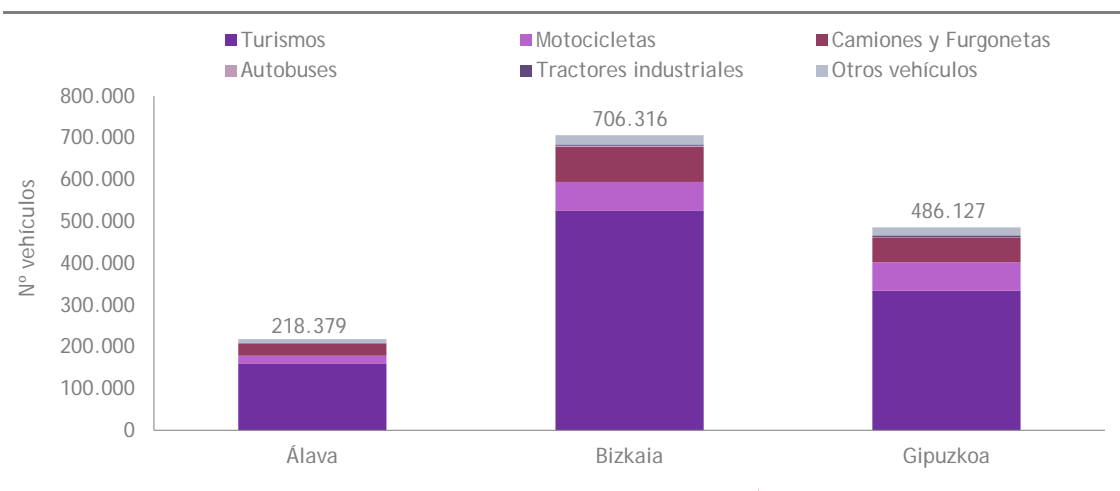
	2020	2021	2022	Δ % 21/22
<b>BILBAO</b>				
Líneas de Red <sup>1</sup>	45	45	45	0,0
Longitud (Km) <sup>1</sup>	685,3	723,7	720,7	-0,4
Parque autobuses	141	141	141	0,0
<b>DONOSTIA-SAN SEBASTIAN</b>				
Líneas de Red <sup>1</sup>	41	41	41	0,0
Longitud (Km) <sup>1</sup>	270	279	279	0,0
Parque autobuses	139	142	140	-1,4
<b>VITORIA-GASTEIZ</b>				
Líneas de Red <sup>1</sup>	15	15	15	0,0
Longitud (Km) <sup>1</sup>	203,5	236	271,8	15,2
Parque autobuses	85	85	90	5,9
<b>TOTAL</b>				
Líneas de Red	101	101	101	0,0
Longitud (Km)	1.159,8	1.238,7	1.271,5	2,6
Parque autobuses	365	368	371	0,8

<sup>1</sup> incluidos los servicios regulares diurnos y nocturnos.

Fuente: Tuvisa, Bilbobus y Dbus.

En el transporte privado, los datos publicados por la Dirección General de Tráfico recogen que el parque móvil en Euskadi está formado por 1.410.822 vehículos en 2022, aumentando un 0,5% con relación al ejercicio anterior.

Gráfico 3.1. Parque de vehículos en la CAPV. 2022.



Fuente: DGT.

Analizando la distribución de los vehículos por categorías, la mayor parte de los automóviles que forman el parque vehicular en la CAPV se concentra en dos grupos que engloban el 84,7% del total de Euskadi. En primer lugar, los turismos absorben el 72,4% de la flota y en segundo puesto, camiones y furgonetas agrupan el 12,3% del parque automovilístico vasco. En 2022, todos los tipos de vehículos experimentan una variación positiva a excepción de camiones y furgonetas que se

Resumen ejecutivo

0

Marco General

1

Evolución General

2

Transporte Carretera

3

Transporte Ferroviario

4

Transporte Aéreo

5

Transporte Marítimo

6

Otros Modos Transporte

7

Efectos inducidos

8

Objetivos y Movilidad Sostenible

9

Indicadores clave

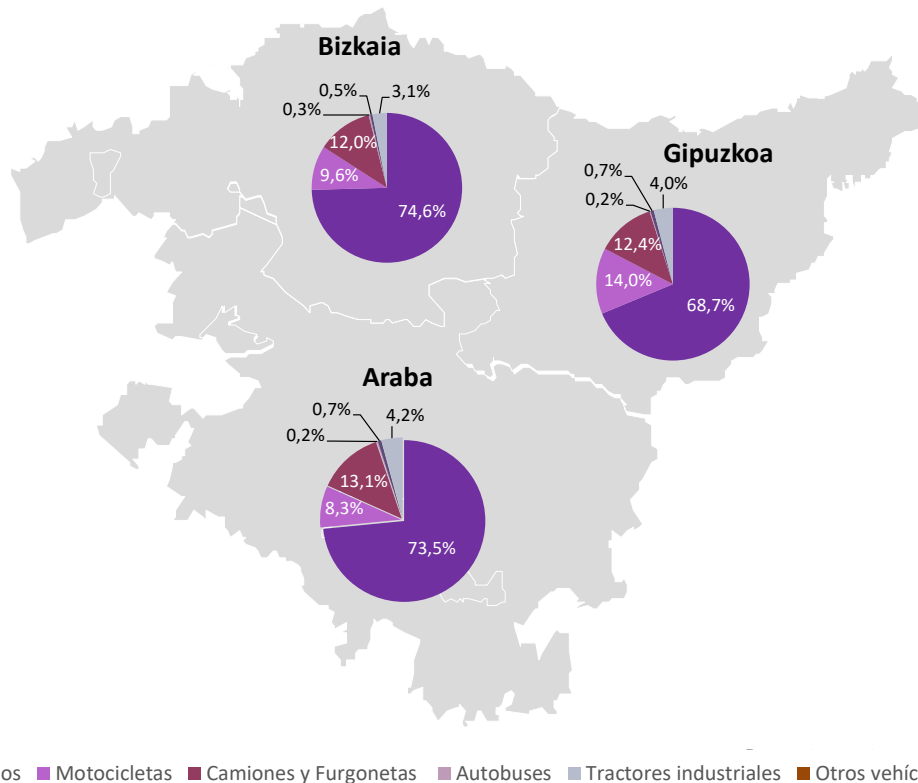
10

Anexos

11

reducen un 0,4% respecto al año anterior. Las motocicletas y los autobuses registran el mayor incremento (+4% y 2,9% respectivamente).

Gráfico 3.2. Distribución del parque de vehículos en la CAPV. 2022.



Fuente: DGT.

Tal y como se recoge en el siguiente gráfico, el índice de motorización por país a nivel europeo se calcula como el número de turismos por cada mil habitantes en el marco de la UE-27, otros países de la Asociación Europea de Libre Comercio y los países candidatos a formar parte de la UE. En 2021, última publicación en Eurostat, dos países de la EFTA lideran el ranking de los países con mayor ratio, Liechtenstein e Islandia (777 y 768 turismos por cada mil habitantes, respectivamente). En última posición, Turquía cierra la lista con 162 turismos por millar de ciudadanos. Las naciones que experimentan un mayor incremento del nivel de motorización son Macedonia (+25,6%), Albania (+11,5%), Croacia (+7,4%) y Moldavia (+6,6% respecto a 2020), todos candidatos a entrar en la UE a excepción del país croata. Se registra un retroceso en la densidad de automóviles por habitantes en Bosnia y Herzegovina (-0,3%), Irlanda y Países Bajos (-0,2%) y Luxemburgo (-0,1%).

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3**
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11



Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
<b>Transporte Carretera</b>	<b>3</b>
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

En la CAPV, el índice de motorización se sitúa en 460 turismos por cada mil habitantes (-0,1% respecto a 2020), ocupando la vigésimo séptima posición en el ámbito europeo (puesto 22º entre los países de la UE-27). En cuanto a los territorios históricos, Álava registra la mayor concentración de vehículos con 481 turismos por cada mil residentes. Le sigue Gipuzkoa con 460 automóviles por cada millar de habitantes (mismo nivel que el conjunto de la CAPV) y por detrás, Bizkaia donde existen 455 coches por cada 1.000 vizcaínos. A nivel estatal, la tasa de vehículos motorizados sube a 525 automóviles por cada mil personas, nivel superior al registrado en cada uno de los tres territorios históricos vascos.

Para 2022, la proporción de coches por cada mil personas en Euskadi es de 460,4, lo que significa un descenso del 0,13% con relación a 2021. A nivel territorial, Álava reduce su motorización hasta los 476,9 turismos por millar de ciudadanos y ciudadanas (-0,9%), en Gipuzkoa, la densidad de vehículos sufre un ligero retroceso con 459,5 unidades por cada mil guipuzcoanos y guipuzcoanas (-0,09%) y Bizkaia, sube levemente hasta 456 turismos por millar de residentes (+0,08%).

### 3.2. Movilidad de personas por carretera en Euskadi

#### a) Movilidad en vehículo privado

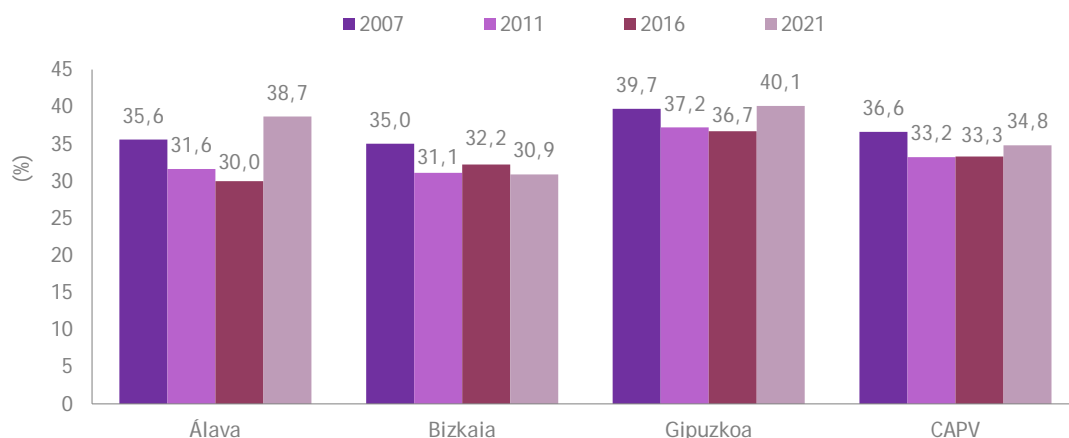
En cuanto al uso del automóvil para desplazamientos privados, hay que destacar el avance que han experimentado los traslados en turismos desde el año 2000 donde el índice de motorización era de 391 turismos por cada mil habitantes, subiendo a 460 coches/1.000 ciudadanos en 2022.

En el periodo 2016-2021, la penetración del automóvil en la CAPV se incrementa en 1,5 puntos porcentuales. Por territorio histórico, en Álava y Gipuzkoa aumenta la utilización del coche (+8,7 y +3,4 puntos porcentuales respectivamente) mientras que Bizkaia experimenta una contracción (-1,3 puntos porcentuales). El territorio guipuzcoano registra el mayor uso del automóvil (40,1%), seguido de Álava, que sube a la segunda posición (38,7%) y, por último, Bizkaia (30,9%).

En la última década (2011-2021), la utilización del vehículo privado crece en 1,6 puntos porcentuales debido al incremento de los viajes realizados en coche en los territorios históricos de Álava y Gipuzkoa (+7,1 y +2,9 puntos porcentuales respectivamente) pues Bizkaia registra un leve descenso (-0,2 puntos porcentuales). Ampliando el análisis al periodo 2007-2021, el grado de penetración del automóvil ha disminuido en 1,8 puntos porcentuales en el conjunto de Euskadi. Territorialmente, la evolución ha sido desigual ya que el nivel de utilización del coche sube en Gipuzkoa y Álava (+0,4 y +3,1 puntos porcentuales) mientras Bizkaia anota un decrecimiento de 4,1 puntos porcentuales.



Gráfico 3.4. Movilidad de personas en automóvil. Penetración del automóvil. 2007-2021.<sup>1</sup>

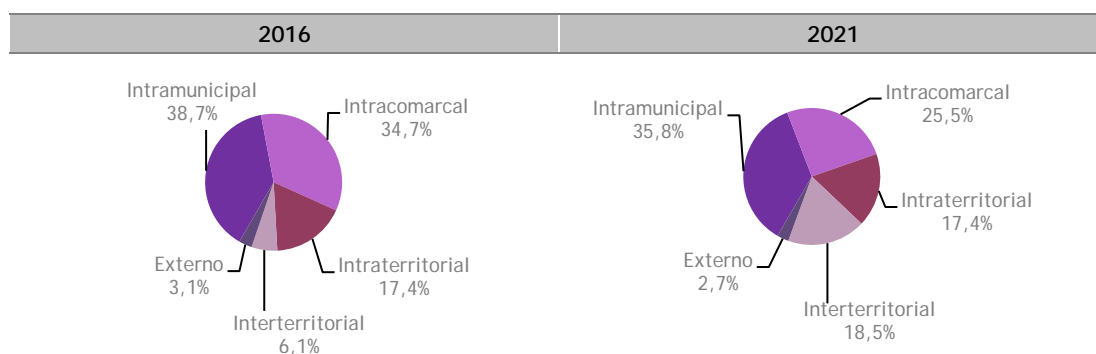


<sup>1</sup> El total hace referencia al sumatorio de los desplazamientos intraprovinciales.

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007, Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011, Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016 y Estudio de la Movilidad de la CAPV 2021.

Atendiendo al ámbito territorial de los traslados en automóvil<sup>9</sup>, los desplazamientos intramunicipales suponen el 35,8% y la movilidad intracomarcal representa el 25,5% de la circulación total de la CAPV. El resto se distribuye entre desplazamientos interterritoriales (18,5%), intraterritoriales (17,4%) y con el exterior (2,7%). Cotejando los datos recogidos en el “Estudio de Movilidad en la CAPV 2016”, se extrae que tanto los movimientos municipales como los viajes realizados dentro de cada comarca se reducen (-2,9 y -9,2 puntos porcentuales respectivamente) a favor de los desplazamientos interterritoriales (+12,4 puntos porcentuales). La movilidad interna en cada territorio histórico se mantiene mientras que la circulación con el exterior baja 0,4 puntos porcentuales respecto a 2016.

Gráfico 3.5. Distribución de desplazamientos en automóvil según ámbito territorial. 2016-2021.



Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016 y Estudio de la Movilidad de la CAPV 2021.

Los resultados recogidos en el “Estudio de Movilidad en la CAPV 2021”, en referencia a los datos de acceso a las capitales vascas, reflejan que la suma de los desplazamientos hacia los tres núcleos más los movimientos internos en el ámbito urbano suponen el 48,7% de los traslados totales realizados por la ciudadanía de la CAPV. Centrándose en el uso del automóvil<sup>10</sup>, el 37,3% de los desplazamientos con destino las capitales vascas o realizados en el interior de dichas ciudades se

<sup>9</sup> Incluye coche conductor, coche pasajero y taxi.

<sup>10</sup> Incluye coche conductor, coche pasajero, moto y taxi.

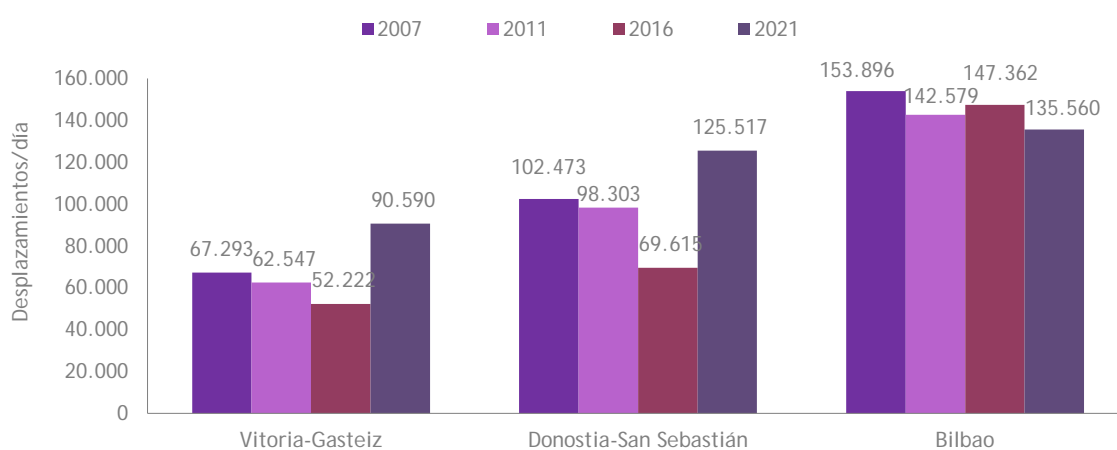
- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3**
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

realizan con vehículos motorizados individuales. Si atendemos únicamente a los traslados internos, la penetración del coche representa el 23,2% mientras que en los viajes generados o atraídos a las capitales de Euskadi ascienden al 64,4%.

Analizando los desplazamientos en automóvil<sup>11</sup> en el interior de cada una de las capitales vascas, los movimientos realizados en vehículos privados con origen y destino Vitoria-Gasteiz reúnen el 35,5% del total de los traslados internos, en Donostia-San Sebastián el 29,8% de los movimientos internos se producen en vehículos motorizados individuales y en el interior de Bilbao suponen el 10,9% de los traslados internos en la capital vizcaína.

En cuanto al acceso desde el exterior a las capitales vascas en automóvil cabe destacar que Bilbao se mantiene como el núcleo que registra mayor número de entradas en vehículos motorizados privados desde fuera con 135.560 vehículos diarios, seguido por Donostia-San Sebastián (125.517 llegadas al día) y por detrás, con cierta distancia, está Vitoria-Gasteiz (90.590 accesos diarios).

Gráfico 3.6. Accesos desde el exterior a las capitales vascas en automóvil. 2007-2021.



Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007, Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011, Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016 y Estudio de la Movilidad de la CAPV 2021.

### b) Movilidad en transporte colectivo

En lo relativo a la movilidad de las personas en transporte colectivo, el análisis de los registros de cada operador se debe realizar, de forma particular, en cada zona geográfica donde presta servicio de transporte público. Tras el desplome de la actividad que afectó a todos los operadores en 2020 como consecuencia de las restricciones en los desplazamientos y el confinamiento impuesto a consecuencia de la pandemia por COVID.19, 2022 anota una importante recuperación del volumen de usuarios y usuarias en el transporte colectivo. No obstante, en este ejercicio no se han alcanzado aún los niveles registrados antes de la pandemia.

En el transporte urbano, existen tres compañías autorizadas para el transporte de viajeros y viajeras en las capitales de la CAPV: Transportes Urbanos de Vitoria-Tuvisa en Vitoria-Gasteiz, DBus en Donostia-San Sebastián y Bilbobus en Bilbao.

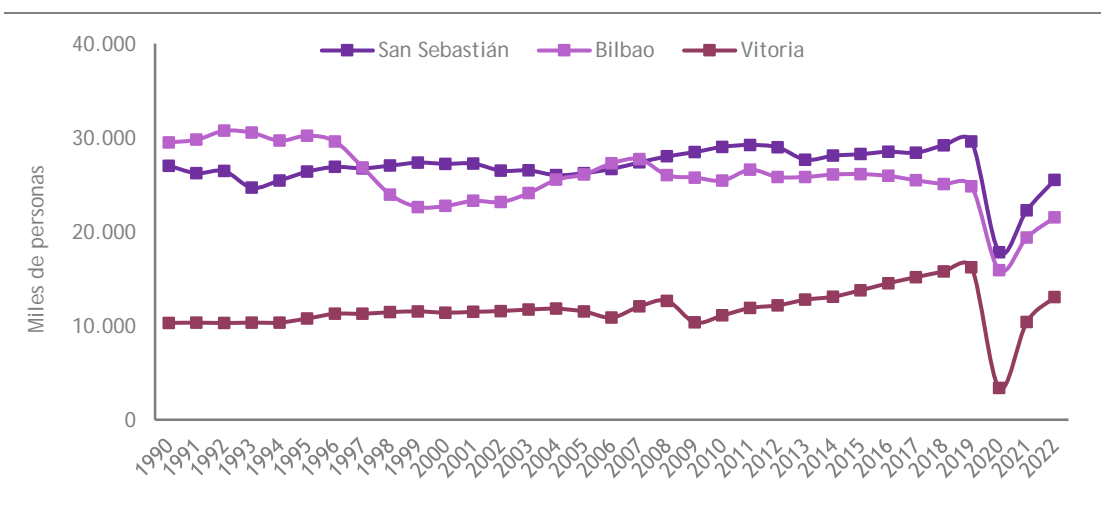
En la capital alavesa, Tuvisa registra 13 millones de desplazamientos, un 25,6% más que los usuarios y usuarias que viajaron en 2021. El pasaje de Vitoria-Gasteiz representa el 21,7% de los traslados totales en autobuses urbanos en la CAPV.

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

En 2022, en la zona metropolitana de Donostia-San Sebastián, el servicio público de traslado de personas, prestado por Dbus, desplaza a 25,5 millones de pasajeros y pasajeras, lo que implica una mejoría del 14,5% respecto a 2021.

Bilbobus, operando en la capital vizcaína, traslada a 21,5 millones de ciudadanos y ciudadanas en 2022, recuperando un 11,1% del pasaje sobre 2021.

Gráfico 3.7. Transporte público urbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas<sup>12</sup>. 1990-2022.



Fuente: Tuvisa, Bilbobus y Dbus.

En el transporte entre distintos núcleos urbanos, los traslados de personas por carretera en Euskadi son realizados por tres compañías: Bizkaibus en el territorio histórico de Bizkaia, Autobuses Interurbanos de Álava-AIA en Álava y los agentes integrados en Lurraldebus en Gipuzkoa.

En el territorio histórico guipuzcoano, cerca de 22,8 millones de viajeros y viajeras utilizaron los servicios de Lurraldebus, con un incremento del 18,2% respecto a 2021. Sigue el proceso de recuperación de clientes tras el frenazo de actividad experimentado en 2020 cuando se perdieron 9,8 millones de usuarios y usuarias a consecuencia de la pandemia del COVID-19.

En Bizkaia, el transporte público de pasajeros y pasajeras en autobús que presta Bizkaibus junto a la concesión de la línea de autobús A-3700 Bilbao/Vitoria-Gasteiz traslada a 26,7 millones de personas en 2022, aumentando un 20,9% respecto al ejercicio previo. Estos datos se deben analizar en el contexto de la oferta integral de servicios de transporte público en el área metropolitana del Gran Bilbao, donde en los últimos años se ha asistido a una amplia expansión de la demanda del transporte colectivo en su conjunto.

En el territorio histórico alavés, el operador Autobuses Interurbanos de Álava – AIA registra 617,1 miles de viajes, lo que conlleva un incremento del 34,9% con relación a 2021, alcanzando su mayor registro de clientes en 2022. Las cifras reflejan que los usuarios y usuarias de los autobuses interurbanos en el territorio alavés es, sustancialmente, menor al anotado en los dos territorios restantes, esto es debido a que se aplica un modelo distinto en la distribución territorial de la población, constatándose una marcada concentración de la ciudadanía en la capital, lo que conlleva una menor demanda de traslados entre diferentes municipios.

<sup>12</sup> Los datos se pueden consultar en la tabla del anexo: Transporte público urbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2022.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3**
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Cuadro 3.3. Transporte público interurbano: viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús interurbano. 2000-2022<sup>1</sup>.

Años	Resto provincia Gipuzkoa		Resto provincia Bizkaia <sup>2</sup>		Resto provincia Álava <sup>3</sup>	
	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)
2000	18.461,2	--	36.062,0	--	n.d.	--
2001	17.748,7	-3,9	38.535,9	6,9	145,5	--
2002	17.022,3	-4,1	35.115,4	-8,9	267,0	83,5
2003	16.712,0	-1,8	37.030,6	5,5	315,3	18,1
2004	16.626,6	-0,5	36.875,8	-0,4	439,2	39,3
2005	15.382,3	-7,5	34.134,2	-7,4	324,3	-26,2
2006	16.109,1	4,7	32.810,0	-3,9	374,0	15,3
2007	16.120,2	0,1	30.875,7	-5,9	349,3	-6,6
2008	17.199,1	6,7	30.195,5	-2,2	348,2	-0,3
2009	18.140,6	5,5	29.779,4	-1,4	421,0	20,9
2010	18.907,5	4,2	28.736,6	-3,5	516,4	22,7
2011	19.772,4	4,6	29.473,7	2,6	500,1	-3,1
2012	20.517,0	3,8	29.414,2	-0,2	495,0	-1,0
2013	21.121,0	2,9	29.252,8	-0,5	490,0	-1,0
2014	22.159,5	4,9	28.478,6	-2,6	446,7	-8,8
2015	22.920,6	3,4	27.286,7	-4,2	392,2	-12,3
2016	23.962,7	4,5	27.748,8	1,7	467,5	19,2
2017	24.436,0	2,0	28.515,4	2,8	544,3	16,4
2018	24.845,1	1,7	29.228,2	2,5	579,7	6,5
2019	25.295,0	1,8	30.468,3	4,2	590,0	1,8
2020	15.482,9	-38,8	18.383,7	-39,7	380,0	-35,6
2021	19.264,2	24,4	22.055,1	20,0	457,4	20,4
2022	22.763,1	18,2	26.667,4	20,9	617,1	34,9

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

<sup>2</sup> los datos de "BUS interurbano Bizkaia" desde 2009 incluyen las líneas de la concesión A-3700 Bilbao/Vitoria-Gasteiz, no disponiendo actualmente de datos de años previos.

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

<sup>3</sup> las fluctuaciones en el número de usuarios computados entre los años 2003 y 2006 se deben, básicamente, a cambios en una línea, la cual incluía la conexión Vitoria-Centro Comercial Gorbeia.

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
<b>Transporte Carretera</b>	<b>3</b>
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

## 3.3. Movilidad de mercancías por carretera en Euskadi

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3**
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Según los resultados ofrecidos en la publicación de la Encuesta Permanente de Transportes de Mercancías por Carretera (EPTMC) para el ejercicio 2022, la cifra de mercancías desplazadas por las carreteras de Euskadi es muy similar a la registrada en el ejercicio previo, manteniéndose en 105 millones de toneladas, con un leve descenso del 0,2% respecto a 2021.

En el tráfico interno de la CAPV, el volumen de mercancías asciende a 47,8 millones de toneladas, con una ligera subida del 0,6% en comparación a la cifra registrada en 2021. La variación positiva está originada por el incremento de los intercambios intermunicipales (+6,4%) ya que la carga movilizada dentro de cada municipio evoluciona en sentido contrario, se reduce un 20,1% con relación al ejercicio previo. En el ámbito interregional (origen o destino la CAPV), el transporte de productos se mantiene estable (-0,2% sobre 2021) ya que, mientras la mercancía enviada a otras CC.AA. aumenta (+3,2%), la carga recibida de otras regiones se reduce (-3,2%). A nivel internacional, el volumen de intercambios se contrae un 5% respecto a 2021, debido, principalmente, a la reducción de las importaciones (-10,1%) mientras que las exportaciones caen levemente (-0,2%).

Cuadro 3.4. Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución. 2018-2022.

Tipo de desplazamiento	2018		2019		2020		2021		2022	
	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %
<b>Transporte intrarregional<sup>1</sup></b>	<b>44.490</b>	<b>1,4</b>	<b>45.954</b>	<b>3,3</b>	<b>42.995</b>	<b>-6,4</b>	<b>47.544</b>	<b>10,6</b>	<b>47.829</b>	<b>0,6</b>
Intra-municipal	7.953	1,6	5.305	-33,3	7.623	43,7	10.402	36,5	8.309	-20,1
Inter-municipal	36.537	1,4	40.649	11,3	35.372	-13,0	37.142	5,0	39.520	6,4
<b>Transporte interregional<sup>2</sup></b>	<b>45.157</b>	<b>-3,7</b>	<b>49.248</b>	<b>9,1</b>	<b>44.806</b>	<b>-9,0</b>	<b>50.569</b>	<b>12,9</b>	<b>50.468</b>	<b>-0,2</b>
Recibido de otras CC.AA.	23.717	-1,7	24.828	4,7	21.589	-13,0	27.182	25,9	26.325	-3,2
Expedido a otras CC.AA.	21.440	-5,9	24.420	13,9	23.218	-4,9	23.387	0,7	24.143	3,2
<b>Transporte internacional</b>	<b>6.092</b>	<b>-4,7</b>	<b>6.849</b>	<b>12,4</b>	<b>6.101</b>	<b>-10,9</b>	<b>7.065</b>	<b>15,8</b>	<b>6.710</b>	<b>-5,0</b>
Recibido	3.070	-2,8	3.072	0,1	2.983	-2,9	3.447	15,6	3.098	-10,1
Expedido	3.022	-6,5	3.777	25,0	3.118	-17,4	3.618	16,0	3.612	-0,2
<b>Total CAPV</b>	<b>95.739</b>	<b>-1,5</b>	<b>102.051</b>	<b>6,6</b>	<b>93.902</b>	<b>-8,0</b>	<b>105.178</b>	<b>12,0</b>	<b>105.007</b>	<b>-0,2</b>

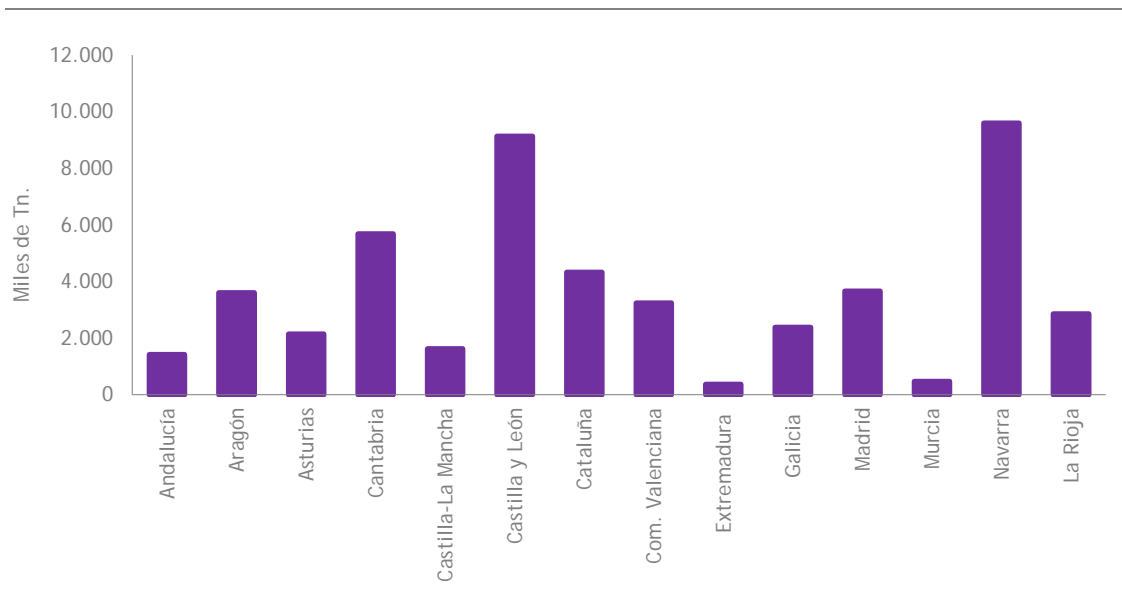
<sup>1</sup> con origen y destino CAPV (incluye el transporte intermunicipal y el intramunicipal).

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

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

En cuanto al desglose de la mercancía transportada en vehículos autorizados para el transporte por carretera según el tipo de desplazamientos, los intercambios interregionales tienen el mayor peso, representando el 48,1% del tráfico total. Por detrás, la actividad comercial intrarregional absorbe el 45,5% y el porcentaje restante (6,4%) corresponde a intercambios con origen o destino internacional.

Gráfico 3.8. Transporte de mercancías interregional entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2022.



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

Analizando el tráfico mercantil entre CC.AA., en 2022 el territorio navarro pasa a ocupar la primera posición en cuanto al volumen de mercancías movilizadas hacia o desde la CAPV, con 9,6 millones de toneladas, absorbiendo el 19% del tráfico interregional. Al segundo puesto, cae Castilla y León con 9,1 millones de toneladas intercambiadas y su cuota es del 18,1% de los intercambios con otras regiones. Cantabria se mantiene en tercer lugar con 5,8 millones de toneladas y una participación del 11,3% del flujo entre comunidades.

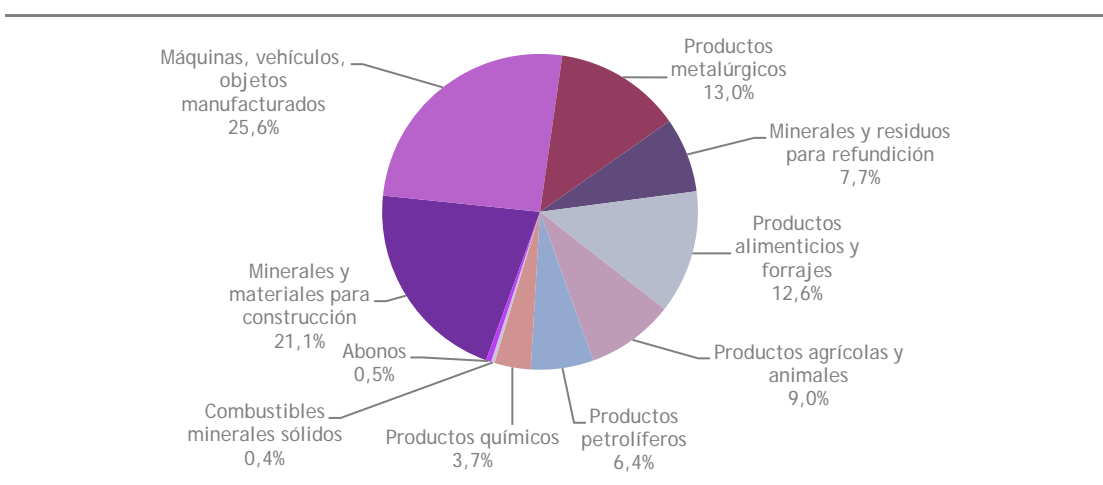
Las tres regiones que recogen el mayor incremento en la carga transportada son Navarra con 3,1 millones de toneladas más (+48% respecto a 2021), Madrid que sube en 5,6 miles de toneladas (+18,1%) y la Comunidad Valenciana que suma 3,2 miles de toneladas (+10,9%).

En el lado opuesto, Castilla y León experimenta el mayor descenso en el intercambio de mercancías perdiendo 2,9 millones de toneladas movilizadas (-24%). Por detrás, Aragón disminuye en 8,6 miles de toneladas (-19,3%) y Cantabria que deja de transportar 8,1 miles de toneladas (-12,5% respecto a 2021).

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3**
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Gráfico 3.9. Tipología del transporte intrarregional e interregional de mercancías por carretera. 2022 (%).

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3**
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11



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

En cuanto a la categorización de la mercancía desplazada por carretera en el ámbito intrarregional e interregional con origen o destino los territorios históricos vascos, existen dos grupos principales que son máquinas, vehículos, objetos manufacturados con una participación del 25,6% y minerales y materiales para construcción cuya cuota representa el 21,1%. En tercer y cuarto puesto se mantienen productos metalúrgicos (13% del total) y productos alimenticios y forrajes (12,6%). En cifras, las categorías que aumentan su comercialización son: minerales y residuos para refundición con cerca de 1,8 millones de toneladas más (+31,2% sobre la cantidad de 2021) y productos alimenticios y forrajes que se acerca a los 1,5 millones de toneladas más (+13,4%). En sentido contrario, baja el transporte de minerales y materiales para construcción con una caída de 1,7 millones de toneladas (-7,6%) y máquinas, vehículos y objetos manufacturados con 1,5 millones de toneladas menos (-5,6% con relación al ejercicio previo).



# Transporte Ferroviario



# 4.



## 4. Transporte ferroviario

### 4.1. Oferta del transporte ferroviario en Euskadi

Desde el 1 de enero de 2013, las infraestructuras ferroviarias de la CAPV están gestionadas por dos administradores:

- ▶ Adif-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias<sup>13</sup>, por cuyas vías, la principal operadora Renfe, une la CAPV con las principales capitales del Estado.
- ▶ ETS-RFV (Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca): el operador EuskoTren ofrece servicios interurbanos, Metro Bilbao opera en el ámbito metropolitano de la capital vizcaína, y los tranvías de EuskoTren cubren el ámbito urbano de las capitales de Bizkaia y Álava.

En 2022, la densidad de vías ferroviarias en la CAPV supera a la concentración en el ámbito europeo y estatal. En concreto, las líneas férreas vascas tienen 563 km de extensión, con una densidad de 77,8 m/km<sup>2</sup>, nivel muy superior al registrado en la UE-27 (48 m/km<sup>2</sup>, último dato disponible correspondiente a 2021) y el Estado (31 m/km<sup>2</sup>). La proporción de las vías electrificadas en Euskadi es del 94,3%, rebasando a la participación de la red electrificada en el sistema ferroviario estatal (64,7%) y en el área de la UE-27 (56,1%).

Cuadro 4.1. Densidad de líneas ferroviarias en la CAPV, Estado y UE-27. 2022.

	Total	No Electrificadas		Electrificadas		Tipo de vía	
		Total	% del total	Total	% del total	Vía única	Vía Doble
<b>Longitud (km)</b>							
CAPV	563	32	5,7	531	94,3	256	307
Estado	15.820	5.586	35,3	10.234	64,7	9.698	6122
UE-27 <sup>1</sup>	202.596	88.874	43,9	113.722	56,1	--	--
<b>Densidad (m/km<sup>2</sup>)</b>							
CAPV	77,8	4,4	--	73,4	--	35,4	42
Estado	31,0	11,0	--	20	--	19	12
UE-27 <sup>1</sup>	48,0	21,0	--	26,9	--	--	--

<sup>1</sup> Los últimos datos disponibles correspondientes a UE-28 son del 2019.

Fuente: Euskal Trenbide Sarea (ETS) y Observatorio del Transporte y la Logística en España (OTLE).

En los siguientes apartados, se detallan los aspectos más relevantes de los dos agentes administradores de las infraestructuras ferroviarias en la CAPV, es decir, Adif, diferenciando entre red ferroviaria convencional y red de ancho métrico y ETS-RFV. Posteriormente, se analiza la oferta de los servicios de los operadores de la estructura ferroviaria de la CAPV.

<sup>13</sup> El 1 de enero de 2013, la entidad Ferrocarriles de Vía Estrecha, FEVE, quedó 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.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4**
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

#### 4.1.1. Adif-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

En 2022, la red ferroviaria convencional de Adif, las líneas tienen 360,9 km de longitud (+0,5% respecto a 2021), donde el 63,6% corresponde a vías dobles y el 92,8% son líneas electrificadas (93,3% en 2021). Renfe se mantiene como el operador más importante del sistema ferroviario convencional, operando en las siguientes líneas:

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

Cuadro 4.2. Datos básicos de la oferta de Adif, Red Ferroviaria Convencional. 2022.

TITULARIDAD ADIF Y ADIF AV						
Longitud de líneas en km.		2019	2020	2021	2022	
RED CONVENCIONAL	Vía doble					
	Irún-Donostia/San Sebastián-Vitoria/Gasteiz-Miranda de Ebro	178,80	178,80	178,80	178,80	
	Bilbao-Orduña	40,30	40,30	40,30	40,30	
	Bilbao-Barakaldo-Santurtzi	13,60	13,60	13,60	13,60	
	<b>Total vía doble</b>	<b>232,70</b>	<b>232,70</b>	<b>232,70</b>	<b>232,70</b>	
	Vía única					
	Orduña-Miranda	62,90	62,90	62,90	62,90	
	Barakaldo-Muskiz	13,10	13,10	13,10	13,10	
	Aguja de enlace-Bif. Castilla	2,00	2,00	2,00	2,00	
	Santurtzi-Bilbao Mercancías	3,35	3,35	3,35	3,35	
	Irún-PK 641,181	1,78	1,78	1,78	1,78	
	<b>Total vía única</b>	<b>83,13</b>	<b>83,13</b>	<b>83,13</b>	<b>83,13</b>	
	AM	Vía doble				
		Bilbao-Zamarillo	12,61	12,61	12,61	12,61
<b>Total vía doble</b>		<b>12,61</b>	<b>12,61</b>	<b>12,61</b>	<b>12,61</b>	
Vía única						
Zamarillo-La Calzada	46,62	46,62	46,62	46,62		
<b>Total vía única</b>	<b>46,62</b>	<b>46,62</b>	<b>46,62</b>	<b>46,62</b>		
UIC	Vía única					
	Irún-PK 641,181	1,78	1,78	1,78	1,78	
TOTAL	<b>Total</b>					
	Total vía doble ADIF y ADIF AV	245,31	245,31	245,31	245,31	
	Total vía única ADIF y ADIF AV	131,52	131,52	131,52	131,52	
	<b>Total ADIF y ADIF AV</b>	<b>376,83</b>	<b>376,83</b>	<b>376,83</b>	<b>376,83</b>	

Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística en España (OTLE).

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
<b>Transporte Ferroviario</b>	<b>4</b>
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4**
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

En cuanto al servicio prestado por Renfe en la red convencional en líneas regionales, en 2022, se aprecia un incremento de la oferta. El número de trenes sube un 4,2% respecto a 2021, los trenes-km crecen un 22,4% y las plazas-kilómetros ofertados aumentan un 22,2% (499 millones de plazas-km).

En el servicio de corta distancia, Renfe reduce los trenes en circulación un 11% respecto a 2021 mientras los trenes por km suben un 4%, subiendo a 4,2 millones de trenes-km y las plazas-km evoluciona un 4,1% hasta 969,5 millones de asientos por kilómetro.

En la red de cercanías de Donostia-San Sebastián, la oferta de trenes se refuerza con un 2,7% más de ferrocarriles con relación a 2021, llegando a los 24,5 miles de unidades realizando los desplazamientos (+646 trenes en circulación). Los trenes-km mejoran un 4,4% superando los 1,7 millones y los asientos-kilómetro suben un 4,6% ofertando 389,6 millones de plazas.

La oferta de Renfe cercanías en Bilbao, sufre una contracción en la cifra de trenes del 13,8% respecto a 2021, descendiendo a 101,4 miles de ferrocarriles (-16.238 convoyes menos en circulación). Por el contrario, los trenes-kilómetro crecen un 3,8%, superando los 2,4 millones (+88 miles de trenes-kilómetro) y las plazas-kilómetro suben la misma proporción que los ferrocarriles-km, rebasando los 579,8 millones de puestos (+21 millones de asientos con relación acon relación al ejercicio previo).

Cuadro 4.3. Datos básicos de la oferta de Renfe, red ferroviaria convencional. 2020-2022.

	2020	2021	2022
<b>LÍNEAS REGIONALES</b>			
Nº de líneas <sup>14</sup>	3	3	3
Nº de trenes ofertados	5.630	6.388	6.659
Trenes-km ofertados	1.693.404	1.811.620	2.217.407
Plazas-km ofertadas	374.381.525	408.575.967	499.465.509
<b>LÍNEAS DE CERCANÍAS</b>			
Nº de líneas	4	4	4
Nº de trenes ofertados	141.493	141.493	125.901
Trenes-km ofertados	4.016.539	4.016.539	4.179.134
Plazas-km ofertadas	931.391.293	931.391.293	969.531.220

Fuente: Renfe.

#### 4.1.2. ETS-Euskal Trenbide Sarea

Para completar la descripción de la estructura ferroviaria de la CAPV, se analizan los aspectos relativos a las infraestructuras administradas por ETS – Euskal Trenbide Sarea, donde prestan servicio dos operadores: EuskoTren y Metro Bilbao. A continuación, se detallan las principales características de ETS:

##### a) Infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren

En 2022, la extensión de las líneas convencionales de ETS operadas por Euskotren es de 187,4 km, manteniéndose respecto a años anteriores. En el sistema ferroviario, las vías electrificadas tienen mayor participación con 182,5 km de longitud (97,4% de la red total). Según el tipo de vía, las vías únicas tienen 121,8 km (65% de la red de ETS) mientras los tramos con doble sentido recorren 65,6 km, cifra que se mantiene desde 2019. Es destacable la importante inversión realizada en la última

<sup>14</sup> El año 2014 Renfe reorganizó sus servicios de líneas regionales, uniendo algunas líneas; con lo cual se han reducido el número de líneas, pero se incrementan la amplitud de servicios.

década en el desdoblamiento de vías, ya que los tramos de doble vía se han duplicado desde 2010 cuando suponían 30,9 km.

Euskotren presta servicio en 3 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 supera los 22 km enlaza la capital vizcaína con las localidades del Txorierri. Dicha línea conecta con el Metro de Bilbao en la estación del Casco Viejo.

En 2022, Euskotren aumenta los servicios prestados tanto en los ferrocarriles ofertados que suben un 2,8% respecto a 2021, superando los 257 miles de trenes y las plazas ofrecidas al pasaje crecen un 20,6% con 99,2 millones de puestos disponibles. Los kilómetros ofertados aumentan un 2% hasta la cifra de 5,6 millones y las plazas-kilómetro mejoran un 17,7%, acercándose a los 2.400 millones. Durante 2022, continúa la recuperación de los servicios que se recortaron con motivo de la pandemia de Covid-19 en 2020. En el ejercicio actual, se superan las cifras anteriores a la pandemia en todos los indicadores a excepción del número de trenes.

Cuadro 4.4. Datos básicos de la infraestructura de ETS actualmente operada por EuskoTren. Servicios ofertados por EuskoTren. 2020-2022.

	2020	2021	2022
Nº de líneas	3	3	3
Longitud de líneas convencionales (km)	187,4	187,4	187,4
Longitud de líneas convencionales de vía única (km)	121,8	121,8	121,8
Longitud de líneas convencionales de doble vía (km)	65,6	65,6	65,6
Longitud de líneas convencionales electrificadas (km)	182,5	182,5	182,5
Longitud de líneas convencionales sin electrificar (km)	4,9	4,9	4,9
Nº trenes ofertados	241.153	249.848	256.962
Nº plazas ofertadas	80.046.915	82.193.560	99.159.099
Nº km ofertados	5.270.196	5.524.384	5.632.354
Plazas-Km ofertadas	1.947.730.489	2.035.248.989	2.395.352.289

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

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

#### b) Infraestructuras de ETS operadas por Metro Bilbao

En 2022, no hay variaciones en las infraestructuras pertenecientes a ETS operadas por Metro Bilbao. La longitud de la red es de 45,1 km. Cuenta con dos líneas: Línea 1 - Plentzia-Basauri, que recorre los municipios de la margen derecha; y Línea 2 - Santurtzi-Basauri, que conecta la margen izquierda

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
<b>Transporte Ferroviario</b>	<b>4</b>
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

del área metropolitana. Metro Bilbao tiene 42 estaciones, 26 soterradas y 16 en superficie, y están habilitados 84 accesos y 71 vestíbulos.

En abril de 2017, comenzó a funcionar la Línea 3 del Metro de Bilbao, cuyo operador es Euskotren, lo que ha reforzado la estructura del suburbano que suma, a la fecha, 3 líneas. Al respecto, se tiene previstas otras actuaciones que supondrían el aumento de la red en dos líneas más en los próximos años: Línea 4 - Matiko-Rekalde (en proyecto) y Línea 5 - Etxebarri-Hospital (en proyecto).

Cuadro 4.5. Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro Bilbao. 2020-2022.

	2020	2021	2022
Nº de líneas	2	2	2
Nº de estaciones	42	42	42
Longitud de la red (km)	45,1	45,1	45,1
Nº km ofertados	4.287.603	4.566.892	4.578.190
Coches-km ofertados	19.131.434	20.424.813	20.483.542
Plazas-km ofertadas	2.806.322.339	2.994.690.054	3.003.066.259

Fuente: Metro Bilbao.

La oferta de servicios prestados por Metro de Bilbao experimenta una mejora moderada respecto a 2021, con una subida de kilómetros ofrecidos del 0,2% aproximándose a 4,6 millones de km, los coches-km aumentan el 0,3% rozando los 20,5 millones de trenes, y los asientos-km registran una mejoría del 0,3% rebasando los 3.000 millones de plazas puestas a disposición de los clientes. El ejercicio 2022 se consolida como el año de la recuperación, aproximándose a los niveles de actividad de 2019.

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

La oferta ferroviaria de Euskadi se cierra con los datos relativos a la infraestructura tranviaria de ETS que está gestionada por Euskotren. El sistema tranviario está formado por el Tranvía de Vitoria-Gasteiz y el Tranvía de Bilbao, y se avanza hacia el desarrollo de nuevos programas y la extensión de las líneas existentes con el fin de ampliar la estructura en próximos ejercicios.

En 2022, la estructura tranviaria se mantiene tanto en Bilbao como en Vitoria-Gasteiz. El sistema tranviario de la capital vizcaína tiene una longitud de 5,53 km con 14 estaciones que se extienden entre la parada de Atxuri a La Casilla. Las vías de doble sentido representan el 68,9% del total, es decir, tienen un recorrido de 3,81 km y las líneas de vía única suponen el 31,1% restante, lo que significa 1,72 km.

En Bilbao, se incrementan todos los indicadores de la oferta tranviaria, a excepción del número de trenes que se contrae un 3,7% respecto a 2021, circulando 58,5 miles de convoyes. En sentido contrario, los asientos a disposición de los viajeros y viajeras aumentan un 17,8%, superando los 8,9 millones de plazas, y los kilómetros recorridos suben un 22%, alcanzando los 400 miles de km. Por último, las plazas-km crecen un 49,3%, rebasando los 61,6 millones de puestos-km ofertados.

En la capital alavesa, la red tranviaria cuenta con 2 líneas que transcurren por 20 estaciones con una extensión de 8,05 km. Las líneas en su mayoría son vías dobles que representan el 99,6% del total. En 2022, todos los niveles de la oferta han mejorado. En cifras, la cantidad de trenes sube levemente (+0,3%) hasta 94,8 miles de ferrocarriles, al igual que la distancia recorrida (+0,3%) que supera los 575 miles de kilómetros. Las plazas ofertadas crecen un 52,4%, cerrando el ejercicio con más de 21,9 millones de sitios disponibles. Mismo incremento que experimenta el indicador que recoge las plazas-km, que supera la cifra de 132,9 millones.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4**
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Cuadro 4.6. Datos básicos de la oferta tranviaria de EuskoTren. 2021-2022.

	Bilbao		Vitoria-Gasteiz	
	2021	2022	2021	2022
Nº de líneas	1	1	2	2
Nº de estaciones	14	14	20	20
Longitud de líneas (km)	5,53	5,53	8,05	8,05
Longitud de líneas (vía única)	1,72	1,72	0,03	0,03
Longitud de líneas (vía doble)	3,81	3,81	8,02	8,02
Capacidad máxima (personas) <sup>(*)</sup>	192 (50 plazas sentarse)	192 (50 plazas sentarse)	244 (52 plazas sentarse)	244 (52 plazas sentarse)
Capacidad aplicada (personas) <sup>(*)</sup>	125 (50 plazas sentarse)	125 (50 plazas sentarse)	152 (52 plazas sentarse)	152 (52 plazas sentarse)
Nº trenes ofertados	60.810	58.542	94.548	94.832
Nº plazas ofertadas	7.601.250	8.956.926	14.371.296	21.906.192
Nº km ofertados	330.003	402.467	573.930	575.539
Plazas-km ofertadas	41.250.395	61.577.411	87.237.324	132.949.601

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

Fuente: EuskoTren.

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

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

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

La nueva red tendrá una extensión de 172 kilómetros, donde el 60,6% del trazado transcurrirá a través de sus 80 túneles (104,2 km), el 9,9% sobre los 71 viaductos, y el restante 29,5% será a cielo abierto. La nueva infraestructura ferroviaria habilitará seis estaciones: Bilbao (Abando), Vitoria-Gasteiz (Parque de Arriaga), Donostia-San Sebastián (Atotxa), Astigarraga, Irún y Ezkio-Itsaso.

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

El Gobierno Vasco, por su parte, es responsable de la mayor parte de la infraestructura en el territorio guipuzcoano. La Sociedad Pública Euskal Trenbide Sarea se hace cargo de las ejecuciones de los

tramos Bergara-Irún-Donostia/San Sebastián, con un presupuesto de 1.642 millones de euros, cuyo importe será restado del Cupo a remitir al Estado.

ETS es responsable del desarrollo de 20 tramos, que, en 2022, están prácticamente finalizados a falta de la segunda fase del tramo Hernani-Astigarraga; la remodelación de la estación de Atotxa donde se trabaja en la excavación del recinto y ejecutadas en fases anteriores, se han concluido los trabajos de drenaje y plataforma de la cabecera Sur y finaliza la estructura de la galería de emergencia en la cabecera Norte; la estación de Ezkio/Itsaso donde la obra se ha ejecutado parcialmente.

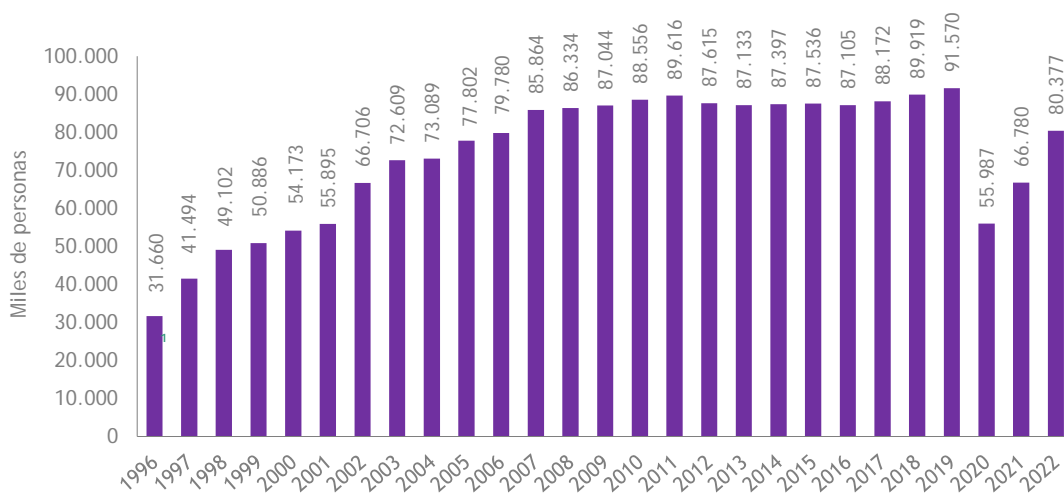
## 4.2. Movilidad de personas en transporte ferroviario en Euskadi

### 4.2.1. Transporte urbano / metropolitano

#### a) Metro de Bilbao

El año 2022 es un ejercicio de recuperación en cuanto a la actividad de Metro de Bilbao, tras años afectados por la pandemia. Al cierre del ejercicio se alcanza el 95% del volumen de pasajeros y pasajeras de 2019, cuando registró su mejor balance anual. Los clientes superan los 80,4 millones de viajes, lo que significa un incremento del 20,4% respecto a 2021. En el mapa zonal, el tronco central crece en más de 7,7 millones de clientes (+21,3%), siendo el área de mayor crecimiento. La línea 2 aumenta su pasaje con 3,2 millones de cancelaciones más que en 2021 (+17,7%) y la línea 1 mejora en 2,6 millones de validaciones (+21,5%).

Gráfico 4.1. Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao (miles). 1996-2022.



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

Fuente: Metro Bilbao.

La distribución de los viajeros y viajeras por estación refleja que las paradas más transitadas están en el centro de Bilbao. Casco Viejo mantiene su primer puesto con 6,4 millones de desplazamientos (+25,5% con relación a 2021). Santimami/San Mamés asciende a la segunda posición con 5,5 millones de viajes registrados (+31,7%) y Abando es la tercera parada en el orden de importancia con 5,4 millones de cancelaciones (+25,5%). En cuarto y quinto lugar se sitúan Moyua e Indautxu con cerca de 5,3 millones de usuarios y usuarias (+22,2% y +13,2%, respectivamente).

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4**
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

En conjunto, las cinco terminales con más afluencia trasladan más de un tercio del pasaje total de Metro de Bilbao (34,6%).

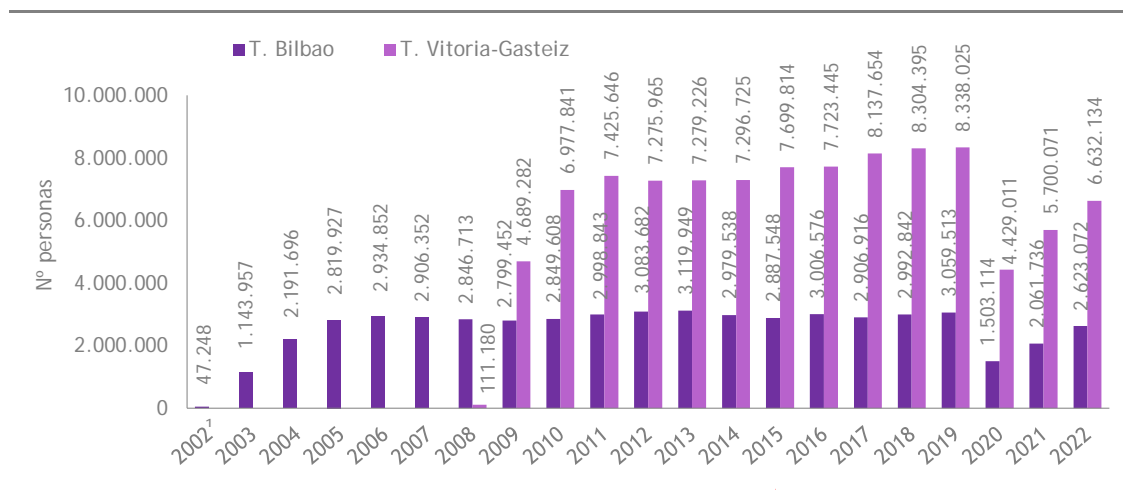
En la Margen Izquierda de la ría, Barakaldo y Gurutzeta se mantienen como las estaciones con mayor tránsito superando los 3 millones de personas (+17,5% y 16,3%, respectivamente). En la Margen Derecha, Areeta continúa como la parada con mayor tráfico de personas con una cifra cercana a los 3 millones de transeúntes (+19,6% respecto a 2021). De manera generalizada, todas las estaciones experimentan un incremento de las validaciones tras los años afectados por la pandemia.

En cuanto a la utilización de títulos, Creditrans es el más popular, con una demanda claramente superior ya que es empleado en el 56,2% de los casos. Como segunda opción se sitúa Gizatrans que recoge el 12% de los billetes y, en tercer puesto, Bidai 50 representa el 11,4% de las cancelaciones. Por detrás, el bono Bidai Oro supone el 5,6% de títulos empleados para realizar el trayecto. El billete ocasional tiene baja utilización, con una cuota del 2% de los tiques en conjunto.

**b) Tranvía EuskoTren**

En 2022, el número de usuarios y usuarias de tranvía en la CAPV se acerca a los 9,3 millones de personas, lo que representa un incremento del 19,2% con relación a 2021. El incremento de los traslados tranviarios está relacionado con la eliminación de las medidas que limitaban la movilidad por la pandemia, no obstante, aún no se ha recuperado la cifra de pasajeros y pasajeras anteriores a 2020.

Gráfico 4.2. Transporte público urbano: Evolución de los viajeros y viajeras en Tranvía EuskoTren. 2002-2022.



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

Fuente: EuskoTren.

En Bilbao, los desplazamientos en tranvía sobrepasan los 2,6 millones de personas, con una subida del 27,2% respecto a 2021, lo que implica 561,3 miles de clientes más.

Los traslados realizados en tranvía en la capital alavesa aumentan un 16,4% sobre las cancelaciones registradas en 2021, alcanzando los 6,6 millones de viajes y con un incremento de 932,1 miles de títulos validados.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4**
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11



## 4.2.2. Transporte interurbano

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
<b>Transporte Ferroviario</b>	<b>4</b>
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

Ampliando el campo de estudio al ámbito interurbano, el transporte en ferrocarril se presta por dos compañías: Renfe, en la red convencional y en la red de ancho métrico, y EuskoTren<sup>15</sup>. En 2022, el servicio regular ferroviario interurbano en la CAPV traslada a cerca de 42,5 millones de personas, registrando un incremento del 29,4% con relación al año previo. Tras el aumento de la demanda en los últimos años, en 2022 se consigue superar los niveles de actividad de 2019, anteriores a la pandemia. Ambos operadores experimentan un crecimiento en el pasaje.

En la red convencional, Renfe traslada 17,1 millones de personas, con una variación interanual del +37,5%, lo que en términos absolutos supone 4,7 millones de viajeros y viajeras más que en 2021. Renfe, en el sistema de vías convencionales, absorbe el 40,4% de los usuarios y usuarias del servicio interurbano en municipios vascos, sin considerar el tráfico de Metro de Bilbao.

La distribución del transporte de cercanías por núcleos, evidencia que en el suburbano de Bilbao (C-1 Bilbao Abando-Santurtzi, C-2 Bilbao Abando-Muskiz y C-3 Bilbao Abando-Orduña) se desplazan 10,8 millones de ciudadanos y ciudadanas, creciendo un 40,1% sobre el año anterior y sumando 3,1 millones de desplazamientos al dato registrado en 2021.

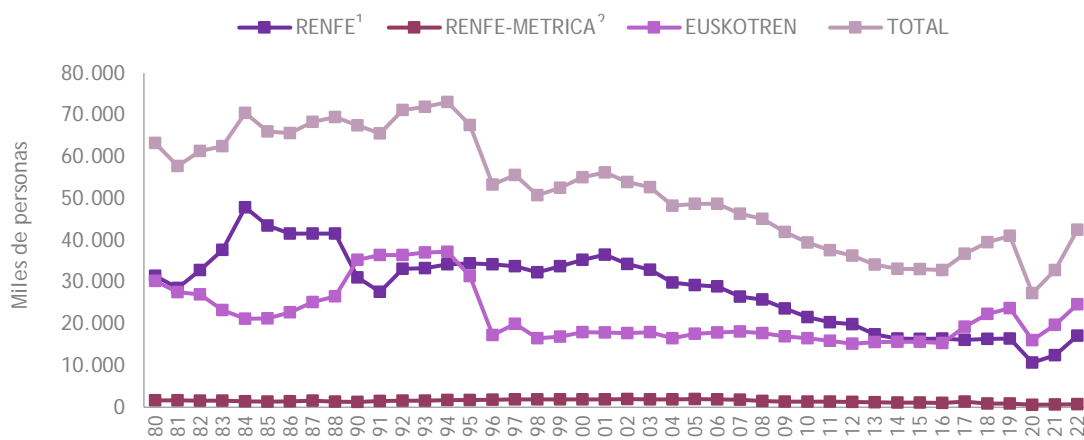
El sistema de cercanías de Donostia-San Sebastián (C1 Irún-Brincola) es utilizado por 6,3 millones de clientes, anotando un incremento del 33,3% en el pasaje (+1,6 millones de personas respecto a 2021).

En las infraestructuras de ancho métrico, Renfe transporta a 691 miles de personas, mejorando un 5,3% respecto a 2021, siendo 35 miles de transeúntes más a 2021. El tramo que transcurre entre Bilbao y Balmaseda es elegido por el 1,6% de los pasajeros y pasajeras de la red de cercanías vasca, sin incluir Metro de Bilbao.

El servicio regular de ferrocarril se completa con Euskotren, operador que desplaza a 24,6 millones de personas, lo que representa un crecimiento del 25,1%, es decir, se realizan 4,9 millones de traslados más que en 2021. El pasaje mejora en los dos territorios históricos donde presta servicio. Concretamente, los viajes en tren entre núcleos urbanos guipuzcoanos crecen un 24,2%, lo que significa un incremento de 2,7 millones de pasajeros y pasajeras. En Bizkaia, los desplazamientos entre municipios aumentan un 26,1%, recuperando cerca de 2,3 millones de clientes. Euskotren moviliza al 58% de personas que se desplazan en transporte público interurbano en ferrocarril en Euskadi.

<sup>15</sup> Los datos se pueden consultar en la tabla del anexo: Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2022.

Gráfico 4.3. Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 1980-2022.



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

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

Fuente: Renfe y EuskoTren.

Realizando una comparativa con los datos de viajeros y viajeras de comienzos de la década de los ochenta, el transporte suburbano en ferrocarril se ha reducido un 32,8%, lo que implica una disminución de 20,8 millones de traslados. En el análisis de estas cifras, hay que tener en cuenta que la evolución del transporte colectivo requiere una visión global del desempeño de la oferta existente en cada área geográfica. Aunque en 2022, se han recuperado los niveles de actividad anteriores a la pandemia, no obstante, la disminución del pasaje en las últimas décadas en el Territorio Histórico de Bizkaia es consecuencia de la puesta a disposición del usuario de una mayor oferta de otros modos de transporte público colectivo, tales como el citado Metro de Bilbao, el cual ha absorbido gran parte de los viajeros y viajeras del servicio de cercanías de Renfe en el área metropolitana de la capital vizcaína.

#### 4.2.3. Transporte interregional

En los viajes de larga distancia, Renfe es la compañía responsable de prestar el servicio de transporte ferroviario tanto en la red ferroviaria convencional como en la red ferroviaria de ancho métrico<sup>16</sup>.

Respecto a la red de ancho métrico, no se dispone de información posterior al año 2014, cuando los traslados alcanzaron la cifra de 56 miles de personas.

En la red convencional, la Comunidad de Madrid es la región con mayor volumen de intercambios de pasajeros y pasajeras con la CAPV<sup>17</sup> pues representa el 42,3% del pasaje total que se dirige o proviene de Euskadi. El segundo origen/destino, para los usuarios y usuarias de Renfe en la red convencional, sigue siendo Cataluña que concentra el 27,6% de los desplazamientos vascos de largo alcance, y en tercer lugar se mantiene Castilla y León, comunidad que recibe o de donde parten el 21% de los desplazamientos de la CAPV. En 2022, no hay transporte internacional de viajeros o

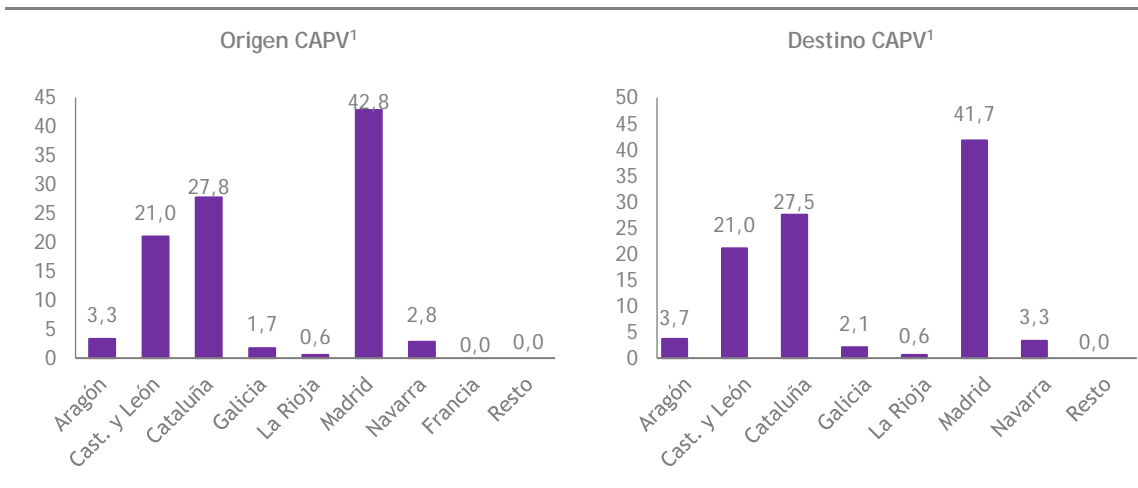
<sup>16</sup> Desde el 1 de enero de 2013 FEVE queda integrada en la entidad Renfe Operadora.

<sup>17</sup> Datos disponibles en la tabla del anexo: Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino. 2020-2022.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4**
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

viajeras. El tráfico intrarregional con origen y destino Euskadi supone el 4,5% de los viajes de larga distancia.

Gráfico 4.4. Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino (%). 2022.



¹ no incluye tráfico intrarregional (origen y destino CAPV).

Fuente: Renfe.

### 4.3. Tráfico de mercancías en transporte ferroviario en Euskadi

El servicio de transporte ferroviario de mercancías que provienen y/o se dirigen a la CAPV es prestado por dos compañías: Renfe, incluyendo red ferroviaria convencional y red de ancho métrico desde 2016, y Euskotren. Ambos operadores desplazan 1.996,4 miles de toneladas, lo que implica una reducción del 0,8% respecto a 2021.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4**
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Cuadro 4.7 Volumen de mercancías transportadas por ferrocarril con origen y/o destino en la CAPV. 2002-2022.

(miles de toneladas)

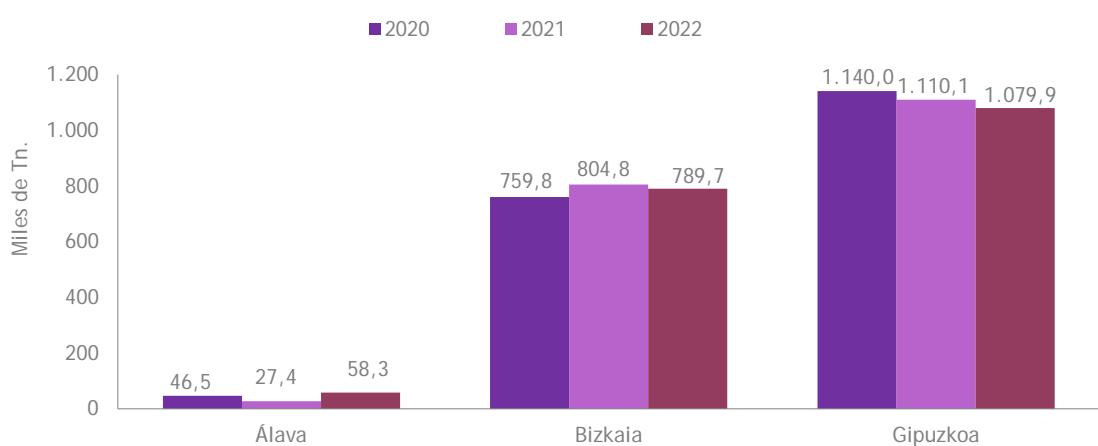
Años	Renfe, red ferroviaria convencional	Renfe, red ancho métrico	EuskoTren	TOTAL
2002	--	1.127,9	157,0	1.284,9
2003	5.475,9	1.041,6	154,2	6.671,7
2004	5.932,5	1.092,4	164,9	7.189,8
2005	4.441,9	1.054,4	148,0	5.644,3
2006	4.601,3	1.063,4	166,4	5.831,1
2007	4.479,3	1.088,4	173,6	5.741,3
2008	4.148,4	1.053,6	183,3	5.385,3
2009	2.767,5	823,7	121,4	3.712,6
2010	3.158,6	976,7	139,6	4.274,9
2011	2.953,8	948,7	138,9	4.041,5
2012	2.159,6	862,0	84,1	3.105,7
2013	2.375,6	816,9	0,5	3.193,0
2014	2.528,4	694,7	0,3	3.223,4
2015	2.384,2	745,4	8,3	3.137,9
2016		2.399,7	51,4	2.451,1
2017		2.211,2	46,7	2.257,9
2018		2.082,9	12,5	2.095,4
2019		1.781,1	5,5	1.786,6
2020		1.946,5	3,7	1.950,2
2021		1.942,3	69,6	2.011,6
2022		1.928,0	68,4	1.996,4

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

Fuente: Renfe y EuskoTren.

Renfe traslada 1.928 miles de toneladas, con un leve descenso del 0,7% con relación al año previo. Renfe absorbe el 96,6% del tráfico mercantil de la CAPV (mismo peso que en 2021).

Gráfico 4.5. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino en la CAPV por Renfe. 2020-2022.



A partir de 2016, los datos de Renfe incluyen Renfe Métrica.

Fuente: Renfe.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4**
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

# Panorámica del Transporte en Euskadi

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4**
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

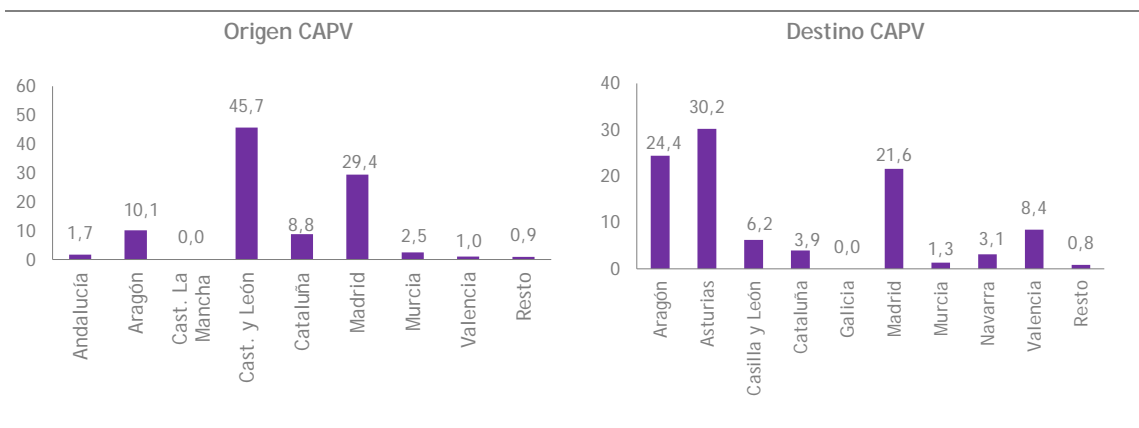
En el ámbito territorial, Gipuzkoa es origen o destino del 56% del transporte de mercancías de Renfe en la CAPV. Bizkaia recibe o envía el 41% del volumen de productos y Álava representa el 3% restante, de la actividad comercial.

La evolución de los intercambios de mercancías respecto a 2021, muestra que Álava dobla su flujo de mercancías, siendo el único territorio histórico con variación positiva en 2022. Así, la cifra crece un 112,4%, lo que en términos absolutos supone 30,8 miles de toneladas más, alcanzando la cantidad de 58,3 miles de toneladas. En Gipuzkoa, el volumen de intercambios se contrae un 2,7%, perdiendo 30,1 miles de toneladas y cerrando el ejercicio con 1.079,9 miles de toneladas. Por último, en el territorio vizcaíno, se reduce la actividad mercantil un 1,9%, con 15,1 miles de toneladas menos, bajando a 789,7 miles de toneladas a final del año.

En 2022, el tráfico de mercancías de Renfe es, básicamente interregional, con el 98,7% de los productos que provienen o se destinan a otras regiones, alcanzando la cifra de 1.903,1 miles de toneladas. En el desglose por CC.AA., la Comunidad de Madrid asciende al primer puesto como socio comercial de la CAPV, ya que un cuarto de las mercancías intercambiadas por tren con Euskadi tiene origen o destino la región madrileña (25%). Por detrás, se sitúa Castilla y León con el 23,6% de la carga intercambiada. Al tercer puesto avanza Aragón (18,1%), y la cuarta posición es ocupada por Asturias (16,8%). A cierta distancia, se mantiene Cataluña (6,1%). En conjunto, el quinteto de territorios de mayor peso, representan el 89,7% del transporte de mercaderías en ferrocarril entre regiones.

Por último, el tráfico intrarregional (origen y destino dentro de la CAPV) baja a 24,9 miles de toneladas, lo que en términos relativos supone el 1,3% de la cantidad transportada por Renfe en los territorios históricos vascos<sup>18</sup>.

Gráfico 4.6. Transporte de mercancías transportadas por Renfe entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2022 (%).

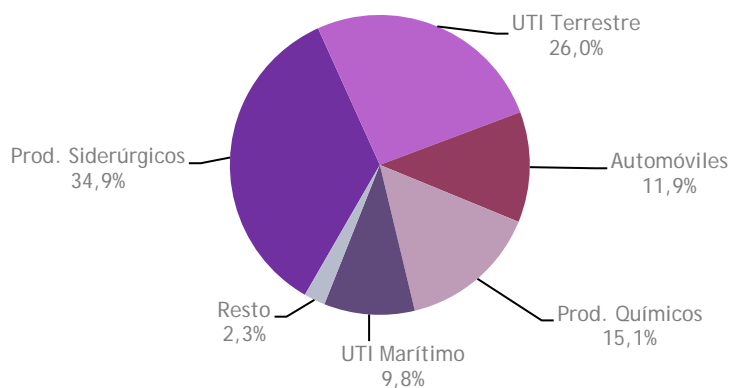


Fuente: Renfe.

<sup>18</sup> Datos disponibles en la tabla del anexo: Transporte de mercancías por Renfe: CC.AA. de origen o destino. 2022.

Atendiendo a las categorías de los productos movilizados, el transporte de mercancías en los ferrocarriles vascos se divide en cinco grandes grupos que representan el 97,7% del total. De forma individual, los productos siderúrgicos suponen el 34,9% de la carga desplazada en tren, seguido de las Unidades de Transporte Intermodal (UTI)<sup>19</sup> terrestres (26%). En los siguientes puestos, se mantienen productos químicos (15,1%), automóviles (11,9%) y Unidades de Transporte Intermodal (UTI) marítimo (9,8%).

Gráfico 4.7. Tipología de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Renfe. 2022 (%).

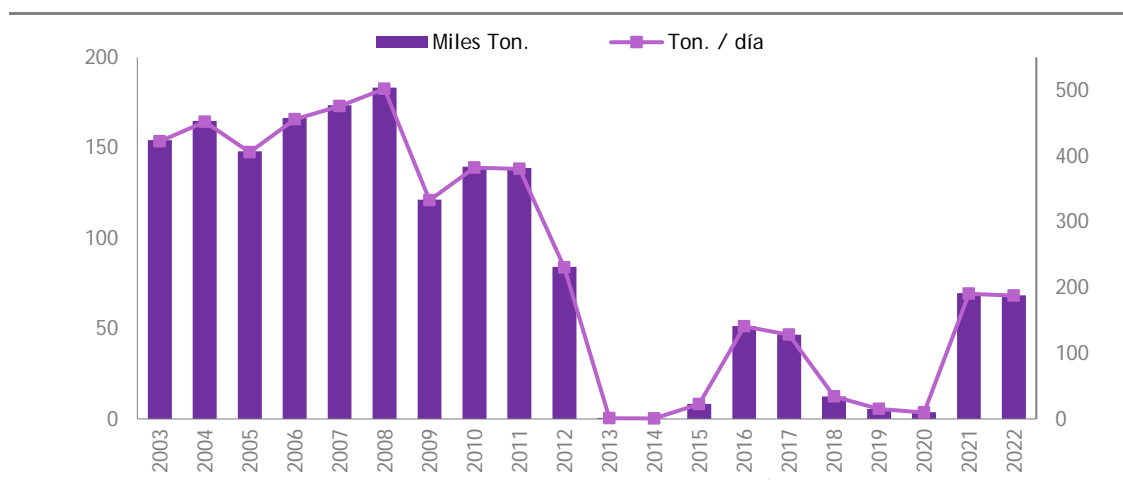


Fuente: Renfe.

En cuanto al volumen de mercancías transportadas por Euskotren, en 2022, la actividad mercantil se contrae ligeramente respecto al ejercicio anterior. En concreto, el flujo de productos intercambiado es de 68,4 miles de toneladas, con una reducción del 1,7% con relación a 2021. Euskotren continúa dando servicio a la industria vasca ya que el tráfico de mercancías de dicho operador se concentra en el traslado de bobinas entre Lebario y Lasarte.

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

Gráfico 4.8. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EuskoTren. 2003-2022.



Fuente: EuskoTren.

En 2022, los operadores privados de ferrocarril transportan 1.304,1 miles de toneladas, cifra muy similar a los desplazamientos realizados en el ejercicio anterior (+0,1% respecto a 2021). Las mercancías con origen la CAPV representan el 37,4% mientras los productos que se dirigen a Euskadi por empresas ferroviarias privadas suponen el 62,6%.

Cuadro 4.8. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por operadores privados. 2022.

Naturaleza del viaje	Toneladas anuales	Toneladas día laborable medio
Origen CAPV	487.995	1.683
Destino CAPV	816.151	2.814
<b>Total</b>	<b>1.304.146</b>	<b>4.497</b>

Fuente: Distintos operadores privados.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4**
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11



# Transporte Aéreo

5.



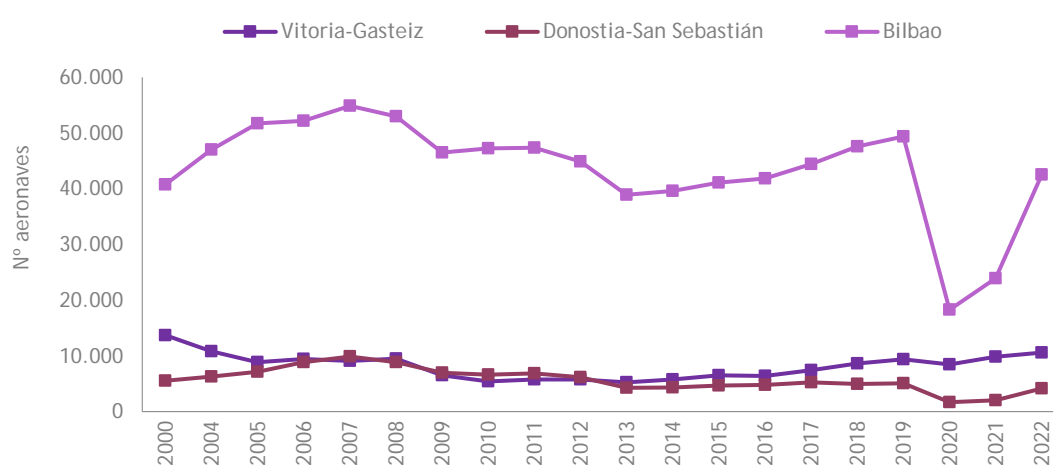


## 5. Transporte aéreo

### 5.1. Oferta del transporte aéreo en Euskadi

En el ejercicio 2022, se aprecia una clara recuperación de la actividad aeroportuaria tras el parón sufrido debido a la pandemia del COVID-19 en 2020 y 2021. El tráfico comercial de aeronaves en los tres aeropuertos de Euskadi asciende a 57.248 operaciones, lo que representa un incremento del 59,9% respecto a 2021. El crecimiento se registra en las tres infraestructuras aéreas vascas, pero con diferente magnitud. Concretamente, en Donostia-San Sebastián la circulación se dobla (+102,5% respecto al año anterior), en Bilbao, la mejoría es del 77,8% y en Vitoria-Gasteiz, el incremento es del 7,6% con relación a 2021.

Gráfico 5.1. Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves<sup>1</sup> en los aeropuertos vascos. 2000-2022.



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

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-Aena.

Atendiendo al transporte aéreo de los tres aeropuertos de la CAPV, Bilbao absorbe el 74,3% del conjunto de operaciones aéreas, manteniéndose como la terminal más importante en cuanto al número de aeronaves que despegan o aterrizan en territorio vasco. En segundo lugar, el aeropuerto alavés representa el 18,5% de la circulación total y, en tercer lugar, continúa Donostia-San Sebastián con el 7,2% restante.

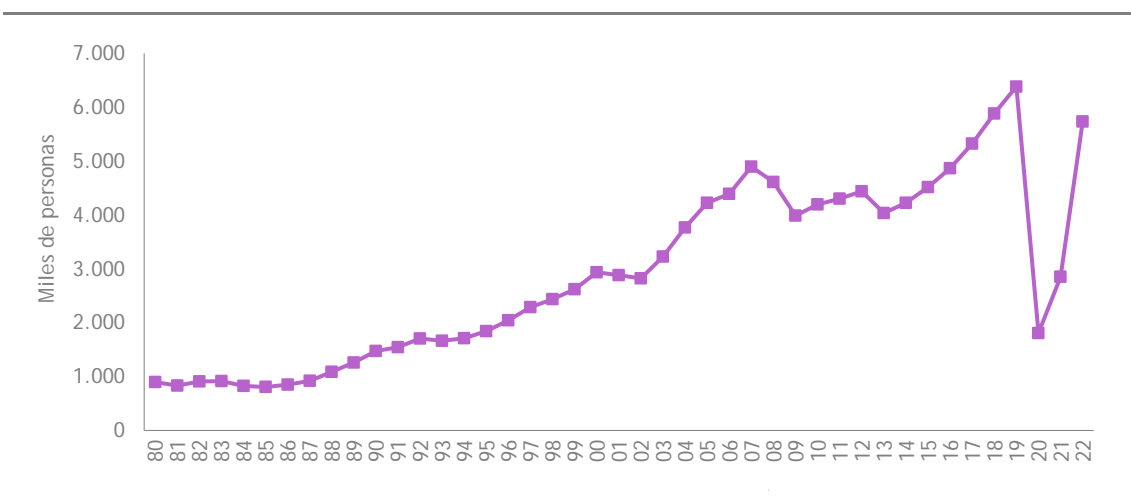
### 5.2. Movilidad de personas en transporte aéreo en Euskadi

En 2022, el transporte de personas a través del sistema aeroportuario vasco, tráfico comercial, alcanza los 5.735,6 miles de pasajeros y pasajeras, doblando la cifra de usuarios y usuarias registrada en 2021 (+100,9%). La subida de los desplazamientos experimentada en los tres aeropuertos de la CAPV es inferior al incremento del pasaje en la red aeroportuaria estatal donde la movilidad crece un 103,3% en comparación al ejercicio anterior.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5**
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Gráfico 5.2. Tráfico aéreo de pasajeros y pasajeras en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos. 1980-2022.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5**
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11



Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-Aena.

Los tres aeropuertos vascos experimentan un aumento de viajeros y viajeras. En Bilbao, la movilidad de personas con origen o destino el aeropuerto de Loiu asciende a 5.118,8 miles de personas, prácticamente, doblando el registro de 2021 (+98,9%). La infraestructura vizcaína acumula el 89,2% de las personas que embarcan o desembarcan de aviones en Euskadi.

A nivel internacional, el tráfico aéreo en Bizkaia sube un 214,4% respecto a 2021, alcanzando a 1.811,6 miles de personas. Los desplazamientos nacionales crecen un 65,6% sumando 3.307,2 miles de personas.

En el ámbito nacional, como nexos más relevantes se mantienen los aeropuertos de Madrid-Barajas Adolfo Suárez, con 645,6 miles de pasajeros y pasajeras, y Barcelona-El Prat que es origen o destino de 527,3 miles de usuarios y usuarias que viajan desde o hasta Bilbao. En términos relativos, los intercambios crecen un 82,4% con la ciudad madrileña y un 63,7% con la capital catalana. La suma de ambas conexiones representa más de un tercio de los desplazamientos de origen estatal (35,5% en 2021) y supera la quinta parte del total del pasaje vizcaíno (22,9%).

Internacionalmente, el aeropuerto Gatwich de Londres escala al primer puesto con 250,3 miles de personas (la cifra se incrementa más de 8 veces; 29,8 miles de personas en 2021), seguido de Frankfurt Internacional con 234,8 miles de personas (+77,4% respecto al ejercicio previo).

En 2022, Londres se convierte en la ciudad trasnacional con mayor flujo de intercambios con el aeropuerto bilbaíno, sumando 254,2 miles de desplazamientos en el conjunto de los cinco aeropuertos londinenses, representando el 14% del tráfico internacional de la terminal de Loiu. En segundo y tercer lugar se sitúan Frankfurt (primero en 2021) y Múnich, con 234,8 y 203,1 miles de viajeros y viajeras, respectivamente, y una cuota del 13% y 11,2% sobre la movilidad internacional. El cuarto y quinto puesto corresponde a Ámsterdam y París, con sus tres aeropuertos (Charles de Gaulle, Orly y Le Bourget) con 185,3 y 179,5 miles de personas (10,2% y 9,9%, respectivamente).

# Panorámica del Transporte en Euskadi

Cuadro 5.1 Tráfico de personas en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros y viajeras por aeropuerto. 2000-2022.

Años	Bilbao		Donostia-San Sebastián		Vitoria-Gasteiz		Total	
	Miles personas	Δ anual per. %	Miles personas	Δ anual per. %	Miles personas	Δ anual per. %	Miles personas	Δ anual per. %
2000	2.527,8	--	283,8	--	123,4	--	2.935,0	--
2001	2.475,4	-2,1	281,1	-1,0	128,7	4,3	2.885,2	-1,7
2002	2.450,6	-1,0	271,2	-3,5	98,8	-23,2	2.820,6	-2,2
2003	2.842,4	16,0	283,8	4,7	101,9	3,1	3.228,1	14,4
2004	3.390,8	19,3	295,6	4,1	94,4	-7,3	3.780,8	17,1
2005	3.841,5	13,3	308,8	4,5	91,4	-3,2	4.241,7	12,2
2006	3.871,1	0,8	368,0	19,2	173,1	89,4	4.412,2	4,0
2007	4.280,7	10,6	466,5	26,8	173,2	0,1	4.920,4	11,5
2008	4.169,0	-2,6	403,2	-13,6	67,5	-61,0	4.639,7	-5,7
2009	3.652,0	-12,4	315,3	-21,8	39,9	-40,9	4.007,2	-13,6
2010	3.883,3	6,3	286,1	-9,3	41,8	4,8	4.211,2	5,1
2011	4.044,1	4,1	248,0	-13,3	28,0	-33,0	4.320,1	2,6
2012	4.167,2	3,0	262,4	5,8	24,1	-13,9	4.453,7	3,1
2013	3.794,2	-9,0	245,0	-6,6	6,8	-71,9	4.046,0	-9,2
2014	3.982,9	5,0	245,0	0,0	7,1	4,4	4.235,0	4,7
2015	4.258,9	6,9	255,1	4,1	11,2	57,7	4.525,2	6,9
2016	4.570,4	7,5	261,3	3,6	36,4	231,6	4.868,2	7,8
2017	4.964,3	8,6	279,4	6,9	81,6	124,0	5.325,2	9,4
2018	5.454,7	9,9	287,1	2,8	139,6	71,1	5.881,3	10,4
2019	5.896,4	8,1	318,3	10,9	170,8	22,3	6.385,5	8,6
2020	1.683,1	-71,5	83,4	-73,8	41,4	-75,8	1.807,9	-71,7
2021	2.573,1	52,9	154,4	85,1	127,0	206,7	2.854,5	57,9
2022	5.118,8	98,9	382,3	147,6	234,5	84,6	5.735,6	100,9

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-Aena.

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

En el aeropuerto de Donostia-San Sebastián, el transporte aéreo rebasa los 382,3 miles de personas (+147,6% con relación a 2021).

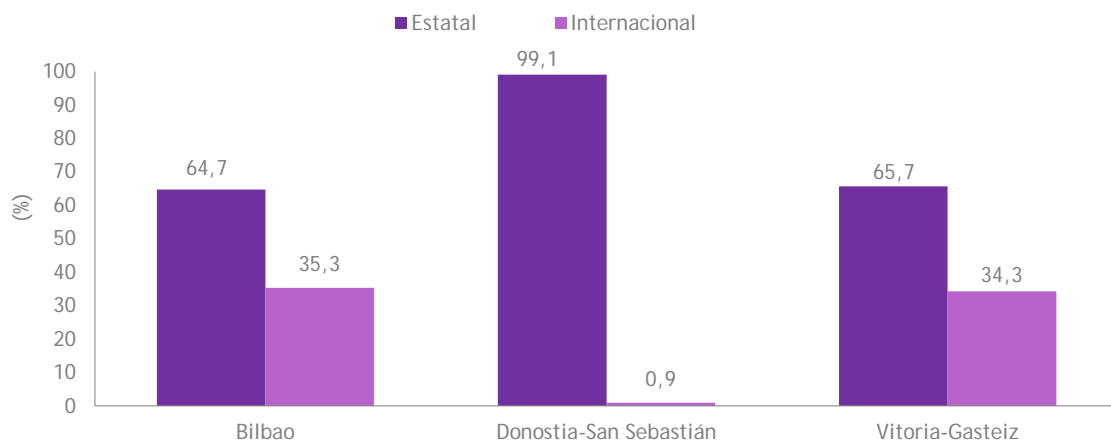
El tráfico aéreo de la terminal guipuzcoana tiene carácter, fundamentalmente, nacional ya que representa el 99,1% del pasaje total. El volumen de pasajeros y pasajeras proveniente o con destino al aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez sube a 196,4 miles de personas (+132,8% respecto a 2021), afianzándose como la principal combinación donostiarra, absorbiendo más de la mitad del flujo aéreo. En segundo lugar, permanece el aeropuerto de Barcelona-El Prat con 100,5 miles de personas (+94,6% con relación al año anterior). Ambos aeropuertos representan el 77,7% del tránsito total del aeropuerto de Hondarribia. En tercer y cuarta posición se encuentran Sevilla (22 miles de personas) y Málaga (19,5 miles de personas).

En el ámbito internacional, se registran 3,6 miles de personas, lo que supone el 0,9% de la circulación en la infraestructura donostiarra.

En 2022, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz anota su mejor registro, con una movilidad de 234,5 miles de personas y un incremento del 84,6% respecto a 2021.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5**
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Gráfico 5.3. Origen/destino de pasajeros y pasajeras por aeropuerto. 2022.



Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

En cuanto al ámbito territorial, los vuelos nacionales suponen casi dos tercios del movimiento de pasaje del aeropuerto alavés (65,7%), mientras que el 34,3% corresponde a viajes internacionales (34,3%).

Entre los aeropuertos domésticos, Palma de Mallorca asciende al puesto más elevado del ranking con 37,1 miles de personas (+81,7% respecto a 2021), alcanzando el 15,8% de los traslados por aire del aeropuerto alavés. A la segunda posición, desciende la terminal de Sevilla con alrededor de 36 miles de personas (+58% con relación al ejercicio previo) y una cuota de participación del 15,3% sobre los desplazamientos totales.

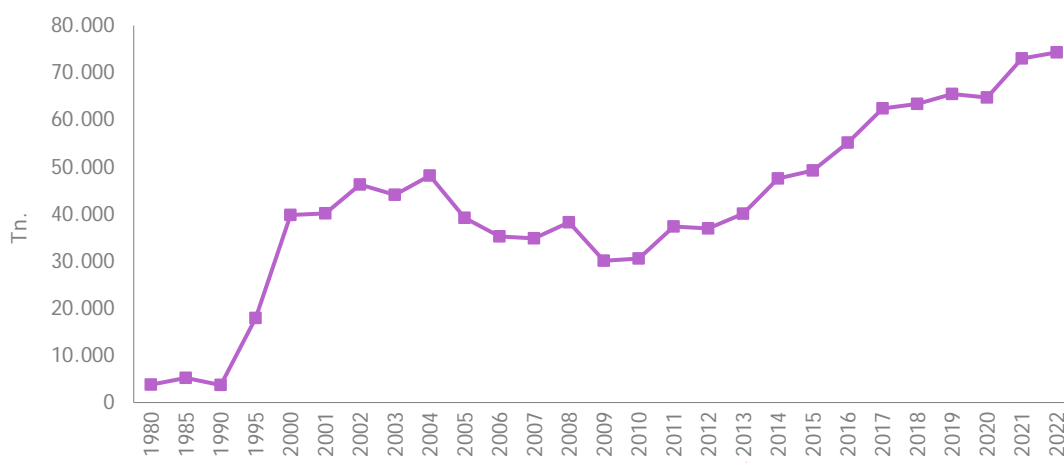
A nivel internacional, Milán es la principal conexión con la infraestructura aérea de Vitoria-Gasteiz con 33 miles de personas, es decir, más del 41,1% de los vuelos internacionales de la terminal alavesa salen o llegan a la región italiana.

### 5.3. Tráfico aéreo de mercancías en Euskadi

En 2022, se registra el mayor volumen de mercancías transportado en el sistema aéreo vasco desde 1980. En conjunto, se intercambian 74.304 toneladas, +1,8% respecto a 2021. La variación interanual de la carga transportada en los tres aeropuertos de la CAPV es mayor a la subida experimentada en la red aérea estatal (+0,2% con relación a la cifra de 2021).

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5**
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Gráfico 5.4. Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2022.



Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

El flujo de mercancías mejora en los aeropuertos de Vitoria-Gasteiz y Bilbao mientras que el aeropuerto de Donostia-San Sebastián abandona la actividad comercial en 2022. En la terminal alavesa, el tráfico mercantil se incrementa un 1,5% respecto a 2021, con 73.632,8 toneladas, es la principal infraestructura vasca en el intercambio de productos, trasladando el 99% de los productos transportados por aire en la CAPV. Considerando el sistema de aeropuertos estatal, se mantiene en cuarta posición con una cuota del 7,4% de las mercancías totales. Los tres primeros puestos siguen ocupados por Adolfo Suárez Madrid-Barajas (56,6%), Barcelona-El Prat (15,6%) que asciende de la tercera a la segunda posición, y Zaragoza (12,7%).

Las ciudades con mayor volumen de intercambios con el aeropuerto alavés son internacionales, manteniéndose en primer y segundo lugar, Leipzig y Bruselas con 18,7 miles de toneladas (-1,7% con relación a 2021) y 7,6 miles de toneladas (+1,2%), respectivamente. Las conexiones comerciales que ocupan la tercera y cuarta posición son Bonn y Lisboa, con 6,2 miles de toneladas en ambos casos.

Por su parte, la terminal de Bilbao traslada 671,6 toneladas, lo que representa un aumento del 42,2% en la carga intercambiada respecto al ejercicio previo.

El aeropuerto vizcaíno tiene como principales enlaces Frankfurt Internacional y Adolfo Suarez Madrid-Barajas, intercambiando las posiciones respecto a 2021. Así, la conexión alemana recupera el puesto número uno, con 282,6 toneladas y un crecimiento del 31,1% sobre 2021 y la ciudad madrileña pasa a ocupar el segundo lugar con 275,3 toneladas (+22,8% respecto a 2021).

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5**
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Cuadro 5.2 Tráfico de mercancías por aeropuerto<sup>1</sup>. 1980-2022.

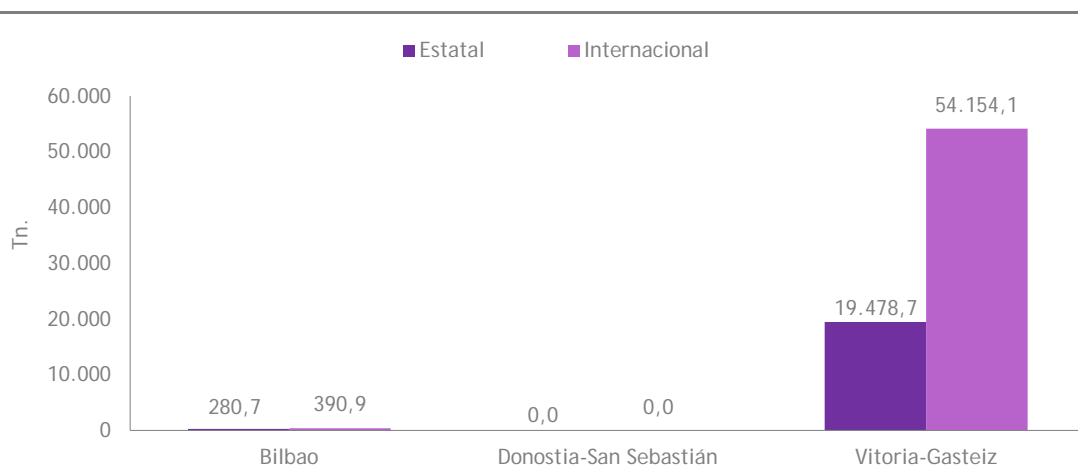
Años	Bilbao		Donostia-San Sebastián		Vitoria-Gasteiz		Total	
	Tn.	Δ anual período (%)	Tn.	Δ anual período (%)	Tn.	Δ anual período (%)	Tn.	Δ anual período (%)
1980	3.376,5	-	428,3	-	0,3	-	3.805,1	-
1985	4.080,5	3,9	466,6	1,7	703,1	372,0	5.250,2	6,7
1990	2.805,0	-7,2	366,0	-4,7	533,8	-5,4	3.704,8	-6,7
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	42.160,7	12,5	45.047,0	12,5
2015	2.871,7	0,6	3,3	-89,2	46.371,9	10,0	49.246,9	9,3
2016	2.974,3	3,6	4,6	37,6	52.136,0	12,4	55.114,9	11,9
2017	1.956,4	-34,2	3,2	-28,8	60.479,4	16,0	62.439,0	13,3
2018	1.215,6	-37,9	6,7	109,4	62.145,3	2,8	63.367,6	1,5
2019	979,6	-19,4	0,4	-94,0	64.470,7	3,7	65.450,6	3,3
2020	384,5	-60,7	0,0	-94,1	64.334,3	-0,2	64.718,8	-1,1
2021	472,3	22,8	0,1	166,7	72.529,2	12,7	73.001,6	12,8
2022	671,6	42,9	0,0	-100,0	73.632,8	1,5	74.304,4	1,8

<sup>1</sup> no incluye mercancía en tránsito.

Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Como se ha mencionado previamente, en 2022 el aeropuerto guipuzcoano no ha contado con tráfico de mercancías.

Gráfico 5.5. Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2022.

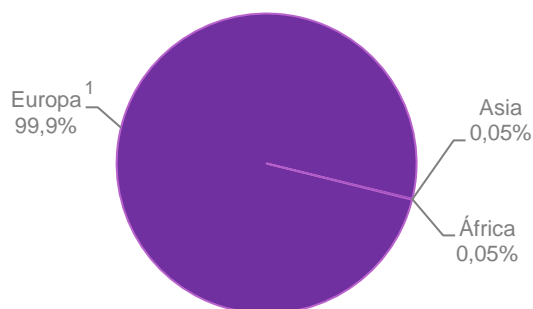


Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

# Panorámica del Transporte en Euskadi

Atendiendo al ámbito territorial, el 73,4% de los productos provienen o se dirigen a aeropuertos internacionales (73,9% en 2021). En Vitoria-Gasteiz, el 73,5% de la carga es de origen o destino internacional. En Bilbao, el 58,2% de los intercambios se realizan con aeropuertos extranjeros.

Gráfico 5.6. Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2022 (%).



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

Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Geográficamente, la zona europea aumenta su supremacía en el tráfico de mercancías, representando el 99,9% de la actividad comercial mientras que Asia y África tienen un peso residual del 0,05%. Por países, los socios mayoritarios de la CAPV en el transporte aéreo son Alemania con una cuota del 33,8% y España con 26,6%. En las siguientes posiciones se mantienen Portugal (14,4%), Bélgica (11,1%), sube Italia (6%) y baja Reino Unido (5,6%). En conjunto, estos seis países absorben el 97,5% de la actividad aérea mercantil.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5**
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11



# Transporte Marítimo



# 6.



## 6. Transporte marítimo

### 6.1. Oferta del transporte marítimo en Euskadi

La oferta marítima en la CAPV, formada por la flota mercante afiliada a Anavas (Asociación de Navieros Vascos), cuenta con 11 empresas propietarias o gestoras de 75 buques, disminuyendo un 9,6% respecto a 2021 (8 barcos menos). La capacidad es de 865,1 miles de toneladas brutas (-2,7% con relación a 2021) y cerca de 1,5 millones de toneladas en términos de TMP (-1,4% en comparación al tonelaje de peso muerto del año anterior).

Cuadro 6.1 Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV. 1995-2022.

Año <sup>3</sup>	Nº empresas	Nº buques	TB <sup>1</sup>	TPM <sup>2</sup>
1995	13	62	344.397	577.850
2000	11	56	328.937	543.033
2001	10	52	322.295	519.898
2002	12	53	321.193	532.790
2003	12	55	332.021	546.588
2004	11	50	455.803	796.813
2005	11	67	524.523	917.116
2006	11	71	542.901	938.900
2007	14	68	535.720	927.707
2008	14	80	574.292	970.421
2009	13	73	393.275	631.405
2010	13	69	365.719	590.947
2011	12	66	396.280	663.302
2012	12	65	396.128	663.013
2013	11	55	336.059	592.931
2014	11	54	331.535	584.104
2015	11	54	332.746	585.042
2016	13	57	349.645	607.848
2017	13	87	679.769	1.110.279
2018	13	87	752.809	1.245.610
2019	12	88	828.771	1.391.469
2020	11	87	904.038	1.535.686
2021	11	83	889.361	1.517.289
2022	11	75	865.117	1.495.445

<sup>1</sup> toneladas Brutas.

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

<sup>3</sup> datos correspondientes a 1 de enero del año "n+1".

Fuente: Anavas.

En cuanto a la tipología de la flota adscrita a Anavas, está compuesta por 30 buques remolcadores y tráfico interior, que supone el 40% del total (se reduce 1 unidad respecto a 2021). Por detrás, se encuentra el grupo de L.P.G. (Gases Licuados de Petróleo) con 19 buques (reducción de 8 barcos respecto a 2021), representando el 25,3% de la marina vasca. En tercera posición están los buques tanque que cuenta con 15 embarcaciones (1 más que en 2021) y el 20% del conjunto. Le sigue en cuarto lugar, los bulk carrier y portacontenedores contando con 9 graneleros (igual que 2021) y una cuota del 12%. Por último, los buques frigoríficos se mantienen en 2 unidades y su participación es del 2,7% sobre la flota inscrita en la asociación.

Resumen ejecutivo

0

Marco General

1

Evolución General

2

Transporte Carretera

3

Transporte Ferroviario

4

Transporte Aéreo

5

**Transporte Marítimo**

**6**

Otros Modos Transporte

7

Efectos inducidos

8

Objetivos y Movilidad Sostenible

9

Indicadores clave

10

Anexos

11

La edad media de la flota controlada por Anavas se sitúa en torno a los 13 años, manteniéndose por debajo de la media del pabellón español (16,9 años<sup>20</sup>) y la flota mundial (19,7 años).

Cuadro 6.2 Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2019-2022.

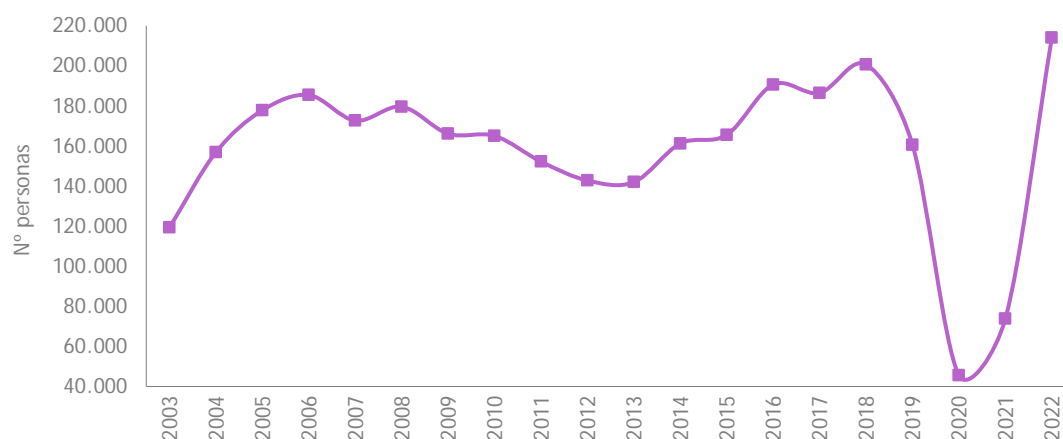
Tipo de buque	Nº buques			
	2019	2020	2021	2022
Remolcador y tráfico interior	31	31	31	30
Buque tanque	14	14	14	15
L.P.G. (Gases Licuados del Petróleo)	29	29	27	19
Bulk Carrier y portacontenedores	12	11	9	9
Frigorífico	2	2	2	2
<b>TOTAL</b>	<b>88</b>	<b>87</b>	<b>83</b>	<b>75</b>

Fuente: Anavas.

## 6.2. Movilidad de personas en transporte marítimo en Euskadi

El servicio de transporte marítimo de personas en la CAPV se presta en el Puerto de Bilbao, siendo el único puerto de interés general que dispone de servicio regular de traslado de viajeros y viajeras en Euskadi, puesto que el Puerto de Pasaia se dedica íntegramente al transporte de mercancías.

Gráfico 6.1 Tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao. 2003-2022.



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

De acuerdo con los datos recogidos por la Autoridad Portuaria de Bilbao, en 2022, existe un gran crecimiento en la movilidad de personas por mar debido a la recuperación de la normalidad y de los viajes tras la pandemia del COVID-19. La cifra de pasajeros y pasajeras en el puerto vizcaíno alcanza una cifra récord con 214 miles de personas, lo que supone un incremento del 189,8% respecto a 2021. En 2022, se ha relanzado el turismo que llega en crucero y en ferri a Euskadi.

Las dos líneas de ferries entre Bilbao y Reino Unido e Irlanda (puerto inglés de Portsmouth y el puerto irlandés de Rosslare) han registrado 104,7 miles de turistas, experimentando una subida del

<sup>20</sup> A fecha 1 de enero de 2023. Fuente: ANAVE

72,2% con relación al ejercicio previo. En el transporte en ferris, aumentan los embarcos (+76,1%) y desembarcos (+68,4%).

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6**
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Cuadro 6.3 Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao. 2016-2022.

(Nº de personas)

Puerto	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	% Δ anual 22/21
Línea regular	104.028	102.337	114.173	105.096	45.583	60.774	104.680	72,2
▪ Embarcados	51.703	49.322	55.864	51.954	22.944	30.373	53.486	76,1
▪ Desembarcados	52.325	53.015	58.309	53.142	22.639	30.401	51.194	68,4
Cruceros	86.598	84.209	86.458	55.448	-	13.079	109.348	736,1
▪ Inicio línea	1.203	2.303	1.562	710	-	48	1.063	2.114,6
▪ Fin de línea	2.503	3.959	1.629	751	-	133	1.022	668,4
▪ En tránsito	82.892	77.947	83.267	53.987	-	12.898	107.263	731,6
<b>TOTAL</b>	<b>190.626</b>	<b>186.546</b>	<b>200.631</b>	<b>160.544</b>	<b>45.583</b>	<b>73.853</b>	<b>214.028</b>	<b>189,8</b>

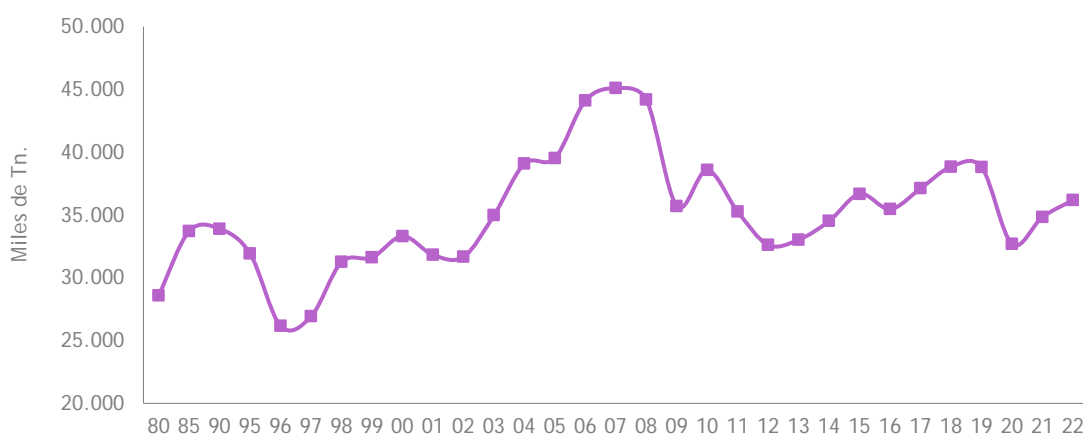
Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao.

En 2022, se produce una expansión de la actividad crucerista ya que más de la mitad de los viajeros y viajeras son cruceristas (51,1%). En total, atracan 78 cruceros con 109,3 miles de personas (+736,1% respecto a 2021). Cabe señalar que cerca del 98,1% del pasaje de cruceros son en modalidad de tránsito.

## 6.3. Tráfico marítimo de mercancías en Euskadi

El transporte marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia, los puertos comerciales más importantes en la CAPV, se acerca a los 36,2 millones de toneladas, lo que significa un incremento del 3,9% respecto a 2021.

Gráfico 6.2. Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 1980-2022.



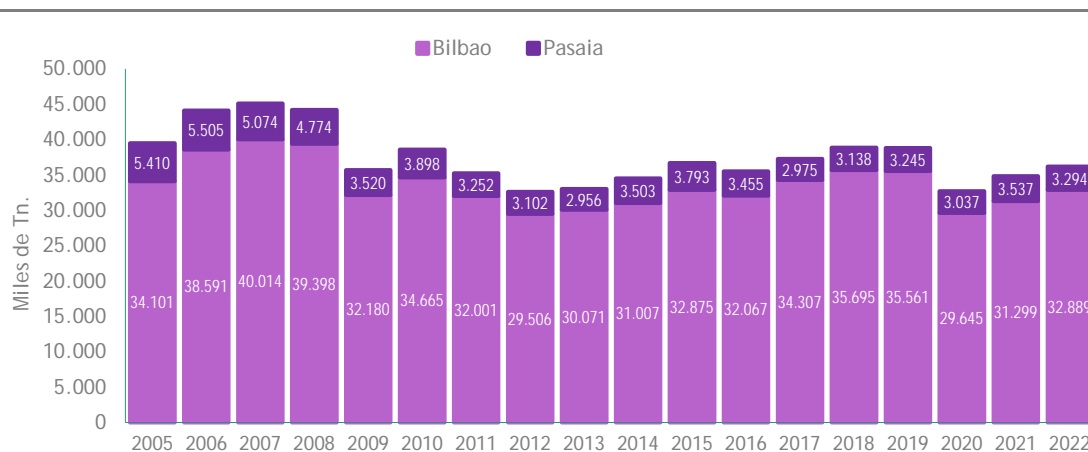
Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasaia.

En 2022, el puerto vizcaíno mueve 32,9 millones de toneladas, aumentando un 5,1% con relación al ejercicio anterior.

En cuanto al tráfico portuario de la totalidad de los Puertos del Estado, el puerto de Bilbao se afianza en la quinta posición, absorbiendo el 5,8% de la carga movilizada a nivel nacional. En el sistema portuario estatal, los primeros puestos se mantienen respecto al año previo, con el siguiente orden:

Algeciras con 108,3 miles de toneladas (19,2% de la cuota), Valencia con 79,6 miles de toneladas (14,1%), Barcelona con 70,9 miles de toneladas (12,6%) y Cartagena con 36,6 miles de toneladas (6,5%).

Gráfico 6.3. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 2005-2022.



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

El desglose del tráfico portuario mercantil según la clase de movimiento muestra que la mercancía descargada supone 21,7 millones de toneladas (+6,1% respecto a 2021) y la carga que parte de la infraestructura vizcaína supera 11,1 millones de toneladas (+3,2% con relación a 2021). El comercio de mercancías en el puerto de Bilbao corresponde en un 65,8% a existencias desembarcadas y en 33,8% a la carga de productos que parten del puerto.

Para cerrar, el avituallamiento supone el 0,4% de la mercancía marítima movilizada (mismo peso que en 2021). El tráfico local de productos es nulo desde 2019.

Cuadro 6.4 Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de movimiento. 2018-2022.

(Miles de Tn.)

Concepto	Bilbao					Pasaia				
	2018	2019	2020	2021	2022	2018	2019	2020	2021	2022
Descargas	22.314,2	23.062,9	19.466,2	20.416,5	21.659,1	1.733,2	1.829,9	1.792,7	2.211,6	2.097,5
Cargas	13.269,3	12.383,4	10.077,9	10.766,1	11.107,5	1.355,4	1.368,0	1.200,7	1.282,7	1.170,0
Tráfico Local	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	--	--	--	--	--
Avituallamiento	111,7	114,7	101,1	116,5	122,6	25,1	25,1	22,8	23,9	25,9
Pesca	--	--	--	--	--	24,6	21,9	20,5	18,8	19,1
<b>Total</b>	<b>35.695,4</b>	<b>35.561,0</b>	<b>29.645,1</b>	<b>31.299,1</b>	<b>32.889,2</b>	<b>3.138,3</b>	<b>3.244,9</b>	<b>3.036,6</b>	<b>3.537,0</b>	<b>3.312,5</b>

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

Atendiendo a la clasificación de las mercancías, se debe resaltar que el crecimiento del tráfico portuario en Bilbao se deriva del aumento de los graneles líquidos (+15,1% respecto a 2021) ya que se incrementa en todos sus grupos: productos petrolíferos (+11,5%), gas natural (+33,7%) y otros graneles líquidos (+7,7%). Por el contrario, se reducen los graneles sólidos (-19,3% con relación a 2021) y mercancía general (-2,3% sobre el año previo). La evolución de esta última categoría está originada por la caída de la mercancía en contenedores (-4,5%) ya que la otra mercancía general sube (+1,6% sobre el registro de 2021). El resto de las mercancías aumenta un 5,2% con relación a 2021.

# Panorámica del Transporte en Euskadi

En cuanto a la distribución del volumen de mercancías que embarcan o desembarcan en los muelles bilbaínos, los graneles líquidos es el grupo con mayor participación (62,2%) que se divide en productos derivados del petróleo (43,1%), gas natural (13%) y otros graneles líquidos (6,1%). El resto de la carga se distribuye entre mercancía sin especificar (26%) y graneles sólidos (11,4%).

Cuadro 6.5 Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de producto. 2019-2022.

(Miles de Tn.)

Concepto	Bilbao				Pasaia			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
<b>Graneles líquidos</b>	<b>20.821,5</b>	<b>18.156,7</b>	<b>17.764,5</b>	<b>20.452,9</b>	--	--	--	--
Productos petrolíferos	14.644,3	12.563,8	12.692,5	14.157,7	--	--	--	--
Gas natural	4.201,3	3.769,6	3.202,9	4.282,8	--	--	--	--
Otros graneles líquidos	1.980,5	1.823,3	1.869,1	2.012,4	--	--	--	--
<b>Graneles sólidos</b>	<b>4.681,2</b>	<b>3.668,0</b>	<b>4.651,4</b>	<b>3.752,9</b>	<b>1.031,3</b>	<b>1.009,1</b>	<b>1.104,4</b>	<b>904,0</b>
<b>Mercancía general</b>	<b>9.943,6</b>	<b>7.719,4</b>	<b>8.766,7</b>	<b>8.560,8</b>	<b>2.166,6</b>	<b>1.984,2</b>	<b>2.389,9</b>	<b>2.363,5</b>
En contenedores	6.717,6	5.182,8	5.656,4	5.399,3	--	--	--	--
Otra mercancía general	3.226,0	2.536,6	3.110,3	3.161,5	--	--	--	--
<b>Resto</b>	<b>114,7</b>	<b>101,1</b>	<b>116,5</b>	<b>122,6</b>	<b>47,0</b>	<b>43,3</b>	<b>42,7</b>	<b>45</b>
<b>Total</b>	<b>35.561,0</b>	<b>29.645,1</b>	<b>31.299,1</b>	<b>32.889,2</b>	<b>3.244,9</b>	<b>3.036,6</b>	<b>3.537,0</b>	<b>3.312,5</b>

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

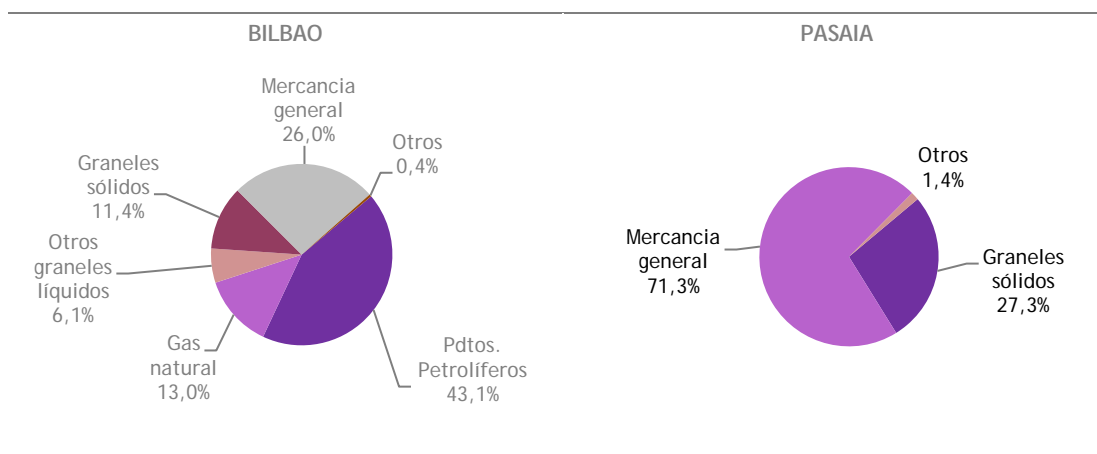
Por zonas geográficas, el nexo comercial más importante es el Arco Europeo Atlántico que absorbe la tercera parte de las mercancías movilizadas (33,1%) a través del Golfo de Bizkaia. El análisis por países refleja que Reino Unido continúa siendo el principal mercado del área atlántica europea con más de 3,2 millones de toneladas y una variación de +14,7% respecto a 2021. El 9,8% del tráfico marítimo bilbaíno tiene origen o destino el país anglosajón. España se mantiene como el segundo país más relevante en el territorio atlántico con 1,9 millones de toneladas (+1,3% con relación a 2021) que representa el 5,8% de la carga transportada en la infraestructura portuaria.

Por su parte, América del Norte se afianza en la segunda posición de zonas geográficas en cuanto al volumen de productos comercializado con el Puerto de Bilbao, con un registro de 6,1 millones de toneladas, lo que supone un peso del 18,6% de la actividad mercantil portuaria (17,7% en 2021).

Por países, Estados Unidos y Reino Unido ascienden a los primeros puestos como socios comerciales con el puerto vizcaíno (4,2 y 3,2 millones de toneladas, respectivamente). Rusia se relega a la tercera posición con 2,8 millones de toneladas, reduciéndose a la mitad respecto a 2021.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6**
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Gráfico 6.4. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia: Tipología de mercancías. 2022 (%).



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

De acuerdo con los datos registrados por la Autoridad Portuaria de Pasaia, la infraestructura guipuzcoana moviliza cerca de 3,3 millones de toneladas en 2022, cediendo un 6,9% respecto a los resultados de 2021.

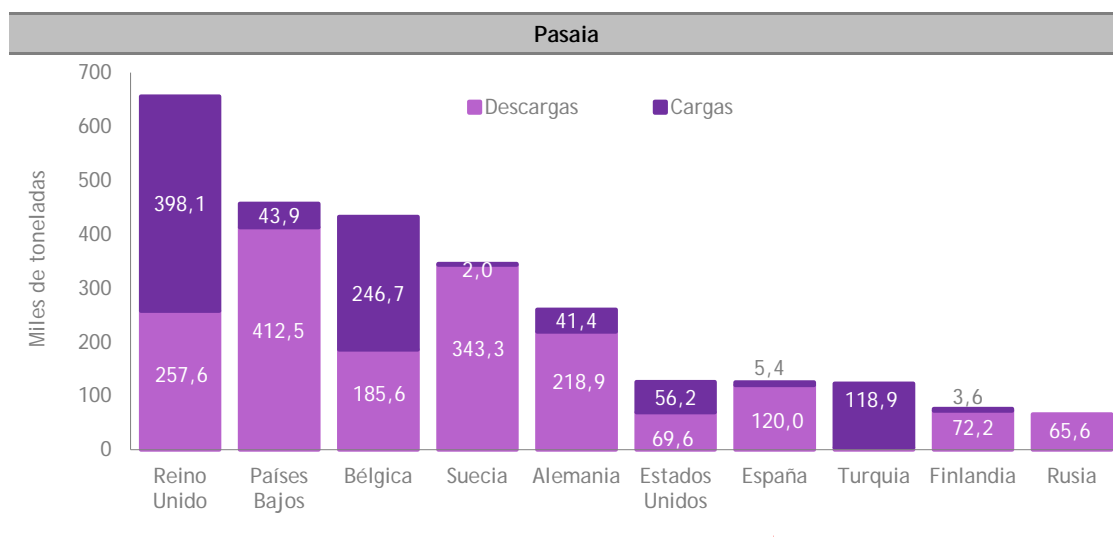
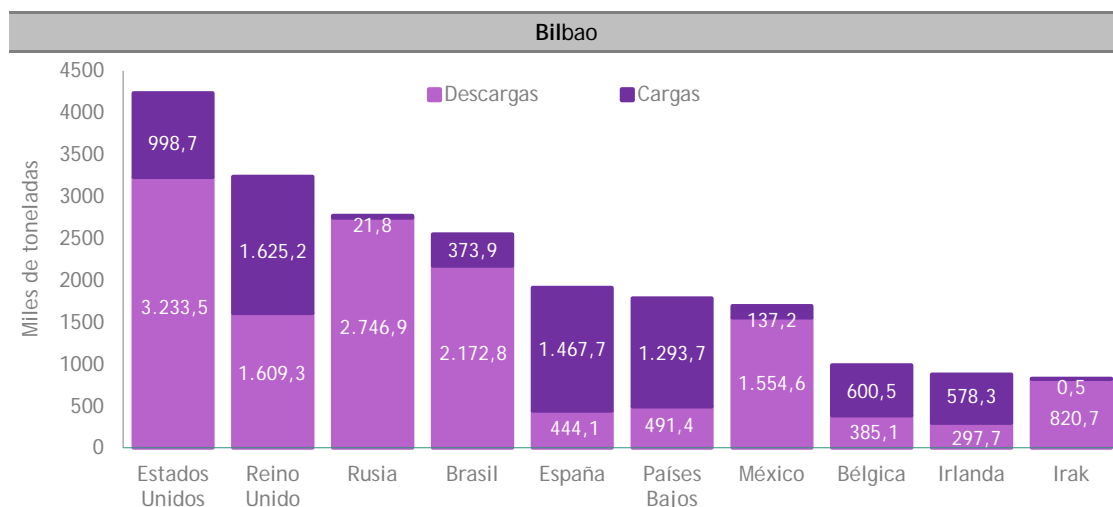
En cuanto a la distribución de los movimientos, se reduce tanto la mercancía descargada como la cargada. Los desembarcos disminuyen un 5,2% respecto a 2021, cerrando el año con 2,1 millones de toneladas. Los productos embarcados bajan un 8,8% quedando por debajo de 1,2 millones de toneladas. El Puerto de Pasaia afianza su carácter importador pues el 63,7% del total corresponde a descargas (62,5% en 2021) frente al 35,5% que representan las cargas.

La actividad mercantil portuaria de Pasaia se limita a dos grupos de productos que son mercancía general (71,3%) y graneles sólidos (27,3%). En conjunto, ambas categorías suman 98,6% del tráfico marítimo del puerto guipuzcoano. El retroceso de los intercambios se aprecia principalmente en los graneles sólidos (-18,1% respecto a 2021) y en menor medida, en la mercancía general (-1,1%).

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6**
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Gráfico 6.5. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por países. 2022.

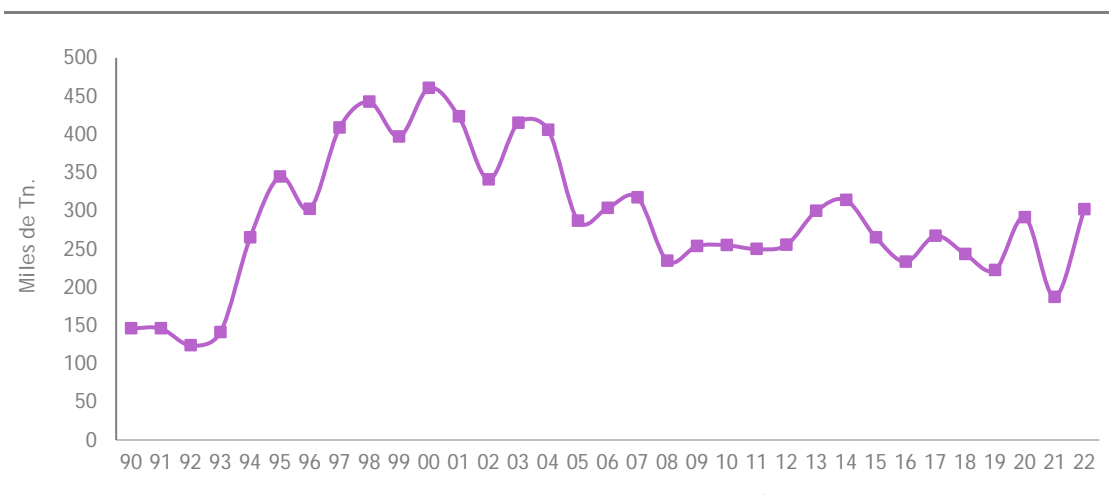
- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6**
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11



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

En la distribución de la actividad comercial por países es destacable que Reino Unido ocupa la primera posición en la relación comercial con el puerto guipuzcoano (20,1% de cuota). El país anglosajón mantiene su carácter exportador a Pasaia, ya que el 60,7% son mercancías desembarcadas en el puerto vasco (63,9% en 2021). Países Bajos continúan como el segundo socio mercantil con un peso del 14% y Bélgica permanece en el tercer puesto concentrando el 13,2% de la mercancía transportada por vía marítima desde o hacia Pasaia.

Gráfico 6.6. Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2022.

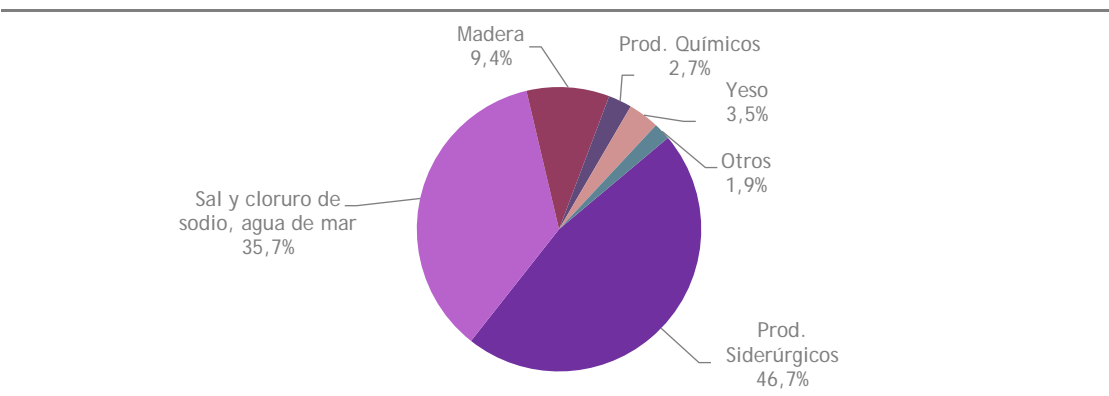


Fuente: Gobierno Vasco.

En el Puerto de Bermeo, la cantidad de productos intercambiados asciende a 301,8 miles de toneladas, con un incremento del 61,2% respecto a 2021.

En cuanto a los movimientos de mercancías, el desembarco de productos asciende a 238,2 miles de toneladas, con un importante incremento del 138,1% respecto a 2021 (+138,2 miles de toneladas). La carga embarcada desciende a 58,2 miles de toneladas, lo que supone un descenso del 30,8% respecto al año previo (-25,9 miles de toneladas). El Puerto de Bermeo tiene, esencialmente, carácter importador, representando las mercancías descargadas el 78,9% de los intercambios con la infraestructura bermeana.

Gráfico 6.7. Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2022. (%).



Fuente: Gobierno Vasco.

Analizando la distribución de las mercancías por grupos, es destacable que los productos siderúrgicos ocupan el primer puesto pues representan el mayor peso (46,7%) en la actividad mercantil del Puerto de Bermeo. La cuota de los productos derivados del hierro se reduce (71% en 2021) a favor de la categoría de sal y cloruro sódico, agua de mar que, situándose en segundo lugar, alcanza el 35,7% del total (106,4 miles de toneladas). En 2022, los desembarcos de este producto, que parten de Santurtzi y atracan en Bermeo, se derivan de la necesidad de trasladar agua potable a la comarca de Busturialdea

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6**
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11



para aliviar la sequía que padece. En las siguientes posiciones, están la comercialización de madera (9,4% en 2022, 15,7% en 2021) y la compraventa de yeso (3,5% en 2022, 9,2% en 2021).

## 6.4. Flota pesquera en los puertos autonómicos de la CAPV

En 2022, los puertos autonómicos cuentan con una flota formada por 186 buques. El puerto de Bermeo dispone del grupo de barcos más numeroso con 57 unidades (-3,4% respecto a 2021), lo que supone el 30,6% del total. Por detrás, se mantiene Hondarribia con una flota de 30 barcos y una cuota del 16,1%. En tercera y cuarta posición son para Getaria y Ondarroa con 24 embarcaciones, en ambos casos, donde representan el 12,9% cada uno. En los dos siguientes puestos están Bilbao y Pasaia con 20 barcos inscritos en cada infraestructura y una participación del 10,8% sobre el total. Por último, los puertos con menos número de embarcaciones son Lekeitio y Orio que disponen de 6 y 5 buques, respectivamente.

Considerando la variación interanual, se aprecia una reducción de 7 barcos en total (-3,6% respecto a 2021). Los puertos que experimentan reducciones en la flota son Ondarroa (-3 embarcaciones), Bermeo (-2 unidades), Hondarribia y Getaria (-1 barco). El conjunto de los barcos del puerto donostiarra se incluye en Pasaia a partir de 2022. Las infraestructuras portuarias que aumentan su escuadra son Pasaia (+2 barcos) y Orio (+1 embarcación).

Cuadro 6.6 Flota de los puertos autonómicos. 2018-2022

Nº Buques	2018	2019	2020	2021	2022
Bilbao*	24	21	21	20	20
Pasaia*	22	18	19	18	20
Hondarribia	31	32	31	31	30
Plentzia					
Donostia-San Sebastián	5	5	4	3	--
Orio	6	5	4	4	5
Getaria	23	25	25	25	24
Lekeitio	9	9	8	6	6
Elantxobe					
Bermeo	55	57	58	59	57
Mundaka					
Ondarroa*	25	26	26	27	24
Santurtzi					
<b>TOTAL</b>	<b>200</b>	<b>198</b>	<b>196</b>	<b>193</b>	<b>186</b>

\*Puerto Bilbao (Se incluyen los puertos de Zierbana, Arminza, Bilbao, Getxo y Portugalete y a partir del 2007 también Elantxobe, Plentzia y Santurtzi para salvaguardar el secreto estadístico). Puerto Pasaia (Se incluyen los puertos Zumaia y en 2022, de Donostia-San Sebastián para salvaguardar el secreto estadístico). Puerto de Ondarroa (Se incluye el puerto de Mutriku).

Fuente: Gobierno Vasco.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6**
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11



# Otros Modos de Transporte e Intermodalidad



# 7.

## 7. Otros modos de transporte e intermodalidad

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7**
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

### 7.1. Otros modos de transporte

#### 7.1.1. Transporte por cable

La estructura del transporte por cable en la CAPV, de uso exclusivo de personas, está integrada por el sistema de funiculares de Artxanda, Larreineta, Mamariga e Igueldo y por los ascensores de Solokoetxe, Begoña y Ereaga. Todas las infraestructuras de cable están localizadas en el territorio histórico de Bizkaia, a excepción del Funicular de Igueldo ubicado en Donostia-San Sebastián.

Cuadro 7.1. 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).

En 2022, los usuarios y usuarias del sistema de funiculares superan los 2,8 millones de personas, aumentado un 27,1% respecto a 2021. Los funiculares que registran mayores incrementos son el Funicular de Igueldo (+46,5%) y Artxanda (+40,8%). Con menor crecimiento del pasaje, el Funicular de Mamariga sube un 5,1% respecto al año anterior. Por el contrario, los viajeros y viajeras del Funicular Larreineta caen un 1,6% sobre el ejercicio previo.

Cuadro 7.2. Transporte de personas por cable. 2016-2022.

(Miles de personas)

Modo	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	% Δ 22/21
Funicular Artxanda	773	830	932	1.033	462	709	998	40,8
Funicular Larreineta	149	139	140	134	103	128	126	-1,6
Funicular Igueldo	706	775	788	846	287	585	857	46,5
Funicular Mamariga <sup>1</sup>	975	1.036	1.073	1.082	682	790	830	5,1
<b>TOTAL FUNICULARES</b>	<b>2.603</b>	<b>2.780</b>	<b>2.933</b>	<b>3.095</b>	<b>1.534</b>	<b>2.212</b>	<b>2.811</b>	<b>27,1</b>
Ascensor Ereaga	363	359	358	385	197	217	246	13,4
<b>TOTAL ASCENSORES</b>	<b>363</b>	<b>359</b>	<b>358</b>	<b>385</b>	<b>197</b>	<b>217</b>	<b>246</b>	<b>13,4</b>
<b>TOTAL<sup>5</sup></b>	<b>2.966</b>	<b>3.139</b>	<b>3.291</b>	<b>3.481</b>	<b>1.731</b>	<b>2.429</b>	<b>3.057</b>	<b>25,9</b>

<sup>1</sup> El funicular de Mamariga, a partir de junio de 2013, es gratuito para los usuarios de metro.

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

En este punto, se debe informar sobre los desplazamientos realizados en ascensor para completar la información relativa al transporte por cable. El tráfico del ascensor de Ereaga alcanza los 246 miles de personas, mejorando un 13,4% con relación a 2021. No obstante, no se ha recuperado la totalidad de la clientela anterior a la pandemia por Covid-19. El elevador de Ereaga pasa a ser gratuito a partir de diciembre de 2022.

#### 7.1.2. Bicicleta

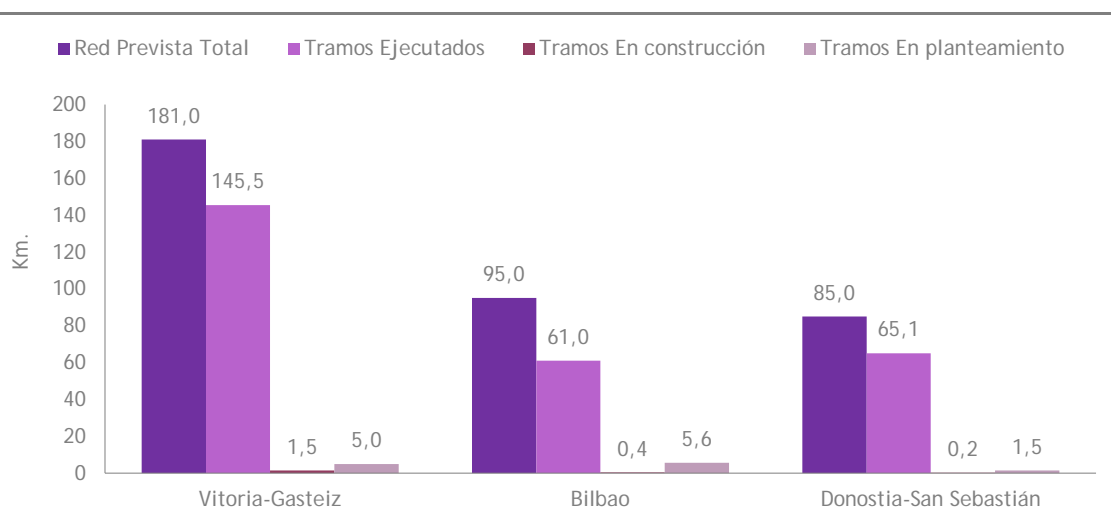
En la CAPV, se busca impulsar la red ciclable incluida en el sistema viario con el fin de desarrollar un modo de transporte respetuoso con el medio ambiente y avanzar hacia una movilidad sostenible.

Para alcanzar este objetivo, tanto las diputaciones forales como los ayuntamientos fomentan el despliegue de este tipo de estructuras en los tres territorios históricos, coincidiendo con una sensibilidad creciente de la ciudadanía por una sociedad medioambientalmente más sostenible.

A nivel urbano, la capital vasca con mayor extensión de vías ciclistas es Vitoria-Gasteiz con 145,5 km (+0,7% respecto a 2021). En Donostia-San Sebastián, los tramos ejecutados se incrementan en 61 km (-2,4% respecto al ejercicio anterior) y en Bilbao, la longitud de los bidegorris se amplía a 65,1 km (+7,2% sobre 2021).

El nivel de ejecución alcanzado en los tramos del sistema de bidegorris, calculado como tramos completados con relación a la red planificada, es del 80,4% en Vitoria-Gasteiz (181 km previstos), 76,6% en Donostia-San Sebastián (85 km planificados) y 64,2% en Bilbao (95 km trazados).

Gráfico 7.1. Kilómetros de la red ciclable en las tres capitales de la CAPV (estado de las redes ciclísticas a diciembre de 2022)



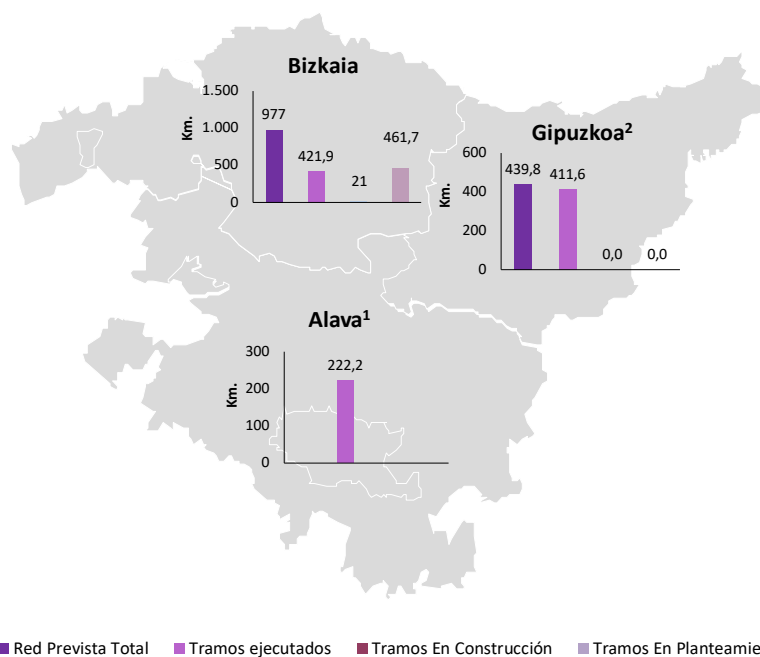
Fuente: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, Ayuntamiento de Bilbao y Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

En 2021, considerando los territorios históricos de Bizkaia y Gipuzkoa, la red ciclística tiene una extensión de 825,5 km. Al cierre de 2022, Gipuzkoa dispone de una red ciclable (red básica + red local) de 411,6 km de longitud, registrando un incremento del 2% respecto a 2021. En el territorio vizcaíno, último dato disponible relativo a 2021, la longitud de las vías ciclistas se acerca a los 422 km, lo que significa un incremento del 1,1% en los ejes ejecutados respecto a 2020.

- Resumen ejecutivo (0)
- Marco General (1)
- Evolución General (2)
- Transporte Carretera (3)
- Transporte Ferroviario (4)
- Transporte Aéreo (5)
- Transporte Marítimo (6)
- Otros Modos Transporte (7)
- Efectos inducidos (8)
- Objetivos y Movilidad Sostenible (9)
- Indicadores clave (10)
- Anexos (11)

Gráfico 7.2. Kilómetros de la red ciclística en los tres territorios históricos. 2022

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7**
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11



<sup>1</sup> último dato disponible 2011. A fecha de cierre de esta edición de Panorámica del Transporte en Euskadi no se dispone de datos más actualizados. Incluye 119,195 kilómetros de itinerarios verdes en el territorio de Álava.

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

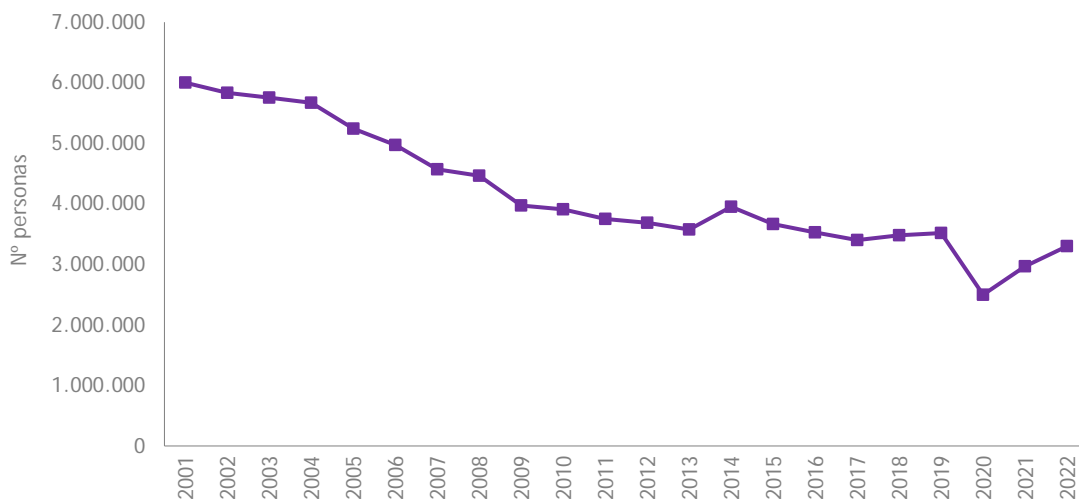
<sup>3</sup> último dato disponible 2021.

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

### 7.1.3. Puente Colgante de Bizkaia

El Puente Colgante de Bizkaia, pese a sufrir un descenso continuado en el pasaje a lo largo de las últimas dos décadas a consecuencia de la extensión de la oferta de Metro de Bilbao, en 2022, registra un incremento de viajeros y viajeras. Se desplazan 3,3 millones de personas, lo que en términos relativos significa una subida del 11,3% respecto a 2021 (+335 miles de clientes). Ampliando el análisis a comienzos de siglo, los desplazamientos entre Las Arenas (Getxo) y Portugalete han descendido en 2,7 millones.

Gráfico 7.3. Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia. 2001-2022.



Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia.

#### 7.1.4. Botes de pasaje Ría Bilbao

En el ejercicio 2022 no se dispone de datos publicados sobre el tráfico de los botes de pasaje que conectan Portugalete y Las Arenas. Por su parte, el servicio de traslado de personas entre Erandio y Barakaldo desplaza a 106 miles de personas, lo que supone un incremento del 25,7% sobre el año anterior.

Cuadro 7.3. Tráfico en los botes de pasaje. 2013-2022.

(Miles de personas)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	% Δ anual 21/20	% Δ anual 22/21
Portugalete-Las Arenas <sup>1</sup>	514,9	486,7	415,8	477,0	465,7	434,7	439,3	356,8	205,2	--	-42,5	--
Erandio-Barakaldo	75,9	78,9	72,0	57,7	39,2	--	--	56,8	84,3	106,0	48,4	25,7
<b>TOTAL</b>	<b>590,8</b>	<b>565,6</b>	<b>487,8</b>	<b>534,7</b>	<b>484,9</b>	<b>434,7</b>	<b>439,3</b>	<b>413,6</b>	<b>289,5</b>	<b>106,0</b>	<b>-30,0</b>	<b>-63,4</b>

<sup>1</sup>No se dispone de datos de viajes 2022 de Portugalete-Las Arenas

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia.





- Resumen ejecutivo (0)
- Marco General (1)
- Evolución General (2)
- Transporte Carretera (3)
- Transporte Ferroviario (4)
- Transporte Aéreo (5)
- Transporte Marítimo (6)
- Otros Modos Transporte (7)**
- Efectos inducidos (8)
- Objetivos y Movilidad Sostenible (9)
- Indicadores clave (10)
- Anexos (11)

## 7.2. Plataformas logísticas e intermodales

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

En la CAPV, existen cuatro plataformas logísticas que aportan 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. Los siguientes apartados recogen las principales características de cada plataforma.

Cuadro 7.4. Principales magnitudes de las grandes Plataformas Logísticas en la CAPV. 2022.

Plataforma	Superficie (m²)	Almacén (m³)	Superficie cubierta (m²)	Superficie descubierta (m²)	Superficie de estacionamiento (m²)	Superficie de servicios (m²)	Superficie total (m²)	Superficie ocupada (m²)	Porcentaje (%)
 CTVi	68	1.642	n.d.	1.278	545	1	23.821	182	98,9%
 Arasur	14	230	1.500.000	200	120	1	20.000	197	70%
 Aparkabisa	48	42	268.764	425	316	4	192.050	1.260	97%
 Zaisa	131	1.820	3.200.000	1.910	3.000	2	45.000	370	96,5%

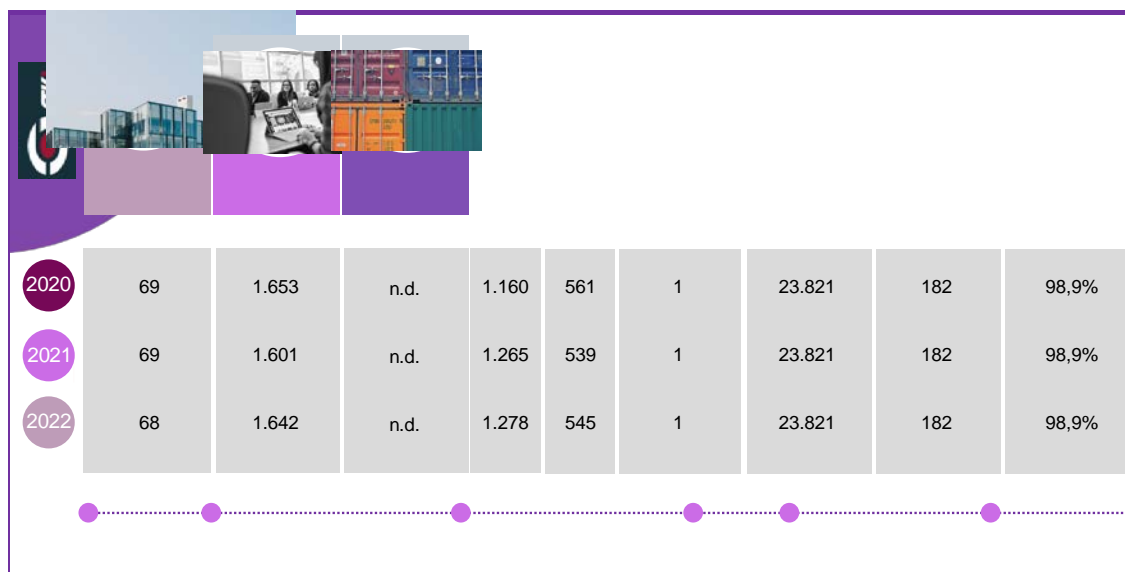
Fuente: Plataformas Logísticas de Aparkabisa, Arasur, CTVi y Zaisa.

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

El Centro de Transporte de Vitoria-Gasteiz (CTVi), ubicado en el Polígono Industrial de Jándiz, cercano a Vitoria-Gasteiz, tiene un carácter dinamizador que busca la implantación de empresas con orientación al desarrollo de actividades logísticas. La infraestructura tiene una extensión 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 concreto, la superficie para el desarrollo de dichas actividades se distribuye de tal modo que el área dirigida a la actividad intermodal ferrocarril-carretera ocupa 122.587 m², las actividades de distribución abarcan 110.336 m² y las de almacenaje y transporte 109.312 m². Por su parte, la superficie dirigida a la actividad logística es de 190.441 m² y la zona de servicios ocupa 28.214 m². Por último, la superficie asignada para el aparcamiento de vehículos industriales es de 23.821 m².

Cuadro 7.5. Evolución de la actividad de CTVi. 2020-2022.



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

En 2022, en el CTVi están instaladas 68 empresas (-1 compañía respecto a 2021) con 1.642 empleados, lo que implica un aumento del 2,5% en el empleo sobre el año anterior (41 nuevas contrataciones). La circulación de vehículos industriales sube un 1% debido al incremento del tráfico de camiones y furgonetas. El nivel de ocupación del aparcamiento de los vehículos para el transporte de carga continúa en el 98,9%, con una media de 180 plazas ocupadas. En el caso de los vehículos abonados, la tasa de ocupación es 91,8% (160 plazas).

### 7.2.2. Arasur

Arasur es la plataforma logística multimodal situada en Álava, cercana a Miranda de Ebro. Dispone de 551.000 m<sup>2</sup> de superficie total urbanizable y 85.000 m<sup>2</sup> de terreno construido. Su desarrollo económico se basa en tareas 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.

- Resumen ejecutivo (0)
- Marco General (1)
- Evolución General (2)
- Transporte Carretera (3)
- Transporte Ferroviario (4)
- Transporte Aéreo (5)
- Transporte Marítimo (6)
- Otros Modos Transporte (7)
- Efectos inducidos (8)
- Objetivos y Movilidad Sostenible (9)
- Indicadores clave (10)
- Anexos (11)



# Panorámica del Transporte en Euskadi

Cuadro 7.6. Evolución de la actividad de Arasur. 2020-2022.

	Empresas instaladas	Empleo	Tráfico mercancías (Tn anuales)	Tráfico veh. ind. diarios Camión + furgoneta		Aparcamiento veh. ind. (nº)	Superficie aparcamiento Veh. Ind. (m2)	Plazas aparcamiento veh. ind.	Ocupación media aparcamiento
2020	14	220	1.500.000	200	120	1	20.000	197	67%
2021	15	230	1.300.000	180	100	1	20.000	197	70%
2022	14	230	1.500.000	200	120	1	20.000	197	70%

Fuente: Arasur.

En 2022, las empresas instaladas son 14 (1 compañía menos que en 2021), empleando a 230 trabajadores (mismos puestos de trabajo que el año anterior). El tráfico de mercancías registrado aumenta hasta 1,5 millones de toneladas (+15,4% en comparación al ejercicio previo). La circulación de vehículos industriales al día sube a 200 camiones (+11,1%) y 120 furgonetas (+20%). La ocupación media del aparcamiento se mantiene al 70% de la capacidad total para vehículos industriales (197 plazas).

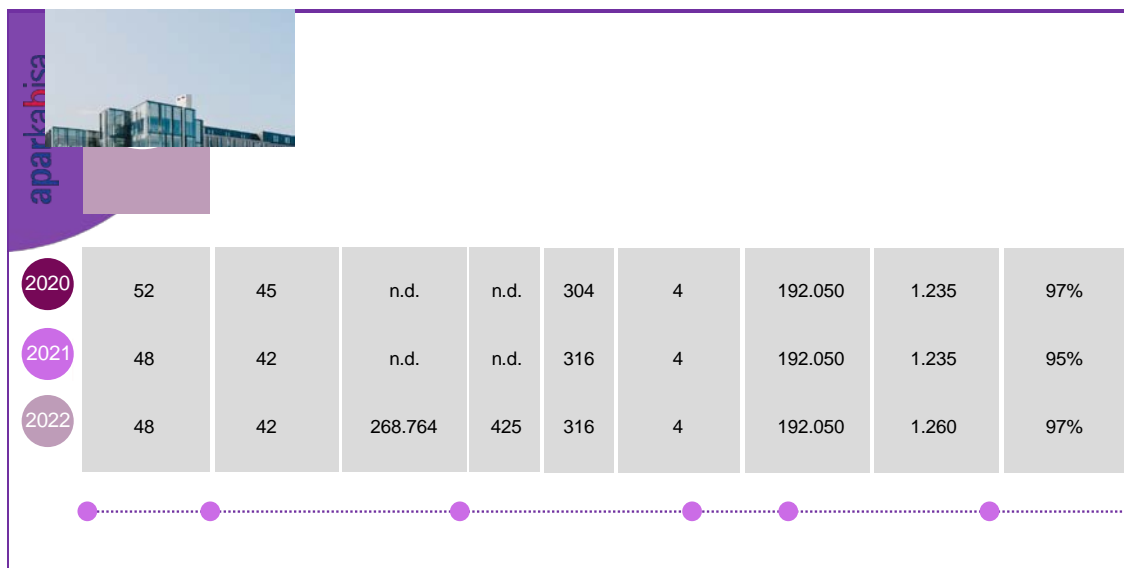
- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

### 7.2.3. Aparkabisa

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

En la actualidad, Aparkabisa opera en dos áreas geográficas: Centro de Transportes en Ugarte (entre Barakaldo y el Valle de Trápaga-Trapagaran) donde ocupa una superficie construida de 200.000 m<sup>2</sup>, y las instalaciones de Zierbena (en terrenos del Puerto de Bilbao), sobre una superficie de 112.560 m<sup>2</sup>.

Cuadro 7.7. Evolución de la actividad de Aparkabisa. 2020-2022.



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

En 2022, la plataforma se mantiene en cuanto a empresas instaladas (48 compañías) y empleo con 42 trabajadores. El tráfico de mercancías es de 238,7 miles de toneladas. Los vehículos industriales en circulación registrados han sido 425 camiones y 316 furgonetas al día. La tasa de utilización de los cuatro aparcamientos aumenta al 97% sobre las 1.260 plazas disponibles, subiendo en dos puntos porcentuales respecto a 2021.

- Resumen ejecutivo (0)
- Marco General (1)
- Evolución General (2)
- Transporte Carretera (3)
- Transporte Ferroviario (4)
- Transporte Aéreo (5)
- Transporte Marítimo (6)
- Otros Modos Transporte (7)**
- Efectos inducidos (8)
- Objetivos y Movilidad Sostenible (9)
- Indicadores clave (10)
- Anexos (11)

## 7.2.4. Zaisa

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

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

Cuadro 7.8. Evolución de la actividad de Zaisa. 2020-2022.



	Empresas instaladas	Empleo	Tráfico mercancías (Tn anuales)	Tráfico veh. ind. diarios		Aparcamiento veh. ind. (nº)	Superficie aparcamiento Veh. Ind. (m <sup>2</sup> )	Plazas aparcamiento veh. ind.	Ocupación media aparcamiento
				Camión	Furgoneta				
2020	138	1.765	3.100.000	1.590	2.750	2	45.000	375	89,7%
2021	134	1.820	3.200.000	1.920	2.900	2	45.000	370	96,5%
2022	131	1.820	3.200.000	1.910	3.000	2	45.000	370	96,5%

Fuente: Zaisa.

En 2022, en la plataforma se localizan 131 empresas, con una variación interanual del -2,2% (se pierden 3 compañías). No obstante, el empleo directo se mantiene en 1.820 trabajadores, así como el tráfico de mercancías en 3,2 millones de toneladas.

El tránsito de vehículos industriales por día experimenta una ligera reducción del 0,5% en cuanto al tráfico de vehículos pesados (1.910 camiones diarios) mientras la circulación de furgonetas y coches aumenta un 3,4%, con una media de 3.000 vehículos al día.

En cuanto al nivel de servicio de estacionamiento para vehículos industriales, se dispone de 2 parkings que ocupan una superficie de 45.000 m<sup>2</sup>, asumiendo una capacidad para 370 vehículos. El grado de ocupación total es del 96,1% (96,5% en 2021), alcanzando el 100% en las plazas de abonados y el 84,76% en las plazas para rotación.

### 7.2.5. Estaciones intermodales

El Gobierno Vasco mantiene como uno de sus objetivos más importantes, el impulso del transporte ferroviario de mercancías. Para conseguir dicho fin, en mayo de 2011 se firmó un protocolo de colaboración con el Ministerio de Fomento para el desarrollo de las terminales logísticas intermodales de Júndiz en Álava y Lezo en Gipuzkoa, ambas incluidas en la Red Básica de Terminales Logísticas Intermodales del Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías del Ministerio de Fomento.

En la plataforma logística Intermodal de Vitoria-Gasteiz Júndiz, dentro de las actuaciones previstas para la ampliación y remodelación integral de la terminal, en junio de 2022, se adjudica el contrato de obras de construcción de la plataforma intermodal y logística de Júndiz (Vitoria) y su conexión en ancho estándar al Corredor Atlántico en su primera fase con un plazo de ejecución de 16 meses. El proyecto incluye la ampliación del número de vías de la instalación técnica, que pasará de tres a cuatro y se implantará el ancho mixto en dos de ellas. Asimismo, contempla un nuevo módulo intermodal con dos vías en topera, ancho mixto y vía en placa, atendidas mediante grúas pórtico, y nuevos accesos viarios a la terminal intermodal.

En 2022, se aprueba el acuerdo por el que se autoriza la segunda modificación de la encomienda a Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea para la realización de los estudios para la definición del Estudio Informativo de la terminal intermodal y logística de Lezo-Gaintxurizketa (Gipuzkoa), así como el Proyecto de Delimitación y Utilización de Espacios Ferroviarios, y el Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicio Ferroviario, y a los efectos de darle la publicidad debida.

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
<b>Otros Modos Transporte</b>	<b>7</b>
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11



# Efectos Inducidos de la Actividad del Transporte



8.

## 8. Efectos Inducidos de la Actividad del Transporte y Tendencias más Relevantes

### 8.1. Efectos inducidos de la actividad del transporte

A lo largo de este capítulo se desarrollan los posibles efectos inducidos que la actividad del transporte puede producir sobre la salud de los ciudadanos y el medio ambiente, que implican la realización de una planificación del sector desde una perspectiva sostenible, buscando minimizar al máximo los costes derivados de las infraestructuras, insumos, servicios y procesos facilitadores de la movilidad de personas y del tránsito de mercancías.

#### 8.1.1. Accidentalidad

La accidentalidad derivada de la actividad del transporte genera perjuicios y efectos negativos sobre la sociedad. Con relación a los efectos adversos de los accidentes de tráfico, hay que recordar que el “Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2021-2025” fija como objetivo:

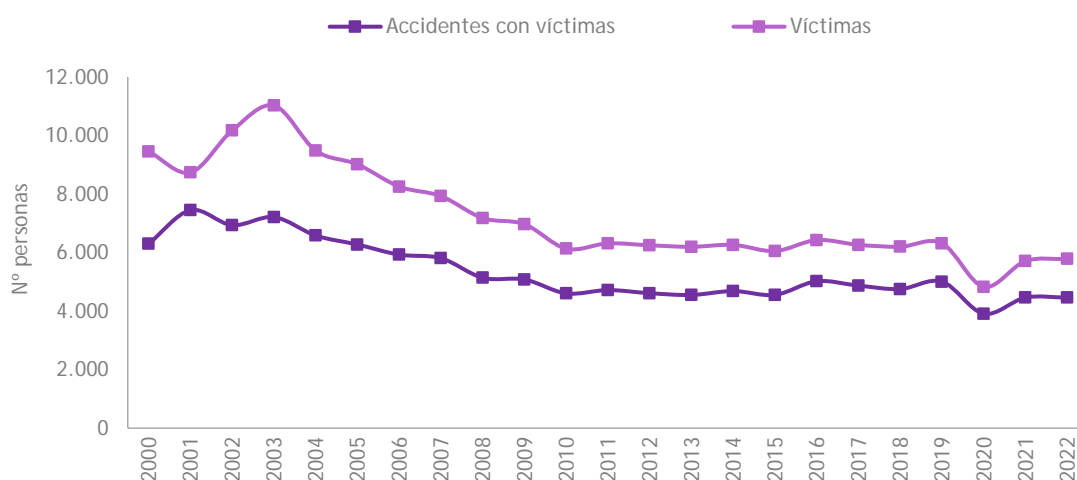
*“Reducir la accidentalidad con una Visión Cero víctimas como consecuencia de un accidente de tráfico y, con ello, situar a Euskadi como un referente a nivel europeo en materia de seguridad vial y gestión del tráfico, cumpliendo los objetivos globales de reducción del número de personas fallecidas y heridas graves.”*

De acuerdo con la información recogida en el Anuario Estadístico 2022 de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, las carreteras vascas registran 4.459 accidentes de tráfico con víctimas (cifra muy similar a 2021 con 4.458 siniestros), habiendo resultado afectadas 5.781 personas (+1,3% respecto al ejercicio previo). En cuanto al alcance de las lesiones, el 91,1% de los afectados han sufrido heridas leves, el 8,1% han resultado heridos de gravedad y el 0,8%, 44 personas, han fallecido a causa de accidentes en las carreteras vascas en 2022. Realizando una comparativa con los registros del año anterior, se observa un incremento de los afectados leves (+1,1%), de los heridos graves (+3,1%) y de los fallecidos (+4,8%; 2 personas fallecidas más que en 2021).

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
<b>Efectos inducidos</b>	<b>8</b>
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

Gráfico 8.1. Accidentes con víctimas y víctimas registradas por la Ertzaintza y por las Policías Locales<sup>1</sup> en las infraestructuras viarias vascas. Evolución 2000-2022.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8**
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

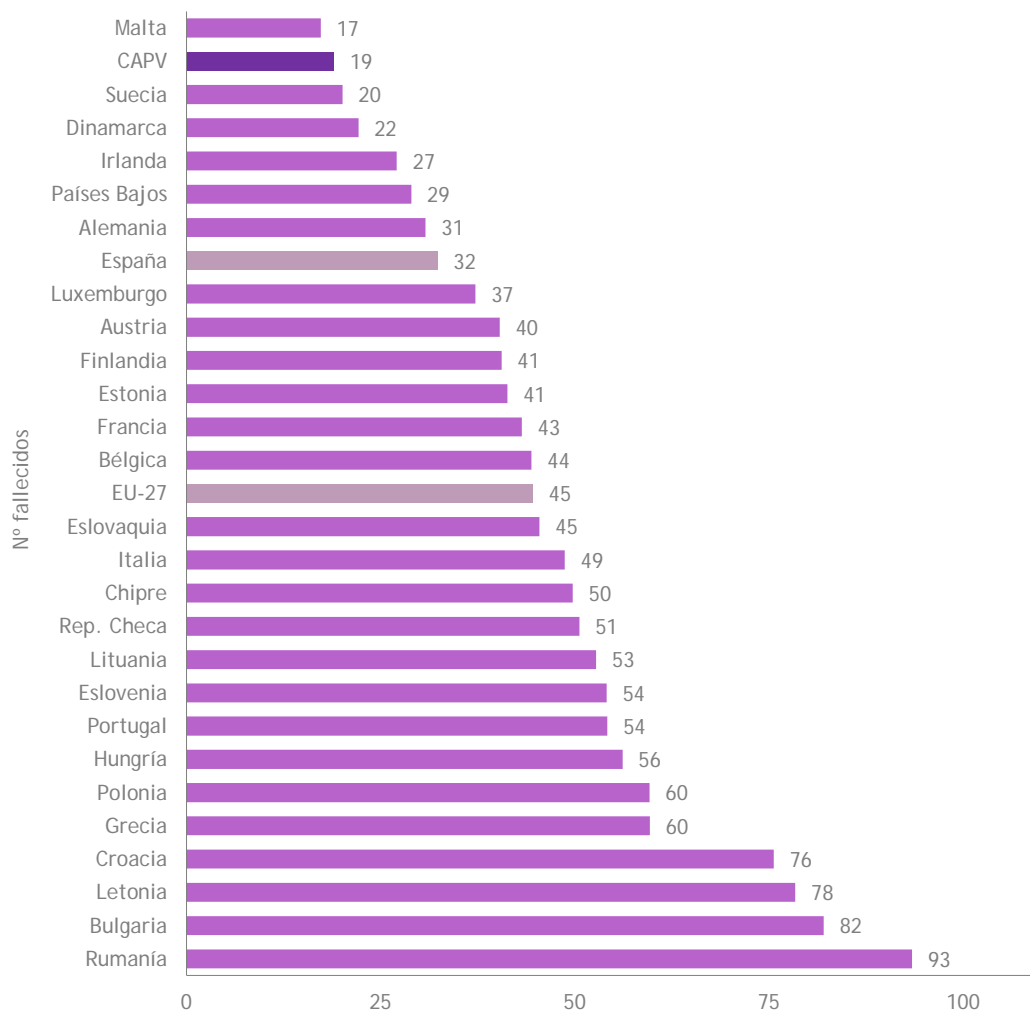


<sup>1</sup> Hasta 2005 Policías Locales sólo de las tres capitales vascas; 2006 capitales vascas, Irún, Santurtzi, Sestao y Basauri; 2007 capitales vascas, Irún, Beasain y Basauri; 2008 capitales vascas, Irún, Santurtzi y Sestao; 2009 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao, Lezo y Zarautz; 2010, 2011, 2012, 2013 y 2014 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao y Zarautz; 2015, 2016 y 2017 capitales vascas, Barakaldo, Santurtzi, Sestao y Zarautz; 2018 capitales vascas, Barakaldo y Santurtzi; 2019 capitales vascas, Barakaldo, Santurtzi, Errenteria y Ordizia; 2020 capitales vascas, Barakaldo, Getxo e Irún; 2021 capitales vascas, Getxo, Eibar, Portugalete, Leioa, Basauri, Pasaia, Galdakao, Orio, Sestao, Barakaldo, Errenteria, Villabona, Amurrio, Gernika-Lumo, Irún, Muskiz, Ermua, Ortuella y Beasain; 2022 capitales vascas, Barakaldo, Getxo e Irún.

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

En cuanto a la siniestralidad en la UE-27, de acuerdo con los últimos datos publicados a nivel europeo relativos a 2021, Malta se sitúa como el país con menor índice de mortalidad en los accidentes de tráfico con 17 fallecidos/millón de habitantes. A la segunda posición cae la CAPV que registra 19 muertes por cada millón de personas (17 en 2020). Los tres siguientes puestos corresponden a Suecia (20), Dinamarca (22) e Irlanda (27 defunciones por millón de habitantes). España desciende a la octava posición con 32 muertos/millón de residentes (29 en 2020). La tasa de fallecimiento en carretera por millón de habitantes en la UE-27 sube a 45 (42 en 2020), más del doble de la media registrada en Euskadi.

Gráfico 8.2. Número de muertes en accidentes de tráfico por millón de habitantes en UE-27. 2021.



Fuente: EU Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2023. Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco; INE.

Por territorio histórico, la información reflejada en el informe sobre la siniestralidad, redactado por la Ertzaintza, muestra que en Álava se producen el 15,4% de los accidentes con víctimas del total de siniestros de la CAPV. En lo relativo al nivel de gravedad, las carreteras alavesas registran el 17,7% de las muertes y el 28,2% de los heridos graves del conjunto de la red viaria vasca. Las víctimas de menor gravedad representan el 16,1% de los heridos leves en el conjunto de Euskadi.

En Bizkaia, se ocasionan el 46,8% de los siniestros que conllevan lesiones a los ocupantes. Los afectados con secuelas graves alcanzan el 33% del conjunto de la CAPV y los fallecidos representan el 38,2% de las personas muertas en las carreteras vascas. Los heridos leves de las vías vizcaínas suponen el 48% de la cifra registrada en Euskadi.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8**
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11



Cuadro 8.1. Accidentes de tráfico con víctimas registrados por la Ertzaintza por Territorio Histórico. 2022.

Territorio	Accidentes con víctima		Víctimas							
			Total		Muertos		Heridos Graves		Heridos Leves	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Álava	368	15,4	566	17,2	6	17,7	82	28,2	478	16,1
Bizkaia	1.118	46,8	1.533	46,5	13	38,2	96	33,0	1.424	48,0
Gipuzkoa	905	37,8	1.194	36,3	15	44,1	113	38,8	1.066	35,9
<b>Total CAPV</b>	<b>2.391</b>	<b>100</b>	<b>3.293</b>	<b>100</b>	<b>34</b>	<b>100</b>	<b>291</b>	<b>100</b>	<b>2.968</b>	<b>100</b>

Nota: Cómputo de muertos a 24 horas

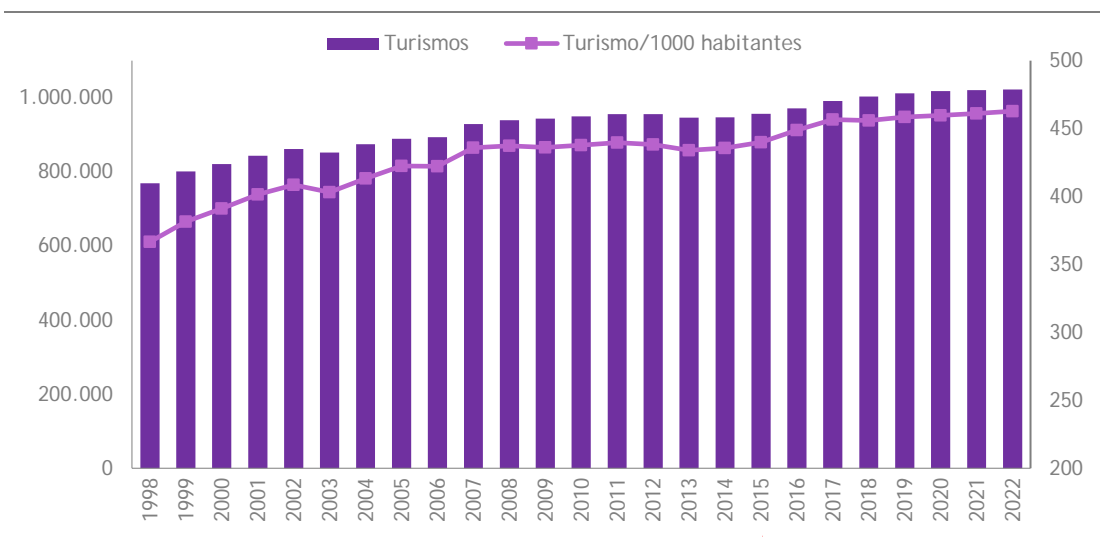
Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.

En el sistema de carreteras guipuzcoano se concentra el 37,8% de los accidentes con víctima, y se producen el 44,1% de las defunciones por accidente de tráfico de la CAPV. Los lesionados de gravedad comprenden el 38,8% del total de heridos graves y los afectados leves engloban el 35,9% de los heridos de menos importancia del conjunto viario vasco.

## 8.1.2. Congestión viaria

Para analizar la congestión viaria en la CAPV, se deben identificar qué factores son los responsables del efecto adverso entre los que destaca la movilidad en vehículos privados cuyo índice de motorización ha experimentado un constante aumento desde la década de los 90, con interrupciones puntuales. En 2022, el grado de motorización en la CAPV asciende a 462,8 turismos por cada mil habitantes, con un aumento del 0,4% con relación a 2021.

Gráfico 8.3. Parque de turismos y motorización. Evolución 1998-2022.



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

La problemática de congestión en la red viaria de Euskadi se puede enfocar desde el análisis de los datos de la Intensidad Media Diaria de tráfico (IMD) en las estaciones de aforo del sistema de carreteras, que se obtiene dividiendo el volumen total de tráfico de vehículos de una carretera durante

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8**
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

un año entre los 365 días que tiene el año. La conclusión que se obtiene del estudio de la IMD es que la presencia de vías con alta intensidad de ocupación está asociada a efectos negativos como situaciones de congestión y mayores niveles de contaminación que deben minimizarse en la medida de lo posible.

En el siguiente cuadro se detalla la variación del IMD por tipo de red para cada territorio histórico en 2022. En Bizkaia, la intensidad aumenta en la red preferente un 11,8%, en la red básica un 8,6% y en las carreteras de ámbito local un 24,6% respecto a 2021. En el sistema viario guipuzcoano, el índice sube en las vías preferentes (+8,7%), red comarcal (+7,9%) y en las carreteras básicas (+4,6%). En Álava, datos relativos a 2021, el índice aumenta un 22,5% en las carreteras de interés preferente, un 15,6% en la red vecinal y un 15,5% en la red local.

Cuadro 8.2. Evolución del IMD según tipo de red por territorio histórico (nº vehículos/día). 2021-2022.

Territorio histórico	Tipo de vía	Nº vehículos/día		Δ % 21/22
		2021	2022	
Álava <sup>1</sup>	Red de Interés preferente	17.188	-	-
	Red Básica	3.755	-	-
	Red Comarcal	1.274	-	-
	Red Local	692	-	-
	Red Gris Principal	-	-	-
	Red Gris Secundaria	-	-	-
	Red Complementaria Azul	-	-	-
	Red Vecinal	180	208	15,6
Bizkaia	Red de Interés preferente	28.524	31.900	11,8
	Red Básica	15.015	16.309	8,6
	Red Comarcal	3.357	3.289	-2,0
	Red Local	1.278	1.592	24,6
	Red Gris Principal	-	-	-
	Red Gris Secundaria	-	-	-
	Red Complementaria Azul	11.626	9.935	-14,54
	Red Vecinal	-	-	-
Gipuzkoa	Red de Interés preferente	20.150	21.897	8,7
	Red Básica	17.139	17.925	4,6
	Red Comarcal	2.632	2.841	7,9
	Red Local	991	1011	2,0
	Red Gris Principal	506	502	-0,8
	Red Gris Secundaria	199	206	3,5
	Red Complementaria Azul	-	-	-
	Red Vecinal	-	-	-

<sup>1</sup> último dato disponible: 2021.

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

En las capitales vascas, la intensidad media diaria del tráfico se refuerza en todos los accesos a los centros urbanos con dos excepciones. En Vitoria-Gasteiz, el tráfico registrado de forma conjunta se incrementa un 4,2% respecto a 2021, aumentando en todos los puntos a excepción de Puerto Vitoria (-3,9%). Las carreteras con mayor intensidad son el enlace de Yurre/Ihurre con 32,6 miles de vehículos al día (+6,1%) y el enlace de Gamarra con 21,7 miles de vehículos diarios (+4,8%). En la capital vizcaína, el IMD de la suma de los accesos crece un 7,2% con relación al año previo. El único punto que disminuye su densidad es Basurto-Zorrotza (-1,9%). Las entradas con mayor IMD son Basurto-Kastrexana con 51,4 miles de coches al día (+6,2%) y Deusto-Enekuri con 48,9 miles de vehículos por día (+9,8%). En Gipuzkoa, los vehículos que acceden a la capital crecen un 6,2% sobre 2021, siendo los accesos más concurridos el Túnel Intxaurre con 54,7 miles de accesos al día (+10,2%) y Martutene con 38,8 miles de vehículos de media cada día (+4,2%).

Cuadro 8.3. Evolución del IMD en accesos a las capitales vascas (nº vehículos/día). 2021-2022.

Capital	Accesos	Nº vehículos/día		Δ % 21/22
		2021	2022	
Vitoria-Gasteiz	Gometxa	15.701	16.158	2,9
	Arcaute/Arkauti	7.668	7.739	0,9
	Enlace de Gamarra	20.746	21.749	4,8
	Enlace de Yurre/Ihurre	30.756	32.626	6,1
	Puerto Vitoria	3.491	3.354	-3,9
	<b>Total Accesos a Vitoria-Gasteiz</b>	<b>78.362</b>	<b>81.626</b>	<b>4,2</b>
Bilbao	Deusto-Elorrieta	10.037	10.608	5,7
	Deusto-Enekuri	44.518	48.860	9,8
	Túneles Artxanda	18.517	21.635	16,8
	Orueta-St. Domingo	34.987	36.113	3,2
	Ibarsusi-Etxebarri	28.214	30.565	8,3
	Bolueta-Zubialdea	8.614	8.649	0,4
	Miraflores-S. Sur	43.536	46.573	7,0
	Plaza Zababuru-S. Sur	34.791	37.561	8,0
	Plaza Sagrado Corazón-S. Sur	5.579	5.691	2,0
	Basurto-Kastrexana	48.340	51.386	6,3
	Basurto-Zorrotxa	6.719	6.593	-1,9
<b>Total Accesos a Bilbao</b>	<b>283.852</b>	<b>304.234</b>	<b>7,2</b>	
Donostia-San Sebastián	Av. Tolosa	27.317	27.415	0,4
	Donostia Hospitales	11.450	12.142	6,0
	Martutene	37.254	38.834	4,2
	GI40 Hospitales	13.697	14.693	7,3
	Túnel Intxaurre	49.645	54.689	10,2
	Túnel de Zorroaga	21.211	22.724	7,1
<b>Total Accesos Donostia-San Sebastián</b>	<b>160.574</b>	<b>170.497</b>	<b>6,2</b>	

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

Para completar la información sobre la congestión viaria en Bizkaia, se recurre al informe de “Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia”<sup>21</sup> (elaborado por la Diputación Foral de Bizkaia).

El cálculo se realiza en base al análisis de la distribución de las horas anuales según el nivel de servicio prestado en diferentes estaciones de control de la red viaria de alta capacidad. A este respecto, cabe recordar que el nivel de servicio puede variar entre “A”, que se podría calificar como bueno, y “F”, que se podría identificar como muy congestionado. De este modo, de cara al presente análisis, se considera que una carretera se encuentra congestionada a partir del nivel E.

En 2022, en la red de alta capacidad de Bizkaia, el número de horas funcionando en nivel E representa el 0,67% de las horas del año y el nivel de servicio funcional de los tramos controlados en categoría F se mantiene en el 0,04% de las horas anuales. Las horas congestivas (niveles E-F) disminuyen al 0,71% del total en el año, siendo reducido el porcentaje de horas donde el tráfico registrado alcanza niveles de intensidad elevados.

<sup>21</sup> Para más información, consultar:

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

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8**
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Cuadro 8.4. Horas anuales en funcionamiento según nivel de servicio en las carreteras de Bizkaia. 2022.

Estación	Niveles de servicio							Total horas
	Carretera	A	B	C	D	E	F	
21a1 E. Kaxtresana-E. Cruces (BI-S)	A-8	3.309	1.572	2.708	1.168	2	1	8.760
21a2 E. Kaxtresana-E. Cruces (S-BI)	A-8	3.415	1.171	2.207	1.884	82	1	8.760
45a1 Pte. Rontegi (BI-Getxo)	N-637	3.561	1.679	2.290	1125	102	3	8.760
45a2 Pte. Rontegi (Getxo-BI)	N-6370	3.960	1.688	2.067	924	114	7	8.760
83a1 E. Erandio-E. Universidad (BI-Getxo)	BI-637	6.430	992	1.113	224	0	1	8.760
83a2 E. Erandio-E. Universidad (Getxo-BI)	BI-637	5.295	1.334	1.735	395		1	8.760
99a1 E. Enekuri-TT. Artxanda	N-637	4.385	2.092	1.731	457	88	7	8.760
99a2 TT. Artxanda-E. Enekuri	N-637	4.615	1.525	1.629	946	44	1	8.760
179a1 E. Sestao-E. Trapagaran (BI-S)	A-8	3.370	1.309	2.746	1.239	95	1	8.760
179a2 E. Trapagaran-E. Sestao (S-BI)	A-8	3.367	1.453	2.248	1562	116	14	8.760
183A La Arena-L.P. Santander	A-8	8.759	0	0	0	0	1	8.760
<b>Total horas</b>		<b>50.466</b>	<b>14.815</b>	<b>20.474</b>	<b>9.924</b>	<b>643</b>	<b>38</b>	<b>96.360</b>
<b>Distribución por nivel de servicio de las horas totales (%)</b>		<b>52,37</b>	<b>15,37</b>	<b>21,25</b>	<b>10,30</b>	<b>0,67</b>	<b>0,04</b>	<b>100</b>
<b>Suma de niveles E y F. Participación s/las horas totales (%)</b>		<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>0,71</b>	<b>--</b>	<b>--</b>

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

Ampliando el análisis a los últimos diez años (2013-2022), la congestión viaria en las carreteras vizcaínas de elevada capacidad ha seguido una senda ascendente hasta 2019, interrumpida en 2020 (-1,4 puntos porcentuales) a consecuencia de las limitaciones en la movilidad fijadas a causa del COVID-19. En 2021, hay un repunte de 0,11 puntos porcentuales mientras en 2022, se aprecia un ligero descenso de 0,4 puntos porcentuales con relación al ejercicio previo.

Cuadro 8.5. Evolución de la congestión viaria en las carreteras de Bizkaia. 2013-2022.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Suma de niveles E y F. Participación sobre las horas totales (%)	1,02	1,13	1,15	1,44	1,45	1,79	2,06	0,66	0,75	0,71

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

Para cerrar la información relativa a la intensidad del tráfico, al igual que en ediciones anteriores, se debe recordar que, de acuerdo con la estrategia global de la Comisión Europea "Transporte 2050"<sup>22</sup>, la congestión cuesta a Europa alrededor del 1% de su Producto Interior Bruto cada año, suscitando una honda preocupación. Además, se prevé que las actividades de transporte de mercancías aumenten en torno a un 40% en 2030 con relación a 2005 (más del 80% en 2050), al tiempo que el transporte de pasajeros y pasajeras se incrementaría un 34% (51% en 2050).

### 8.1.3. Medio ambiente

#### a) Ruido

El desarrollo de la actividad del transporte lleva asociado un impacto acústico que producen consecuencias negativas que influyen significativamente en la salud, convivencia y bienestar de la población. Los principales perjuicios generados por la contaminación acústica son las interferencias

<sup>22</sup> MEMO Transporte 2050: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-11-197\\_es.pdf](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-197_es.pdf)

# Panorámica del Transporte en Euskadi

en el sueño, la comunicación oral, la actividad diaria, así como sus efectos psicológicos y fisiológicos adversos.

En los siguientes apartados se presenta el análisis y evaluación de los resultados obtenidos en los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) de la cuarta fase de los focos de ruido ambiental que afectan a las tres capitales de la CAPV<sup>23</sup>. Los mapas estratégicos representan los niveles de inmisión a 4 metros de altura sobre el terreno que son debidos al tráfico viario y ferroviario, la actividad industrial y el tráfico aeroportuario<sup>24</sup>.

En las tres capitales vascas, la noche es el periodo más desfavorable por presentar mayor cifra de ciudadanos afectados por encima de niveles de referencia ( $L_n=55$  dBA). En concreto, la población de Bilbao y Vitoria afectada por encima de 55 dBA en el periodo nocturno tiene un peso similar (10% y 9,5% respectivamente), mientras que la ciudadanía donostiarra perjudicada representa el 30,7%. En comparación con 2017, en Bilbao, se ha producido una importante bajada de población afectada pasando de un 30% en 2017 a un 10% del nivel de ruido total en 2022. La mejora continua en la evaluación del ruido se ha promovido por el Ayuntamiento bilbaíno como parte del Plan de Acción. Por su parte, en Donostia-San Sebastián el porcentaje de ciudadanos perjudicados ha aumentado (12% en 2017) debido al cambio del método de cálculo que incluye mayor detalle de los focos de ruido. En Vitoria-Gasteiz, la afección es muy similar a 2017 (10% en 2017).

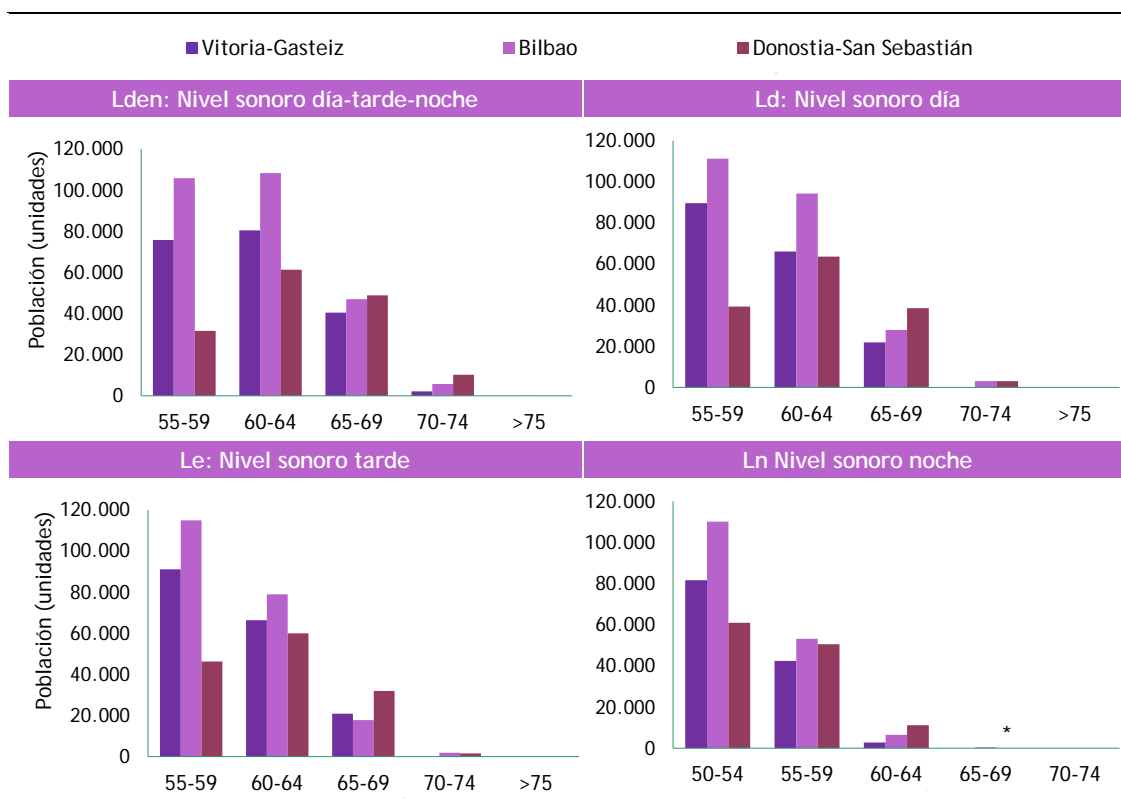
El tráfico viario es claramente el que mayor causa afección en la aglomeración en cuanto a población afectada, siendo el foco de calles el que daña a un mayor número de personas. En Bilbao, la mayor parte de la población afectada por tráfico viario se corresponde con la contribución de los grandes ejes viarios. En la capital donostiarra, los mayores niveles de ruido se generan en las vías de entrada y en las principales arterias de los barrios del centro que recogen un importante número de vehículos unido a la tipología de las calles. En Vitoria-Gasteiz, las zonas más expuestas son las calles principales que canalizan el tráfico en el municipio y que en su mayoría no tienen limitaciones específicas de velocidad.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8**
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

<sup>23</sup> Para más información, consultar la página de Sistema de Información sobre Contaminación Acústica: <https://sicaweb.cedex.es/consulta-de-mapas-de-ruido/4a-fase/>

<sup>24</sup> En Vitoria-Gasteiz, el tráfico viario incluye calles+tranvía. En Bilbao, el ruido originado en las líneas de tranvía se consideran dentro del tráfico ferroviario. [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-11-197\\_es.pdf](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-197_es.pdf)

Gráfico 8.4. Población expuesta al ruido procedente del tráfico viario en las tres capitales de la CAPV<sup>1</sup>. 2022.



<sup>1</sup> población expuesta a 4 metros de altura en intervalos de 5 dB(A).

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

Fuentes: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica: <https://sicaweb.cedex.es/consulta-de-mapas-de-ruido/4a-fase/>, Ayuntamiento Vitoria-Gasteiz, Ayuntamiento de Bilbao y Ayuntamiento Donostia-San Sebastián.

La población damnificada por el tráfico ferroviario es reducida. En Bilbao, el ferrocarril tiene una afección mínima ya que es su mayor parte está soterrado y queda restringida a los edificios ubicados en primera línea de la vía. En Donostia-San Sebastián, el periodo más desfavorable es la tarde, y en cuanto a la red, la línea de ADIF genera niveles de ruido más altos, especialmente en la zona de la curva de Gros, y en la línea de ETS, la mayor afección se da en la curva de Paseo de Errondo. En la capital alavesa, la red de ADIF afecta fundamentalmente a las viviendas orientadas hacia la vía en primera línea. Con relación a 2017, el ruido en este foco en Vitoria-Gasteiz se ha reducido muy significativamente, debido al menor número de circulaciones y al ajuste en la emisión a los diferentes tipos de trenes de mercancías.

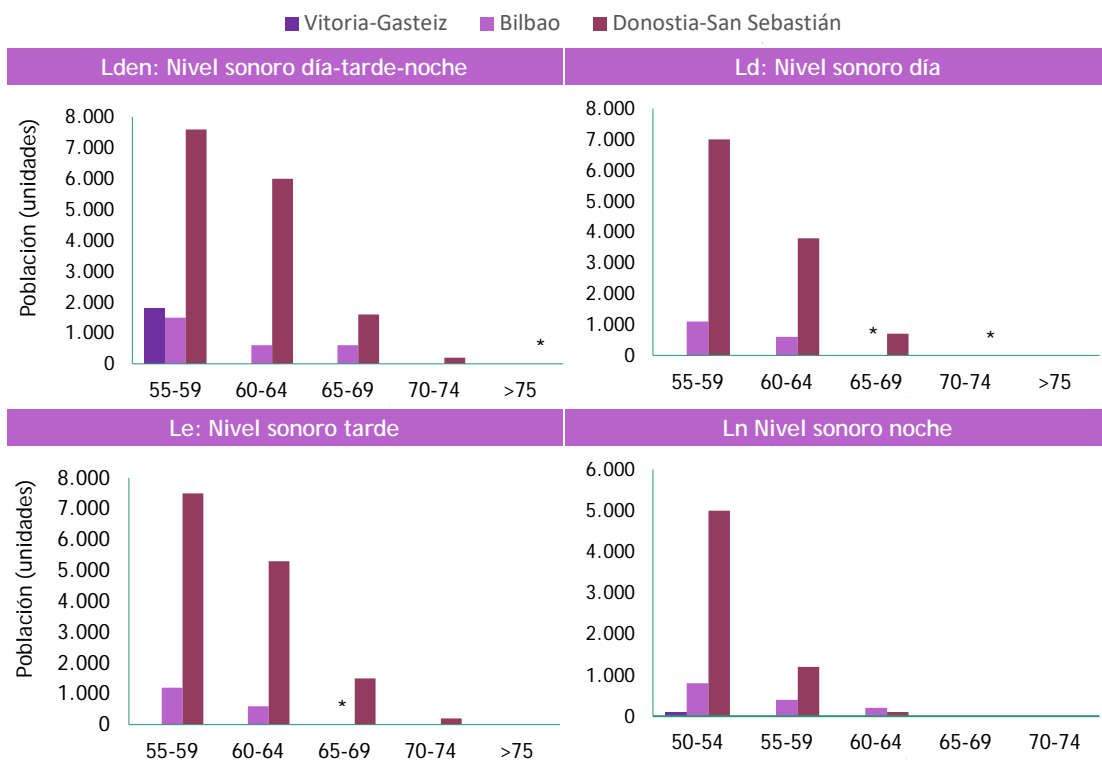
En cuanto a la industria, en las capitales vizcaína y guipuzcoana no hay población afectada por este foco de ruido mientras en la capital alavesa, la actividad industrial presenta un mínimo impacto acústico sobre edificaciones residenciales.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8**
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

# Panorámica del Transporte en Euskadi

Gráfico 8.5. Población expuesta al ruido procedente del tráfico ferroviario en las tres capitales de la CAPV<sup>1</sup>, 2022.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8**
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11



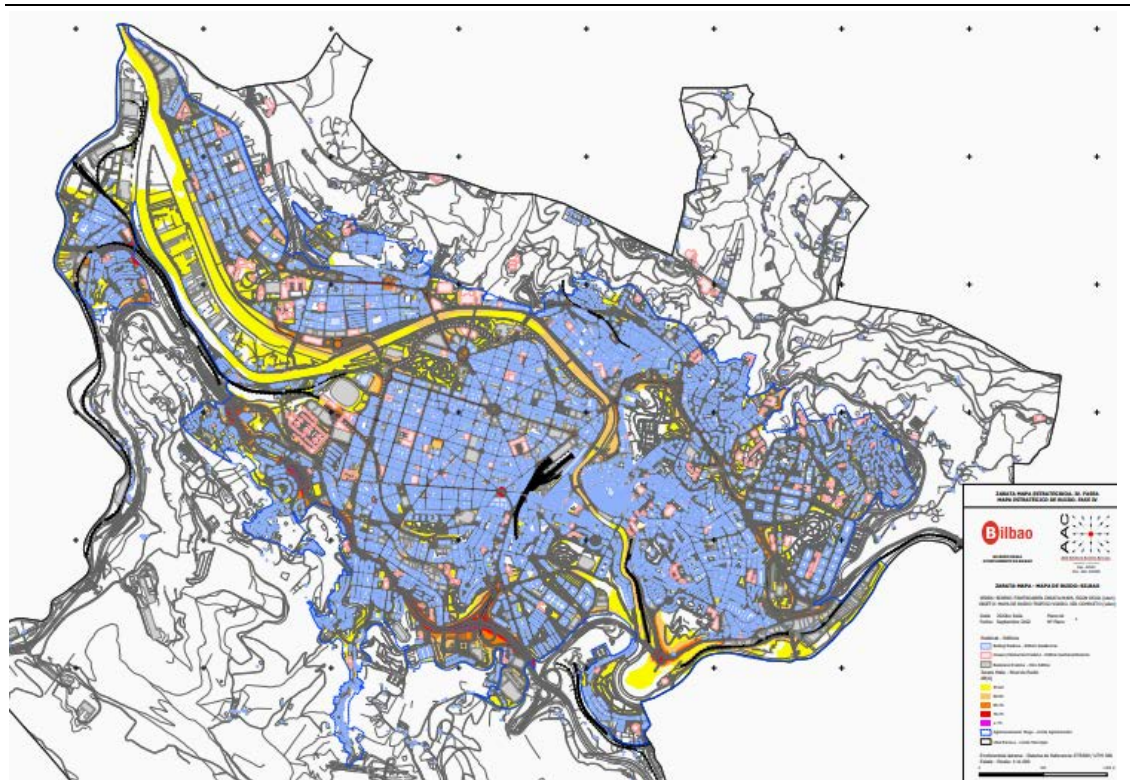
<sup>1</sup> población expuesta a 4 metros de altura en intervalos de 5 dB(A).

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

Fuentes: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica: <https://sicaweb.cedex.es/consulta-de-mapas-de-ruido/4a-fase/>, Ayuntamiento Vitoria-Gasteiz, Ayuntamiento de Bilbao y Ayuntamiento Donostia-San Sebastián.

En Bilbao, los distritos con mayor población expuesta siguen siendo Deusto, Abando y Basarto/Zorroza y Rekalde, tal y como se recoge en el siguiente mapa. Por el contrario, los menos afectados son Otxarkoaga/Txurdinaga y Uribarri.

Gráfico 8.6. Mapa estratégico de ruido tráfico viario del centro de Bilbao. Lden. 2022.



Fuentes: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica: <https://sicaweb.cedex.es/consulta-de-mapas-de-ruido/4a-fase/> y Ayuntamiento de Bilbao.

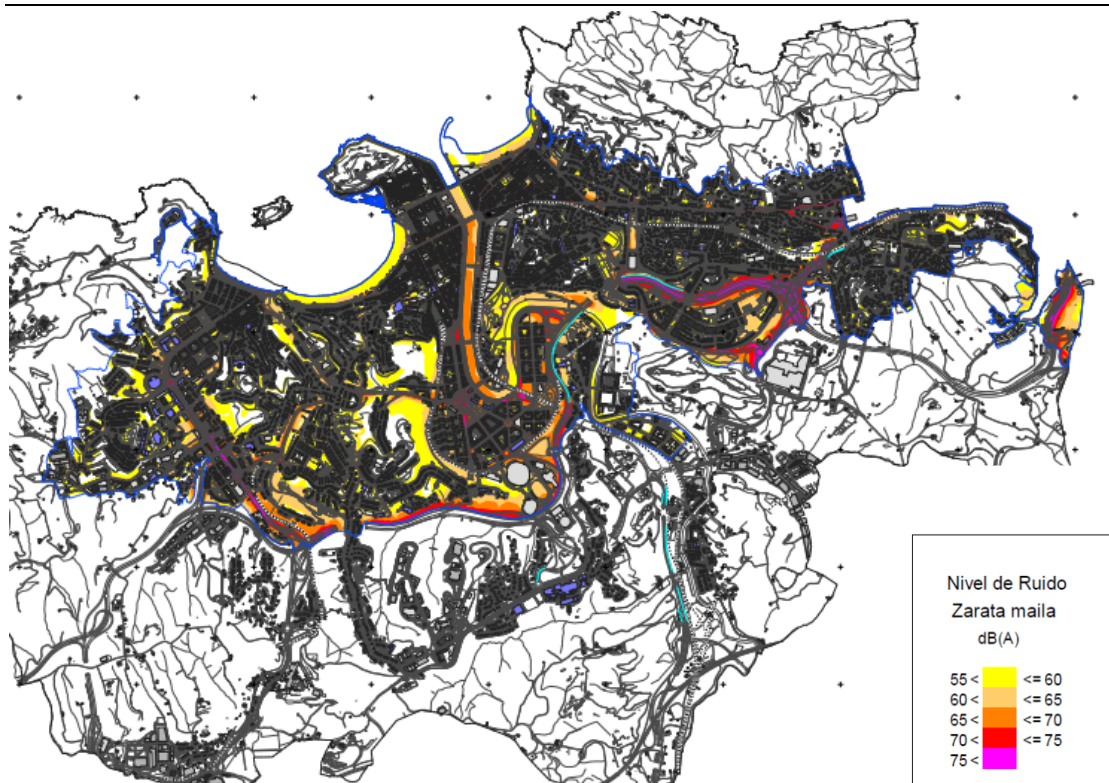
En Donostia-San Sebastián, los ejes principales de tráfico que generan las zonas más expuestas a niveles acústicos entre 60 y 65 dB(A), son las carreteras de la variante GI-20 que circunvala el casco urbano y también la carretera GI-41 en aquellos tramos que hay viviendas próximas y los siguientes viales: o Ibaeta: Avda. Tolosa, Pº Errotaburu y C/ Zarautz o El Antiguo: Avda. Zumalakarregi o Aiete: Pº de Lugaritz o Zona centro: C/ Zubieta, San Martín, Urbietta, Pº de Los Fueros y Árbol de Gernika o Amara: Avda. Carlos I, Pº de Bizkaia y Pº Riberas de Loiola o Gros: Calle Miracruz, Avda. Navarra y Pº Colón. o Egia: Avda. Virgen del Carmen o Ategorrieta, Intxaurreondo y Miracruz: Avda. Ategorrieta y Alcalde Jose Elosegi o Altza: Avda. Puerto de Pasaia

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8**
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11



Gráfico 8.7. Mapa estratégico de ruido del tráfico viario Donostia-San Sebastián. Lden. 2022.

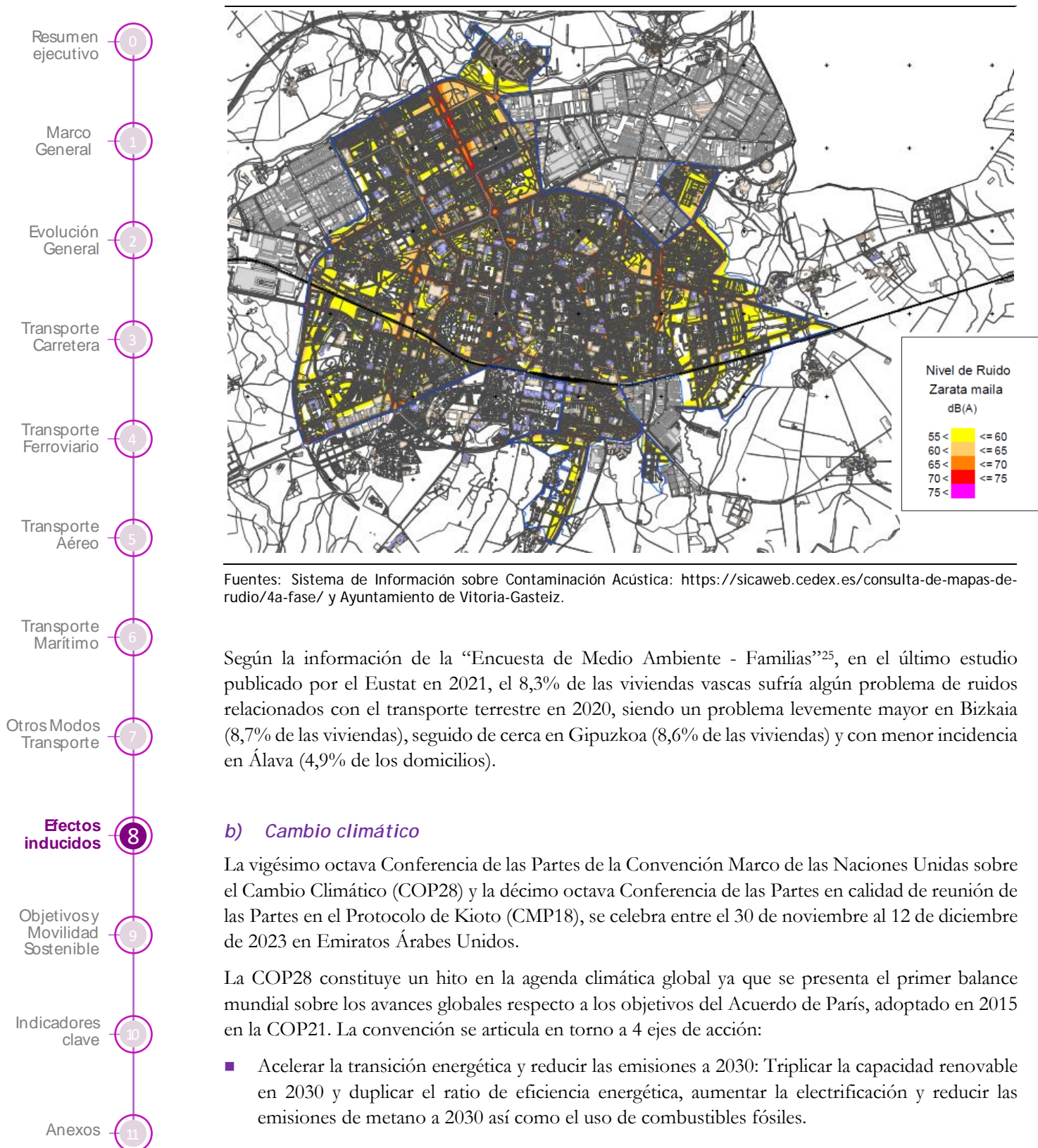
- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8**
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11



Fuentes: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica: <https://sicaweb.cedex.es/consulta-de-mapas-de-ruido/4a-fase/> y Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

En Vitoria-Gasteiz, las vías más afectadas por el impacto acústico son las calles principales que canalizan el tráfico en el municipio y que en su mayoría no tienen limitaciones específicas de velocidad inferiores a 50 km/h, como son: Portal de Foronda, Avda. del Zadorra, Juan de Garay, Bulevar de Salburua, Avda. de Bruselas, Madrid, Zaramaga, Los Herrán, Francia, La Paz, Reyes Católicos, Basoa, Avda. Gasteiz, Honduras, Simón de Anda, Florida, Manuel Iradier, Pº Zumaquera, Zumabide, Portal de Castilla, Alto de Armentia, Avda. Zabalgana, Bulevar de Euskal Herria, etc. Puntualmente el tráfico viario de las carreteras afecta a los municipios rurales situados próximos a las infraestructuras de tráfico como: Gamarra Mayor, Elorriaga o Ariñez.

Gráfico 8.8. Mapa estratégico de ruido del tráfico viario Vitoria-Gasteiz Lden. 2022.



<sup>25</sup> Para más información, consultar:

[http://es.eustat.eus/estadisticas/tema\\_456/opt\\_0/ti\\_Medio\\_ambiente\\_-\\_Familias/temas.html](http://es.eustat.eus/estadisticas/tema_456/opt_0/ti_Medio_ambiente_-_Familias/temas.html)

# Panorámica del Transporte en Euskadi

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
<b>Efectos inducidos</b>	<b>8</b>
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

- En materia de financiación climática: cumplir las promesas hechas y sentar las bases para un nuevo acuerdo global en ese ámbito. Cumplir el objetivo de duplicar la financiación para adaptación en 2025 así como a sentar las bases del Nuevo Objetivo Colectivo Cuantificable de Financiación Climática que deberá aprobarse en 2024.
- Situar en el centro de la acción climática a la naturaleza, las personas, las vidas y los medios de vida. Se espera la puesta en marcha del Fondo para Pérdidas y Daños, aprobado en Egipto en 2022, así como avanzar en la adopción de un marco robusto para el Objetivo Global de Adaptación.
- Movilizar a todos los actores para organizar la COP más inclusiva de la historia, con una alta participación de jóvenes, así como delegaciones paritarias y con representación de comunidades indígenas.

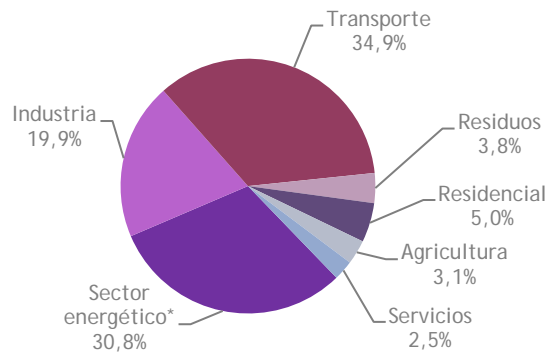
Tras asumir los compromisos acordados internacionalmente, para reducir los efectos del cambio climático, en 2022, en la CAPV se desarrollan las siguientes iniciativas:

- Se elabora el Informe de seguimiento y evaluación del Plan de Transición Energética y Cambio Climático 2021-2024. El grado de avance de las 15 iniciativas propuestas en el Plan alcanza un valor promedio del 48%.
- Se presenta el Perfil Ambiental de Euskadi de 2022. Aborda el tema de la biodiversidad en el territorio, englobando cuestiones como la superficie natural protegida, el estado de conservación de las especies o la inversión pública vasca en esta materia.
- Participa en la elaboración de la primera estrategia transfronteriza europea de adaptación al cambio climático. La Estrategia Pirenaica del Cambio Climático (EPiCC) es un plan pionero centrado en la acción transfronteriza de adaptación al cambio climático e integra acciones de mitigación.
- Se aprueba la primera Estrategia de Protección del Suelo de Euskadi 2030 que aborda de forma integral la gestión del suelo, superando la tradicional visión de trabajo en suelos contaminados.
- Se amplía el equipo del LIFE IP Urban Klima 2050, proyecto está transformando el territorio vasco mediante la coordinación de 40 acciones de mitigación y adaptación.
- Se celebra la tercera edición de Asteklima, con el objetivo de concienciar y movilizar a la ciudadanía por la necesaria transición energética y climática.
- The Climate Group ha seleccionado a Euskadi para un proyecto internacional de medición de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) vía satélite que facilitará la definición de acciones de mitigación efectivas y personalizadas.
- Se pone en marcha el desarrollo del Plan de acción a 2025 sobre empoderamiento ciudadano con respecto al cambio climático de Euskadi.
- Apoyo a SPRI en el desarrollo de la iniciativa Basque Net-Zero Industrial Supercluster (Basque Net-Zero).

En 2021, último dato disponible, las emisiones totales de GEIs aumentan un 7,6% respecto a 2020, acercándose a los 17,6 millones de toneladas. La evolución de las emisiones sigue el mismo sentido que la actividad económica (el PIB en la CAPV crece un 5,5% con relación a 2020). El incremento en ambos indicadores se debe a la recuperación de la actividad en 2021 tras el parón sufrido a causa de la pandemia COVID-19 en 2020.

El índice de emisiones totales de GEIs de referencia para el Protocolo de Kyoto se reduce en 15,4 puntos porcentuales sobre el año base (1990).

Gráfico 8.9. Emisiones sectoriales totales de GEIs en la CAPV. 2021 (%).



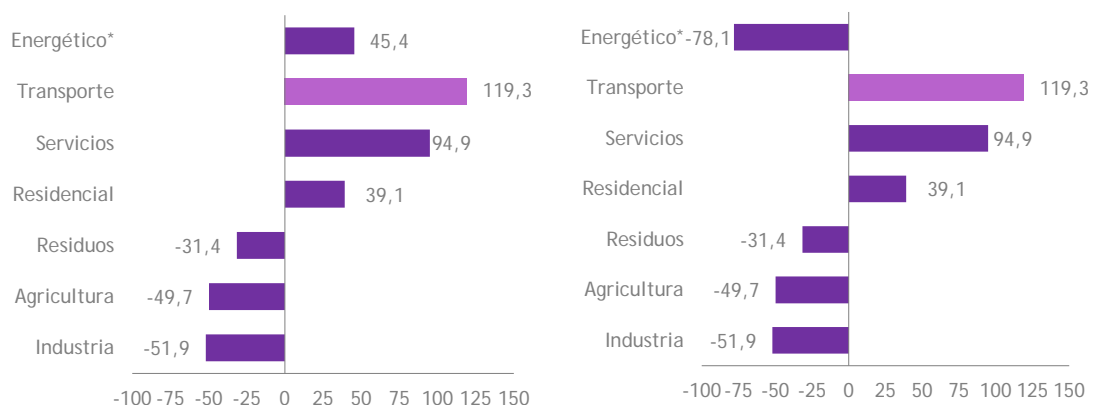
\* El sector energético incluye la energía eléctrica importada.

Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2021. Gobierno Vasco.

En el desglose de las emisiones totales de GEIs por sector, se observa que el transporte se mantiene como el principal productor de gases de efecto invernadero (34,9% del total en la CAPV). En segundo lugar, continúa el sector energético (incluido la energía eléctrica importada) con un 30,8% de los gases emitidos en Euskadi. Le sigue el sector industrial cuyo peso aumenta hasta el 19,9% de las emisiones sectoriales totales.

Analizando los datos del sector transporte individualmente, se aprecia un incremento en las emisiones generadas hasta los 6,1 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente, lo que en términos relativos supone una subida del 6,7% respecto a 2020. La flexibilización en las medidas restrictivas a la movilidad aplicadas en 2021 justifica el crecimiento de los gases efecto invernadero en el sector.

Gráfico 8.10. Evolución sectorial de las emisiones de GEIs por sectores de actividad en la CAPV. 1990-2021 (%).



\* Emisiones directas del sector energético (sin energía eléctrica importada).

\* Emisiones del sector energético incluyendo la energía eléctrica importada.

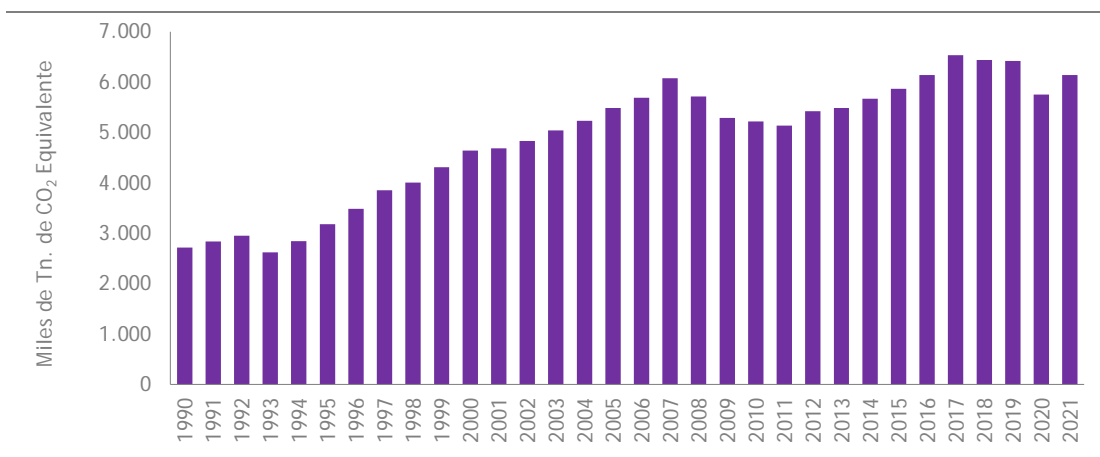
Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2021. Gobierno Vasco.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8**
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8**
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

La comparativa sectorial de las emisiones de GEIs en 2021 con relación a 1990 (año base del Protocolo de Kyoto) pone en relieve que el sector del transporte sube un 119,3%, continuando como la actividad sectorial con mayor incremento. Por detrás, la sección de servicios se amplía un 94,9% y el grupo residencial presenta un incremento del 39,1%. En el lado opuesto, el sector energético, incluyendo las emisiones derivadas de la electricidad importada, se ha reducido un 78,1% respecto a 1990.

Gráfico 8.11. Emisiones de GEIs del sector de transporte en la CAPV. Evolución. 1990-2021.



Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2021. Gobierno Vasco.

Como en los anteriores informes, es importante recordar que entre las acciones aplicadas con el fin de disminuir el impacto de la actividad del transporte sobre el cambio climático destacan la fiscalidad de los vehículos industriales ligeros y turismos en función de sus niveles de emisión de CO<sub>2</sub>, las ayudas a los vehículos eléctricos, así como la extensión del uso de biocarburantes y de vehículos híbridos o eléctricos.

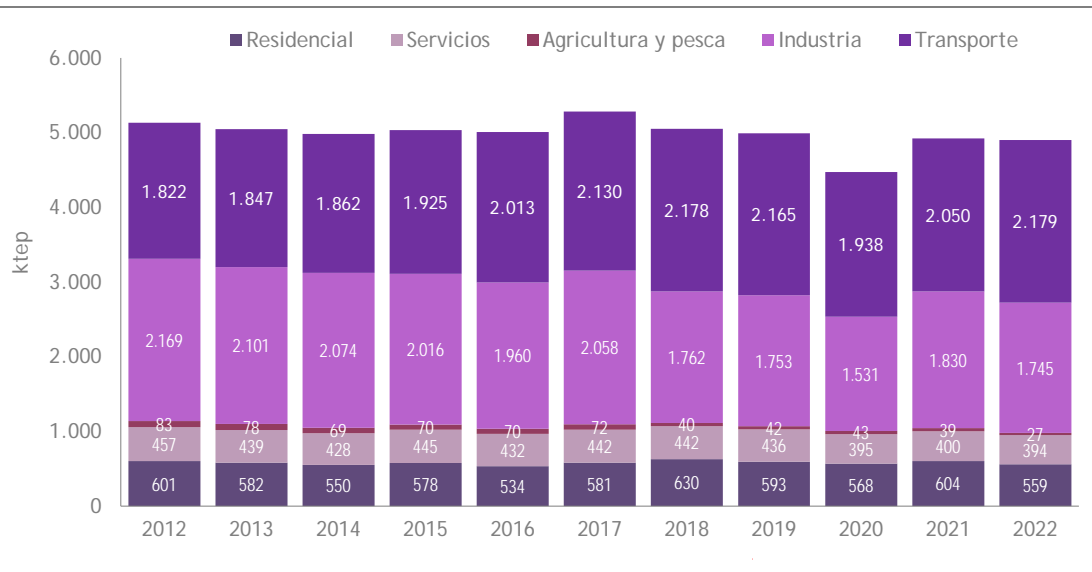
El Programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PROGRAMA MOVES III) se extiende durante todo el 2022.

### c) Consumo energético<sup>26</sup>

El consumo energético final de la CAPV se mantiene estable en 2022, con un leve retroceso (-0,4% respecto a 2021), cerrando el ejercicio con 4.902,7 miles de toneladas (ktep). Considerando la evolución del consumo de energía en el sector del transporte en la última década (2012-2022), se registra un incremento del 19,6%, derivado del constante crecimiento de la movilidad por carretera.

<sup>26</sup> En 2011, de acuerdo con la metodología Eurostat, se contabilizó como consumo de combustible en entradas de transformación la parte de la energía dedicada en instalaciones de cogeneración a la producción de electricidad, mientras la parte del combustible dedicado a la producción de calor se contabilizó directamente en el sector consumidor final en el que se aprovecha. Además de este traspaso de consumos de la transformación energética al consumo final, se eliminó la contabilización del calor como energías derivadas como salida de la transformación y energía de consumo en los sectores finales. En cualquier caso, el análisis interanual del consumo energético resulta homogéneo, ya que las cifras fueron recalculadas desde 2010 de acuerdo con la nueva metodología.

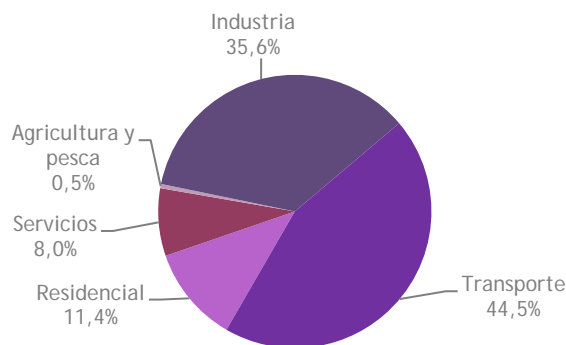
Gráfico 8.12. Consumo final de energía por sectores. Evolución 2012-2022.



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2022. EVE.

En el sector transporte, el consumo de energía asciende a 2.178,8 ktep, lo que representa un incremento del 6,3% en comparación a 2021. En 2022, se encadenan dos ejercicios consecutivos con subidas en el consumo energético, tras dos años de caída (2019 y 2020) que suponían una interrupción a la senda creciente registrada desde 2012. La actividad del transporte representa el 44,5% del gasto de energía en Euskadi.

Gráfico 8.13. Distribución del consumo energético vasco por sectores de actividad. 2022 (%).

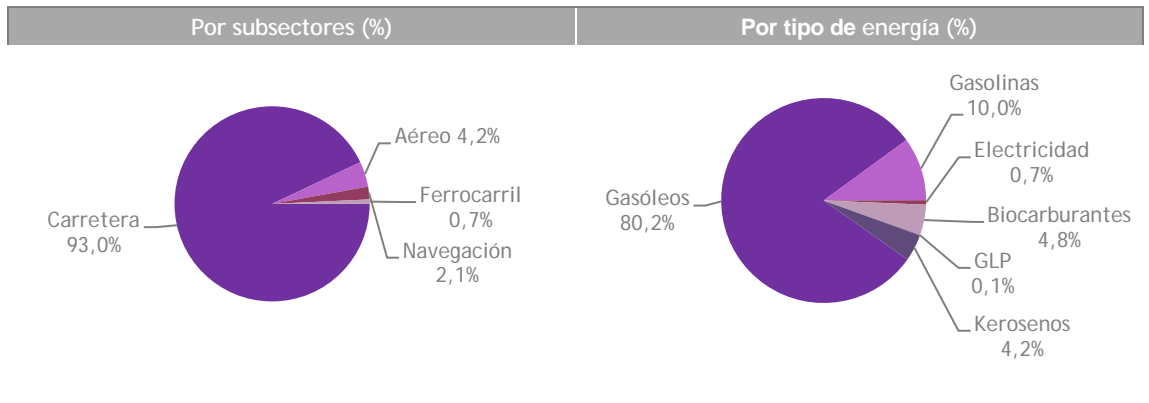


Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2022. EVE.

En cuanto a los subsectores del transporte, el tráfico por carretera (servicio público y privado) genera el 93% del consumo de energía de la actividad sectorial (91,3% en 1990). Por detrás, el transporte aéreo representa el 4,2% del gasto energético del sector. Con menor peso están los subsectores marítimo y ferroviario con 2,1% y 0,7% respectivamente.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8**
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Gráfico 8.14. Distribución del consumo energético en el sector del transporte. 2022.

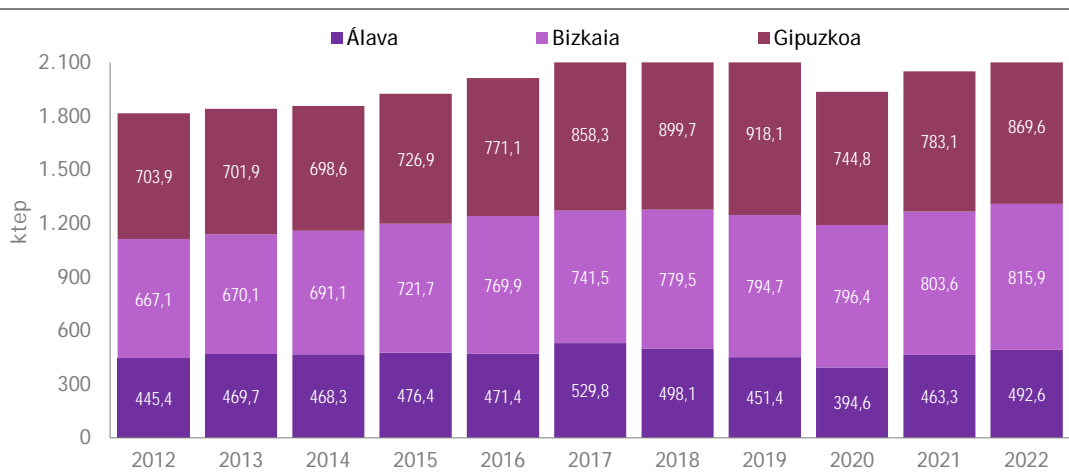


Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2022. EVE.

La distribución del consumo por tipo de energía muestra que, en 2022, en el sector del transporte crece la dependencia de los productos petrolíferos, ya que la suma de gasóleos, gasolinas, kerosenos y GLP absorben el 94,1% de la energía consumida en el sector (93,7% en 2021). La cuota de los biocarburantes disminuye hasta el 4,8% (5,6% en 2021). La creciente desproporción existente entre las fuentes de energía utilizadas en el sector ocasiona la emisión masiva de CO<sub>2</sub> procedente de la combustión de productos derivados del petróleo, manteniendo al sector transporte en la primera posición como agente emisor de gases de efecto invernadero.

Territorialmente, el consumo de energía generada por la actividad del transporte ha crecido en los tres territorios históricos en la última década (2012-2022). En concreto, en Bizkaia, el consumo energético sube un 22,3%, representando el 37,5% del gasto total del transporte en Euskadi. En el territorio guipuzcoano, la dependencia energética aumenta un 23,5%, alcanzando el 39,9% del consumo sectorial. En último lugar, Álava experimenta un crecimiento del 10,6% en la década, cuyo peso se mantiene en el 22,6% de la energía consumida en el sector.

Gráfico 8.15. Consumo energético en el sector del transporte por territorios. 2012-2022.

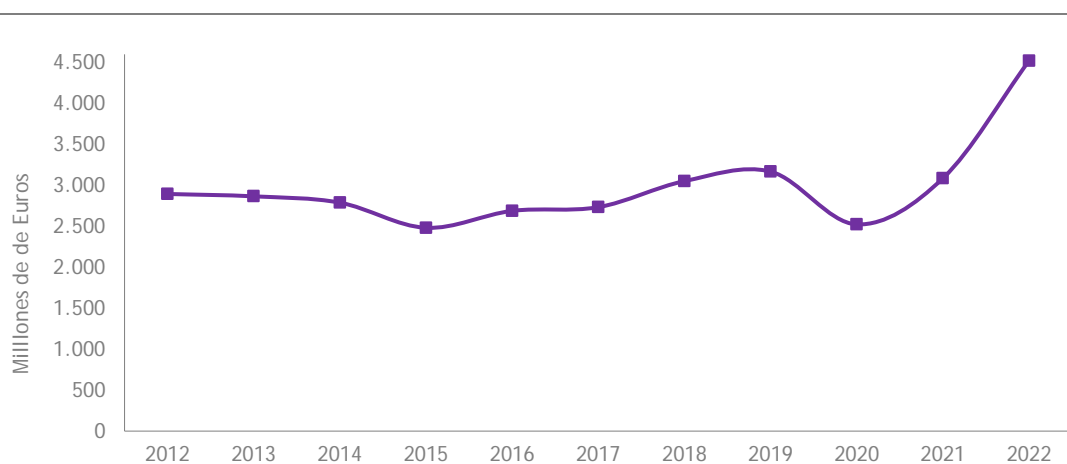


Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2022. EVE.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8**
- Objetivos Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

El importe de la factura energética del sector transporte sube a 4.522,2 millones de euros, registrando un incremento considerable respecto al año anterior (+46,5%).

Gráfico 8.16. Evolución de la factura energética del sector de transporte en la CAPV: Evolución 2012-2022.



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2021. EVE.

En 2022, el consumo de biocarburantes en el sector transporte baja a 104,8 miles de toneladas equivalentes de petróleo, experimentando una contracción del 14,4% respecto a 2021.

En lo relativo a la flota de autobuses perteneciente a los tres operadores que prestan el servicio del transporte colectivo por carretera en las capitales vascas, en 2022 Bilbobus dispone de 141 autobuses en Bilbao (34 usan una mezcla de biodiesel de 8,5%, 13 eléctricos, 94 hídricos). Dbus, en Donostia-San Sebastián, cuenta con 140 vehículos (50 hídricos y 3 eléctricos). En 2022, en Vitoria-Gasteiz, la flota de Tuvisa está formada por 90 vehículos (10 híbridos y 13 eléctricos).

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

#### 8.1.4. Costes Externos del Transporte

Para cerrar el capítulo, se recuerdan los aspectos más relevantes en cuanto a la información publicada en el informe “Actualización de costes externos del transporte en la CAPV” en referencia a la situación existente en 2019, último dato disponible. El coste total de las externalidades generadas por el transporte en Euskadi supone 2.659 millones de € en 2019<sup>27</sup>.

<sup>27</sup> Informe publicado en enero de 2021 por el Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco. Para más información:

<https://www.euskadi.eus/web01->

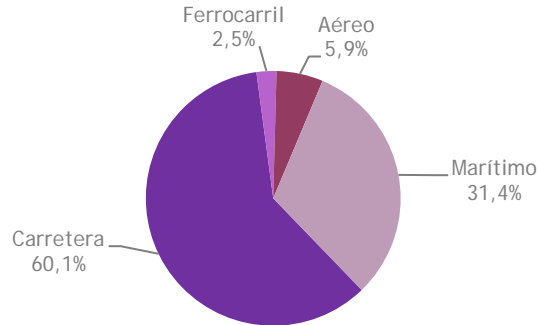
[a2garrai/es/contenidos/documentacion/coste\\_transportes\\_ext\\_capv/es\\_def/index.shtml](a2garrai/es/contenidos/documentacion/coste_transportes_ext_capv/es_def/index.shtml)

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8**
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11



- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8**
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

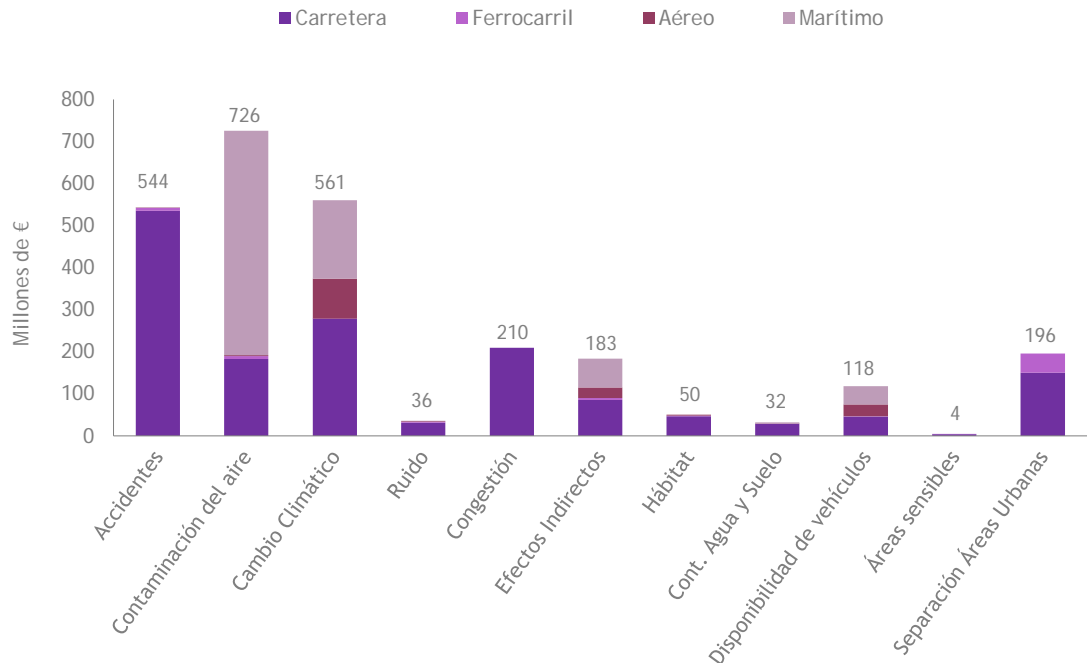
Gráfico 8.17. Distribución de los costes externos del transporte en la CAPV por medio de transporte. 2019 (%).



Fuente: Actualización de costes externos del transporte en la CAPV 2019. Departamento de Planificación Territorial Vivienda y Transportes. Gobierno Vasco.

El transporte por carretera tiene el mayor peso dentro de los costes externos totales, con un total de 1.598 millones de € (60,1% del total), seguido del transporte marítimo con 836 millones de € (31,4%). En tercer lugar, se sitúa el transporte aéreo, generando un coste externo de 157 millones de € (5,9%) y, por último, el transporte ferroviario, cuyos costes externos ascienden a 67 millones de € (2,5%).

Gráfico 8.18. Costes externos totales del transporte en la CAPV por categoría de coste y por medio de transporte. 2019.



Fuente: Actualización de costes externos del transporte en la CAPV 2019. Departamento de Planificación Territorial Vivienda y Transportes. Gobierno Vasco.

Las categorías que generan la mayor parte de los costes externos del transporte son la contaminación del aire, que representa el 27,3% de los costes externos totales (725,8 millones de €), el cambio climático, con una participación del 21,1% (560,6 millones de €), y la accidentalidad, con un peso del 20,5% (543,8 millones de €); los tres grupos en conjunto absorben el 68,9% de la totalidad de los costes externos generados.

## 8.2. Tendencias de la actividad del transporte en la CAPV

El siguiente cuadro resume las características más relevantes de la actividad del transporte en Euskadi en lo relativo a movilidad y sostenibilidad, medidas a través de la evolución de los siguientes conceptos:

Movilidad	
<ul style="list-style-type: none"> <li>El parque móvil continúa incrementándose de forma tenue, tras la ralentización que experimentó el índice de motorización de la CAPV durante los años de crisis económica. En la última década, el crecimiento del nivel de motorización ha sido constante. En 2022, se registra una ligera subida respecto al ejercicio anterior.</li> <li>Expansión de la red viaria. En las últimas dos décadas, 2000-2020, las vías de alta capacidad han incrementado un 26,9% su longitud. La participación de las vías de gran capacidad sobre la red de carreteras vasca en conjunto sube del 11,4% en 2000 a 15,2% en 2020.</li> <li>Los desplazamientos de viajeros y viajeras en servicios de transporte colectivo en el ámbito urbano (autobús y ferrocarril) han experimentado un crecimiento firme hasta el ejercicio 2019, y tras el parón de 2020, los últimos dos ejercicios han sido de recuperación. En el periodo 2000-2022, se registra una subida del 29,6% en el pasaje. Este incremento había sido del 50,3% en el periodo 2000-2019.</li> <li>Incremento de la movilidad en transporte público urbano y metropolitano de gran capacidad. En Metro Bilbao, las cancelaciones se incrementan un 44,8% entre los años 2000 y 2022, recuperando parte de los desplazamientos que se dejan de realizar por la pandemia de Covid-19, pero sin alcanzar los niveles anteriores a 2020. Los traslados en tranvía en Bilbao y Vitoria-Gasteiz varían en el mismo sentido.</li> <li>El transporte aéreo con origen o destino la CAPV prácticamente se dobla en el periodo 2000-2022 (+95,4%). Considerando el periodo anterior a la pandemia, 2000-2019 el incremento de los usuarios y usuarias de los aeropuertos vascos fue del 118%.</li> <li>El tráfico marítimo de mercancías en la CAPV representa el 19,5% de la carga total intercambiada en 2022.</li> </ul>	
Sostenibilidad: otros aspectos relacionados con la sostenibilidad del transporte	
<ul style="list-style-type: none"> <li>En la década 2012-2022, el consumo de energía en el sector transporte crece un 19,6% derivado, como motivo principal, del aumento de la movilidad por carretera en los ejercicios anteriores a la pandemia de Covid-19.</li> </ul>	

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
<b>Efectos inducidos</b>	<b>8</b>
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11



# Objetivos y Movilidad Sostenible



9.

## 9. Objetivos en materia de transporte y movilidad sostenible

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
<b>Objetivos y Movilidad Sostenible</b>	<b>9</b>
Indicadores clave	10
Anexos	11

El Gobierno Vasco tiene como objetivo fundamental alcanzar un modelo de transporte sostenible para lo cual se ha elaborado el Plan Director del Transporte Sostenible de Euskadi 2030<sup>28</sup>.

Este plan da continuidad al anterior “Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012 (PDTS)”<sup>29</sup>, y está alineado con las directrices europeas definidas en el “Libro Blanco - La Política Europea de Transportes de cara al 2010”<sup>30</sup> así como con la Estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador-Europa 2020. Igualmente, se complementará con la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, aprobada por Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015.

Este capítulo recoge una síntesis de los objetivos marcados por la Unión Europea en el “Libro Blanco – Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”<sup>31</sup>. Posteriormente, se detallarán las principales metas y estrategias recogidas en el “Plan Director del Transporte Sostenible 2030 (PDTS)”.

Para completar la información, se exponen las actuaciones desarrolladas por el Gobierno Vasco en 2022 para avanzar hacia una planificación del transporte más sostenible en Euskadi.

### 9.1. 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:

#### Desarrollar y utilizar nuevos combustibles y sistemas de propulsión sostenibles

- Reducir a la mitad el uso de automóviles de «propulsión convencional» en el transporte urbano para 2030; eliminarlos progresivamente en las ciudades para 2050; lograr que la logística urbana de los principales centros urbanos en 2030 esté fundamentalmente libre de emisiones de CO<sub>2</sub>.
- Llegar a una cuota del 40% de combustibles sostenibles hipocarbónicos en el sector aéreo para 2050; reducir, también para 2050, las emisiones de CO<sub>2</sub> de la UE procedentes del fuelóleo para calderas del sector marítimo en un 40% (y si es posible, en un 50%).

<sup>28</sup> Para mayor información, consultar:

<http://www.euskadi.eus/plan-director-del-transporte-sostenible/web01-a2kudeak/es/>

<sup>29</sup> Para mayor información, consultar:

[http://www.bizkaia.eus/fitxategiak/07/Mediateka/3\\_Plan%20Director%20Transporte%20Sostenible%202002-2012\\_cas.pdf?hash=64add5a4cb06a627466a2075a8a59c32](http://www.bizkaia.eus/fitxategiak/07/Mediateka/3_Plan%20Director%20Transporte%20Sostenible%202002-2012_cas.pdf?hash=64add5a4cb06a627466a2075a8a59c32)

<sup>30</sup> Para mayor información, consultar: Libro Blanco - La política europea de transportes de cara al 2010

<sup>31</sup> Para mayor información, consultar: Libro blanco del transporte - Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9**
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

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

- Intentar transferir a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial, de aquí a 2030, el 30% del transporte de mercancías por carretera, y para 2050, más del 50%, apoyándose en corredores eficientes y ecológicos de tránsito de mercancías. Para cumplir este objetivo también será preciso desarrollar la infraestructura adecuada.
- Para 2050, completar una red europea de ferrocarriles de alta velocidad. Triplicar la longitud de la red existente de ferrocarriles de alta velocidad para 2030 y mantener una densa red ferroviaria en todos los Estados miembros. En 2050, la mayor parte del transporte de pasajeros y pasajeras de media distancia debería realizarse por ferrocarril.
- Disponer para 2030 de una «red básica» de RTE-T que cubra toda la UE, multimodal y plenamente operativa, con una red de alta calidad y capacidad para 2050 y el conjunto de servicios de información correspondiente.
- De aquí a 2050, conectar todos los aeropuertos de la red básica a la red ferroviaria, preferiblemente de alta velocidad; garantizar que todos los puertos de mar principales estén suficientemente conectados con el sistema ferroviario de transporte de mercancías y, cuando sea posible, con el sistema de navegación interior.

## Aumentar la eficiencia del transporte y del uso de la infraestructura con sistemas de información y con incentivos basados en el mercado

- Implantar la infraestructura de gestión del tráfico aéreo modernizada (SESAR)<sup>32</sup> en Europa para 2020 y finalizar la construcción de la Zona Europea Común de Aviación. Implantar sistemas equivalentes de gestión del transporte para el transporte terrestre, marítimo y fluvial (ERTMS<sup>33</sup>, ITS<sup>34</sup>, SSN y LRIT<sup>35</sup>, RIS<sup>36</sup>). Implantar el sistema global de navegación por satélite europeo (Galileo).
- Para 2020, establecer el marco para un sistema europeo de información, gestión y pago de los transportes multimodales.
- De aquí a 2050, aproximarse al objetivo de «cero muertes» en el transporte por carretera. En línea con este objetivo, la UE se ha fijado la meta de reducir a la mitad las víctimas de la carretera para 2020. Asegurarse que la UE es líder mundial en seguridad y protección en el transporte en todos los modos de transporte.
- Avanzar hacia la aplicación plena de los principios del «usuario pagador» y de «quien contamina paga» y del compromiso del sector privado para eliminar distorsiones, incluidas subvenciones perjudiciales, generar ingresos y asegurar la financiación para futuras inversiones en transportes.

<sup>32</sup> De conformidad con el Plan Director ATM europeo:  
[https://ec.europa.eu/transport/modes/air/sesar/deployment\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/sesar/deployment_en)

<sup>33</sup> Conforme al plan de implantación europeo para ERTMS: véase la Decisión C (2009) 561 de la Comisión.

<sup>34</sup> Conforme al plan de ejecución EasyWay 2: véase la Decisión C (2010) 9675 de la Comisión.

<sup>35</sup> Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (DO L 208 de 5.8.2002), modificada por la Directiva 2009/17/CE (DO L 131 de 28.5.2009).

<sup>36</sup> Véase la Directiva 2005/44/CE.

## 9.2. Objetivos y estrategias del Plan Director del Transporte Sostenible

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
<b>Objetivos y Movilidad Sostenible</b>	<b>9</b>
Indicadores clave	10
Anexos	11

### Plan Director del Transporte Sostenible 2030

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

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

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

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

#### Estrategias Objetivo 1:

- Impulsar una cultura de desarrollo socioeconómico sostenible, mediante una planificación y ordenación del transporte de forma coordinada desde las administraciones, empresas y la sociedad.
- Impulsar la competitividad del transporte de Euskadi
- Fomentar un sistema de transporte avanzado y gestionado en base a criterios de internalización de costes.

#### Objetivo 2. Promover una accesibilidad universal, en correspondencia con una planificación territorial adecuada

La accesibilidad es un aspecto que, durante los próximos años, irá adquiriendo cada vez más protagonismo. Esta tendencia estará marcada, en cuanto a la movilidad se refiere, principalmente por el envejecimiento poblacional. Por todo ello, disponer de un sistema de transporte accesible, junto a una planificación territorial adecuada, es un objetivo fundamental. Se deberán satisfacer las necesidades de movilidad tanto de las personas como de las mercancías, pero sin llegar a comprometer la capacidad de futuras generaciones.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9**
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

## Estrategias Objetivo 2:

- Impulsar un transporte sostenible garantizando la accesibilidad, en coordinación con una planificación territorial sostenible.
- Gestionar la demanda de movilidad con alternativas de transporte sostenible en términos económicos, sociales y medioambientales.
- Avanzar hacia una accesibilidad y movilidad sostenible en los principales centros generadores de actividad.

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

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

## Estrategias Objetivo 3:

- Potenciar el desarrollo de la intermodalidad tanto en el transporte de personas como de mercancías, desarrollando una red de transporte público de viajeros coordinada e integrada y una red de infraestructuras logísticas multimodal.
- Fomentar el uso de los modos de transporte más sostenibles, especialmente el sistema ferroviario.
- Impulsar la sustitución del petróleo en el transporte por energías alternativas, reduciendo el impacto ambiental y la vulnerabilidad ante una futura escasez de esta energía.

## Objetivo 4. Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa

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

## Estrategias Objetivo 4:

- Poner en valor la posición estratégica de Euskadi en Europa no solo como gestores de flujos de tránsito, sino también como gestores de nodo logístico intermodal de las comunicaciones continentales.
- Implantación del modelo Basque Country Logistics para que, desde la colaboración público-privada, las empresas vascas puedan competir en un mercado cada vez más globalizado.
- Hacia un transporte aeroportuario más accesible, integrado y competitivo.

### Objetivo 5. Fomentar un uso eficiente y responsable de los sistemas de transporte

Cada vez se hace más necesario disponer de un sistema de transporte eficiente, integrado y coordinado y concienciando a la sociedad de su uso responsable. En este sentido, cada vez son más los países que, siguiendo las directrices europeas, se replantean el modelo de financiación del transporte público, y que gestionan sus servicios e infraestructuras desde la eficiencia y sostenibilidad a largo plazo.

#### Estrategias Objetivo 5:

- Concienciar a la sociedad, instituciones y empresas sobre la necesidad de un transporte sostenible desde el punto de vista económico, social y medioambiental.
- Promover un sistema de transportes sostenible construyendo, garantizando y manteniendo los servicios de transporte, las infraestructuras y sus conexiones desde la búsqueda de su eficiencia.
- Diseñar un sistema de financiación del transporte público que garantice su sostenibilidad y maximice su eficiencia.

### Objetivo 6. Desarrollar un sistema de transporte público integrado

Es necesario desarrollar un sistema de transporte integrado y coordinado, fomentando la intermodalidad, coordinando la oferta, desarrollando la integración tarifaria y facilitando la accesibilidad al transporte público mediante modernos y sencillos sistemas de pago. Se considera que la integración tarifaria es clave para un sistema de transporte integrado que fomente la intermodalidad y que, consecuentemente, sea más sostenible. La integración y cohesión del sistema de transporte público requerirá de una labor de coordinación y alineamiento de las autoridades competentes.

#### Estrategias Objetivo 6:

- Potenciar el uso del transporte público, mediante una planificación coordinada de la oferta y disposición de un marco de referencia objetivo respecto a la estructura de costes, ratios de cobertura y sistema tarifario.
- Desarrollo de un modelo integrado de transporte público económicamente sostenible.

## 9.3. Hacia un modelo de transporte sostenible en Euskadi

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

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

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
<b>Objetivos y Movilidad Sostenible</b>	<b>9</b>
Indicadores clave	10
Anexos	11



## 9.4. Actuaciones en 2022

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
<b>Objetivos y Movilidad Sostenible</b>	<b>9</b>
Indicadores clave	10
Anexos	11

En materia de **planificación y desarrollo del transporte**, se parte de las actuaciones definidas en el Plan Director de Transporte Sostenible 2030. De forma paralela, se realiza el seguimiento del Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco y se continúa con la elaboración del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.

En 2022, la *Autoridad del Transporte de Euskadi (ATE)* mantiene su actividad celebrando: reuniones del Pleno, Ponencias sobre interoperabilidad bat-barik-mugi.

Se ha continuado con la renovación de la herramienta telemática Moveuskadi, que permite fomentar entre la ciudadanía, de forma efectiva, el uso del transporte público, a través de un mejor acceso a la información disponible, en línea con las directrices del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia de la UE. Asimismo, se han suscrito convenios de colaboración con diferentes entidades y operadores de transporte de Euskadi a fin de mejorar la calidad de los datos de información del transporte impulsando, entre otros, su obtención en tiempo real.

El **Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS)** ha seguido trabajando en la potenciación de instrumentos y organismos para desarrollar una política de transporte sostenible. En 2022, 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 redacción del actual “Informe de Panorámica del Transporte de Euskadi”.

Se ha realizado una actualización y modernización de la aplicación del SIT y la página web de OTEUS, consiguiendo que la información contenida en el SIT sea más gráfica y visual que en la antigua aplicación e incorporando un número considerable de nuevos indicadores del sector transporte, para ofrecer un SIT más completo.

Además, en 2022 se han finalizado el “Estudio de Movilidad en la CAPV de 2021” e “Imagen de la Demanda de Transportes en la CAPV. Año 2021”. Son estudios quinquenales, cuyo objeto es caracterizar la movilidad de las personas residentes y analizar la demanda en los distintos modos de transporte de personas y de mercancías en la CAPV. Debido a las restricciones de movilidad derivadas de la situación sanitaria impuesta por el COVID19, las encuestas se realizaron a partir de octubre 2021, cuando la movilidad se normalizó razonablemente. Este estudio de movilidad incorpora como novedad datos provenientes de telefonía móvil, con el objeto de obtener un estudio más robusto y con un mayor valor añadido.

En planificación, respecto al “Plan Director de Transporte Sostenible”, se ejecutan las acciones previstas en 2022.

De igual forma, se deben destacar otras decisiones en materia de planificación:

- Se realiza el seguimiento de las actuaciones del III Plan General de Carreteras del País Vasco, para el periodo 2017-2028.
- Continúa la tramitación del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi.

En los siguientes cuadros, se detallan las actuaciones más destacadas en el sector del transporte impulsadas por el Gobierno Vasco en 2022, siguiendo la estructura de los objetivos establecida en el actual Plan Director de Transporte Sostenible:

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
<b>Objetivos y Movilidad Sostenible</b>	<b>9</b>
Indicadores clave	10
Anexos	11

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

### Programa de Modernización del Sector del Transporte

- El objetivo de mejora de la calidad y competitividad en el sector del transporte de mercancías y personas viajeras engloba una serie de actuaciones tendentes al incremento de estos factores. En 2022, se incrementan los importes de las líneas de ayuda destinadas al sector del transporte habida cuenta de la coyuntura económica derivada de la situación sanitaria por el COVID-19. Se desarrollan programas de ayudas relativos a abandono de la actividad, fomento del asociacionismo e implantación de nuevas tecnologías.

### Promoción y potenciación de la formación

- En 2022, se da continuidad a la actividad formativa dirigida al personal profesional y postgraduado en el ámbito marítimo-portuario:
  - En colaboración con la Universidad del País Vasco, el apoyo financiero para el mantenimiento del buque “Saltillo” permite al alumnado de náutica realizar prácticas tanto académicas como profesionales; necesarias ambas para el ejercicio profesional a bordo de buques mercantes.
  - En colaboración con la Universidad de Deusto, se organiza y ejecuta el “Master en Gestión de Empresas Marítimo-Portuarias y Derecho Marítimo” habiéndose finalizado la edición del curso 21-22 y dado inicio a la del año 2022 cuyo final está previsto para 2023.
  - Se da apoyo a las actividades de las asociaciones Uniport y Giport, vinculadas a las empresas del ámbito marítimo-portuario, en Bilbao y Pasaia respectivamente, colaborando al mantenimiento de su actividad mediante financiación.
  - En colaboración con la Asociación de Navieros Vascos, se facilita que el alumnado de las Escuelas de Náutica pueda realizar prácticas para el posterior ejercicio de la profesión a bordo de buques mercantes, habiéndose superado los registros del ejercicio anterior y con un elevado porcentaje de alumnado procedente de la Escuela de Portugalete.
  - Se completa el programa elaborado por la Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante en el año 2018 con el fin de conmemorar la primera vuelta al mundo por mar que, iniciada por Magallanes, fue ejecutada por el marino vasco originario de Getaria Juan Sebastián Elkano.
  - Se inician los trabajos organizativos de la World Maritime Week, feria bienal que se organiza en el Bilbao Exhibition Centre, y que se materializará en marzo del año en curso.
  - Continúa el apoyo y fomento de la Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante y la Asociación Profesional de Ingenieros Marinos habiéndose realizado durante el ejercicio varias reuniones.
  - Financiación del Sail In Festival que se desarrolla a finales de año tanto en Bilbao como en Donostia con la realización de proyecciones y la organización y ejecución de talleres con una elevada afluencia.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9**
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

## Objetivo 2 - Promover una accesibilidad universal, en correspondencia con una planificación territorial adecuada

### Plan de Carreteras

- Se aprueba el III Plan General de Carreteras del País Vasco, mediante Decreto 63/2020, de 9 de mayo de 2020. Atendiendo a lo que establece el artículo 17 de la Ley 5/2018 reguladora del citado Plan, se ha realizado el seguimiento, en coordinación con los órganos Forales, de las actuaciones programadas en el mencionado Plan para el período 2017- 2028. La coyuntura económica y social, derivada de la pandemia sufrida, ha tenido su reflejo en un ligero retraso en el ritmo de ejecución de las actuaciones previstas en la primera mitad del Plan.
- El desarrollo de las normas técnicas previstas en el artículo 11 de la Ley 5/2018, reguladora del Plan, principalmente las relacionadas con firmes de carretera, ha sido nuevamente objeto de los trabajos llevados a cabo por la Mesa de Firmes, con especial relevancia en 2022.
- La Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco informa favorablemente el texto revisado y ampliado de la Norma para el dimensionamiento de firmes, que se aprueba por Orden de 12 de julio de 2022, del consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.
- Se actualiza por Orden de 27 de septiembre de 2022, del consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, las recomendaciones de rehabilitación superficial de firmes de la Red de Carreteras del País Vasco.
- Se establece un sistema de ayudas directas a las comunidades autónomas y entidades locales que presten servicio de transporte terrestre colectivo urbano o interurbano que se comprometan a implantar una reducción del precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje en un porcentaje de un 30%, además de posibilitar una bonificación adicional a cuenta de las comunidades autónomas con cargo a sus propios presupuestos.
- La bonificación se sufraga, de forma excepcional, en un 10% por parte de la Administración General de la CAPV y en otro 10% por parte de las entidades competentes para el periodo comprendido entre el 1 de septiembre de 2022 y el 31 de diciembre de 2022, cuestión aprobada por el Consejo de Gobierno en diciembre de 2022.

## Objetivo 3 - Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte

### Potenciación del Ferrocarril

- Uno de los principales objetivos es ofrecer un servicio ferroviario competitivo como alternativa válida al vehículo privado. Con tal fin se otorga una subvención a la Sociedad Pública ET/FV, S.A.U., que ofrece el servicio de transporte de personas por ferrocarril, tranvía y carretera y de mercancías por ferrocarril, para mejorar el servicio ofrecido, convirtiéndose en un modo competitivo con mejores frecuencias y una mayor calidad, seguridad y confort para las personas.

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
<b>Objetivos y Movilidad Sostenible</b>	<b>9</b>
Indicadores clave	10
Anexos	11

## Plan Eusko Tren XXI

- En 2022, se inician las obras de supresión del paso a nivel de Euba y se realizan los trámites necesarios para comenzar las obras de supresión de los pasos a nivel de Bernabeitia y Zaldibar.
- Continúan las obras de construcción de la nueva estación de Zarautz y el apeadero de San Pelaio.
- En colaboración con el Ayuntamiento de Eibar, se han iniciado las obras de cubrición del ferrocarril en el tramo Eibar-Azitain.
- Comienzan los procesos para la remodelación de la estación de Anoeta y construcción de la nueva estación de Usurbil.
- En las mejoras de infraestructuras destacan:
  - Puesta en marcha del proceso de licitación de las obras de la Variante de Altzola, consistente en el desdoblamiento de la línea ferroviaria en el tramo entre el polígono industrial Arriaga y el barrio de Altzola (Elgoibar).
  - Renovación de vía en varios tramos de la red (Maltzaga, Berriz-Zaldibar, Mendaro, Zamudio-Lezama, Zumaia-Zarautz, Eibar-Elgoibar, Orio-Usurbil).
  - El inicio de los trabajos necesarios para la implantación de un nuevo sistema de señalización ERTMS que permite entre otras mejoras, el incremento de los niveles de seguridad y confort de la circulación ferroviaria.
- Obras de refuerzo y renovación del puente de Zumaia y del viaducto de Orio.
- Instalación de estaciones fotovoltaicas en los talleres ferroviarios y tranviarios de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea (Lebario, Araso e Ibaiondo) e instalación de nuevos enclavamientos en Zumaia, Muxika y Kurtzea.
- Continúan las obras de la pasante subterránea del Topo (Lugaritz-Easo), finalizando el primero de los dos tramos, Lugaritz-Miraconcha.
- Continúan las obras del nuevo tramo AltzaGaltzaraborda.

## Nueva Red Ferroviaria Vasca

- En base al convenio de colaboración suscrito en fecha 24 de abril de 2006, modificado el 27 de diciembre de 2017 y modificado por segunda vez y prorrogado el 23 de diciembre de 2021, entre la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco, la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para la construcción de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, el Gobierno Vasco redacta los proyectos constructivos de plataforma de la "Y" Vasca en el ramal guipuzcoano desde Bergara hasta Irún (incluido el tramo que acomete la inserción en Donostia-San Sebastián), asumiendo la dirección facultativa de dichas obras, la contratación y la ejecución de las mismas y la colaboración en la gestión administrativa de los expedientes expropiatorios de dicho ramal.
- En este sentido, el ente Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea (ETS), en base a las funciones que tiene atribuidas por Ley 6/2004, de 21 de mayo, ha asumido los gastos derivados de la realización de los proyectos constructivos, gestión expropiatoria, dirección facultativa de las obras y otros gastos derivados de la construcción del ramal guipuzcoano.
- Durante el año 2022 se han reanudado los proyectos del tramo Astigarraga-Oiartzun-Lezo y se ha continuado la ejecución de las obras del tramo Hernani-Astigarraga, la nueva estación de Atotxa en San Sebastián y la nueva estación de Ezkio/Itsaso.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

## Ferrocarril Metropolitano de Bilbao

- Durante 2022, se han continuado impulsando los trabajos del proyecto del intercambiador de Urbinaga (en colaboración con la Administración General del Estado), se ha seguido trabajando en los estudios y proyectos de la línea 4 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao y se han finalizado los correspondientes a la línea 5.
- En octubre, se ha suscrito un convenio entre la Administración General de la CAPV, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea y la Diputación Foral de Bizkaia para la construcción y financiación de la línea 5.
- Finalizan las obras de reposición del frontón de la calle Esperanza (Bilbao), afectado por las obras de la línea 3.
- Terminan las obras de reparación de todos los desperfectos y daños ocasionados en las viviendas y locales de los números 2, 4 y 8 de la calle Antonio Alzaga, de Santurtzi, afectados por la construcción del tramo Portugalete-Santurtzi de la línea 2 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao.
- Para posibilitar la financiación del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao (Líneas 1 y 2), y en base al Plan financiero del Consorcio de Transporte de Bizkaia se ha estructurado una subvención al Consorcio de Transportes de Bizkaia (C.T.B.) por valor de 75.550.000 €, idéntica a la realizada por la Diputación Foral de Bizkaia.
- Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea 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.

## Facilitar el tránsito de mercancías del Puerto de Bilbao

- En 2022, se modifica y prorroga el convenio de colaboración suscrito con el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Hacienda y Función Pública y ADIF, para la construcción de la Variante Sur Ferroviaria de Bilbao.
- Finaliza la modificación del estudio informativo Fase I (Túnel Serantes-Olabeaga).

## Transporte por Cable

- Se aprueba el Proyecto de Ley de Transporte por cable, con el fin de regular la proyección, construcción, puesta en servicio y explotación de las instalaciones de transporte de personas por cable que discurren íntegramente por el territorio de la CAPV. Tras su envío al Parlamento Vasco con fecha 16 de febrero de 2022, para su correspondiente tramitación, se ha aprobado la Ley 12/2022, de 15 de diciembre, de Transporte por Cable (BOPV, nº 247, de 28 de diciembre de 2022).
- Se han realizado las labores de inspección de las instalaciones de transporte por cable de la CAPV, dentro de las atribuciones otorgadas a esta Dirección.

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
<b>Objetivos y Movilidad Sostenible</b>	<b>9</b>
Indicadores clave	10
Anexos	11

### Intermodalidad e interoperabilidad

- Se continúa redactando el estudio informativo y demás documentos necesarios para la implantación de la plataforma intermodal de Lezo.
- La Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa (ATTG), la Autoridad de Movilidad de Bizkaia (AMB) y la Autoridad de Movilidad de Álava (AMA) prosigue con el acuerdo que recoge las funciones asignadas, entre ellas la puesta en común de las políticas públicas en materia de transporte en su respectivo Territorio Histórico
- En cuanto a la ordenación del transporte público de personas de Euskadi, y 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 coexistentes en Euskadi: Bat, Barik y Mugi. En este proyecto participan las instituciones involucradas, tales como el Consorcio de Transportes de Bizkaia (CTB), la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa (ATTG), la Autoridad de Movilidad de Álava, Euskotren y la Dirección de Planificación del Transporte del Gobierno Vasco.
- Finalmente ha incorporado la tarjeta MUGI a todas las líneas del metro de Bilbao, alcanzando la interoperabilidad plena de las tres tarjetas en esta infraestructura.
- Continúa la potenciación en el marco de la estrategia Basque Country Logistics para los flujos de mercancías que transitan por la CAPV. Se fomenta la colaboración con todas las administraciones públicas competentes y el sector privado, una red de áreas logísticas intermodales que integran los distintos modos de transporte, el impulso de las conexiones ferroviarias, y el desarrollo de las plataformas logísticas desde su posición geográfica dentro del arco atlántico. Dicho apoyo se ha materializado en una aportación económica en consonancia con la participación societaria en los centros logísticos.

### Inversiones en infraestructura portuaria y mantenimiento de la infraestructura existente en puertos competencia de la CAPV

- En la inversión realizada en infraestructuras portuarias destacan tres obras, todas en el territorio histórico de Gipuzkoa:
  - Refuerzo del dique exterior de abrigo del puerto de Hondarribia. Se refuerza la zona del talud exterior, en los cuatro tramos que la componen y del morro, con BHAD de 5, 9, 12 y 18T, con el objetivo de garantizar su estabilidad frente al oleaje incidente, hacer frente en condiciones óptimas a los temporales marítimo-costeros y contribuir de este modo a un correcto desarrollo de la actividad portuaria en el puerto.
  - Refuerzo del dique exterior de abrigo del puerto de Getaria. Se refuerza la zona del talud exterior y del morro, con BHAD de 10, 20, 30 y 45T en función del tramo de dique.
  - Con estas dos actuaciones, se ha completado en gran medida la labor de refuerzo y adaptación de las infraestructuras de abrigo de nuestros puertos tras los daños ocasionados por los temporales sufridos en los años 2014 y 2016.
  - Finalización del dique exterior de abrigo del puerto de Mutriku. Finalizar los 88 metros lineales del cuerpo del dique y morro B en escollera para completar sus 440 metros de longitud total, mediante la colocación de bloques de piedra natural. Esta obra ha dado comienzo en el tercer trimestre del 2022, y su ejecución se va a extender hasta los dos siguientes ejercicios presupuestarios.
- En los dos puertos más importantes de Bizkaia, las obras finalizadas son:
  - Suministro e instalación del nuevo sistema de seguridad del puerto de Bermeo: garantiza un correcto control de la actividad y organización del puerto de Bermeo en su día a día; así como, la vigilancia de la seguridad en el mismo.

# Panorámica del Transporte en Euskadi

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
<b>Objetivos y Movilidad Sostenible</b>	<b>9</b>
Indicadores clave	10
Anexos	11

- Reparación del morro del dique San Valentín del puerto de Plentzia: se protege y garantiza su estabilidad frente a futuros temporales marítimo-costeros, de manera que la infraestructura actúe de manera eficiente y con un mayor grado de seguridad.
- Otras actuaciones finalizadas:
  - Adecuación de las instalaciones de bombeo de pluviales del edificio Txoritonpe en el puerto de Getaria: se sustituyen los equipos de la estación de bombeo de aguas pluviales del edificio señalado, poniendo fin de esta forma a las continuas incidencias y averías que estos equipos.
  - Repavimentación del muelle de PortuZaharra del puerto de Bermeo: reparación de los daños existentes en este muelle para garantizar la funcionalidad y contribuir a un correcto desarrollo de la actividad tanto portuaria como urbana en esta área del puerto de Bermeo.
  - Instalación de un nuevo pantalán en el muelle de la Jarana del puerto de Donostia: construcción de un nuevo pantalán con su rampa de acceso correspondiente, para que cuente con una tercera zona de atraque en la dársena pesquera, así como mejorar la accesibilidad general. También, se ha reforzado la estructura actual mediante la ejecución de un recalde de hormigón armado.
- Las obras en ejecución son:
  - Reparación del muelle pesquero del puerto de Orio: refuerzo y consolidación del muelle, tras las obras de urbanización de la zona que han supuesto un incremento de las cargas a las que se puede ver expuesta esta infraestructura, como consecuencia del vial que transita próximo al muelle. Esta actuación se ha realizado en su gran mayoría en el último trimestre del año 2022, y se finalizará a principios de 2023.
  - Restauración de las casetas de pescadores del puerto de Mutriku: restauración científica de las antiguas casetas de pescadores del puerto, logrando la puesta en valor de estos inmuebles histórico-artísticos; así como, la mejora y adecuación de la urbanización y del entorno en el que se encuentran ubicadas en el dominio público portuario. Se trata de una actuación iniciada en 2022, la cual ha sufrido una modificación contractual debido a la aparición de materiales con amianto, y que se finalizará en 2023.
- Se han realizado actuaciones de dragado de cierta importancia para lograr el mantenimiento de unas adecuadas condiciones de navegabilidad y fondeo:
  - Dragado del puerto de Ondarroa: se han extraído 15.000 m<sup>3</sup> de arenas limpias en la zona de la bocana y el muelle exterior, unos 40.000 m<sup>3</sup> de arena fangosa de la zona de influencia de la bocana y canal de la ría, y 1.500 m<sup>3</sup> de arena fangosa del interior de la dársena deportiva.
  - Dragado del puerto de Orio y de la bocana del puerto de Zumaia: extracción de 30.000 m<sup>3</sup> de material de la zona de la bocana y muelle exterior, de unos 2.500 m<sup>3</sup> del canal de la ría y 35.000 m<sup>3</sup> del interior del muelle.
  - Dragado de la dársena pesquera y el canal de acceso del puerto de Lekeitio: extracción de 3.600 m<sup>3</sup> de material granular de la zona más próxima a la bocana de la dársena pesquera y 1.000 m<sup>3</sup> de arena limpia del canal de acceso.
  - Continúa el contrato de Seguimiento ambiental de las actuaciones de dragado en los puertos de la CAPV.
- Se ejecuta una gran cantidad de trabajos al amparo de los contratos prorrogados de mantenimiento de las instalaciones eléctricas, de alumbrado y balizamiento en los puertos de la CAPV. Mejora con respecto al contrato anterior, que se amplía económicamente en una cantidad muy importante, para dar cabida a una gran cantidad de actuaciones de renovación de las instalaciones eléctricas y, especialmente, de alumbrado público, todo ello conforme a la auditoria energética del alumbrado público de los puertos de la CAPV elaborada en el año 2021.
- Realización de dos "Acuerdo Marco" para la contratación de obras civiles y obras marítimas de mantenimiento y conservación. Se han licitado y ejecutado más de treinta contrataciones menores de obras de mantenimiento. Además, se han formalizado los nuevos contratos de "Acuerdo Marco" para la ejecución de las obras de reforma, reparación, conservación o mantenimiento

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
<b>Objetivos y Movilidad Sostenible</b>	<b>9</b>
Indicadores clave	10
Anexos	11

tanto civiles como marítimas, incluyendo ciertas mejoras que permitirán perfeccionar la calidad de ambos contratos durante el periodo 2022-2024.

- Continúa la ejecución de los contratos transversales que permiten la "Coordinación de seguridad y salud de las obras mayores y menores de esta Dirección en los puertos de la CAPV", en ambos territorios históricos.
  - En Bizkaia, se ha formalizado un nuevo contrato, ante el vencimiento del anterior, en los mismos términos en los que se venía prestando este servicio en los ejercicios anteriores.
  - En Gipuzkoa, sufre una modificación contractual en el mes de noviembre para dar cabida en el mismo a la coordinación de seguridad y salud de la obra de "Finalización del dique exterior de abrigo del puerto de Mutriku".
- Comienzan las redacciones de proyectos constructivos para dar respuesta a las demandas portuarias existentes:
  - Redacción del proyecto de adecuación del muelle de escollera de la margen izquierda, junto a los carros varaderos, del puerto de Orío: permitirá devolver este muelle a un buen estado de conservación, el desarrollo de nuevas actividades sobre su superficie y la utilización para el atraque de embarcaciones ligadas a la actividad portuaria.
  - Proyecto de reparación del muelle de la jarana del puerto de Donostia: elaborado a partir de la demanda detectada en el análisis e inspección de muelles que se realizó en ejercicios anteriores, y que también permitirá devolver este muelle a un buen estado de conservación.
- Se licita e inicia la redacción de la "Modificación nº1 del Plan Especial del Puerto de Zumaia", con el objeto de adaptar la versión del Plan Especial existente a las necesidades urbanísticas y portuarias actuales, contratación que, debido al largo proceso de tramitación administrativa al que es sometido un documento urbanístico de esta tipología, se extenderá hasta el ejercicio 2024.
- Finaliza la obra de "Construcción de la nueva lonja de pescado en el ámbito A.I.1 del puerto de Ondarroa", obra que fue recepcionada en febrero de este ejercicio, que ha supuesto la finalización de la infraestructura.
- En las instalaciones náuticas-deportivas, EKP realiza diversas actuaciones:
  - Mantenimiento y reposición de los pantalanes y fingers que sirven de amarre a las embarcaciones, reponiendo las perfilierías deterioradas, cambiando eslingas, reponiendo tramos de pavimento en los pantalanes deteriorados o reforzando viguetas, en distintos puertos.
  - Trabajos de mantenimiento y renovación de los distintos elementos de izado y botadura de embarcaciones, así como del utillaje para su estancia en seco.
  - Finalización de los trabajos de reordenación del puerto de Lekeitio.
  - Licitación y adjudicación de la obra de renovación de suministro de combustible de Bermeo.
- Limpieza de lámina de agua y superficie terrestre en los puertos de Ondarroa, Lekeitio, Ea y Elantxobe: el nuevo contrato se formaliza en el mes de julio, con una duración de 24 meses.
- Limpieza de superficie terrestre, lámina de agua y recogida de residuos procedentes de los buques en los puertos de Mundaka, Bermeo, Armintza y Plentzia: contrato que ha estado en vigor a lo largo de todo el año, y tiene una prórroga aprobada a partir del próximo ejercicio 2023, de un total de dos años de duración.
- Limpieza de superficie terrestre, lámina de agua y recogida de residuos procedentes de los buques en los puertos de Gipuzkoa: en febrero de 2022, se ha formalizado la prórroga de dicho contrato, la cual estará vigente durante otros 24 meses.
- Seguridad y vigilancia en los puertos de Ondarroa, Lekeitio, Mundaka y Bermeo en Bizkaia: en 2022 se ha aprobado la prórroga del contrato, vigente durante 24 meses adicionales al contrato original.



# Panorámica del Transporte en Euskadi

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

**Objetivos y Movilidad Sostenible 9**

Indicadores clave 10

Anexos 11

- Seguridad y vigilancia en el puerto de Donostia: en noviembre de 2022 se ha formalizado el nuevo contrato para la prestación de este servicio, que se extenderá hasta finales del año 2024.
- Respecto al Plan de Protección del Puerto de Bermeo: preceptiva para la implantación de las medidas en la zona de acceso restringido.
- Seguimiento y gestión de los diferentes planes aplicables en los 15 puertos gestionados por la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco.
- Se mantiene y actualiza el inventario de medios para la actuación ante situaciones que provoquen una contaminación marina en los puertos de gestión directa por parte del Gobierno Vasco.
- Revisión de los Planes Interiores Marítimos de todos los puertos directamente gestionados con el doble objetivo de su actualización y simplificación.

## Planificación y desarrollo del transporte aéreo

- En el ámbito de los tres aeropuertos localizados en los tres territorios históricos de la CAPV (Loiu, Hondarribia y Foronda), desde la Dirección de Planificación de Transporte se ha mantenido los apoyos a las sociedades para la Promoción de los Aeropuertos de las diferentes capitales vascas a los efectos de identificar nuevos escenarios de colaboración.

## Objetivo 4 -

### Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa

#### Potenciación del Eje Atlántico como eje de comunicaciones

- El Gobierno Vasco ha participado en la Comisión del Arco Atlántico (CAA), que pertenece a la Conferencia de Regiones Periférico-Marítimas (CRPM) de la Unión Europea, de cara a impulsar políticas comunes de transporte con otras regiones europeas.

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
<b>Objetivos y Movilidad Sostenible</b>	<b>9</b>
Indicadores clave	10
Anexos	11

## Objetivo 5 - Fomentar un uso eficiente y responsable de los sistemas de transporte

- En 2022, prosiguen los trabajos de implantación del Bus Eléctrico Inteligente (BEI) en San Sebastián, del BEI en Leioa-UPV y finalizan los correspondientes al BEI en Vitoria-Gasteiz.
- El Plan Director del Transporte Sostenible 2030 de Euskadi, aprobado en 2017, es una herramienta que sirve de marco de referencia para la implantación de una política de transporte basada en la integración multimodal y en la consideración del transporte como parte de la política territorial.
- Partiendo de dicho Plan Director de Transporte Sostenible 2030, y complementado con otros planes estratégicos y sectoriales ya redactados o en redacción por el Gobierno Vasco, en 2022 se ha continuado con las acciones previstas en el citado Plan.
- Se inicia la elaboración del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, al objeto de establecer unas directrices que garanticen que los sistemas de transporte de la CAPV se ajusten a las necesidades económicas, sociales y ambientales del territorio, promoviendo la mejora de la eficiencia y sostenibilidad de este, y reduciendo sus impactos negativos desde la perspectiva del transporte como vector de desarrollo económico y cohesión territorial y social.
- Se aprueba el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi, que busca integrar todos los elementos comunes de diseño de tarifas y coordinación de operadores, garantizando la prestación del servicio, formulando los mecanismos de cooperación económica y tecnológica de los mismos e impulsando los modos de transporte medioambientalmente más sostenibles y la utilización de energías limpias que contribuyan a la lucha contra el cambio climático.
- Con fecha 6 de abril de 2022 dicho proyecto de ley se ha enviado al Parlamento Vasco para su correspondiente tramitación parlamentaria.

## Objetivo 6 - Desarrollar un sistema de transporte público integrado

### Mejora de la oferta ferroviaria en el transporte urbano

- Dentro de la trama urbana se proyectan los tranvías como una oferta más del transporte metropolitano que debe integrarse en el sistema total del transporte de manera que la oferta se adecúe a la demanda. Es pues necesario, en este caso especialmente, que los análisis de movilidad se realicen en el marco de mesas formadas por personal técnico de todas las instituciones. Bajo estas premisas, finalizan las obras de ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Salburua, y las de tranviarización del tramo Bolueta-Atxuri en Bilbao. Se continúa trabajando en los estudios de ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalzana y del tranvía de Bilbao a Zorrotzaurre.



# Indicadores Clave del Sector del Transporte en la CAPV



# 10.

## 10. Indicadores clave del sector del transporte en la CAPV

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

Indicador 1	2010	2020	2021	2022 (a)	Grado avance	
	(CNAE-2009 Y SEC-10)	(CNAE-2009 Y SEC-10)	(CNAE-2009 Y SEC-10)	(CNAE-2009 Y SEC-10)	22-10	22-21
<b>Productividad del transporte (VAB/Empleo)</b>	66,2 miles de euros por persona ocupada	74,4 miles de euros por persona ocupada	82,5 miles de euros por persona ocupada	95,3 miles de euros por persona ocupada	+43,9%	+15,5%

En 2022, la productividad del transporte sube a 95,3 miles de euros por empleado, situándose por encima de la productividad de la economía de la CAPV que asciende a 85,1 miles de euros por ocupado. Realizando una comparativa con 2010, la productividad sectorial se incrementa un 43,9%. Respecto a 2021, el avance del índice es del 15,5%, registrando un crecimiento superior a la economía vasca en conjunto (+10,6%).

Indicador 2	2003	2020	2021	2022 (a)	Grado avance	
	(CNAE-1993 Rev.1)	(CNAE-2009 Y SEC-10)	(CNAE-2009 Y SEC-10)	(CNAE-2009 Y SEC-10)	22-03	22-21
<b>Participación del sector del transporte en el VAB vasco (VAB transporte/VAB economía)</b>	4,80%	4,74%	4,83%	5,08%	+0,28	+0,25

En 2022, la participación del sector transporte respecto al VAB vasco supone el 5,08%. El peso del VAB sectorial con relación al VAB del conjunto de la economía de Euskadi crece en 0,25 puntos porcentuales con relación a 2021 y 0,28 puntos porcentuales sobre 2003.

Indicador 3		2005	2020	2021	2022	Grado avance	
						22-05	22-21
<b>Transporte de mercancías por modo de transporte</b>	Carretera	74,7%	74,7%	80,2%	79,5%	--	-0,7
	Ferrocarril	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%	--	--
	Aéreo	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	--	--
	Marítimo	24,1%	24,1%	18,7%	19,4%	--	+0,7

En 2022, el transporte por carretera continúa como el principal medio en los desplazamientos de mercancías, transportando el 79,5% de la carga total. En segunda posición, el transporte marítimo traslada el 19,4% de los productos y, por último, el tráfico en ferrocarril supone el 1,1%.

Respecto a 2021, el volumen de intercambios del transporte marítimo sube un 4,2% y la carga trasladada en ferrocarril cae un 0,8%.

# Panorámica del Transporte en Euskadi

Indicador 4		2003	2020	2021	2022	Grado avance	
		(Miles de personas)				22-03	22-21
Movilidad de personas por modo de transporte	Carretera	116.380	71.330	93.793	110.109	-5,4%	+17,4%
	Ferrocarril	126.453	89.195	107.368	132.109	+4,5%	+23,0%
	Aéreo	3.228	1.808	2.865	5.736	+77,7%	+100,2%
	Marítimo	119	46	74	214	+79,8%	+189,2%

En 2022, los desplazamientos por carretera superan los 110 millones de personas (+17,4% respecto a 2021), el transporte en ferrocarril rebasa los 132 millones de viajeros (+23%), la movilidad aérea supera los 5,7 millones de personas (+100,2%) y la marítima alcanza los 214 miles de pasajeros y pasajeras (+189,2%). Se debe recordar que, en 2020, y en 2021 en menor medida, se aplicaron restricciones a la movilidad debido a la pandemia de Covid-19.

Un análisis de largoplazo 2003-2022, permite observar que todos los medios de transporte han mejorado los registros, a excepción del transporte por carretera (-5,4%). Los viajeros y viajeras en ferrocarril crecen un 4,5%, la clientela del transporte aéreo sube un 77,7% y los traslados por mar se incrementan un 79,8%.

Indicador 5		2006		2020		2021		2022		Grado avance			
		X	M	X	M	X	M	X	M	22-06		22-21	
Comercio exterior por modo de transporte	Carretera	63,0%	38,1%	65,3%	51,5%	61,8%	46,8%	59,7%	40,4%	-3,3	2,3	-2,1	-6,4
	Ferrocarril	0,0%	0,4%	0,1%	1,4%	0,2%	1,1%	0,2%	0,9%	0,2	0,5	0,0	-0,2
	Aéreo	1,9%	1,7%	3,3%	3,9%	3,3%	2,8%	3,3%	2,3%	1,4	0,6	0,0	-0,5
	Marítimo	29,2%	56,1%	31,3%	43,2%	33,9%	49,2%	37,0%	56,3%	7,8	0,2	3,1	7,1
	Otros	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0	0,1	-0,8	0,1

En 2022, el transporte por carretera moviliza el 59,7% de las exportaciones y el 40,4% de las importaciones. El 37% de las exportaciones y el 56,3% de las importaciones son desplazadas en medios marítimos.

Desde 2006, la carga procedente del extranjero transportada por mar ha crecido 7,8 puntos porcentuales, y las importaciones movilizadas por carretera han aumentado 2,3 puntos porcentuales.

La variación interanual muestra que tanto en las exportaciones como importaciones aumenta el peso del transporte marítimo (+3,1 y +7,1 puntos porcentuales, respectivamente). En sentido opuesto, se reduce la cuota de las exportaciones e importaciones trasladadas por carretera (-2,1 y -6,4 puntos porcentuales respecto a 2021, respectivamente).

Indicador 6	2002	2019	2020	2021	2022	Grado avance	
						22-02	22-21
Consumo energético del transporte	1.590 ktep	2.165 ktep	1.938 ktep	2.050 ktep	2.179 ktep	37,0%	6,3%

De acuerdo con los objetivos estratégicos del Programa Marco Ambiental Euskadi 2030, se debe buscar un modelo de desarrollo sostenible.

En 2022, el consumo energético del sector transporte sube un 6,3% respecto al ejercicio previo, aumento que va en consonancia con la mejora experimentada en la economía vasca (el PIB se incrementa un 6% respecto a 2021). En el periodo 2002-2022, el consumo de energía sectorial crece un 37% en sentido opuesto al objetivo estratégico definido.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Resumen ejecutivo

0

Marco General

1

Evolución General

2

Transporte Carretera

3

Transporte Ferroviario

4

Transporte Aéreo

5

Transporte Marítimo

6

Otros Modos Transporte

7

Efectos inducidos

8

Objetivos y Movilidad Sostenible

9

Indicadores clave

10

Anexos

11

Indicador 7	1990	2008	2019	2020	2021	Grado avance	
						21-90	21-20
<b>Emisiones de GEIs del transporte</b>	2.717 miles de Tn CO <sub>2</sub> equivalente	5.713 miles de Tn CO <sub>2</sub> equivalente	6.423 miles de Tn CO <sub>2</sub> equivalente	5.752 miles de Tn CO <sub>2</sub> equivalente	6.138 miles de Tn CO <sub>2</sub> equivalente	119,3%	6,7%
<p>En 2021, las emisiones de GEIs producidas por el sector del transporte han aumentado un 6,7%, siguiendo la misma tendencia que el total de la actividad económica vasca (PIB de la CAPV crece un 6,2% con relación a 2020).</p> <p>En el periodo 1990-2021, las emisiones sectoriales registran un incremento del 119,3%, evolución en sentido opuesto al objetivo marcado por el Protocolo de Kyoto para el transporte.</p>							

Indicador 8		2004 <sup>1</sup>	2019	Grado avance	
				19-04	
<b>Costes externos del transporte</b>	<b>Carretera</b>	2.753 millones €	1.598,0 millones €	-42,0%	
	<b>Ferrocarril</b>	72 millones €	67,3 millones €	-6,5%	
	<b>Aéreo</b>	n.d.	157,3 millones €	n.d.	
	<b>Marítimo</b>	n.d.	836,0 millones €	n.d.	
<p>De acuerdo con los últimos datos disponibles relativos a 2019, los costes externos del transporte en la CAPV se sitúan en torno a los 2.659 millones de euros. El 60,1% corresponden al transporte por carretera, el 31,4% al marítimo y el 5,9% al transporte aéreo. Por su parte, el modo que genera menores costes externos es el ferrocarril (2,5% del total de los costes de la actividad de transporte en la CAPV)</p> <p>Respecto a 2004, los costes externos del transporte por carretera se reducen un 42,0% debido a las medidas adoptadas en infraestructuras y a la evolución tecnológica en los vehículos. Los costes externos del transporte por ferrocarril experimentan un descenso del 6,5% resultado de los menores costes derivados del transporte de mercancías mientras los costes asociados al tráfico de personas se incrementan debido a la mayor oferta de servicios: tranvía de Vitoria, línea 3 del metro de Bilbao y ampliación de la línea 2.</p>					

<sup>1</sup> Los costes de 2004 están actualizados en base a la evolución de precios entre 2004 y 2019.

Indicador 9	2006	2020	2021	2022	Grado avance	
					22-06	22-21
<b>Gasto medio por persona, gasto medio por hogar y gasto total en transporte</b>	Persona:	Persona:	Persona:	Persona:	Persona:	Persona:
	1.665 €	1.212 €	1.299 €	1.461 €	-12,3%	+12,5%
	Hogar:	Hogar:	Hogar:	Hogar:	Hogar:	Hogar:
	4.355 €	2.872 €	3.071 €	3.430 €	-21,2%	+11,7%
Total:	Total:	Total:	Total:	Total:	Total:	Total:
3.520.592 €	2.622.318 €	2.793.299 €	3.145.048 €	-10,7%	+12,6%	
<p>En 2022, el gasto medio por persona en el año es de 1.461 € (+12,5% respecto a 2021), por hogar supone 3.430 € (+11,7%) y la cifra total en transporte supera los 3,1 millones de € (+12,6%).</p> <p>En comparación a 2006, se reducen los tres indicadores de gasto, de forma que el desembolso individual baja un 12,3%, por unidad familiar disminuye un 21,2% y el gasto completo en transporte cae un 10,7%.</p>						

# Panorámica del Transporte en Euskadi

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave** **10**
- Anexos 11

Indicador 10	1998	2020	2021	2022	Grado avance	
					22-98	22-21
<b>Índice motorización</b>	366,6 turismos por 1.000 habitantes	459,6 turismos por 1.000 habitantes	461,0 turismos por 1.000 habitantes	462,9 turismos por 1.000 habitantes	+26,3%	+0,4%

En 2022, el índice de motorización asciende a 462,9 turismos por cada mil habitantes, subiendo un 0,4% respecto a 2021.



# Anexos

## 11.





## 11. Anexos

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

### 11.1. Novedades legislativas en 2022: europeas, estatales y de la CAPV

#### 11.1.1. Novedades legislativas europeas

##### a) *Directivas*

###### Transporte por carretera

- Corrección de errores de la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo (Diario Oficial de la Unión Europea L 226 de 10 de septiembre de 2003) (DO L 131 de 5.5.2022, p. 8/9).
- Corrección de errores de la Directiva (UE) 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 277 de 27.10.2022, p. 314/314).
- Directiva (UE) 2022/738 del Parlamento Europeo y del Consejo de 6 de abril de 2022 por la que se modifica la Directiva 2006/1/CE relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera (DO L 137 de 16.5.2022, p. 1/6).
- Directiva (UE) 2022/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de octubre de 2022 relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera (versión codificada) (DO L 274 de 24.10.2022, p. 1/13).
- Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2022 relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera (DO L 330 de 23.12.2022, p. 46/69).

###### Transporte ferroviario

- Corrección de errores de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria (Diario Oficial de la Unión Europea L 138 de 26 de mayo de 2016) (DO L 227 de 1.9.2022, p. 137/137).

###### Transporte marítimo

- Corrección de errores de la Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior, por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87/CE (Diario Oficial de la Unión Europea L 252 de 15 de septiembre de 2016) (DO L 29 de 10.2.2022, p. 52/53).

Fuente: Diario Oficial de la Unión Europea.

b) **Reglamentos**

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
<b>Anexos</b>	<b>11</b>

**Transporte por carretera**

- Reglamento Delegado (UE) /... de la Comisión por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los mapas indicativos de la Red Transeuropea de Transporte (C/2022/5056 final).
- Reglamento de Ejecución (UE) /... de la Comisión por el que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la fórmula común para calcular la clasificación de riesgos de las empresas de transporte (C/2022/2743 final).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2022/695 de la Comisión de 2 de mayo de 2022 por el que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la fórmula común para calcular la clasificación de riesgos de las empresas de transporte (DO L 129 de 3.5.2022, p. 33/36).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2022/694 de la Comisión de 2 de mayo de 2022 por el que se modifica el Reglamento (UE) 2016/403 en lo que respecta a nuevas infracciones graves de las normas de la Unión que pueden acarrear la pérdida de honorabilidad del transportista por carretera (DO L 129 de 3.5.2022, p. 22/32).
- Reglamento Delegado (UE) 2022/1012 de la Comisión de 7 de abril de 2022 por el que se completa el Reglamento (CE) n.o 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo al establecimiento de normas que detallan el nivel de servicio y la seguridad de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas, así como a los procedimientos para su certificación (DO L 170 de 28.6.2022, p. 27/37).

**Transporte ferroviario**

- Reglamento Delegado (UE) 2023/1176 de la Comisión de 14 de julio de 2022 por el que se modifica el Reglamento (UE) n.o 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los mapas indicativos de la Red Transeuropea de Transporte (C/2022/5056).
- Reglamento Delegado (UE) 2022/1036 de la Comisión de 29 de junio de 2022 por el que se modifica el Reglamento (UE) 2020/1429 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la prórroga del período de referencia (C/2022/4477).

**Transporte marítimo**

- Reglamento de Ejecución (UE) 2022/90 de la Comisión de 21 de enero de 2022 por el que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los elementos pormenorizados del mecanismo de selección de la Unión basado en el riesgo a fin de seleccionar los buques para su inspección (DO L 15 de 24.1.2022, p. 7/11).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2022/89 de la Comisión de 21 de enero de 2022 por el que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al método que debe utilizarse para el cálculo de la capacidad específica de almacenamiento suficiente (DO L 15 de 24.1.2022, p. 1/6).
- Reglamento Delegado (UE) 2022/1180 de la Comisión de 11 de enero de 2022 por el que se corrige la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (DO L 184 de 11.7.2022, p. 1/2).
- Reglamento Delegado (UE) 2023/205 de la Comisión de 7 de noviembre de 2022 por el que se completa el Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al establecimiento del conjunto de datos del entorno europeo de ventanilla única marítima y se modifica su anexo (DO L 33 de 3.2.2023, p. 24/230).

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

## Transporte aéreo

- Corrección de errores del Reglamento Delegado (UE) 2020/2148 de la Comisión, de 8 de octubre de 2020, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.o 139/2014 en lo que respecta a la seguridad de las pistas y a los datos aeronáuticos (Diario Oficial de la Unión Europea L 428 de 18 de diciembre de 2020) (C/2022/1529).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2022/410 de la Comisión de 10 de marzo de 2022 por el que se modifica el Reglamento (UE) n.o 1321/2014 en lo que respecta a la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad en una única agrupación empresarial de compañías aéreas (DO L 84 de 11.3.2022, p. 20/27).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2022/421 de la Comisión de 14 de marzo de 2022 que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (DO L 87 de 15.3.2022, p. 1/4).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2022/862 de la Comisión de 1 de junio de 2022 por el que se modifica el Reglamento (CE) n.o 474/2006 en lo que atañe a la lista de las compañías aéreas cuya explotación queda prohibida o sujeta a restricciones dentro de la Unión (DO L 151 de 2.6.2022, p. 45/61).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1174 de la Comisión de 7 de julio de 2022 que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 en lo que respecta a determinadas medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (DO L 183 de 8.7.2022, p. 35/42).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1254 de la Comisión de 19 de julio de 2022 por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/640 en lo que respecta a la introducción de nuevos requisitos adicionales de aeronavegabilidad (DO L 191 de 20.7.2022, p. 47/57).
- Reglamento Delegado (UE) 2022/1358 de la Comisión de 2 de junio de 2022 por el que se modifica el Reglamento (UE) n.o 748/2012 en lo que respecta a la aplicación de requisitos más proporcionados para las aeronaves utilizadas en la aviación deportiva y recreativa (DO L 205 de 5.8.2022, p. 7/98).
- Reglamento Delegado (UE) 2022/1645 de la Comisión de 14 de julio de 2022 por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los requisitos relativos a la gestión de los riesgos relacionados con la seguridad de la información que puedan repercutir sobre la seguridad aérea destinados a las organizaciones contempladas en los Reglamentos (UE) n.o 748/2012 y (UE) n.o 139/2014 de la Comisión, y por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.o 748/2012 y (UE) n.o 139/2014 de la Comisión (DO L 248 de 26.9.2022, p. 18/31).

Fuente: Diario Oficial de la Unión Europea.

### 11.1.2. Novedades legislativas estatales

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

#### Transporte por carretera

- Real Decreto 61/2022, de 25 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado. (BOE-A-2022-1425).
- Orden TMA/138/2022, de 28 de febrero, por la que se modifican los Anexos I, III, IV y VI del Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre, por el que se aprueba la concesión directa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla de ayudas para la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera, así como de empresas que realicen transporte privado complementario, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. (BOE-A-2022-3294).
- Real Decreto 183/2022, de 8 de marzo, por el que se regula la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje en las carreteras españolas. (BOE-A-2022-3675).
- Real Decreto 188/2022, de 15 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre, por el que se aprueba la concesión directa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla de ayudas para la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera, así como de empresas que realicen transporte privado complementario, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. (BOE-A-2022-4143).
- Real Decreto 242/2022, de 5 de abril, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y el Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera. (BOE-A-2022-5520).
- Real Decreto 902/2022, de 25 de octubre, por el que se aprueba la concesión directa, a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla, de ayudas para la modernización de empresas privadas de transporte de viajeros prestadoras de servicios de transporte por carretera y de empresas privadas que intervienen en el transporte de mercancías por carretera, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia -Financiado por la Unión Europea- Next Generation EU. (BOE-A-2022-17473).
- Orden TMA/1078/2022, de 28 de octubre, por la que se modifica la Orden FOM/606/2018, de 25 de mayo, sobre el contenido del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, y el modelo del anejo 3 del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español. (BOE-A-2022-18554).

#### Transporte ferroviario

- Real Decreto 448/2022, de 14 de junio, por el que se modifica el Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre. (BOE-A-2022-9845).
- Orden TMA/1338/2022, de 23 de diciembre, por la que se aprueba la "Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria" para el periodo 2021-2026. (BOE-A-2022-24391).

#### Transporte marítimo

- Real Decreto 587/2022, de 19 de julio, por el que se modifican diversas normas reglamentarias en materia de seguridad marítima. (BOE-A-2022-12013).

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

## Transporte aéreo

- Orden TMA/201/2022, de 14 de marzo, por la que se regula el procedimiento de resolución alternativa de litigios de los usuarios de transporte aéreo sobre los derechos reconocidos en el ámbito de la Unión Europea en materia de compensación y asistencia en caso de denegación de embarque, cancelación o gran retraso, así como en relación con los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida. (BOE-A-2022-4201).
- Orden TMA/200/2022, de 14 de marzo, por la que se modifica el apartado quinto del anexo I del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, por el que se aprueban las tarifas a aplicar por el uso de la red de ayudas a la navegación aérea (Eurocontrol) y se modifica el tipo de interés por mora en el pago de dichas tarifas. (BOE-A-2022-4200).
- Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM). (BOE-A-2022-16402).

Fuente: Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

### 11.1.3. Novedades legislativas de la CAPV

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
<b>Anexos</b>	<b>11</b>

#### Transporte por carretera

- Orden de 25 de abril de 2023, del consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, por la que se convoca y regula un programa de ayudas al sector del transporte público de mercancías y personas viajeras por abandono de la actividad. (BOPV N.º 84, viernes 5 de mayo de 2023).
- Decreto 59/2022, de 10 de mayo, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto revisado del proyecto de ensanche y mejora de la GI-3520 entre los PK 2300 y 2680 (2-EM-27/2020-RP), en Zerain. (BOPV N.º 99, martes 24 de mayo de 2022).
- Orden de 16 de mayo de 2023, del consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, por la que se establece un programa de ayudas para la adquisición e implantación de sistemas de nuevas tecnologías y de seguridad en el sector del transporte público de mercancías y personas viajeras por carretera de la Comunidad Autónoma del País Vasco. (BOPV N.º 97, miércoles 24 de mayo de 2023).
- Decreto 79/2022, de 21 de junio, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el Proyecto de ensanche y mejora de la N-636 desde el PK 34,100 al límite con Bizkaia en Kanpanzar (1-EM-26/2021), en Mondragón. (BOPV N.º 133, lunes 11 de julio de 2022).
- Orden de 20 de septiembre de 2022, del consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, de modificación de la Orden de 10 de mayo de 2022, por la que se establece un programa de ayudas al sector del transporte público de mercancías y personas viajeras por abandono de la actividad. (BOPV N.º 184, lunes 26 de septiembre de 2022).
- Orden de 27 de septiembre de 2022, del consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, de aprobación de las recomendaciones de rehabilitación superficial de firmes de la Red de Carreteras (BOPV N.º 192, jueves 6 de octubre de 2022).
- Decreto 110/2022, de 4 de octubre, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el Proyecto revisado del proyecto de estabilización de deslizamientos entre los P.K. 1,370-1,470 y 2,270-2,350 de la GI-3151 (5-ME-36/2020-RP), en Ataun. (BOPV N.º 201, jueves 20 de octubre de 2022).
- Decreto 123/2022, de 18 de octubre, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el Proyecto de instalación de pantallas acústicas entre los P.K. 419,550 y 419,855 de la N-I en Beasain (2-PA-15/2021), en el municipio de Beasain. (BOPV N.º 208, lunes 31 de octubre de 2022).

Fuente: Boletín Oficial del País Vasco. Gobierno Vasco.

## 11.2. Infraestructuras: principales novedades en 2022

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

### Infraestructuras viarias – Principales novedades 2022

En **Bizkaia**, las actuaciones más relevantes son:

- En febrero, se comienza a acondicionar y mejorar el trazado de la carretera BI-2120 a su paso por la zona de Asteinza en Maruri. Las obras se prolongarán durante 12 meses.
- Entre 2019 y 2023 hay planificadas 33 actuaciones con una inversión de 1,3 millones de € dentro del plan Bidesarea repartidas por todo el territorio y con impacto dispar.
- En abril, el alto de Trabakua se abre al tráfico tras 4 actuaciones para reponer la carretera de los daños sufridos por las fuertes precipitaciones de este invierno, que provocaron deslizamientos de la ladera y el agrietamiento y hundimiento de la carretera en el p.k.39+300.
- En mayo, se acuerda realizar un estudio de alternativas para la mejora definitiva de la N-636.
- En junio, finalizan las obras de mejora del enlace de la A-8 con la BI-644 en Barakaldo y Trápaga.
- Finaliza la segunda fase de las obras del tercer carril de la N-636 en Kanpazar.
- Finaliza el trámite de la aprobación provisional del II Plan Territorial Sectorial de carreteras de Bizkaia.
- En julio, se abre la licitación de las obras del nuevo acceso al Hospital de Cruces desde Ezkerraldea y las obras puedan comenzar a finales de año y prolongarse en torno a 10 meses.
- Se completa la maniobra de abatimiento de los viaductos del Bolintxu.
- En noviembre, comienzan las obras para dotar de un segundo carril a la BI-20 entre Santo Domingo y el enlace de Galbarriatu y se prolongarán por 14 meses.
- Finalizan las obras para reordenar el tráfico de La Avanzada en Leioa que se ha abordado en tres grandes fases.
- Se aprueba el Anteproyecto de Norma Foral del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas 2023-2035.
- En diciembre, se aprueba el proyecto constructivo del tramo entre Altzaga y Lamiako y se licita los trabajos de construcción, que comenzarán en 2023. El presupuesto de licitación es de 9,9 millones de € y el plazo para ejecutar las obras, de 16 meses.

En **Gipuzkoa**, destacan los siguientes trabajos:

- En febrero, se activa la licitación de la redacción del proyecto de trazado de la nueva variante de Zarautz, una obra que comenzará a hacerse durante el segundo semestre de 2023.
- En abril, se aprueban dos proyectos de intervención para acometer mejoras en la N-I. Por un lado, se ha aprobado la rehabilitación del firme de dos tramos de esta carretera y, por otro, se ha dado luz verde a la instalación de nuevas pantallas acústicas en Beasain.
- En mayo, se licitan las obras de reparación de varios deslizamientos existentes en la GI-627, en el puerto de Arlaban.
- Finaliza la renovación del túnel de Belabieta tras 11 meses de obras.
- En junio, se inicia la tramitación para la redacción del proyecto constructivo de mejora de la conexión A-15 con la N-I en Andoain.
- Comienza la rehabilitación de la autovía A-636 con la extracción de muestras del firme en diferentes puntos entre Beasain y Ormaiztegi.
- Se construirá una rotonda elevada sobre la N-I, en Lasarte-Oria.
- Se aprueba el expediente de contratación del proyecto de refuerzo del revestimiento y adecuación de instalaciones de los túneles de Oindolar, en sentido Donostia; y Gorosmendí, en sentido Iruñea, ubicados en la autopista A-15.
- En julio, se mejorará la carretera GI-2639 entre Elgeta y Kanpazar con la ampliación de la plataforma de la carretera en los puntos más conflictivos, como curvas, para así mejorar la visibilidad y la seguridad.

## Infraestructuras viarias – Principales novedades 2022

- Finalizan las obras de la rotonda de Ugartemendi en Beasain.
  - En octubre, finalizan las obras de la nueva rotonda de la entrada sur de Alegia.
  - Se presenta el anteproyecto de renovación total del puente sobre el río Deba, en la GI-3821; prevé un coste de 1.368.499 € y un plazo de ejecución de 6 meses.
  - En diciembre, las obras de la A-636 en Beasain entran en su última fase con la rehabilitación integral del firme.
- En **Álava**, se desarrollan los proyectos detallados a continuación:
- En febrero, se aprueba un protocolo de intenciones para mejorar los accesos de Arasur desde la autopista AP-1.
  - En abril, Un nuevo planificador integra Alavabus y Transporte Comarcal y ofrece las mejores combinaciones para desplazarse por todo el Territorio.
  - En mayo, se abre al tráfico el nuevo tramo acondicionado de la carretera A-625.
  - Se amplía el cruce de Ubide en la carretera N-240 para mejorar la seguridad.
  - A partir de julio, comienza El Plan de Firmes 2022 para mejorar el firme de distintos tramos de 58 carreteras alavesas como en algunas de las principales vías de las Red Preferente y la Red Básica como la A-1, la AP-1, la A-625, la A-132 y la A-124, pero centra sobre todo sus esfuerzos en las Redes Comarcal, Local y Vecinal.
  - En agosto, se adjudica la redacción del proyecto de vía ciclista entre Vitoria-Gasteiz y el Parque Tecnológico de Miñano. Las obras se licitarán en el primer semestre de 2023.
  - En septiembre, se adjudica el contrato de seguridad vial por 595.000 euros y un plazo de ejecución de nueve meses. Las actuaciones se llevarán a cabo durante el último trimestre de 2022 y la primera mitad de 2023.
  - En octubre, se presenta el anteproyecto de concesión unificada de transporte de viajeros/as por carretera entre Vitoria-Gasteiz y Bilbao.

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11



## Infraestructura ferroviaria de Adif – Principales novedades 2022

### Red ferroviaria convencional de Adif

- En febrero, se finaliza las obras del paso inferior para mejorar la accesibilidad de la estación de Andoain (Gipuzkoa).
- En marzo, se adjudica trabajos para optimizar cinco subestaciones eléctricas de la red ferroviaria a su paso por La Rioja y Álava (Artomaña, Cenicero, Haro, Inoso, y Zuazo).
- Se realizan las obras de reparación definitiva de los daños en el emboquille del túnel de Zumárraga ocasionados por el temporal de lluvias en la línea ferroviaria, Madrid-Hendaya, entre Zumarraga y Beasain.
- En abril, se licita la redacción del proyecto básico de las obras de la nueva estación de Legorreta (Gipuzkoa) con un plazo de ejecución de 33 meses.
- Se adjudica el contrato de obras de mejora de la accesibilidad en la estación de Amurrio (Álava) incluida en la red de cercanías C-3 Bilbao-Orduña con un plazo de ejecución de 12 meses.
- Se licita los proyectos de obras de montaje de vía y de electrificación para la construcción, en la estación de Irún, de un cambiador de ejes de distintos anchos de vía en el transporte de mercancías.
- En mayo, se inician las obras de accesibilidad y mejora de la permeabilidad de la estación de Ordizia, incluida en la línea C-1 de la red de Cercanías de San Sebastián (Irun-Brinkola).
- En junio, se impulsa la remodelación y ampliación integral de la actual terminal logística de Júndiz, una actuación permitirá impulsar el desarrollo del nodo Vitoria y su conexión por ferrocarril al Corredor Atlántico.
- Finaliza los trabajos de rehabilitación del puente internacional sobre la desembocadura del Río Bidasoa, que han permitido mejorar la estructura de conexión ferroviaria, alargar su vida útil.
- En julio, se licita el contrato de servicios de adecuación de taludes y trincheras dentro del ámbito de la Red de Ancho Métrico de Bizkaia, concretamente en la línea entre Karrantza y Bilbao La Concordia y la línea entre Aranguren y Balmaseda. El plazo de ejecución previsto para este contrato es de 36 meses.
- Se finaliza la implantación del sistema de seguridad en la circulación Asfa Digital en toda la red de ancho métrico.
- En agosto, completa la electrificación de la línea de ancho métrico Bilbao-Karrantza mejorando la catenaria con un plazo de ejecución de 8 meses.
- En septiembre, se invierte en la modernización de las instalaciones de seguridad del tramo Bilbao-Zaramillo, en la línea de ancho métrico Bilbao Concordia-Aranguren (Bizkaia). Se ha licitado el contrato para la instalación del sistema de señalización denominado Bloqueo Automático Banalizado (BAB), con un plazo de ejecución de 18 meses.
- En noviembre, se realizan nuevas inversiones a la modernización de la electrificación de la línea de Cercanías Bilbao-Balmaseda, perteneciente a la red de ancho métrico de Bizkaia, en concreto, las subestaciones de Zorrotza y Aranguren.
- En diciembre, se suscribe un convenio por Adif, el Gobierno Vasco y el Ayuntamiento de Irún para desplegar una nueva pasarela urbana y peatonal, que conectará la estación y la ciudad, favoreciendo la movilidad y el uso del transporte público.
- Se avanza en la ejecución de las obras en marcha para la ampliación de la longitud hasta 550 metros de las vías en la estación de Lezo/Erretería, destinadas a favorecer el transporte de mercancías en la conexión con el Puerto de Pasaia.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

## Infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren – Principales novedades 2022

En **Bizkaia**, ETS lleva a cabo los siguientes proyectos en 2022:

- En octubre, se publica la relación de bienes y derechos afectados por el proyecto de las futuras cocheras ferroviarias de Erandio. Se completarán con un edificio multiusos y un aparcamiento para el personal, así como una zona de acopio de material. El plazo de ejecución es de 20 meses.
- En el mismo mes, se analiza una posible conexión ferroviaria como fórmula de transporte sostenible entre las dos sedes futuras del Museo Guggenheim en la Reserva de la Biosfera de Urdaibai, un enlace que utilizaría la línea Bilbao-Bermeo que opera Euskotren.
- También, se adjudican las obras para la reforma de la estación de Zaldibar, que supondrán una mejora de la seguridad y accesibilidad de sus instalaciones. La actuación se traducirá en la reforma completa de los andenes, la eliminación de un paso a nivel y la construcción de una pasarela peatonal. Los trabajos tienen un plazo de finalización de doce meses.

En el **territorio histórico de Gipuzkoa**, ETS desarrolla las principales actuaciones son:

- En mayo, ETS aprueba la licitación del proyecto para la reforma de la estación de Elgoibar con un plazo de ejecución de cuatro meses. La actuación incluye la demolición y creación de nuevos andenes y su pavimentación, la sustitución de la marquesina y la mejora del alumbrado.
- En el mismo mes, ETS sacaba a licitación las obras de reparación y refuerzo del histórico puente ferroviario de Zumaia, sobre el río Urola, por un importe de 4,3 millones de euros y un plazo de ejecución de 15 meses.
- En noviembre, se inicia un periodo de obras en horario nocturno, con la finalidad de mantener sin interrupciones la circulación de los trenes.
- En julio, el órgano de contratación de ETS aprueba la apertura del proceso mediante el que se licita el proyecto de construcción de la nueva estación de Usurbil, con un plazo para finalizar las obras de 30 meses.
- En octubre, somete a información pública el proyecto de construcción del túnel de Aginaga y su estudio de impacto ambiental, cuya materialización acortará el recorrido actual entre Usurbil y Zarautz en 1,5 kilómetros y posibilitará un incremento de las frecuencias de conexión con Donostia al desdoblarse parte del trazado.
- Durante 2022, prosiguen las obras de construcción de la nueva estación de Zarautz y del apeadero de San Pelaio, en ese mismo municipio. El plazo de ejecución de 29 meses y está financiado por el Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco, a través de ETS (66,7%), y el Ayuntamiento de Zarautz (33,3%).
- En junio entra en servicio la estación provisional, situada a 150 metros, del emplazamiento del antiguo edificio.
- En julio, se clausura temporalmente el paso inferior de Iñurritza, que une las calles Lapurdi y Mitxelena. Durante un periodo de doce meses, los tránsitos se realizan mediante una pasarela dotada de escaleras fijas y rampas que se instala en el entorno.
- En octubre, se acuerda la contratación sobre la apertura del proceso de licitación para construir la variante ferroviaria de Altzola, en Elgoibar, que fue publicado, finalmente, en diciembre. La obra sale a concurso público con un plazo de ejecución de 21 meses.
- En febrero, ETS inicia el proceso de redacción de los proyectos de instalaciones de la variante de Altzola, que se dividió en dos lotes: señalización y comunicaciones y energía.
- Los progresos más destacados en la variante Topo (Lasarte Oria-Donostia-Hendaia) son:
  - En junio, ETS concluía las obras de construcción del tramo Lugaritz-Miraconcha. En ese momento, únicamente se encontraban pendientes de realizar los montajes de la vía, de la catenaria y del resto de instalaciones, operaciones programadas para su realización de forma conjunta con las del tramo Miraconcha-Easo, en proceso de ejecución.
  - En el tramo Miraconcha-Easo, se avanza en tramos de seis metros. El terreno se trata con inyecciones y se excava por fases.

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

## Infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren – Principales novedades 2022

- En los últimos meses del año, ETS trabaja en la redacción de los pliegos de la licitación de las obras de construcción del ascensor que conectará la futura estación de Easo del Topo con la calle San Roke, con el que se salvará un desnivel de casi 30 metros.
- Durante el periodo de verano, las obras de reforma del andén y la sustitución de la marquesina de la estación de Lasarte-Oria, con un plazo de ejecución de cuatro meses.
- En la segunda parte del año, la mesa de contratación de ETS saca a licitación las obras para la reforma integral de la estación de Anoeta, que incluyen la construcción de un segundo vestíbulo en superficie, la prolongación de los andenes y la reordenación viaria de la Plaza Aita Donostia. Con un plazo de 30 meses para su finalización.
- En enero, se anuncia que ETS eliminará el viaducto del Topo a su paso por Pasaia, una vez que se ponga en marcha la variante ferroviaria entre Altza y Galtzaraborda, cuyas obras dan comienzo unas semanas después.
- En febrero, ETS inicia las obras de construcción de la variante soterrada en el frente de Galtzaraborda, cuyo emboquille se localiza en el parque próximo a la estación, junto a las calles Apeadero, Parke e Irumugarrieta.
- En junio, se inaugura oficialmente el Centro de Intercambio Multimodal de Hendaia, celebrada en esa nueva terminal ferroviaria.

## Infraestructuras ETS operadas por Metro Bilbao – Principales novedades 2022

- En la Línea 1 (Etxebarri-Plentzia), en junio, concluye la rehabilitación integral del antiguo edificio de la estación en Neguri. Se inicia un proceso para la concesión demanial del inmueble, mediante concurso público, y su destino a la actividad comercial de servicios de restauración.
- En la Línea 3 (Kukullaga-Matiko), se realiza la reposición del frontón de la Esperanza, recinto cerrado de, aproximadamente, 30 metros de longitud y 20 metros de anchura.
- En la Línea 4, en diciembre, ETS aprueba la licitación de la redacción del proyecto constructivo que definirá la variante de trazado de la plataforma ferroviaria que conectará la zona sur —los barrios de Rekalde e Irala— y el centro de la capital vizcaína. Plazo de ejecución 15 meses.
- En la Línea 5, en febrero, se da a conocer el acuerdo adoptado para impulsar la Línea del metro a Galdakao, con recursos propios. Se trabaja en un convenio de financiación que posibilite que ETS licite las obras en 2022 ya que se dispone de un proyecto constructivo. El nuevo trazado sumará 6,3 kilómetros a la red del suburbano, con cinco nuevas estaciones (Sarratu, Aperribai, Bengoetxe, Galdakao y el Hospital de Usansolo), y conectará con la línea procedente de Busturialdea y Durangaldea.
- En octubre, se firma el convenio que posibilita la construcción de la Línea 5 del ferrocarril metropolitano.
- En noviembre, ETS saca a licitación las obras de los tres primeros tramos de la Línea 5.
- Este mismo mes, se saca a información pública el estudio informativo de la conexión de la Línea 5 del ferrocarril metropolitano con la Línea Bilbao-Donostia/San Sebastián.

## Infraestructuras tranviarias ETS operadas por EuskoTren – Principales novedades 2022

En el **Tranvía de Bilbao**, en marzo entra en servicio el nuevo tramo entre los barrios de Atxuri y Bolueta, de 2,3 kilómetros de longitud.

- A finales de abril, ETS saca a licitación el proyecto constructivo de una nueva parada, ubicada en el Paseo de Los Caños, con un plazo de realización de 10 meses.
- En julio, ETS licita la redacción del proyecto constructivo que definirá las características de la ampliación del trazado tranviario entre la actual parada término de Bolueta y Kukullaga, en Etxebarri, con una longitud próxima a los dos kilómetros. En octubre se adjudica el concurso con un plazo de realización de 36 semanas.
- En enero, ETS procede a la renovación de la vía en la curva situada junto al teatro Arriaga. Los trabajos consisten en el reemplazo del carril desgastado, por lo que fue necesario levantar la plataforma tranviaria en un tramo de 100 metros, entre la calle Bidebarrieta y el paso de peatones que conecta la Plaza Arriaga con el Arenal.
- En agosto, se llevan a cabo las obras de sustitución de vía en las curvas situadas entre la Plaza Circular y la calle Buenos Aires; entre la calle Buenos Aires y la Plaza de Venezuela; y entre las avenidas Sabino Arana y Juan Antonio de Zunzunegi.
- En octubre, se publicaba el estudio informativo de la ampliación del tranvía de Bilbao hasta la isla de Zorrozaurre. El nuevo trazado tendrá cinco paradas, una de ellas en Olabeaga, y una longitud total de 2,4 kilómetros. Plazo de ejecución de 5 meses.

En el **Tranvía de Vitoria-Gasteiz**, se lleva a cabo una extensión progresiva de su trazado, tal como se detalla:

- En junio, continúan las obras de ampliación de la línea del tranvía hasta el barrio de Salburua. Se prepara la conexión entre la nueva traza y la red tranviaria en servicio, en la calle de La Florida.
- En agosto, se desarrolla la última fase de los trabajos para hacer efectiva la conexión entre la prolongación a Salburua y el trazado en servicio del Tranvía.
- Al finalizar el año, todo está dispuesto para proceder al comienzo del periodo de pruebas técnicas.
- Se prosigue con los trabajos y equipamientos en el ámbito de las instalaciones eléctricas y electrificación, señalización viaria y tranviaria y comunicaciones de la ampliación tranviaria a Salburua.
- En 2022, se trabaja en la redacción del estudio informativo de la ampliación de la red tranviaria al distrito de Zabalzana, posibilitará la conexión directa de este barrio (zona suroeste de la ciudad) con el centro urbano.
- En mantenimiento de las instalaciones, en septiembre, se inicia un proceso de diálogo competitivo destinado a definir las especificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares para la licitación de un sistema gestión y control del tráfico ferroviario ERTMS/ETCS.
- En noviembre, finaliza la renovación del equipamiento de core de la red IP de explotación.
- A finales de año, concluye la redacción del “Estudio de implantación de la nueva subestación de Errearteria”.
- En la segunda mitad del año, se llevan a cabo diversas actuaciones para mejorar la cobertura TETRA en la estación y túnel de Anoeta y en los tramos de túnel de la línea Ariz-Basurto (San Adrián, Montefuerte-Ollargan y Renfe).
- Se concluye la redacción del proyecto de señalización de Irauregi (Alonsotegi).
- Se lleva a cabo la motorización y telemando de los seccionadores localizados en Asua e Itsasbegi y de la estación de seccionadores manuales en puntos críticos de la línea.
- Se instalan resistencias calefactoras en diversas agujas en las estaciones de Amorebieta, Lemoa, Gernika, Itsasbegi, Muxika, Elgoibar, Deba, Orio y Zumaia.
- Se procede a la licitación y posterior adjudicación de la obra de renovación completa de la subestación eléctrica de tracción de Maltzaga.
- Se traslada a Maltzaga la subestación móvil de Lasarte.

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

- Prosigue el desarrollo del proyecto de adecuación y renovación de una parte de las instalaciones de las líneas que confluyen en el entorno de Ariz-Basauri.
- Se redacta el proyecto para el diseño de señalización ferroviaria en Murueta, que contempla la instalación de un nuevo enclavamiento electromecánico.
- Se adjudica la obra para la mejora de la señalización en el tramo Gaintxurizketa-Bentak.
- En noviembre entra en servicio el nuevo puesto de mando local videográfico de la estación de Usurbil.

## Infraestructuras Nueva Red Ferroviaria Vasca – Principales novedades 2022

- En 2022, en el tramo Hernani-Astigarraga (segunda fase) se prosigue en el desarrollo de las obras de 2,16 km de longitud, cuya conclusión está programada para la primavera de 2024.
- A lo largo del año, ha continuado el proceso de construcción de nuevas salidas de emergencia entre Bergara y Astigarraga, con la correspondiente adaptación de varios túneles, ya ejecutados, a las especificaciones técnicas de interoperabilidad vigentes. Estas galerías se localizan en Beasain Este (555 metros de longitud); Ordizia-Itsasondo (dos salidas de 411 y 428 metros, respectivamente); Legorreta (255 metros) y Tolosa (115 metros).
- A finales de año, se han completado la obra, a falta de remates, y se ha finalizado la estación de Ezkio-Itsaso. Se realizan actuaciones adicionales en la plataforma, entre Bergara y Astigarraga.
- En febrero, se firman los protocolos relativos a la integración del ferrocarril y sus accesos en las ciudades de Bilbao y Vitoria-Gasteiz.
- En Bilbao, el protocolo recoge las siguientes actuaciones: El desarrollo y tramitación administrativa del estudio informativo y del proyecto constructivo de la nueva estación soterrada, la construcción de un apeadero provisional en la zona del cruce con la línea ferroviaria convencional de Miranda de Ebro a Bilbao (Línea 700).
- En Vitoria-Gasteiz, se establecen los siguientes ámbitos de actuación: colaboración en la resolución de las consultas sobre documentación ambiental complementaria durante la evaluación ambiental del nuevo Estudio Informativo; aprobado del nuevo Estudio Informativo de la Integración del Ferrocarril en Vitoria-Gasteiz; redacción del proyecto básico para la integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria-Gasteiz, que contempla tanto el tramo urbano como el nudo de Arkaute.
- En la Pasante Astigarraga-Oiartzun-Lezo, en abril, se da luz al convenio específico con la Administración General del Estado que, de manera efectiva, deja al tramo Astigarraga-Oiartzun-Lezo fuera de la encomienda existente para el conjunto de obras pendientes de finalizar en Gipuzkoa, ante la imposibilidad de su terminación en plazo al estar en fase de evaluación ambiental y pendiente de la aprobación definitiva de su estudio informativo.
- En abril, en de las obras del corredor de acceso de la alta velocidad a Bilbao, se suscribe el convenio con el Gobierno de España para la gestión de las obras del corredor de acceso a la estación de Bilbao-Abando de la Nueva Red Ferroviaria. La encomienda establece que el Gobierno Vasco, a través de ETS se responsabiliza de la redacción del proyecto y ejecución de las obras del túnel entre Zaratamo y el centro de Bilbao.
- En noviembre, la estación provisional de Atotxa entra en servicio.

## Aeropuerto de Bilbao – Principales novedades 2022

- En febrero, la Comisión de Seguimiento Ambiental del Aeropuerto de Bilbao informa de la necesidad de realización de actuaciones de insonorización en 424 nuevas viviendas, para las que se están elaborando los correspondientes proyectos y presupuestos para la mejora de sus aislamientos acústicos.
- En marzo, se instala el nuevo radar aviar del Aeropuerto de Bilbao.
- En noviembre, se aprueba la insonorización de 582 nuevas viviendas en el entorno del Aeropuerto de Bilbao
- En diciembre, se pone en marcha el nuevo edificio de oficinas en el que se centralizarán los espacios de trabajo de varios organismos y empresas. El plazo de ejecución ha sido 36 meses.

### Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz – Principales novedades 2022

- En diciembre, se tramita la insonorización de 11 viviendas incluidas en el Plan de Aislamiento Acústico de este aeropuerto. Ya se ha finalizado la ejecución de sus obras de aislamiento acústico en 4 viviendas. Se han identificado 34 viviendas en las que es necesario ejecutar mejoras de su aislamiento acústico.

### Puerto de Bilbao – Principales novedades 2022

- En 2022, Continúa las obras de ampliación del muelle AZ1, que aportarán 50.000 nuevos m<sup>2</sup> y contará con una línea de muelle de 251 metros lineales. La inversión asciende a 27,4 millones y ya se ha ejecutado el 50% de la obra, que finalizará en la primavera de 2023.
- Para mejorar el entorno urbano de Santurtzi, se realiza una nueva pasarela sobre las vías de ADIF, dotada de accesibilidad; y la urbanización del entorno del Muelle Pesquero.
- Ampliación de una terminal de mercancía convencional en una superficie de 70.150 m<sup>2</sup> de la primera fase del Espigón central, para ampliar su terminal para carga convencional y ro-ro del muelle A6.
- En mayo, en el muelle de Punta Sollana, se inician las obras de su hub de descarbonización. Las instalaciones contarán con una planta destinada a la producción de combustibles sintéticos.
- En mayo, se acuerda construir el nuevo sistema de saneamiento del Puerto de Bilbao con el que se sustituirá una multitud de instalaciones actualmente existentes, por una red de colectores que conducirán las aguas sanitarias e industriales hasta la Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) de Galindo, gestionada por el Consorcio de Aguas Bilbao Bizkaia.
- En julio, se licitan los contratos de obra de una nueva vía apartadero de 750 metros de longitud en la estación de Orduña, que permitirá agilizar y mejorar su operativa a los convoyes de ferrocarril que trasladan mercancías entre las instalaciones del Puerto de Bilbao y la Meseta y, a su vez, se beneficiarán los trenes con pasajeros.
- En septiembre, se licita la primera fase de las obras del nuevo sistema de saneamiento del Puerto de Bilbao.
- En octubre, la Autoridad Portuaria de Bilbao y la Comisión Europea firman el contrato de subvención del proyecto BilbOPS, dentro del programa de ayudas CEF Transport 2021-2027, para comenzar los trabajos de electrificación de sus muelles para suministrar electricidad a los buques mientras están atracados, con el fin de reducir en un 40% las emisiones de gases de efecto invernadero, así como vibraciones y ruidos. Se licitará en varias fases constructivas, programando la primera licitación del proyecto a finales de 2022.
- En diciembre, finaliza la construcción de seis nuevos tanques de almacenamiento de graneles líquidos agroalimentarios y agroenergéticos en el Puerto de Bilbao.
- Se firma un Convenio con el Ayuntamiento de Barakaldo y la Autoridad Portuaria de Bilbao para rehabilitar los muelles de Galindo en Barakaldo, incluye la reforma de un tramo de 350 metros lineales de muelle y el dragado de la Ría en el entorno.

Resumen ejecutivo

0

Marco General

1

Evolución General

2

Transporte Carretera

3

Transporte Ferroviario

4

Transporte Aéreo

5

Transporte Marítimo

6

Otros Modos Transporte

7

Efectos inducidos

8

Objetivos y Movilidad Sostenible

9

Indicadores clave

10

Anexos

11

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

## Puerto de Pasajes – Principales novedades 2022

- En 2022, se ejecuta la pavimentación de la parcela de la antigua central térmica de Iberdrola.
- Finaliza la plaza de la lonja pesquera, la renovación de la defensa de los muelles y la renovación del cierre perimetral del muelle de Lezo.
- Se inicia la urbanización de la cubierta de la Lonja y la urbanización de la cubierta de los almacenes de La Herrera.
- En mayo, se inicia la renovación completa de los pantalanes que sirven de lugar de atraque a la motora que une diariamente las orillas de San Pedro y Donibane.
- En diciembre, se avanza en la ejecución de las obras en marcha para la ampliación de la longitud hasta 550 metros de las vías en la estación de Lezo/Erreñería, destinadas a favorecer el transporte de mercancías en la conexión con el Puerto de Pasaia. La financiación es aportada por la Autoridad Portuaria de Pasaia con cargo al Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria.
- Se ha adjudicado al centro tecnológico AZTI las labores técnicas de caracterización de materiales, un primer paso para acometer los proyectos de ampliación previstos entre 2024 y 2027. Las obras servirán para mejorar la navegabilidad por el canal para los buques actuales y permitir el acceso a embarcaciones más grandes y de mayor calado.

## Puerto de Bermeo – Principales novedades 2022

- Se adjudica la repavimentación del muelle de Portu Zaharra en el puerto de Bermeo.

## 11.3. Anexo Estadístico

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

### 11.3.1. Marco general

#### a) *Número de establecimiento*

Cuadro 11.1. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV.

(nº establecimientos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	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
2014	10.439	95,6	5,9	10.923	6,2	176.879
2015	10.450	95,6	5,9	10.932	6,2	176.384
2016	10.255	93,9	5,8	10.920	6,2	175.674
2017	10.398	93,2	5,9	11.160	6,4	175.393
2018	10.156	92,3	5,8	11.001	6,3	173.849
2019	10.092	91,7	5,8	11.009	6,3	174.771
2020	9.787	90,7	5,7	10.794	6,3	171.371
2021	9.720	89,7	5,7	10.832	6,4	169.897
2022	9.588	89,4	5,7	10.729	6,4	168.483

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



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

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

(%)

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
2014	-6,7	-7,2	-1,35
2015	0,1	0,1	-0,3
2016	-1,8	-0,1	-0,4
2017	1,4	2,2	-0,2
2018	-2,3	-1,4	-0,9
2019	-0,6	0,1	0,5
2020	-3,0	-2,0	-1,9
2021	-0,7	0,4	-0,9
2022	-1,3	-0,9	-0,8

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

Cuadro 11.3. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava.

(nº Establecimientos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	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
2014	1.337	92,9	5,4	1.439	5,8	24.938
2015	1.340	92,5	5,4	1.448	5,8	24.794
2016	1.322	93,8	5,3	1.409	5,7	24.759
2017	1.341	92,3	5,4	1.453	5,8	24.870
2018	1.324	92,8	5,4	1.427	5,8	24.493
2019	1.348	91,2	5,4	1.478	5,9	24.974
2020	1.313	88,6	5,3	1.482	6,0	24.712
2021	1.303	86,8	5,4	1.502	6,2	24.299
2022	1.321	85,8	5,4	1.539	6,3	24.208

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

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

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

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

(%)

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

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

AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
2009	--	--	--
2010	-9,7	-8,7	-5,7
2011	-5,4	-5,6	-1,6
2012	-1,3	-0,6	3,6
2013	-4,8	-5,0	-1,6
2014	-4,6	-3,1	-1,7
2015	0,2	0,6	-0,6
2016	-1,4	-2,7	-0,2
2017	1,4	3,1	0,4
2018	-1,3	-1,8	-1,5
2019	1,8	3,6	2,0
2020	-2,6	0,3	-1,0
2021	-0,8	1,3	-1,7
2022	1,4	2,5	-0,4

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

Cuadro 11.5. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa.

(nº establecimientos y %)

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

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

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	nº establ.
2009	4.780	95,9	6,8	4.985	7,1	70.709
2010	4.207	95,5	6,3	4.405	6,6	66.694
2011	4.052	95,7	6,4	4.235	6,6	63.768
2012	3.939	95,3	6,2	4.135	6,5	63.381
2013	3.757	95,5	6,1	3.933	6,3	61.972
2014	3.368	100,0	5,6	3.368	5,6	60.631
2015	3.359	99,7	5,6	3.368	5,6	60.253
2016	3.276	93,8	5,5	3.492	5,8	59.907
2017	3.295	93,0	5,5	3.543	5,9	59.639
2018	3.194	92,4	5,4	3.457	5,8	59.160
2019	3.141	92,0	5,3	3.413	5,8	59.176
2020	3.022	91,6	5,2	3.298	5,7	57.571
2021	2.960	90,9	5,2	3.256	5,7	57.223
2022	2.910	90,4	5,1	3.216	5,6	56.896

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

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

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

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

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
2014	-10,4	-14,4	-2,2
2015	-0,3	0,0	-0,6
2016	-2,5	3,7	-0,6
2017	0,6	1,5	-0,5
2018	-3,1	-2,4	-0,8
2019	-1,7	-1,3	0,0
2020	-3,8	-3,4	-2,7
2021	-2,1	-1,3	-0,6
2022	-1,7	-1,2	-0,6

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

Cuadro 11.7. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia.

(nº Establecimientos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	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
2014	5.734	93,8	6,3	6.116	6,7	91.310
2015	5.751	94,0	6,3	6.116	6,7	91.337
2016	5.657	94,0	6,2	6.019	6,6	91.008
2017	5.762	93,5	6,3	6.164	6,8	90.884
2018	5.638	92,2	6,3	6.117	6,8	90.196
2019	5.603	91,6	6,2	6.118	6,8	90.621
2020	5.452	90,7	6,1	6.014	6,8	89.088
2021	5.457	89,8	6,2	6.074	6,9	88.375
2022	5.357	89,7	6,1	5.974	6,8	87.379

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

Resumen ejecutivo

0

Marco General

1

Evolución General

2

Transporte Carretera

3

Transporte Ferroviario

4

Transporte Aéreo

5

Transporte Marítimo

6

Otros Modos Transporte

7

Efectos inducidos

8

Objetivos y Movilidad Sostenible

9

Indicadores clave

10

Anexos

11

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

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

(%)

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

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

AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
2009	--	--	--
2010	-8,1	-7,5	-5,3
2011	-7,0	-7,4	-2,3
2012	-0,2	-0,2	-1,5
2013	-3,2	-3,8	-3,5
2014	-4,9	-3,7	-0,7
2015	0,3	0,0	0,0
2016	-1,6	-1,6	-0,4
2017	1,9	2,4	-0,1
2018	-2,2	-0,8	-0,8
2019	-0,6	0,0	0,5
2020	-2,7	-1,7	-1,7
2021	0,1	1,0	-0,8
2022	-1,8	-1,6	-1,1

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

Cuadro 11.9. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en la CAPV.

(nº Establecimientos y %)

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

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11



# Panorámica del Transporte en Euskadi

	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.**	Act. Post. y de Corr.	TOTAL	
Resumen ejecutivo	0	<b>Nº ESTABLECIMIENTOS</b>															
	2009	2.694	9.669	41	3	3	16	17	10	6	-	-	-	1.366	-	13.825	
	2010	2.587	8.468	57	5	4	15	14	11	5	289	109	32	899	-	12.495	
Marco General	1	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	
	2014	2.463	6.780	60	6	5	9	11	14	2	256	102	22	709	676	11.117	
	2015	2.468	6.765	60	9	4	9	11	12	3	261	101	19	728	700	11.150	
Evolución General	2	2016	2.427	6.625	63	15	4	10	12	3	258	99	21	707	665	10.920	
	2017	2.450	6.702	63	16	5	15	14	11	3	258	107	21	733	762	11.160	
	2018	2.430	6.492	63	15	5	12	15	10	3	245	103	22	741	844	11.001	
	2019	2.389	6.454	74	15	5	24	14	9	2	245	100	19	742	917	11.009	
	2020	2.363	6.200	74	13	5	23	14	9	2	236	99	22	727	1.007	10.794	
Transporte Carretera	3	2021	2.343	6.147	74	10	5	25	16	2	241	93	26	726	1.112	10.832	
	2022	2.292	6.044	73	15	5	30	16	15	2	239	86	26	745	1.140	10.729	
	<b>%</b>																
	2009	19,49	69,94	0,30	0,02	0,02	0,12	0,12	0,07	0,04	-	-	-	9,88	-	100,00	
	2010	20,70	67,77	0,46	0,04	0,03	0,12	0,11	0,09	0,04	2,31	0,87	0,26	7,19	-	100,00	
Transporte Ferroviario	4	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	
	2014	22,16	60,99	0,54	0,05	0,04	0,10	0,10	0,13	0,02	2,30	0,92	0,20	6,38	6,08	100,00	
	2015	22,13	60,67	0,54	0,08	0,04	0,08	0,10	0,11	0,03	2,34	0,91	0,17	6,53	6,28	100,00	
Transporte Aéreo	5	2016	22,23	60,67	0,58	0,14	0,04	0,09	0,11	0,10	2,36	0,91	0,19	6,47	6,09	100,00	
	2017	21,95	60,05	0,56	0,14	0,04	0,13	0,13	0,10	0,03	2,31	0,96	0,19	6,57	6,83	100,00	
	2018	22,09	59,01	0,57	0,14	0,05	0,12	0,14	0,09	0,03	2,23	0,94	0,20	6,74	7,67	100,00	
	2019	21,70	58,62	0,67	0,14	0,05	0,22	0,13	0,08	0,02	2,23	0,91	0,17	6,74	8,33	100,00	
	2020	21,89	57,44	0,69	0,12	0,05	0,21	0,13	0,08	0,02	2,19	0,92	0,20	6,74	9,33	100,00	
Transporte Marítimo	6	2021	21,63	56,75	0,68	0,09	0,05	0,23	0,15	0,11	2,22	0,86	0,24	6,70	10,26	100,0	
	2022	21,36	56,33	0,68	0,14	0,05	0,28	0,15	0,14	0,02	2,23	0,80	0,24	6,94	10,62	100,0	
Otros Modos Transporte	7	* Incluye los transportes por carretera urbano e interurbano, y los otros transportes terrestres (ferrocarril, funiculares, etc.) cuando son urbanos o suburbanos.															
	**Agrupa las actividades anexas comunes a varios modos de transporte, sean pasajeros y/o mercancías (incluye los grupos del CNAE 2009 siguientes: 5210, 5224, 5229).																
	Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).																
Efectos inducidos	8																
Objetivos y Movilidad Sostenible	9																
Indicadores clave	10																
Anexos	11																

Cuadro 11.10. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Álava.

(nº Establecimientos y %)

AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
<b>Nº ESTABLECIMIENTOS</b>						
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
<b>%</b>						
1995	60,42	0,00	0,63	0,00	38,96	100,00
1996	90,10	0,00	0,19	0,00	9,71	100,00
1997	89,74	0,00	0,17	0,00	10,09	100,00
1998	89,03	0,00	0,33	0,00	10,64	100,00
1999	89,24	0,00	0,37	0,00	10,39	100,00
2000	88,66	0,00	0,33	0,00	11,01	100,00
2001	87,86	0,00	0,33	0,00	11,81	100,00
2002	86,73	0,00	0,28	0,00	12,99	100,00
2003	87,06	0,00	0,23	0,00	12,71	100,00
2004	86,43	0,00	0,23	0,00	13,34	100,00
2005	86,02	0,06	0,39	0,00	13,53	100,00
2006	86,03	0,06	0,40	0,00	13,52	100,00
2007	85,90	0,05	0,38	0,00	13,67	100,00
2008	85,57	0,05	0,38	0,00	14,00	100,00
2009	85,14	0,11	0,38	0,00	14,36	100,00

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

# Panorámica del Transporte en Euskadi

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

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.**	Act. Post. y de Corr.	TOTAL
<b>Nº ESTABLECIMIENTOS</b>															
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
2014	292	892	2	0	2	0	0	4	0	49	0	4	92	101	1.439
2015	293	896	2	0	2	0	0	2	1	50	0	3	91	108	1.448
2016	290	890	2	0	2	0	0	2	1	45	0	4	86	87	1.409
2017	295	898	2	1	2	0	0	2	1	44	0	5	91	112	1.453
2018	296	867	2	1	2	0	0	3	0	46	0	7	100	103	1.427
2019	287	896	2	1	2	1	0	2	0	49	0	6	102	130	1.478
2020	287	866	2	1	2	0	0	2	0	48	0	6	99	169	1.482
2021	287	854	2	1	2	0	0	2	0	45	0	8	102	199	1.502
2022	292	852	2	1	2	0	0	3	0	39	0	7	123	218	1.539
<b>%</b>															
2009	17,60	73,05	0,00	0,00	0,06	0,00	0,00	0,11	0,11	-	-	-	9,06	-	100,0
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	-	100,0
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	-	100,0
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	-	100,0
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	-	100,0
2014	20,29	61,99	0,14	0,00	0,14	0,07	0,00	0,28	0,00	3,41	0,00	0,28	6,39	7,02	100,0
2015	20,23	61,88	0,14	0,00	0,14	0,00	0,00	0,14	0,07	3,45	0,00	0,21	6,28	7,46	100,0
2016	20,58	63,17	0,14	0,00	0,14	0,00	0,00	0,14	0,07	3,19	0,00	0,28	6,10	6,17	100,0
2017	20,30	61,80	0,14	0,07	0,14	0,00	0,00	0,14	0,07	3,03	0,00	0,34	6,26	7,71	100,0
2018	20,74	60,76	0,14	0,07	0,14	0,00	0,00	0,21	0,00	3,22	0,00	0,49	7,01	7,22	100,0
2019	19,42	60,62	0,14	0,07	0,14	0,07	0,00	0,14	0,00	3,32	0,00	0,41	6,90	8,80	100,0
2020	19,37	58,43	0,13	0,07	0,13	0,00	0,00	0,13	0,00	3,24	0,00	0,40	6,68	11,4	100,0
2021	19,11	56,86	0,13	0,07	0,13	0,00	0,00	0,13	0,00	3,00	0,00	0,53	6,79	13,25	100,0
2022	18,97	55,36	0,13	0,06	0,13	0,00	0,00	0,19	0,00	2,53	0,00	0,45	7,99	14,16	100,0

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

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

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

Cuadro 11.11. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Gipuzkoa.

(nº Establecimientos y %)

AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
<b>Nº ESTABLECIMIENTOS</b>						
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
<b>%</b>						
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).

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

# Panorámica del Transporte en Euskadi

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

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.**	Act. Post. y de Corr.	TOTAL
<b>Nº ESTABLECIMIENTOS</b>															
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
2014	747	2.247	19	0	0	5	1	2	0	72	29	6	240	194	3.562
2015	749	2.224	19	1	0	5	1	3	0	72	28	6	251	211	3.570
2016	730	2.169	19	2	0	5	2	3	0	73	26	6	241	216	3.492
2017	731	2.169	19	3	1	7	3	3	0	78	26	6	249	248	3.543
2018	728	2.083	19	3	1	6	2	2	1	72	26	6	245	263	3.457
2019	714	2.044	22	3	1	9	3	2	1	71	26	5	240	272	3.413
2020	699	1.957	22	2	1	8	2	2	0	69	24	5	231	276	3.298
2021	677	1.920	22	2	1	8	1	3	0	70	23	5	228	296	3.256
2022	671	1.862	22	8	1	11	1	2	0	74	21	6	231	306	3.216
<b>%</b>															
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
2014	20,97	63,08	0,53	0,00	0,00	0,14	0,03	0,06	0,00	2,02	0,81	0,17	6,74	5,45	100,00
2015	20,98	62,30	0,53	0,03	0,00	0,14	0,03	0,08	0,00	2,02	0,78	0,17	7,03	5,91	100,00
2016	20,90	62,11	0,54	0,06	0,00	0,14	0,06	0,09	0,00	2,09	0,74	0,17	6,90	6,19	100,00
2017	20,63	61,22	0,54	0,08	0,03	0,20	0,08	0,08	0,00	2,20	0,73	0,17	7,03	7,00	100,00
2018	21,06	60,25	0,55	0,09	0,03	0,17	0,06	0,06	0,03	2,08	0,75	0,17	7,09	7,61	100,00
2019	20,92	59,89	0,64	0,09	0,03	0,26	0,09	0,06	0,03	2,08	0,76	0,15	7,03	7,97	100,00
2020	21,19	59,34	0,67	0,06	0,03	0,24	0,06	0,06	0,00	2,09	0,73	0,15	7,00	8,37	100,00
2021	20,79	58,97	0,67	0,06	0,03	0,24	0,03	0,09	0,00	2,15	0,71	0,15	7,00	9,09	100,00
2022	20,86	57,90	0,68	0,25	0,03	0,34	0,03	0,06	0,00	2,30	0,65	0,19	7,18	9,51	100,00

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

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

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

Cuadro 11.12. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Bizkaia.

(nº Establecimientos y %)

AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
<b>Nº ESTABLECIMIENTOS</b>						
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
<b>%</b>						
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).

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

# Panorámica del Transporte en Euskadi

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

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.**	Act. Post. y de Corr.	TOTAL
<b>Nº ESTABLECIMIENTOS</b>															
2009	1.559	4.937	27	1	2	9	15	6	3	-	-	-	742	-	7.301
2010	1.491	4.438	36	3	2	8	14	7	2	153	78	15	466	-	6.713
2011	1.466	4.075	41	4	2	7	12	6	2	140	78	12	395	-	6.240
2012	1.472	3.988	41	6	2	7	13	4	0	157	82	19	436	-	6.227
2013	1.451	3.842	41	7	2	5	13	7	0	151	80	22	406	-	6.027
2014	1.424	3.641	39	6	3	4	10	8	2	135	73	12	377	381	6.116
2015	1.426	3.645	39	8	2	4	10	7	2	139	73	10	386	381	6.132
2016	1.407	3.566	42	13	2	5	10	6	2	140	73	11	380	362	6.019
2017	1.424	3.635	42	12	2	8	11	6	2	136	81	10	393	402	6.164
2018	1.406	3.542	42	11	2	6	13	5	2	127	77	9	396	478	6.117
2019	1.388	3.514	50	11	2	14	11	5	1	125	74	8	400	515	6.118
2020	1.377	3.377	50	10	2	15	12	5	2	119	75	11	397	562	6.014
2021	1.379	3.373	50	7	2	17	15	7	2	126	70	13	396	617	6.074
2022	1.329	3.330	49	6	2	19	15	10	2	126	65	13	391	616	5.974
<b>%</b>															
2009	21,35	67,62	0,37	0,01	0,03	0,12	0,21	0,08	0,04	-	-	-	10,16	-	100,00
2010	22,21	66,11	0,54	0,04	0,03	0,12	0,21	0,10	0,03	2,28	1,16	0,22	6,94	-	100,00
2011	23,49	65,30	0,66	0,06	0,03	0,11	0,19	0,10	0,03	2,24	1,25	0,19	6,33	-	100,00
2012	23,64	64,04	0,66	0,10	0,03	0,11	0,21	0,06	0,00	2,52	1,32	0,31	7,00	-	100,00
2013	24,07	63,75	0,68	0,12	0,03	0,08	0,22	0,12	0,00	2,51	1,33	0,37	6,74	-	100,00
2014	23,28	59,53	0,64	0,10	0,05	0,08	0,16	0,13	0,03	2,21	1,19	0,20	6,16	6,23	100,00
2015	23,26	59,44	0,64	0,13	0,03	0,07	0,16	0,11	0,03	2,27	1,19	0,16	6,29	6,21	100,00
2016	23,38	59,25	0,70	0,22	0,03	0,08	0,17	0,10	0,03	2,33	1,21	0,18	6,31	6,01	100,00
2017	23,10	58,97	0,68	0,19	0,03	0,13	0,18	0,10	0,03	2,21	1,31	0,16	6,38	6,52	100,00
2018	22,99	57,90	0,69	0,18	0,03	0,11	0,21	0,08	0,03	2,08	1,26	0,15	6,47	7,81	100,00
2019	22,69	57,44	0,82	0,18	0,03	0,23	0,18	0,08	0,02	2,04	1,21	0,13	6,54	8,42	100,00
2020	22,90	56,15	0,83	0,17	0,03	0,25	0,20	0,08	0,03	1,98	1,25	0,18	6,60	9,34	100,00
2021	22,70	55,53	0,82	0,11	0,03	0,28	0,25	0,11	0,03	2,07	1,15	0,21	6,52	10,16	100,00
2022	22,25	55,74	0,82	0,10	0,03	0,32	0,25	0,17	0,03	2,11	1,09	0,22	6,54	10,31	100,00

\* Incluye los transportes por carretera urbano e interurbano, y los otros transportes terrestres (ferrocarril, funiculares, etc.) cuando son urbanos o suburbanos.  
 \*\*Agrupa las actividades anexas comunes a varios modos de transporte, sean pasajeros y/o mercancías (incluye los grupos del CNAE 2009 siguientes: 5210, 5224, 5229).  
 Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

## b) Empleo

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

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	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	91,0	4,7	48.880	5,1	952.510
2010	41.515	89,7	4,6	46.339	5,1	906.044
2011	39.430	89,8	4,4	43.892	4,9	890.093
2012	39.326	89,8	4,5	43.800	5,0	873.121
2013	37.800	89,7	4,4	42.136	4,9	855.093
2014	35.381	89,15	4,2	39.685	4,7	849.335
2015	35.568	88,12	4,2	40.361	4,8	843.816
2016	35.546	90,15	4,2	39.430	4,6	854.114
2017	37.179	89,50	4,3	41.543	4,7	874.241
2018	37.838	89,86	4,3	42.110	4,7	889.853
2019	39.094	89,99	4,3	43.445	4,8	911.267
2020	39.860	89,55	4,3	44.512	9,2	921.525
2021	39.330	88,89	4,3	44.251	4,9	909.442
2022	39.015	88,58	4,3	44.045	4,8	911.656

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

Resumen ejecutivo

0

Marco General

1

Evolución General

2

Transporte Carretera

3

Transporte Ferroviario

4

Transporte Aéreo

5

Transporte Marítimo

6

Otros Modos Transporte

7

Efectos inducidos

8

Objetivos y Movilidad Sostenible

9

Indicadores clave

10

Anexos

11



# Panorámica del Transporte en Euskadi

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

(%)

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

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).

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

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
2014	-6,4	-5,8	-0,7
2015	0,5	1,7	-0,7
2016	-0,1	-2,3	1,2
2017	4,6	5,4	2,4
2018	1,8	1,4	1,8
2019	3,3	3,2	2,4
2020	1,9	2,4	1,1
2021	-1,3	-0,6	-1,3
2022	-0,8	-0,5	0,2

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

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

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

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

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

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	nº empleos
2009	6.301 y (*)	93,9 y (*)	4,1 y (*)	6.709 y (*)	4,4 y (*)	152.568
2010	5.886 y (*)	90,5 y (*)	4,0 y (*)	6.501 y (*)	4,4 y (*)	146.912
2011	5.561 y (*)	89,8 y (*)	3,8 y (*)	6.195 y (*)	4,3 y (*)	144.926
2012	5.530 y (*)	90,2 y (*)	3,9 y (*)	6.133 y (*)	4,3 y (*)	142.274
2013	5.341 y (*)	89,9 y (*)	3,9 y (*)	5.940 y (*)	4,3 y (*)	138.285
2014	4.989 y (*)	89,7 y (*)	3,6 y (*)	5.561 y (*)	3,9 y (*)	139.034
2015	4.660 y (*)	85,2 y (*)	3,4 y (*)	5.469 y (*)	3,9 y (*)	138.677
2016	4.548 y (*)	92,8 y (*)	3,2 y (*)	4.900 y (*)	3,4 y (*)	140.844
2017	4.849 y (*)	87,6 y (*)	3,3 y (*)	5.536 y (*)	3,8 y (*)	145.555
2018	5.538 y (*)	88,9 y (*)	3,7 y (*)	6.227 y (*)	4,1 y (*)	148.666
2019	6.189 y (*)	89,6 y (*)	4,0 y (*)	6.905 y (*)	4,5 y (*)	152.832
2020	6.725 y (*)	88,7 y (*)	4,4 y (*)	7.584 y (*)	4,9 y (*)	153.845
2021	6.895 y (*)	87,3 y (*)	4,5 y (*)	7.894 y (*)	5,2 y (*)	151.448
2022	7.052 y (*)	86,8 y (*)	4,6 y (*)	8.123 y (*)	5,3 y (*)	152.557

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

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

Resumen ejecutivo

0

Marco General

1

Evolución General

2

Transporte Carretera

3

Transporte Ferroviario

4

Transporte Aéreo

5

Transporte Marítimo

6

Otros Modos Transporte

7

Efectos inducidos

8

Objetivos y Movilidad Sostenible

9

Indicadores clave

10

Anexos

11

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

(%)

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

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).

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
2009	--	--	--
2010	-6,6	-3,1	-3,7
2011	-5,5	-4,7	-1,4
2012	-0,6	-1,0	-1,8
2013	-3,4	-3,1	-2,8
2014	-6,6	-6,4	0,5
2015	-6,6	-1,7	-0,3
2016	-2,4	-10,4	1,6
2017	6,6	12,9	3,3
2018	14,2	12,5	2,1
2019	11,8	10,9	2,8
2020	8,7	9,8	0,7
2021	2,5	4,1	-1,5
2022	2,3	2,9	0,7

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

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

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

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

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

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	nº empleos
2009	14.761 y (*)	91,5 y (*)	4,7 y (*)	16.125 y (*)	5,1 y (*)	313.842
2010	13.274 y (*)	90,5 y (*)	4,4 y (*)	14.670 y (*)	4,9 y (*)	299.038
2011	12.726 y (*)	91,2 y (*)	4,4 y (*)	13.953 y (*)	4,8 y (*)	292.430
2012	12.587 y (*)	90,6 y (*)	4,4 y (*)	13.886 y (*)	4,8 y (*)	288.459
2013	11.951 y (*)	90,7 y (*)	4,2 y (*)	13.172 y (*)	4,6 y (*)	283.940
2014	11.257 y (*)	89,6 y (*)	3,9 y (*)	12.564 y (*)	4,4 y (*)	282.819
2015	11.181 y (*)	87,9 y (*)	3,9 y (*)	12.709 y (*)	4,5 y (*)	281.700
2016	11.387 y (*)	90,3 y (*)	3,9 y (*)	12.604 y (*)	4,4 y (*)	285.238
2017	11.681 y (*)	91,3 y (*)	4,0 y (*)	12.784 y (*)	4,4 y (*)	290.453
2018	11.691 y (*)	91,3 y (*)	3,9 y (*)	12.806 y (*)	4,3 y (*)	296.327
2019	11.813 y (*)	88,6 y (*)	3,9 y (*)	13.340 y (*)	4,4 y (*)	302.069
2020	12.080 y (*)	91,6 y (*)	4,0 y (*)	13.193 y (*)	4,3 y (*)	305.596
2021	11.757 y (*)	87,7 y (*)	3,9 y (*)	13.401 y (*)	4,4 y (*)	302.279
2022	11.846 y (*)	88,0 y (*)	3,9 y (*)	13.466 y (*)	4,4 y (*)	303.645

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

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

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

(%)

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

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).

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

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
2014	-5,8	-4,6	-0,4
2015	-0,7	1,2	-0,4
2016	1,8	-0,8	1,3
2017	2,6	1,4	1,8
2018	0,1	0,2	2,0
2019	1,2	1,1	1,9
2020	2,1	1,9	1,2
2021	-2,7	1,6	-1,1
2022	0,7	0,5	0,4

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

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

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

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	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
2014	19.033 y (*)	88,6 y (*)	4,5 y (*)	21.473 y (*)	5,0 y (*)	427.482
2015	18.862 y (*)	88,5 y (*)	4,4 y (*)	21.318 y (*)	5,0 y (*)	423.439
2016	18.675 y (*)	88,9 y (*)	4,3 y (*)	20.990 y (*)	4,9 y (*)	428.032
2017	20.014 y (*)	88,6 y (*)	4,5 y (*)	22.588 y (*)	5,1 y (*)	438.233
2018	19.805 y (*)	88,9 y (*)	4,4 y (*)	22.273 y (*)	5,0 y (*)	444.860
2019	20.702 y (*)	89,1 y (*)	4,5 y (*)	23.227 y (*)	5,1 y (*)	456.366
2020	20.286 y (*)	88,5 y (*)	4,4 y (*)	22.930 y (*)	4,8 y (*)	426.084
2021	20.176 y (*)	87,9 y (*)	4,4 y (*)	22.956 y (*)	5,0 y (*)	455.715
2022	19.366 y (*)	86,2 y (*)	4,2 y (*)	22.456 y (*)	4,9 y (*)	455.454

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

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

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

(%)

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

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).

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

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
2014	-6,6	-6,2	-1,3
2015	-0,9	-0,7	-0,9
2016	-1,0	-1,5	1,1
2017	7,2	7,6	2,4
2018	-1,0	-1,4	1,5
2019	4,5	4,3	2,6
2020	-2,0	-1,3	1,3
2021	-0,5	0,1	6,9
2022	-4,0	-2,2	-0,1

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

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

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

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

<sup>1</sup> se proporciona el dato de transporte terrestre (incluye carretera y ferrocarril).

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

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11



# Panorámica del Transporte en Euskadi

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

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.**	Act. Post. y de Corr.	TOTAL
<b>Nº EMPLEOS</b>															
2009	8.062	22.522	1.120	87	37	51	319	215	201	-	-	-	11.910	-	44.524
2010	8.145	19.772	1.097	75	36	50	381	281	178	2.536	1.478	955	6.567	-	41.551
2011	8.192	18.318	1.106	72	41	52	293	101	55	2.646	1.491	833	6.230	-	39.430
2012	8.252	17.378	1.074	77	37	55	392	131	0	2.917	1.395	1.127	6.491	-	39.326
2013	8.138	16.271	1.077	85	39	46	390	94	0	2.957	1.273	1.119	6.311	-	37.800
2014	8.259	15.093	1.061	17	27	31	320	383	3	2.369	1.073	668	6.077	4.304	39.685
2015	8.169	15.191	1.078	100	19	43	330	386	14	2.357	1.035	499	6.347	4.793	40.361
2016	8.614	15.298	1.098	89	19	50	352	318	158	2.272	1.067	342	5.869	3.884	39.430
2017	8.834	15.914	1.140	89	22	48	366	332	168	2.394	1.206	357	6.309	4.364	41.543
2018	8.811	16.058	1.170	81	22	49	320	298	3	2.392	1.079	561	6.994	4.272	42.110
2019	9.189	16.219	1.285	100	22	61	313	330	0	2.358	1.097	629	7.591	4.351	43.445
2020	9.180	16.411	1.297	94	26	27	328	348	0	2.291	1.113	655	8.090	4.616	44.512
2021	8.485	16.162	1.294	76	76	25	406	346	0	2.388	1.065	751	8.256	4.889	44.251
2022	8.305	16.132	1.182	116	28	66	319	285	0	2.439	1.074	868	8.201	5.027	44.045
<b>%</b>															
2009	18,1	50,6	2,5	0,2	0,1	0,1	0,7	0,5	0,5	-	-	-	26,7	-	100,0
2010	19,6	47,6	2,6	0,2	0,1	0,1	0,9	0,7	0,4	6,1	3,6	2,3	15,8	-	100,0
2011	20,8	46,5	2,8	0,2	0,1	0,1	0,7	0,3	0,1	6,7	3,8	2,1	15,8	-	100,0
2012	21,0	44,2	2,7	0,2	0,1	0,1	1,0	0,3	0,0	7,4	3,6	2,9	16,5	-	100,0
2013	21,5	43,0	2,8	0,2	0,1	0,1	1,0	0,2	0,0	7,8	3,4	3,0	16,7	-	100,0
2014	20,8	38,0	2,7	0,0	0,1	0,1	0,8	1,0	0,0	6,0	2,7	1,7	15,3	10,8	100,0
2015	20,2	37,6	2,7	0,2	0,0	0,1	0,8	1,0	0,0	5,8	2,6	1,2	15,7	11,9	100,0
2016	21,8	38,8	2,8	0,2	0,0	0,1	0,9	0,8	0,4	5,8	2,7	0,9	14,9	9,9	100,0
2017	21,3	38,3	2,7	0,2	0,1	0,1	0,9	0,8	0,4	5,8	2,9	0,9	15,2	10,5	100,0
2018	20,9	38,1	2,8	0,2	0,1	0,1	0,8	0,7	0,0	5,7	2,6	1,3	16,6	10,1	100,0
2019	21,2	37,3	3,0	(**)	0,1	0,1	0,7	0,8	(**)	5,4	2,5	1,4	17,5	10,0	100,0
2020	20,6	36,9	2,9	0,2	0,0	0,1	0,7	0,9	0,0	5,1	2,5	1,5	18,2	10,4	100,0
2021	19,2	36,5	2,9	0,2	0,2	0,0	0,9	0,9	0,0	5,4	2,4	1,7	18,6	11,0	100,0
2022	18,8	36,6	2,7	0,3	0,1	0,1	0,7	0,6	0,0	5,5	2,4	2,0	18,6	11,4	100,0

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

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

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

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

AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
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.***	Act. Post. y de Corr.	TOTAL
<b>Nº EMPLEOS</b>															
2009	721	3.244	0	0	(**)	0	0	(**)	(**)	-	-	-	1.955	-	6.301 y (**)
2010	1.157	2.823	(**)	0	14	0	0	(**)	(**)	236	(**)	405	1.223	-	5.886 y (**)
2011	1.150	2.586	(**)	0	(**)	0	0	(**)	(**)	229	0	357	1.239	-	5.561 y (**)
2012	1.132	2.403	(**)	0	14	0	0	12	0	252	0	343	1.374	-	5.530 y (**)
2013	1.112	2.214	(**)	0	(**)	0	0	10	0	249	0	356	1.400	-	5.341 y (**)
2014	1.119	2.044	(**)	0	18	0	0	24	0	231	0	255	1.298	572	5.561 y (**)
2015	1.085	1.970	(**)	0	11	0	0	20	0	204	0	193	1.777	809	5.469 y (**)
2016	1.194	2.103	(**)	0	(**)	0	0	10	0	212	0	50	979	352	4.900 y (**)
2017	1.268	2.251	(**)	(**)	(**)	0	0	(**)	(**)	190	0	56	1.084	687	5.545 y (**)
2018	1.253	2.395	(**)	(**)	(**)	0	0	(**)	0	198	0	270	1.422	689	6.227 y (**)
2019	1.331	2.519	(**)	(**)	(**)	0	0	(**)	(**)	242	(**)	356	1.741	716	6.905 y (**)
2020	1.364	2.588	(**)	(**)	(**)	0	0	(**)	0	221	0	371	2.181	859	7.584 y (**)
2021	1.285	2.621	(**)	(**)	(**)	0	0	(**)	0	257	0	415	2.317	957	7.852 y (**)
2022	1.232	2.679	(**)	(**)	(**)	0	0	(**)	0	226	0	392	2.523	1.028	8.123 y (**)
<b>%</b>															
2009	11,4	51,5	0,0	0,0	(**)	0,0	0,0	(**)	(**)	-	-	-	31,0	-	100,0
2010	19,7	48,0	(**)	0,0	0,2	0,0	0,0	(**)	(**)	4,0	(**)	6,9	20,8	-	100,0
2011	20,7	46,5	(**)	0,0	(**)	0,0	0,0	(**)	(**)	4,1	0,0	6,4	22,3	-	100,0
2012	20,5	43,5	(**)	0,0	(**)	0,0	0,0	0,2	0,0	4,6	0,0	6,2	24,8	-	100,0
2013	20,8	41,4	(**)	0,0	(**)	0,0	0,0	0,2	0,0	4,7	0,0	6,7	26,2	-	100,0
2014	20,1	36,8	(**)	0,0	0,3	0,0	0,0	0,4	0,0	4,2	0,0	4,6	23,3	10,3	100,0
2015	19,8	36,0	(**)	0,0	0,2	0,0	0,0	0,4	0,0	3,7	0,0	3,5	21,5	14,8	100,0
2016	24,4	42,9	(**)	0,0	(**)	0,0	0,0	0,2	0,0	4,3	0,0	1,0	20,0	7,2	100,0
2017	22,9	40,6	(**)	(**)	(**)	0,0	0,0	0,2	(**)	3,4	0,0	1,0	19,5	12,4	100,0
2018	20,1	38,5	(**)	(**)	(**)	0,0	0,0	(**)	0,0	3,2	0,0	4,3	22,8	11,1	100,0
2019	19,3	36,5	(**)	(**)	(**)	0,0	0,0	(**)	(**)	3,5	(**)	5,2	25,2	10,4	100,0
2020	18,0	34,1	(**)	(**)	(**)	0,0	0,0	(**)	0,0	2,9	0,0	4,9	28,8	11,3	100,0
2021	16,4	33,4	(**)	(**)	(**)	0,0	0,0	(**)	0,0	3,3	0,0	5,3	29,5	12,2	100,0
2022	15,2	33,0	(**)	(**)	(**)	0,0	0,0	(**)	0,0	2,8	0,0	4,8	31,0	12,6	100,0

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

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

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

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

# Panorámica del Transporte en Euskadi

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

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
<b>Nº EMPLEOS</b>						
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
<b>%</b>						
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.***	Act. Post. y de Corr.	TOTAL
<b>Nº EMPLEOS</b>															
2009	2.234	8.331	371	(**)	0	17	(**)	(**)	(**)	-	-	-	3.705	-	14.761 y (**)
2010	2.210	7.402	(**)	(**)	(**)	20	0	(**)	(**)	917	(*)	122	2.122	-	13.274 y (**)
2011	2.261	6.950	351	(**)	(**)	26	0	(**)	(**)	953	253	108	1.824	-	12.726 y (**)
2012	2.287	6.592	346	(**)	0	33	(**)	(**)	0	1.103	264	118	1.844	-	12.587 y (**)
2013	2.210	6.111	348	(**)	0	30	(**)	(**)	0	1.131	242	115	1.764	-	11.951 y (**)
2014	2.224	5.705	373	0	0	11	(**)	(**)	0	883	203	75	1.783	1.307	12.564 y (**)
2015	2.366	5.879	0	0	0	18	0	86	0	855	193	51	1.733	1.528	12.709 y (**)
2016	2.429	6.167	0	(**)	0	20	(**)	43	0	860	208	50	1.610	1.217	12.604 y (**)
2017	2.485	6.298	(**)	(**)	(**)	16	17	(**)	0	911	204	49	1.701	1.103	12.828 y (**)
2018	2.454	6.343	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)	899	181	51	1.763	1.115	12.806 y (**)
2019	2.513	6.309	(**)	37	(**)	(**)	16	(**)	(**)	906	185	48	1.799	1.110	12.942 y (**)
2020	2.571	6.555	(**)	(**)	(**)	19	(**)	(**)	0	852	184	47	1.852	1.113	13.193 y (**)
2021	2.501	6.320	(**)	(**)	(**)	17	13	(**)	0	926	182	60	1.738	1.163	12.920y (**)
2022	2.462	6.280	(**)	74	(**)	30	(**)	(**)	(**)	948	174	63	1.815	1.264	13.466y (**)
<b>%</b>															
2009	15,1	56,4	2,5	(**)	0,0	0,1	(**)	(**)	(**)	-	-	-	25,1	-	100,0
2010	16,6	55,8	(**)	(**)	(**)	0,2	0,0	(**)	(**)	6,9	(**)	0,9	16,0	-	100,0
2011	17,8	54,6	2,8	(**)	(**)	0,2	0,0	(**)	(**)	7,5	2,0	0,8	14,3	-	100,0
2012	18,2	52,4	2,7	(**)	(**)	0,3	(**)	(**)	0,0	8,8	2,1	0,9	14,7	-	100,0
2013	18,5	51,1	2,9	(**)	0,0	0,3	(**)	(**)	0,0	9,5	2,0	1,0	14,8	-	100,0
2014	17,7	45,4	3,0	0,0	0,0	0,1	(**)	(**)	0,0	7,0	1,6	0,6	14,2	10,4	100,0
2015	18,6	46,3	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,7	0,0	6,7	1,5	0,4	13,6	12,0	100,0
2016	19,3	48,9	0,0	(**)	0,0	0,2	(**)	0,3	0,0	6,8	1,7	0,4	12,8	9,7	100,0
2017	19,4	49,1	(**)	(**)	(**)	0,1	0,1	0,3	0,0	7,1	1,6	0,4	13,3	8,6	100,0
2018	19,2	49,5	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)	7,0	1,4	0,4	13,8	8,7	100,0
2019	19,4	48,7	(**)	0,3	(**)	0,1	0,1	(**)	(**)	7,0	1,4	0,4	13,9	8,6	100,0
2020	19,5	49,7	(**)	(**)	(**)	0,1	(**)	(**)	0,0	6,5	1,4	0,4	14,0	8,4	100,0
2021	19,4	48,9	(**)	(**)	(**)	0,1	0,1	(**)	0,0	7,2	1,4	0,5	13,5	9,0	100,0
2022	18,3	46,6	(**)	0,5	(**)	0,2	(**)	(**)	(**)	7,0	1,1	0,5	13,5	9,4	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: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

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

AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
<b>Nº EMPLEOS</b>						
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
<b>%</b>						
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).

Resumen ejecutivo

0

Marco General

1

Evolución General

2

Transporte Carretera

3

Transporte Ferroviario

4

Transporte Aéreo

5

Transporte Marítimo

6

Otros Modos Transporte

7

Efectos inducidos

8

Objetivos y Movilidad Sostenible

9

Indicadores clave

10

Anexos

11

# Panorámica del Transporte en Euskadi

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

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.***	Act. Post. y de Corr.	TOTAL
<b>Nº EMPLEOS</b>															
2009	3.658	10.947	749	(**)	(**)	11 y (**)	(**)	181	162	-	-	-	6.249	-	23.424 y (**)
2010	4.778	9.547	692	(**)	(**)	11 y (**)	381	241	(**)	1.383	1.211	428	3.222	-	22.092 y (**)
2011	4.781	8.782	747	29	23	22 y (**)	293	71	(**)	1.464	1.238	368	3.167	-	20.985 y (**)
2012	4.833	8.383	721	34	23	20 y (**)	378	101	0	1.562	1.131	666	3.273	-	21.125 y (**)
2013	4.816	7.946	722	41	(**)	15 y (**)	376	66	0	1.577	1.031	648	3.147	-	20.385 y (**)
2014	4.916	7.341	681	17	(**)	(**)	306	313	(**)	1.255	870	338	2.996	2.425	21.473 y (**)
2015	4.718	7.342	682	0	8	0	0	280	0	1.298	842	255	3.437	2.456	21.318 y (**)
2016	4.991	7.028	810	0	(**)	0	0	265	0	1.200	859	242	3.280	2.315	20.990 y (**)
2017	5.081	7.365	814	55	(**)	0	349	279	(*)	1.293	1.002	252	3.524	2.574	22.614 y (**)
2018	5.104	7.320	830	48	(**)	(**)	(**)	261	(**)	1.295	898	240	3.809	2.468	22.273 y (**)
2019	5.345	7.391	919	60	(**)	(**)	297	292	(**)	1.210	912	225	4.051	2.525	23.227 y (**)
2020	5.245	7.268	933	57	(**)	35	(**)	307	(**)	1.218	929	237	4.057	2.644	22.930 y (**)
2021	4.699	7.221	927	42	(**)	30	393	299	(**)	1.205	883	276	4.201	2.769	22.945 y (**)
2022	4.611	7.173	857	(**)	(**)	36	(**)	248	(**)	1.265	900	413	3.863	2.735	22.456 y (**)
<b>%</b>															
2009	15,6	46,7	3,2	(**)	(**)	0,0 y (**)	(**)	0,8	0,7	-	-	-	26,7	-	100,0
2010	21,6	43,2	3,1	(**)	(**)	0,10,0 y (**)	1,7	1,1	(**)	6,3	5,5	1,9	14,6	-	100,0
2011	22,8	41,8	3,6	0,1	0,10,1 y (**)	1,4	0,3	(**)	7,0	5,9	1,8	15,1	-	100,0	
2012	22,9	39,7	3,4	0,2	(**)	(**)	1,8	0,5	0,0	7,4	5,4	3,2	15,5	-	100,0
2013	23,6	39,0	3,5	0,2	(**)	0,1 y (**)	1,8	0,3	0,0	7,8	5,1	3,2	15,4	-	100,0
2014	22,9	34,2	3,2	0,1	(**)	0,1	1,4	1,5	(**)	5,8	4,1	1,6	14,0	11,3	100,0
2015	22,1	34,4	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3	0,0	6,1	3,9	1,2	16,1	11,5	100,0
2016	23,8	33,5	3,9	0,0	(**)	0,0	0,0	1,3	0,0	5,7	4,1	1,2	15,6	11,0	100,0
2017	22,5	32,6	3,6	0,2	(**)	0,1	1,5	1,2	(**)	5,7	4,4	1,1	15,6	11,4	100,0
2018	22,9	32,9	3,7	0,2	(**)	(**)	(**)	1,2	(**)	5,8	4,0	1,1	17,1	11,1	100,0
2019	23,0	31,8	4,0	0,3	(**)	(**)	1,3	1,3	(**)	5,2	3,9	1,0	17,4	10,9	100,0
2020	22,9	31,7	4,1	0,2	(**)	0,2	(**)	1,3	(**)	5,3	4,1	1,0	17,7	11,5	100,0
2021	20,5	31,5	4,0	0,2	0,0	0,1	1,7	1,3	0,0	5,3	3,8	1,2	18,3	12,1	100,0
2022	20,5	31,9	3,8	22,456	(**)	0,2	(**)	1,1	(**)	5,6	4,0	1,8	17,2	12,2	100,0

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

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

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

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

## a) Valor añadido bruto (precios corrientes)

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

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

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

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

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	miles de euros	% (A) / (B)	% (A) / (C)	miles de euros	% (B) / (C)	miles de euros
2010	2.747.693	93,3	4,5	2.945.378	4,8	61.304.826
2011	2.849.321	93,7	4,6	3.039.797	4,9	61.968.224
2012	2.819.911	94,0	4,6	2.998.851	4,9	60.875.938
2013	2.871.363	93,7	4,8	3.063.079	5,1	59.903.935
2014	2.646.816	93,9	4,5	2.817.276	4,7	59.622.289
2015	2.830.272	94,1	4,6	3.007.709	4,9	61.923.275
2016	2.961.371	94,1	4,6	3.148.340	4,9	64.105.178
2017	3.092.956	93,7	4,7	3.299.267	5,0	66.423.220
2018	3.246.533	93,3	4,7	3.478.197	5,0	69.172.651
2019	3.373.405	92,6	4,7	3.642.491	5,1	71.531.918
2020	3.077.542	92,9	4,7	3.311.201	5,1	64.918.154
2021	3.450.050	92,8	4,9	3.716.412	5,3	69.981.651
2022 <sup>(a)</sup>	3.939.193	93,9	5,1	4.195.340	5,4	77.585.785

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

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

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

(%)

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

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	3,7	3,2	1,1
2012	-1,0	-1,3	-1,8
2013	1,8	2,1	-1,6
2014	-7,8	-8,0	-0,5
2015	6,9	6,8	3,9
2016	4,6	4,7	3,5
2017	4,4	4,8	3,6
2018	5,0	5,4	4,1
2019	3,9	4,7	3,4
2020	-8,8	-9,1	-9,2
2021	12,1	12,2	7,8
2022 <sup>(a)</sup>	14,2	12,9	10,7

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

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

Cuadro 11.27. 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
2004	296.367	3,6	8.127.822
2005	321.937	3,7	8.661.296
2006	348.974	3,8	9.202.895
2007	373.920	3,8	9.846.988
2008	389.432	3,8	10.256.185
2009	345.465	3,7	9.438.887
2010	347.472	3,6	9.641.437
Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).			
2010	361.047	3,7	9.862.191
2011	357.555	3,6	10.053.006
2012	340.763	3,5	9.838.282
2013	347.700	3,6	9.726.379
2014	331.318	3,4	9.761.488
2015	347.625	3,4	10.097.051
2016	361.513	3,5	10.391.724
2017	375.183	3,5	10.714.678
2018	389.664	3,5	11.105.460
2019	411.847	3,6	11.396.940
2020	348.656	3,4	10.200.783
2021	192.822	1,8	11.010.093
2022 <sup>(a)</sup>	444.324	3,7	11.945.540

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11



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

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

AÑO / SECTOR	Transportes	Total Economía
2004	6,9	10,8
2005	8,6	6,6
2006	8,4	6,3
2007	7,1	7,0
2008	4,1	4,2
2009	-11,3	-8,0
2010	0,6	2,1
Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).		
2010	--	--
2011	-1,0	1,9
2012	-4,7	-2,1
2013	2,0	-1,1
2014	-4,7	0,4
2015	4,9	3,4
2016	4,0	2,9
2017	3,8	3,1
2018	3,9	3,6
2019	5,7	2,6
2020	-10,8	-10,2
2021	-47,5	7,6
2022 <sup>(a)</sup>	130,4	8,5

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

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

Cuadro 11.29. 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
2004	690.505	4,4	15.628.580
2005	747.667	4,5	16.664.331
2006	807.224	4,4	18.175.363
2007	855.325	4,4	19.581.970
2008	894.599	4,4	20.179.833
2009	910.531	4,8	19.081.532
2010	862.511	4,5	19.172.826
Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).			
2010	774.014	3,8	20.115.084
2011	815.771	4,0	20.351.064
2012	817.329	4,1	20.137.159
2013	830.611	4,2	19.795.575
2014	776.466	3,9	19.806.753
2015	842.940	4,1	20.500.313
2016	863.876	4,1	21.239.531
2017	880.026	4,0	21.996.650
2018	917.003	4,0	23.180.657
2019	954.146	4,0	24.057.181
2020	794.697	3,6	21.843.750
2021	982.529	4,2	23.404.492
2022 <sup>(a)</sup>	1.110.364	4,4	25.475.686

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

# Panorámica del Transporte en Euskadi

Cuadro 11.30. Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual).

(%)

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

AÑO / SECTOR	Transportes	Total Economía
2004	6,7	6,6
2005	8,3	6,6
2006	8,0	9,1
2007	6,0	7,7
2008	4,6	3,1
2009	1,8	-5,4
2010	-5,3	0,5
Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).		
2010	--	--
2011	5,4	1,2
2012	0,2	-1,1
2013	1,6	-1,7
2014	-6,5	0,1
2015	8,6	3,5
2016	2,5	3,6
2017	1,9	3,6
2018	4,2	5,4
2019	4,1	3,8
2020	-6,8	-9,4
2021	10,5	7,4
2022 <sup>(a)</sup>	13,0	8,8

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

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

Cuadro 11.31. 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
2004	1.301.940	5,4	24.297.952
2005	1.393.226	5,4	25.784.691
2006	1.506.783	5,5	27.524.823
2007	1.620.984	5,4	29.920.676
2008	1.684.877	5,4	31.270.501
2009	1.722.411	5,7	30.009.157
2010	1.715.486	5,7	30.221.829
Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).			
2010	1.612.632	5,1	31.327.551
2011	1.675.995	5,3	31.564.154
2012	1.661.819	5,4	30.900.497
2013	1.693.052	5,6	30.381.981
2014	1.539.032	5,1	30.054.048
2015	1.639.707	5,2	31.325.911
2016	1.735.982	5,3	32.473.923
2017	1.837.747	5,5	33.711.892
2018	1.939.866	5,6	34.886.534
2019	2.007.412	5,6	36.077.797
2020	1.644.574	5,0	32.691.534
2021	2.062.794	5,8	35.567.066
2022 <sup>(a)</sup>	2.384.505	5,9	40.164.559

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

Cuadro 11.32. Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual).

(%)

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

AÑO / SECTOR	Transportes	Total Economía
2004	6,4	7,3
2005	7,0	6,1
2006	8,2	6,7
2007	7,6	8,7
2008	3,9	4,5
2009	2,2	-4,0
2010	-0,4	0,7
Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).		
2010	--	--
2011	3,9	0,8
2012	-0,8	-2,1
2013	1,9	-1,7
2014	-9,1	-1,1
2015	6,5	4,2
2016	5,9	3,7
2017	5,9	3,8
2018	5,6	3,5
2019	3,5	3,4
2020	-9,3	-8,8
2021	13,3	8,2
2022 <sup>(a)</sup>	15,6	12,9

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

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

Cuadro 11.33. VAB del sector de transportes por modo en la CAPV (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual).

AÑO / MODO	Carretera+Otros <sup>1</sup>		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros <sup>1</sup>					
<b>MILES DE EUROS</b>							
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
<b>%</b>							
2003	52,24		6,66	1,89	2,44	36,77	100,00
2004	52,50		6,43	2,17	2,46	36,44	100,00
2005	39,24	15,21	4,99	2,65	2,55	35,36	100,00
2006	39,01	15,18	4,84	2,68	2,58	35,72	100,00
2007	38,30	15,10	4,58	2,67	2,90	36,45	100,00
2008	37,83	15,27	4,73	2,51	2,65	37,02	100,00
2009	36,99	16,17	4,81	2,13	2,31	37,59	100,00
2010	34,59	16,94	5,25	2,29	2,55	38,38	100,00

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

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
<b>Anexos</b>	<b>11</b>

# Panorámica del Transporte en Euskadi

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

AÑO / MODO	Transp. terrestre <sup>1</sup>	Ferrovionario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
<b>MILES DE EUROS</b>						
2010	1.457.752	151.638	93.432	56.829	988.042	2.747.693
2011	1.514.365	165.815	94.278	56.623	1.018.240	2.849.321
2012	1.497.773	160.840	94.197	54.741	1.012.360	2.819.911
2013	1.544.399	162.961	80.506	54.397	1.029.100	2.871.363
2014	1.414.960	153.349	57.935	55.882	964.690	2.646.816
2015	1.512.926	164.268	63.581	59.056	1.030.441	2.830.272
2016	1.580.543	168.610	68.553	57.103	1.086.562	2.961.371
2017	1.640.177	190.818	76.000	56.943	1.129.018	3.092.956
2018	1.712.063	195.574	78.683	59.582	1.200.631	3.246.533
2019	1.780.794	210.147	83.329	61.733	1.237.402	3.373.405
2020	1.641.625	174.960	31.474	58.798	1.170.685	3.077.542
2021	1.731.964	176.249	37.730	61.637	1.376.841	3.384.421
2022 <sup>(a)</sup>	2.009.781	180.731	74.363	118.334	1.555.985	3.939.193
<b>%</b>						
2010	53,05	5,52	3,40	2,07	35,96	100,00
2011	53,15	5,82	3,31	1,99	35,73	100,00
2012	53,12	5,70	3,34	1,94	35,90	100,00
2013	53,79	5,68	2,80	1,89	35,84	100,00
2014	53,46	5,79	2,18	2,11	36,44	100,00
2015	53,46	5,80	2,25	2,09	36,41	100,00
2016	53,37	5,69	2,31	1,93	36,69	100,00
2017	53,03	6,17	2,46	1,84	36,50	100,00
2018	52,74	6,02	2,42	1,84	36,98	100,00
2019	52,79	6,23	2,47	1,83	36,68	100,00
2020	53,34	5,69	1,02	1,91	38,04	100,00
2021	51,17	5,21	1,11	1,82	40,68	100,00
2022 <sup>(a)</sup>	51,02	4,59	1,89	3,00	39,50	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.

<sup>1</sup> incluye:

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

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

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

Cuadro 11.34. VAB del sector de transportes por modo en Álava (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual).

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

AÑO / MODO	Carretera+Otros <sup>1</sup>		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros <sup>1</sup>					
<b>MILES DE EUROS</b>							
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
<b>%</b>							
2003	63,67		1,76	1,66	0,00	32,90	100,00
2004	63,70		1,71	1,80	0,00	32,79	100,00
2005	44,63	22,52	0,19	2,25	0,00	30,42	100,00
2006	44,05	22,32	0,18	2,30	0,00	31,14	100,00
2007	43,20	23,79	0,17	2,13	0,00	30,71	100,00
2008	42,67	23,92	0,18	2,04	0,00	31,20	100,00
2009	43,30	26,81	0,19	1,99	0,00	27,71	100,00
2010	41,46	28,40	0,21	2,02	0,00	27,91	100,00

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

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



# Panorámica del Transporte en Euskadi

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

AÑO / MODO	Transp. terrestre <sup>1</sup>	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
<b>MILES DE EUROS</b>						
2010	213.191	5.542	2.189	9	140.116	361.047
2011	209.097	7.773	1.557	8	139.120	357.555
2012	195.003	7.268	1.274	7	137.211	340.763
2013	198.641	7.043	1.025	0	140.991	347.700
2014	189.521	6.380	2.608	0	132.809	331.318
2015	201.784	7.063	2.762	0	136.016	347.625
2016	207.867	7.274	3.103	0	143.269	361.513
2017	217.318	8.027	3.470	0	146.368	375.183
2018	222.684	8.537	3.742	0	154.701	389.664
2019	232.837	9.195	4.032	0	165.783	411.847
2020	202.107	7.099	2.064	0	156.228	367.498
2021	205.594	8.079	3.859	0	179.546	397.078
2022 <sup>(a)</sup>	233.793	7.544	7.070	0	195.917	444.324
<b>%</b>						
2010	59,05	1,53	0,61	0,00	38,81	100,00
2011	58,48	2,17	0,44	0,00	38,91	100,00
2012	57,23	2,13	0,37	0,00	40,27	100,00
2013	57,13	2,03	0,29	0,00	40,55	100,00
2014	57,20	1,93	0,79	0,00	40,09	100,00
2015	58,05	2,03	0,79	0,00	39,13	100,00
2016	57,50	2,01	0,86	0,00	39,63	100,00
2017	57,92	2,14	0,92	0,00	39,01	100,00
2018	57,15	2,19	0,96	0,00	39,70	100,00
2019	56,53	2,23	0,98	0,00	40,25	100,00
2020	55,00	1,93	0,56	0,00	42,51	100,00
2021	51,78	2,03	0,97	0,00	45,22	100,00
2022 <sup>(a)</sup>	52,62	1,70	1,59	0,00	44,09	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.

<sup>1</sup> incluye:

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

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

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

Cuadro 11.35. VAB del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual).

AÑO / MODO	Carretera+Otros <sup>1</sup>		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros <sup>1</sup>					
<b>MILES DE EUROS</b>							
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
<b>%</b>							
2004	58,50		7,54	0,36	0,14	33,46	100,00
2005	47,69	11,29	6,41	0,44	0,20	33,98	100,00
2006	47,26	11,24	6,24	0,46	0,18	34,62	100,00
2007	46,87	11,62	5,99	0,46	0,20	34,86	100,00
2008	46,36	11,63	6,15	0,42	0,18	35,26	100,00
2009	45,91	12,29	6,28	0,32	0,14	35,06	100,00
2010	43,67	13,24	7,06	0,33	0,16	35,53	100,00

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

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

# Panorámica del Transporte en Euskadi

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

AÑO / MODO	Transp. terrestre <sup>1</sup>	Ferrovionario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
<b>MILES DE EUROS</b>						
2010	465.011	53.024	6.091	7.743	242.145	774.014
2011	489.527	57.873	5.273	7.339	255.759	815.771
2012	492.595	53.191	5.475	6.712	259.356	817.329
2013	502.751	53.564	4.660	6.423	263.213	830.611
2014	441.688	52.426	5.507	7.224	269.621	776.466
2015	494.471	52.962	5.837	7.984	281.686	842.940
2016	505.412	53.651	6.005	7.298	291.510	863.876
2017	519.903	59.451	6.370	7.164	287.138	880.026
2018	537.475	60.004	6.447	7.345	305.732	917.003
2019	561.528	63.398	6.691	7.785	314.744	954.146
2020	525.470	51.494	2.891	7.575	301.734	889.164
2021	547.993	47.541	3.129	7.970	355.670	962.303
2022 <sup>(a)</sup>	634.261	48.930	6.178	11.841	409.154	1.110.364
<b>%</b>						
2010	60,08	6,85	0,79	1,00	31,28	100,00
2011	60,01	7,09	0,65	0,90	31,35	100,00
2012	60,27	6,51	0,67	0,82	31,73	100,00
2013	60,53	6,45	0,56	0,77	31,69	100,00
2014	56,88	6,75	0,71	0,93	34,72	100,00
2015	58,66	6,28	0,69	0,95	33,42	100,00
2016	58,51	6,21	0,70	0,84	33,74	100,00
2017	59,08	6,76	0,72	0,81	32,63	100,00
2018	58,61	6,54	0,70	0,80	33,34	100,00
2019	58,85	6,64	0,70	0,82	32,99	100,00
2020	59,10	5,79	0,33	0,85	33,93	100,00
2021	56,94	4,94	0,32	0,83	36,96	100,00
2022 <sup>(a)</sup>	57,12	4,41	0,56	1,07	36,85	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.

<sup>1</sup> incluye:

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

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

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

Cuadro 11.36. VAB del sector de transportes por modo en Bizkaia (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual).

AÑO / MODO	Carretera+Otros <sup>1</sup>		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros <sup>1</sup>					
<b>MILES DE EUROS</b>							
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
<b>%</b>							
2004	46,77		6,91	3,22	4,25	38,85	100,00
2005	33,46	15,62	5,34	3,92	4,40	37,25	100,00
2006	33,42	15,65	5,16	3,95	4,46	37,37	100,00
2007	32,64	14,93	4,86	3,96	5,00	38,61	100,00
2008	32,17	15,20	5,03	3,73	4,57	39,30	100,00
2009	31,01	16,08	4,96	3,11	3,92	40,91	100,00
2010	28,64	16,48	5,36	3,32	4,27	41,93	100,00

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

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

# Panorámica del Transporte en Euskadi

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

AÑO / MODO	Transp. terrestre <sup>1</sup>	Ferrovioario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
<b>MILES DE EUROS</b>						
2010	779.550	93.072	85.152	49.077	605.781	1.612.632
2011	815.741	100.169	87.448	49.276	623.361	1.675.995
2012	810.175	100.381	87.448	48.022	615.793	1.661.819
2013	843.007	102.354	74.821	47.974	624.896	1.693.052
2014	783.751	94.543	49.820	48.658	562.260	1.539.032
2015	816.671	104.243	54.982	51.072	612.739	1.639.707
2016	867.264	107.685	59.445	49.805	651.783	1.735.982
2017	902.956	123.340	66.160	49.779	695.512	1.837.747
2018	951.904	127.033	68.494	52.237	740.198	1.939.866
2019	986.429	137.554	72.606	53.948	756.875	2.007.412
2020	914.048	116.367	26.519	51.223	712.723	1.820.880
2021	978.377	120.629	30.742	53.667	841.625	2.025.040
2022 <sup>(a)</sup>	1.141.727	124.257	61.115	106.493	950.913	2.384.505
<b>%</b>						
2010	48,34	5,77	5,28	3,04	37,57	100,00
2011	48,67	5,97	5,22	2,94	37,19	100,00
2012	48,75	6,04	5,26	2,89	37,06	100,00
2013	49,79	6,05	4,42	2,83	36,91	100,00
2014	50,92	6,14	3,24	3,16	36,53	100,00
2015	49,81	6,36	3,35	3,11	37,37	100,00
2016	49,96	6,20	3,42	2,87	37,55	100,00
2017	49,13	6,71	3,60	2,71	37,85	100,00
2018	49,07	6,55	3,53	2,69	38,16	100,00
2019	49,14	6,85	3,62	2,69	37,70	100,00
2020	50,20	6,39	1,46	2,81	39,14	100,00
2021	48,31	5,96	1,52	2,65	41,56	100,00
2022 <sup>(a)</sup>	47,88	5,21	2,56	4,46	39,88	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.

<sup>1</sup> incluye:

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

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

<sup>(a)</sup>: Datos de avance.

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

Cuadro 11.37. Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Δ 22/21
Gasóleo automoción	53,85	37,63	30,10	36,68	45,43	44,24	26,76	41,40	83,7	102,1
Gasolina	51,19	38,26	31,68	36,95	42,42	40,60	25,22	43,00	73,1	69,8
Brent	46,66	29,74	25,08	30,24	37,85	36,13	22,93	37,70	60,60	60,7

Unidad: céntimos de euro por litro.

Fuente: Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

Cuadro 11.38. Índice de Precios Industriales (IPRI) en la CAPV por rama de actividad.

	Variación interanual de diciembre						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>IPRI General</b>	0,2	2,4	1,3	1,7	-1,9	12,7	13,3
<b>IPRI Industrias extractivas</b>	-1,2	-4,5	6,4	3,4	1,1	3,8	6,2
Industrias extractivas	-1,2	-4,5	6,4	3,4	1,1	3,8	6,2
<b>IPRI Industria manufacturera</b>	1,5	2,5	1,0	1,7	-1,8	10,4	11,7
Ind. alimentarias, bebidas, tabaco	2,2	-0,1	1,8	0,8	3,0	2,3	15,9
Textil, confección, cuero y calzado	1,3	-1,0	6,3	0,9	-4,1	-3,4	6,8
Madera, papel y artes gráficas	-0,5	2,7	3,9	-0,8	-2,9	12,4	23,9
Coquerías y refino de petróleo	11,8	2,9	-1,2	11,2	-20,5	37,5	18,3
Industria química	0,7	2,9	5,6	-1,2	1,6	13,7	23,5
Productos farmacéuticos	1,3	6,1	2,6	-1,4	1,2	2,4	8,9
Caucho y plásticos	-3,6	0,7	0,2	0,7	0,6	2,8	8,3
Metalurgia y productos metálicos	-0,1	4,4	1,2	-0,7	1,6	16,1	14,6
Prod. informáticos y electrónicos	2,4	1,8	-2,1	3,0	4,7	7,9	-1,5
Material y equipo eléctrico	0,4	0,4	0,1	2,5	1,5	2,6	5,5
Maquinaria y equipo	0,9	3,3	2,1	0,7	-3,6	2,5	3,4
Material de transporte	1,6	0,9	0,0	2,2	3,2	-2,3	0,8
Muebles y otras manufacturas	-0,5	3,1	1,5	2,3	-0,2	2,8	4,6
<b>IPRI Energía eléctrica, gas y vapor</b>	-7,4	2,0	2,8	1,4	-3,0	28,5	23,5
Energía eléctrica, gas y vapor	0,2	2,0	2,8	1,4	-3,0	28,5	23,5

Fuente: Eustat (CNAE-2009).

Resumen ejecutivo

0

Marco General

1

Evolución General

2

Transporte Carretera

3

Transporte Ferroviario

4

Transporte Aéreo

5

Transporte Marítimo

6

Otros Modos Transporte

7

Efectos inducidos

8

Objetivos y Movilidad Sostenible

9

Indicadores clave

10

Anexos

11

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

## 11.3.2. Oferta de transporte

### a) Carretera

Cuadro 11.39. Longitud y densidad de la red de carreteras en la CAPV (km y m/km<sup>2</sup>).

AÑO / MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL
<b>LONGITUD (km)</b>				
1993	186	231	3.880	4.297
1994	186	247	3.887	4.320
1995	187	240	3.931	4.358
1996	187	251	3.858	4.296
1997	187	276	3.787	4.250
1998	188	275	3.854	4.317
1999	188	292	3.966	4.446
2000	196	299	3.858	4.353
2001	196	300	3.816	4.312
2002	192	303	3.768	4.263
2003	201	318	3.744	4.263
2004	206	316	3.728	4.250
2005	211	325	3.682	4.218
2006	210	317	3.677	4.204
2007	206	345	3.656	4.207
2008	218	348	3.615	4.181
2009	234	351	3.602	4.187
2010	232	344	3.600	4.176
2011	247	350	3.592	4.189
2012	248	354	3.583	4.185
2013	248	352	3.575	4.175
2014	243	359	3.568	4.169
2015	254	363	3.561	4.178
2016	254	369	3.556	4.179
2017	254	369	3.537	4.160
2018	248	376	3.523	4.147
2019	249	379	3.513	4.141
2020	249	379	3.508	4.136
<b>DENSIDAD (m/km<sup>2</sup>)<sup>1</sup></b>				
1993	25,7	32,0	536,7	594,3
1994	25,7	34,2	537,6	597,5
1995	25,9	33,2	543,7	602,8
1996	25,9	34,7	533,6	594,2
1997	25,9	38,2	523,8	587,8
1998	26,0	38,0	533,1	597,1
1999	26,0	40,4	548,5	614,9
2000	27,1	41,4	533,6	602,1
2001	27,1	41,5	527,8	596,4
2002	26,6	41,9	521,2	589,6
2003	27,8	44,0	517,8	589,6
2004	28,5	43,7	515,6	587,8
2005	29,2	45,0	509,3	583,4
2006	29,2	43,8	508,6	581,6
2007	31,5	47,7	505,7	584,9
2008	30,1	48,1	499,6	577,9
2009	32,3	48,5	497,8	578,7
2010	32,1	47,6	497,9	577,6
2011	34,2	48,4	496,8	579,4
2012	34,3	49,0	495,6	578,8
2013	34,3	48,7	494,2	577,1
2014	33,6	49,7	493,3	576,6
2015	35,1	50,2	492,2	577,5
2016	35,1	51,0	491,5	577,6
2017	35,1	51,0	488,9	575,0
2018	34,3	52,0	486,9	573,2
2019	34,4	52,4	485,6	572,4
2020	34,4	52,4	484,9	571,7

<sup>1</sup> la densidad se ha calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.

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

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

Cuadro 11.40. Longitud y densidad de la red de carreteras en Álava (km y m/km<sup>2</sup>).

	AÑO / MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL
Resumen ejecutivo	<b>LONGITUD (km)</b>				
	1993	60	112	1.321	1.493
Marco General	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
Evolución General	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
Transporte Carretera	2014	75	104	1.284	1.463
	2015	75	103	1.280	1.458
	2016	75	103	1.280	1.458
	2017	75	103	1.276	1.454
	2018	69	109	1.277	1.454
	2019	69	112	1.298	1.479
	2020	69	112	1.298	1.479
Transporte Ferroviario	<b>DENSIDAD (m/km<sup>2</sup>)<sup>1</sup></b>				
	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
Transporte Aéreo	2012	24,7	34,2	422,7	481,6
	2013	24,7	34,2	422,7	481,7
	2014	24,7	34,2	422,7	481,7
	2015	24,7	33,9	420,8	479,3
	2016	24,7	33,9	420,8	479,3
	2017	24,7	33,9	419,5	478,0
	2018	22,7	35,8	419,8	478,3
Transporte Marítimo	2019	22,7	36,8	426,7	486,2
	2020	22,7	36,8	426,7	486,2
Otros Modos Transporte					
Efectos inducidos					
Objetivos y Movilidad Sostenible					
Indicadores clave					
Anexos					

<sup>1</sup> 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 11.41. Longitud y densidad de la red de carreteras en Gipuzkoa (km y m/km<sup>2</sup>).

		AÑO / MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL		
Resumen ejecutivo	0	<b>LONGITUD (km)</b>						
		1993	70	52	1.182	1.304		
Marco General	1	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		
		Evolución General	2	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		
Transporte Carretera	3			2012	96	123	1.193	1.412
		2013	96	121	1.184	1.401		
		2014	96	121	1.183	1.400		
		2015	107	123	1.183	1.413		
		2016	107	123	1.183	1.413		
		2017	107	123	1.183	1.413		
		2018	107	123	1.183	1.413		
		2019	107	123	1.183	1.413		
		2020	107	123	1.183	1.413		
		Transporte Ferroviario	4	<b>DENSIDAD (m/km<sup>2</sup>)<sup>1</sup></b>				
1993	35,3			26,3	596,9	658,5		
Transporte Aéreo	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		
Transporte Marítimo	6	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		
Otros Modos Transporte	7	2014	48,5	61,1	597,3	707,0		
		2015	54,1	62,2	598,1	714,4		
		2016	54,1	62,2	598,1	714,4		
		2017	54,1	62,2	598,1	714,4		
		2018	54,1	62,2	598,1	714,4		
		2019	54,1	62,2	598,1	714,4		
		2020	54,1	62,2	598,1	714,4		
		Efectos inducidos	8					
Objetivos y Movilidad Sostenible	9							
Indicadores clave	10							
Anexos	11							

<sup>1</sup> 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 11.42. Longitud y densidad de la red de carreteras en Bizkaia (km y m/km<sup>2</sup>).

	AÑO / MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL	
Resumen ejecutivo	<b>LONGITUD (km)</b>					
	1993	56	67	1.377	1.500	
Marco General	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	
Evolución General	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	
Transporte Carretera	2014	72	134	1.101	1.306	
	2015	72	137	1.098	1.307	
	2016	72	143	1.093	1.308	
	2017	72	143	1.078	1.293	
	2018	72	144	1.063	1.279	
	2019	72	144	1.056	1.272	
	2020	72	144	1.051	1.267	
Transporte Ferroviario	<b>DENSIDAD (m/km<sup>2</sup>)<sup>1</sup></b>					
	1993	25,3	30,2	621,0	676,5	
Transporte Aéreo	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	
Transporte Marítimo	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	
Otros Modos Transporte	2014	32,4	60,5	496,6	589,5	
	2015	32,5	61,9	495,7	590,1	
	2016	32,5	64,6	493,5	590,6	
	2017	32,5	64,6	486,7	583,8	
	2018	32,5	65,0	480,1	577,6	
	2019	32,5	65,0	476,7	574,3	
	2020	32,5	65,0	474,5	572,0	
	Efectos inducidos	<b>Objetivos y Movilidad Sostenible</b>				
		2011	34,7	56,8	502,4	594,0
		2012	34,8	57,4	499,9	592,1
2013		34,7	57,3	499,3	591,3	
2014		32,4	60,5	496,6	589,5	
2015		32,5	61,9	495,7	590,1	
2016		32,5	64,6	493,5	590,6	
2017		32,5	64,6	486,7	583,8	
2018		32,5	65,0	480,1	577,6	
2019		32,5	65,0	476,7	574,3	
Indicadores clave	2020	32,5	65,0	474,5	572,0	
	<b>Anexos</b>					

<sup>1</sup> la densidad se ha calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.

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

Fuente: Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento

# Panorámica del Transporte en Euskadi

Cuadro 11.43. Evolución del parque de vehículos en la CAPV por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual).

AÑO / TIPO	Turismos		Motocicletas		Camiones y furgonetas		Autobuses		Tractores industriales		Otros vehículos		TOTAL	
	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)
1992	651.265	--	39.542	--	109.908	--	2.358	--	4.707	--	11.377	--	819.157	--
1993	662.532	1,7	40.991	3,7	113.246	3,0	2.369	0,5	4.776	1,5	11.944	5,0	835.858	2,0
1994	674.331	1,8	41.731	1,8	116.433	2,8	2.340	-1,2	4.911	2,8	12.553	5,1	852.299	2,0
1995	694.049	2,9	42.489	1,8	121.382	4,3	2.323	-0,7	5.386	9,7	13.614	8,5	879.243	3,2
1996	716.015	3,2	43.438	2,2	127.437	5,0	2.404	3,5	5.711	6,0	14.366	5,5	909.371	3,4
1997	737.811	3,0	44.604	2,7	132.011	3,6	2.440	1,5	6.173	8,1	15.265	6,3	938.304	3,2
1998	769.317	4,3	46.332	3,9	138.516	4,9	2.513	3,0	6.742	9,2	16.670	9,2	980.090	4,5
1999	801.137	4,1	48.320	4,3	145.574	5,1	2.578	2,6	7.257	7,6	18.261	9,5	1.023.127	4,4
2000	820.618	2,4	50.245	4,0	150.122	3,1	2.635	2,2	7.765	7,0	20.152	10,4	1.051.537	2,8
2001	843.544	2,8	51.923	3,3	154.400	2,8	2.678	1,6	8.285	6,7	22.160	10,0	1.082.990	3,0
2002	861.225	2,1	53.563	3,2	158.488	2,6	2.668	-0,4	8.419	1,6	24.189	9,2	1.108.552	2,4
2003	851.684	-1,1	53.781	0,4	159.988	0,9	2.643	-0,9	8.356	-0,7	25.966	7,3	1.102.418	-0,6
2004	874.085	2,6	57.259	6,5	167.201	4,5	2.668	0,9	8.645	3,5	28.343	9,2	1.138.201	3,2
2005	889.109	1,7	64.036	11,8	174.891	4,6	2.809	5,3	8.762	1,4	30.967	9,3	1.170.574	2,8
2006	893.371	0,5	72.600	13,4	180.091	3,0	2.800	-0,3	8.620	-1,6	33.821	9,2	1.191.303	1,8
2007	928.759	4,0	82.564	13,7	191.684	6,4	2.908	3,9	9.138	6,0	37.466	10,8	1.252.519	5,1
2008	939.235	1,1	90.721	9,9	194.379	1,4	2.944	1,2	9.149	0,1	39.354	5,0	1.275.782	1,9
2009	943.394	0,4	96.000	5,8	194.954	0,3	3.006	2,1	8.747	-4,4	40.440	2,8	1.286.541	0,8
2010	949.655	0,7	101.448	5,7	195.851	0,5	3.055	1,6	8.443	-3,5	41.355	2,3	1.299.807	1,0
2011	955.598	0,6	106.356	4,8	193.859	-1,0	3.151	3,1	8.303	-1,7	42.267	2,2	1.309.534	0,7
2012	955.937	0,0	109.202	2,7	190.759	-1,6	3.157	0,2	7.821	-5,8	42.228	-0,1	1.309.104	0,0
2013	945.833	-1,1	111.176	1,8	186.800	-2,1	3.120	-1,2	7.564	-3,3	41.937	-0,7	1.296.430	-1,0
2014	946.694	0,1	114.901	3,4	182.961	-2,1	3.178	1,9	7.631	0,9	42.378	1,1	1.297.743	0,1
2015	956.170	1,0	119.328	3,9	180.882	-1,1	3.162	-0,5	7.758	1,7	42.050	-0,8	1.309.350	0,9
2016	971.143	1,6	124.044	3,9	179.311	-0,8	3.285	3,9	7.829	0,9	42.635	1,4	1.328.247	1,4
2017	990.973	2,0	127.585	2,9	174.867	-2,5	3.368	2,5	7.884	0,7	43.837	2,8	1.348.514	1,5
2018	1.002.752	1,2	131.951	3,4	177.266	1,4	3.475	3,2	8.087	2,6	45.246	3,2	1.368.777	1,5
2019	1.011.936	0,9	136.732	3,6	175.796	-0,8	3.621	4,2	8.272	2,3	46.727	3,3	1.383.084	1,0
2020	1.018.092	0,6	141.603	3,6	175.027	-0,4	3.625	0,1	8.148	-1,5	47.871	2,4	1.394.366	0,8
2021	1.020.550	0,2	147.462	4,1	174.171	-0,5	3.600	-0,5	8.283	1,5	49.339	3,1	1.403.405	0,6
2022	1.021.860	0,1	153.470	4,1	173.539	-0,4	3.696	2,7	8.405	1,5	28.766	-41,7	1.389.736	-1,0

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

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Ferroviario 3
- Transporte Carretera 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Cuadro 11.44. Evolución del parque de vehículos en Álava por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual).

Resumen ejecutivo	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 (%)
Marco General	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
Evolución General	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
Transporte Ferroviario	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
Transporte Carretera	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
Transporte Aéreo	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
Transporte Marítimo	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
Otros Modos Transporte	2014	148.436	0,4	14.074	4,8	30.265	-2,1	523	-2,6	1.116	-3,0	7.765	1,0	202.179	0,4
	2015	150.062	1,1	14.702	4,5	29.867	-1,3	503	-3,8	1.156	3,6	7.591	-2,2	203.881	0,8
	2016	152.850	1,9	15.171	3,2	29.726	-0,5	519	3,2	1.196	3,5	7.669	1,0	207.131	1,6
	2017	156.781	2,6	15.607	2,9	28.639	-3,7	540	4,0	1.233	3,1	7.852	2,4	210.652	1,7
Efectos inducidos	2018	158.049	0,8	16.011	2,6	29.222	2,0	538	-0,4	1.334	8,2	8.177	4,1	213.331	1,3
	2019	159.032	0,6	16.438	2,7	28.848	-1,3	532	-1,1	1.421	6,5	8.468	3,6	214.739	0,7
	2020	159.840	0,5	17.006	3,5	28.762	-0,3	481	-9,6	1.482	4,3	8.709	2,8	216.280	0,7
Objetivos y Movilidad Sostenible	2021	160.616	0,4	17.580	3,4	28.939	0,7	506	5,4	1.524	1,7	8.943	2,6	218.108	0,8
	2022	160.651	0,0	18.061	2,7	28.697	-0,8	531	4,9	1.513	-0,7	5.679	-36,5	215.132	-1,4

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Ferroviario	3
Transporte Carretera	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

# Panorámica del Transporte en Euskadi

Cuadro 11.45. Evolución del parque de vehículos en Gipuzkoa por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual).

AÑO / TIPO	Turismos		Motocicletas		Camiones y furgonetas		Autobuses		Tractores industriales		Otros vehículos		TOTAL	
	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)
1992	210.309	--	17.108	--	38.016	--	726	--	1.865	--	3.907	--	271.931	--
1993	214.413	2,0	17.844	4,3	39.637	4,3	733	1,0	1.900	1,9	4.115	5,3	278.642	2,5
1994	217.020	1,2	18.294	2,5	41.076	3,6	735	0,3	1.967	3,5	4.342	5,5	283.434	1,7
1995	222.489	2,5	18.802	2,8	42.913	4,5	728	-1,0	2.132	8,4	4.709	8,5	291.773	2,9
1996	229.360	3,1	19.422	3,3	44.903	4,6	761	4,5	2.244	5,3	4.994	6,1	301.684	3,4
1997	236.611	3,2	20.463	5,4	47.020	4,7	745	-2,1	2.452	9,3	5.334	6,8	312.625	3,6
1998	247.066	4,4	21.580	5,5	49.555	5,4	749	0,5	2.673	9,0	6.001	12,5	327.624	4,8
1999	257.658	4,3	22.749	5,4	52.152	5,2	749	0,0	2.959	10,7	6.696	11,6	342.963	4,7
2000	263.933	2,4	23.696	4,2	53.815	3,2	753	0,5	3.169	7,1	7.401	10,5	352.767	2,9
2001	271.439	2,8	24.504	3,4	55.383	2,9	761	1,1	3.399	7,3	8.240	11,3	363.726	3,1
2002	276.854	2,0	25.149	2,6	56.789	2,5	764	0,4	3.423	0,7	9.085	10,3	372.064	2,3
2003	276.174	-0,2	25.379	0,9	58.085	2,3	761	-0,4	3.346	-2,2	9.745	7,3	373.490	0,4
2004	282.987	2,5	26.942	6,2	60.856	4,8	759	-0,3	3.489	4,3	10.677	9,6	385.710	3,3
2005	287.191	1,5	29.998	11,3	63.793	4,8	771	1,6	3.496	0,2	11.653	9,1	396.902	2,9
2006	287.873	0,2	33.892	13,0	65.870	3,3	778	0,9	3.409	-2,5	12.570	7,9	404.392	1,9
2007	298.750	3,8	38.378	13,2	70.070	6,4	811	4,2	3.629	6,5	13.743	9,3	425.381	5,2
2008	301.700	1,0	41.786	8,9	71.105	1,5	826	1,8	3.567	-1,7	14.382	4,6	433.366	1,9
2009	302.256	0,2	44.060	5,4	71.268	0,2	844	2,2	3.306	-7,3	14.607	1,6	436.341	0,7
2010	303.261	0,3	46.433	5,4	71.373	0,1	853	1,1	3.195	-3,4	14.855	1,7	439.970	0,8
2011	305.650	0,8	48.571	4,6	70.115	-1,8	874	2,5	3.141	-1,7	15.306	3,0	443.657	0,8
2012	306.729	0,4	49.944	2,8	68.830	-1,8	871	-0,3	2.949	-6,1	15.390	0,5	444.713	0,2
2013	303.919	-0,9	50.995	2,1	67.168	-2,4	870	-0,1	2.890	-2,0	15.546	1,0	441.388	-0,7
2014	304.802	0,3	52.588	3,1	65.270	-2,8	904	3,9	3.065	6,1	15.879	2,1	442.508	0,3
2015	308.580	1,2	54.669	4,0	63.966	-2,0	895	-1,0	3.127	2,0	15.951	0,5	447.188	1,1
2016	314.015	1,8	56.921	4,1	63.101	-1,4	907	1,3	3.150	0,7	16.295	2,2	454.389	1,6
2017	321.025	2,2	58.367	2,5	61.579	-2,4	940	3,6	3.157	0,2	16.860	3,5	461.928	1,7
2018	325.642	1,4	60.553	3,7	62.229	1,1	978	4,0	3.224	2,1	17.556	4,1	470.182	1,8
2019	329.815	1,3	62.695	3,5	61.713	-0,8	969	-0,9	3.363	4,3	18.157	3,4	476.712	1,4
2020	332.331	0,8	64.648	3,1	61.025	-1,1	944	-2,6	3.289	-2,2	18.593	2,4	480.830	0,9
2021	333.924	0,4	66.289	2,6	60.452	-0,9	938	-0,6	3.363	2,1	19.071	2,6	484.037	0,6
2022	334.396	0,1	67.881	2,4	60.324	-0,2	955	1,8	3.419	1,7	10.000	-47,6	476.975	-1,5

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

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Ferroviario 3

Transporte Carretera 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

Cuadro 11.46. Evolución del parque de vehículos en Bizkaia por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual).

AÑO / TIPO	Turismos		Motocicletas		Camiones y furgonetas		Autobuses		Tractores industriales		Otros vehículos		TOTAL	
	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)
1992	350.825	--	17.693	--	53.943	--	1.210	--	2.059	--	5.830	--	431.560	--
1993	356.234	1,5	18.219	3,0	55.027	2,0	1.213	0,2	2.075	0,8	6.087	4,4	438.855	1,7
1994	361.139	1,4	18.441	1,2	56.187	2,1	1.187	-2,1	2.137	3,0	6.363	4,5	445.454	1,5
1995	369.511	2,3	18.603	0,9	58.395	3,9	1.177	-0,8	2.345	9,7	6.905	8,5	456.936	2,6
1996	379.408	2,7	18.694	0,5	60.877	4,3	1.206	2,5	2.517	7,3	7.278	5,4	469.980	2,9
1997	389.196	2,6	18.883	1,0	62.712	3,0	1.266	5,0	2.692	7,0	7.675	5,5	482.424	2,6
1998	404.361	3,9	19.329	2,4	65.472	4,4	1.336	5,5	2.876	6,8	8.202	6,9	501.576	4,0
1999	420.002	3,9	20.028	3,6	68.418	4,5	1.373	2,8	3.067	6,6	8.874	8,2	521.762	4,0
2000	429.334	2,2	20.926	4,5	70.375	2,9	1.408	2,5	3.321	8,3	9.781	10,2	535.145	2,6
2001	440.568	2,6	21.571	3,1	72.345	2,8	1.450	3,0	3.592	8,2	10.582	8,2	550.108	2,8
2002	449.026	1,9	22.351	3,6	74.333	2,7	1.439	-0,8	3.663	2,0	11.441	8,1	562.253	2,2
2003	450.052	0,2	22.468	0,5	75.169	1,1	1.434	-0,3	3.670	0,2	12.230	6,9	565.023	0,5
2004	461.216	2,5	23.926	6,5	78.490	4,4	1.466	2,2	3.787	3,2	13.273	8,5	582.158	3,0
2005	468.991	1,7	26.752	11,8	81.879	4,3	1.570	7,1	3.860	1,9	14.416	8,6	597.468	2,6
2006	470.454	0,3	30.385	13,6	83.933	2,5	1.513	-3,6	3.833	-0,7	15.755	9,3	605.873	1,4
2007	488.454	3,8	34.620	13,9	89.347	6,5	1.602	5,9	4.043	5,5	17.571	11,5	635.637	4,9
2008	493.116	1,0	38.333	10,7	90.601	1,4	1.622	1,2	4.135	2,3	18.522	5,4	646.329	1,7
2009	495.067	0,4	40.612	5,9	90.946	0,4	1.643	1,3	4.050	-2,1	18.574	0,3	650.892	0,7
2010	498.186	0,6	42.972	5,8	91.549	0,7	1.680	2,3	3.897	-3,8	19.011	2,4	657.295	1,0
2011	501.251	0,6	45.103	5,0	91.392	-0,2	1.738	3,5	3.837	-1,5	19.228	1,1	662.549	0,8
2012	500.109	-0,2	46.185	2,4	90.245	-1,3	1.732	-0,3	3.640	-5,1	19.090	-0,7	661.001	-0,2
2013	494.132	-1,2	46.759	1,2	88.720	-1,7	1.713	-1,1	3.524	-3,2	18.700	-2,0	653.548	-1,1
2014	493.456	-0,1	48.239	3,2	87.426	-1,5	1.751	2,2	3.450	-2,1	18.734	0,2	653.056	-0,1
2015	497.528	0,8	49.957	3,6	87.049	-0,4	1.764	0,7	3.475	0,7	18.508	-1,2	658.281	0,8
2016	504.278	1,4	51.952	3,9	86.484	-0,7	1.859	5,4	3.483	0,2	18.671	0,9	666.727	1,3
2017	513.167	1,8	53.611	3,2	84.649	-2,1	1.888	1,6	3.494	0,3	19.125	2,4	675.934	1,4
2018	519.061	1,1	55.387	3,3	85.815	1,4	1.959	3,8	3.529	1,0	19.513	2,0	685.264	1,4
2019	523.089	0,8	57.599	4,0	85.235	-0,7	2.120	8,2	3.488	-1,2	20.102	3,0	691.633	0,9
2020	525.921	0,5	59.949	4,1	85.240	0,0	2.200	3,8	3.377	-3,2	20.569	2,3	697.256	0,8
2021	526.010	0,0	63.593	6,1	84.780	-0,6	2.156	-1,7	3.396	0,8	21.325	3,7	701.260	0,5
2022	526.813	0,1	67.528	6,2	84.518	-0,3	2.210	2,5	3.473	2,3	13.087	-38,6	697.629	-0,5

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Ferroviario	3
Transporte Carretera	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

Cuadro 11.47. Índice de motorización (turismos/1.000 habitantes).

(turismos/1.000 habitantes)

	AÑO / TT.HH.	Álava	Gipuzkoa	Bizkaia	CAPV
Resumen ejecutivo	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
Marco General	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
Evolución General	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
Transporte Carretera	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
Transporte Ferroviario	2014	463,8	430,1	431,3	435,7
	2015	466,4	434,6	435,9	440,0
	2016	475,0	443,6	444,5	448,8
	2017	479,7	452,8	452,3	456,6
	2018	480,6	451,9	451,5	456,0
Transporte Aéreo	2019	479,7	455,7	453,8	458,3
	2020	478,6	457,1	453,6	458,5
	2021	481,4	459,9	455,7	461,0
	2022	480,7	462,1	458,2	462,9
Transporte Marítimo					
Otros Modos Transporte					
Efectos inducidos					
Objetivos y Movilidad Sostenible					
Indicadores clave					
Anexos					

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

## b) Aéreo

Cuadro 11.48. Tráfico de aeronaves por aeropuerto (nº aeronaves).

(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
2015	41.114	4.666	6.546	52.326
2016	41.846	4.810	6.400	53.056
2017	44.455	5.241	7.459	57.155
2018	47.567	4.998	8.635	61.200
2019	49.380	5.087	9.399	63.866
2020	18.282	1.696	8.485	28.463
2021	23.910	2.043	9.848	35.801
2022	42.510	4.138	10.597	57.245

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

Enlace: [www.aena-aeropuertos.es](http://www.aena-aeropuertos.es)

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11



## c) Marítimo

Cuadro 11.49. 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
2015	11	54	332.746	585.042
2016	13	57	349.645	607.848
2017	13	87	679.769	1.110.279
2018	13	87	752.809	1.245.610
2019	12	87	828.771	1.391.469
2020	11	87	904.038	1.535.686
2021	11	83	889.361	1.517.289
2022	11	75	865.117	1.495.445

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

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

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

### 11.3.3. Demanda de movilidad

#### a) *Servicios públicos de transportes colectivos*

Cuadro 11.50 Movilidad de personas en la CAPV por territorio de residencia.

	Desplazamientos		Población >5 años <sup>1</sup>	Desplazamiento por habitante >5 años <sup>1</sup>
	Nº	%		
<b>2007</b>				
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
<b>CAPV</b>	<b>6.087.600</b>	<b>100</b>	<b>2.043.438</b>	<b>2,98</b>
<b>2011</b>				
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
<b>CAPV</b>	<b>6.200.572</b>	<b>100,0</b>	<b>2.033.118</b>	<b>3,05</b>
<b>2016</b>				
Álava	1.184.448	17,7	296.790	3,99
Bizkaia	3.327.749	49,6	1.060.816	3,14
Gipuzkoa	2.193.667	32,7	655.192	3,35
<b>CAPV</b>	<b>6.705.864</b>	<b>100,0</b>	<b>2.012.798</b>	<b>3,33</b>
<b>2021</b>				
Álava	931.250	14,3	308.212	3,02
Bizkaia	3.620.501	55,7	1.076.018	3,36
Gipuzkoa	1.948.526	30,0	674.953	2,89
<b>CAPV</b>	<b>6.500.277</b>	<b>100,0</b>	<b>2.059.183</b>	<b>3,16</b>

<sup>1</sup> los datos del ejercicio 2021 son para población mayor de 6 años.

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007, Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011, Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016, Estudio de la Movilidad en la CAPV 2021, EUSTAT.

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
<b>Anexos</b>	<b>11</b>

# Panorámica del Transporte en Euskadi

Cuadro 11.51. Evolución de los desplazamientos totales (origen y/o destino en cada capital).

	Bilbao					Donostia-San Sebastián					Vitoria-Gasteiz				
	2002 <sup>1</sup>	2006 <sup>2</sup>	2011 <sup>3</sup>	2016 <sup>4</sup>	2021 <sup>5</sup>	2002 <sup>1</sup>	2006 <sup>2</sup>	2011 <sup>3</sup>	2016 <sup>4</sup>	2021 <sup>5</sup>	2002 <sup>1</sup>	2006 <sup>2</sup>	2011 <sup>3</sup>	2016 <sup>4</sup>	2021 <sup>5</sup>
Vehículo Motorizado Individual <sup>5</sup>	24%	28,3%	27,7%	29,6%	25,8%	35%	40,9%	42,2%	40,2%	46,8%	31%	39,2%	36,0%	32,8%	47,5%
Tpte. Colectivo	24%	36,05%	29,7%	27,7%	26,3%	18%	27,0%	22,1%	20,9%	19,2%	8%	9,24%	12,3%	8,6%	9,9%
Carretera -Bus discrecional	--	1,15%	1,78%	1,1%	1,8%	--	5,1%	2,5%	0,8%	0,8%	--	3,0%	3,2%	0,8%	2,9%
Carretera -Tpte.Público	--	11,2%	8,5%	9,4%	8,4%	--	15,1%	15,2%	16,2%	13,7%	--	6,0%	6,2%	5,4%	4,6%
Ferrocarril -Tpte.Público	--	23,7%	19,4%	17,2%	16,1%	--	6,8%	4,4%	3,9%	4,7%	--	0,24% (*)	2,9%	2,4%	2,4%
A pie	49%	33,8%	39,1%	40,1%	42,9%	41%	26,0%	31,8%	34,1%	28,9%	55%	48,0%	43,9%	50,4%	33,4%
Multi-etapa <sup>6</sup>	--	--	2,8%	1,7%	4,2%	--	--	1,07%	1,7%	1,8%	--	--	0,69%	0,7%	2,7%
Otros	3%	1,86%	0,7%	0,8%	0,8%	6%	6,16%	2,8%	3,2%	3,3%	6%	3,7%	7,1%	7,4%	6,5%
- Bicicleta	--	0,26% (*)	0,38%	0,7%	0,6%	--	1,76%	2,5%	3,2%	2,8%	--	2,6%	6,8%	7,4%	5,9%
- Otros	--	1,6%	0,3%	0,1%	0,2%	--	4,4%	0,3%	0,0%	0,5%	--	1,1%	0,3%	0,0%	0,6%

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

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

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

<sup>4</sup> Fuente: Encuesta de Movilidad realizada para el "Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2016"

<sup>5</sup> Fuente: Encuesta de Movilidad realizada para el "Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2021"

<sup>6</sup> agrupación correspondiente a los ejercicios 2006, 2011, 2016 y 2021.

<sup>7</sup> el modo multi-etapa contempla desplazamientos con cambio de modo (por ejemplo, autobús-tren) o sin cambio de modo (por ejemplo, autobús-autobús). En encuestas previas al año 2011 se computa el desplazamiento al primer modo en el que se realiza el desplazamiento en varias etapas con o sin cambio de modo (\*) Datos con elevados errores de muestreo.

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Ferroviario 3
- Transporte Carretera 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Cuadro 11.52. Evolución de los desplazamientos internos (origen y destino en cada capital).

	Bilbao					Donostia-San Sebastián					Vitoria-Gasteiz				
	2002 <sup>1</sup>	2006 <sup>2</sup>	2011 <sup>3</sup>	2016 <sup>4</sup>	2021 <sup>5</sup>	2002 <sup>1</sup>	2006 <sup>2</sup>	2011 <sup>3</sup>	2016 <sup>4</sup>	2021 <sup>5</sup>	2002 <sup>1</sup>	2006 <sup>2</sup>	2011 <sup>3</sup>	2016 <sup>4</sup>	2021 <sup>5</sup>
Vehículo Motorizado Individual <sup>6</sup>	13%	11,2%	11,5%	12,0%	11,0%	28%	28,6%	26,0%	31,4%	29,8%	28%	30,4%	25,4%	25,7%	35,5%
Tpte. Colectivo	24%	29,2%	24,5%	21,3%	19,3%	18%	25,52%	20,5%	17,7%	18,8%	7%	7,5%	12,3%	8,8%	9,5%
Carretera -Bus discrecional	--	0,60% (*)	1,66%	0,8%	0,8%	--	4,9%	2,1%	0,4%	0,6%	--	1,6%	2,0%	0,5%	0,5%
Carretera Tpte. Público	--	12,7%	9,0%	10,1%	8,6%	--	19,3%	17,3%	15,8%	15,5%	--	5,9%	6,8%	5,6%	5,7%
Ferrocarril Tpte. Público	--	15,8%	13,9%	10,4%	9,9%	--	1,32% (*)	1,19%	1,5%	2,7%	--		3,5%	2,7%	3,3%
A pie	61%	58,9%	61,8%	65,3%	67,1%	48%	42,6%	48,7%	46,2%	45,6%	59%	58,9%	53,4%	57,2%	45,6%
Multi-etapa <sup>7</sup>	--	--	1,21%	0,4%	1,5%	--	--	0,55%	0,5%	0,6%	--	--	0,26%	0,1%	0,6%
Otros	2%	0,8%	1,0%	1,0%	1,1%	6%	3,3%	4,2%	4,2%	5,2%	6%	3,4%	8,6%	8,2%	8,8%
- Bicicleta	--	0,28% (*)	0,51%	0,8%	0,9%	--	2,7%	3,9%	4,2%	4,4%	--	3,2%	8,2%	8,2%	8,0%
- Otros	--	0,5%	0,49%	0,2%	0,2%	--	0,6%	0,3%	0,0%	0,8%	--	0,2%	0,4%	0,0%	0,8%

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

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

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

<sup>4</sup> Fuente: Encuesta de Movilidad realizada para el "Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2016"

<sup>5</sup> Fuente: Encuesta de Movilidad realizada para el "Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2021"

<sup>6</sup> agrupación correspondiente a los ejercicios 2006, 2011, 2016 y 2021.

<sup>7</sup> el modo multi-etapa contempla desplazamientos con cambio de modo (por ejemplo, autobús-tren) o sin cambio de modo (por ejemplo, autobús-autobús). En encuestas previas al año 2011 se computa el desplazamiento al primer modo en el que se realiza el desplazamiento en varias etapas con o sin cambio de modo.

(\*) Datos con elevados errores de muestreo.

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Ferroviario	3
Transporte Carretera	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

# Panorámica del Transporte en Euskadi

Cuadro 11.53. 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 <sup>1</sup>	Bus interurbano Gipuzkoa	Bus interurbano Alava <sup>2</sup>	Metro Bilbao	Euskotran	Renfe <sup>3</sup>	Euskotren <sup>4</sup>	Renfe Métrica <sup>5</sup>	Funiculares <sup>6</sup>
2002	23.146	26.483	11.561	35.115	17.022	267	66.706	47	34.288	17.746	1.900	838
2003	24.093	26.511	11.718	37.031	16.712	315	72.609	1.144	32.926	17.934	1.841	913
2004	25.518	26.003	11.805	36.876	16.627	439	73.089	2.192	29.864	16.500	1.895	914
2005	26.086	26.219	11.513	34.134	15.382	324	77.802	2.820	29.223	17.553	1.945	962
2006	27.265	26.670	10.865	32.810	16.109	374	79.780	2.935	28.934	17.913	1.832	1.028
2007	27.705	27.361	12.043	30.876	16.120	349	85.864	2.906	26.430	18.137	1.772	983
2008	26.004	28.003	12.643	30.196	17.199	348	86.334	2.958	25.785	17.759	1.506	998
2009	25.755	28.460	10.356	29.779	18.141	421	87.044	7.489	23.654	16.972	1.345	1.026
2010	25.425	29.015	11.091	28.737	18.907	516	88.556	9.827	21.532	16.516	1.345	1.335
2011	26.579	29.217	11.881	29.474	19.772	500	89.616	10.424	20.318	15.908	1.314	1.868
2012	25.814	28.963	12.165	29.414	20.517	495	87.615	10.360	19.848	15.180	1.249	1.773
2013	25.821	27.652	12.762	29.253	21.121	490	87.133	10.399	17.390	15.569	1.151	1.962
2014	26.074	28.078	13.084	28.479	22.160	447	87.397	10.276	16.410	15.630	1.107	2.256
2015	26.121	28.243	13.766	27.287	22.920	392	87.536	10.587	16.334	15.618	1.066	2.048
2016	25.928	28.500	14.523	27.749	23.963	467	87.105	10.730	16.458	15.351	983	2.603
2017	25.458	28.402	15.162	28.515	24.436	544	88.712	11.044	16.095	19.249	1.356	2.780
2018	25.055	29.169	15.759	29.228	24.845	580	89.919	11.297	16.314	22.344	865	2.933
2019	24.805	29.584	16.208	30.468	25.295	590	91.570	11.398	16.431	23.857	848	3.095
2020	15.900	17.818	3.365	18.384	15.483	380	55.987	5.932	10.667	16.128	583	1.533
2021	19.372	22.266	10.378	22.055	19.264	457	66.780	7.762	12.462	19.837	656	3.095
2022	21.521	25.503	13.036	26.667	22.993	617	80.377	9.255	17.138	21.773	691	2.685

<sup>0</sup> los datos de "BUS interurbano", estén en la columna de Bizkaia, Gipuzkoa o Álava, incluyen los movimientos en autobús de las concesiones de cada una de las tres diputaciones, tanto dentro de su territorio como con poblaciones de los otros 2 territorios.

<sup>1</sup> los datos de "BUS interurbano Bizkaia" desde 2009 incluyen las líneas de la concesión A-3700 Bilbao/Vitoria-Gasteiz, no disponiendo actualmente de datos de años previos.

<sup>2</sup> las fluctuaciones en el nº de usuarios computados entre 2003 y 2006 se deben, básicamente, a cambios en una línea, la cual incluía la conexión Vitoria-C. Comercial Gorbeia.

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

<sup>4</sup> Euskotren: Datos Bizkaia (Kukullaga-Matiko, Duragon-Amorebieta, Bermeo-Amorebieta, Durango-Ermua, Funicular de la Reineta, Bilbao-Amorebieta, Txorierri) / Datos Gipuzkoa (Donostia-Hendaia, Museo Azpeitia-Lasao, Ermua-Eiba, Eibar-Zumaia, Zumaia-Donostia, Donostia-Lasarte).

<sup>5</sup> Renfe Métrica (antes FEVE): Datos de la línea Bilbao-Balmaseda.

<sup>6</sup> incluye la demanda de personas usuarias de funiculares, pero no la de ascensores al no disponer de los datos completos en el año 2000.

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

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Ferroviario 3
- Transporte Carretera 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Cuadro 11.54. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas y tasa de variación interanual).

		(miles de personas)								
		AÑO	BUS urbano	BUS interurbano <sup>1</sup>	TREN urbano	TREN interurbano	Funiculares <sup>2</sup>	TOTAL	Δ Anual	Δ acumulada
Resumen ejecutivo	0	2000	61.325	54.523	54.173	55.071	874	225.966		
Marco General	1	2001	61.990	56.431	55.895	56.223	831	231.370	2,4	2,4
Evolución General	2	2002	61.190	52.404	66.753	53.934	838	235.119	1,6	4,0
		2003	62.322	54.058	73.753	52.700	913	243.746	3,7	7,7
		2004	63.326	53.942	75.281	48.259	914	241.722	-0,8	6,9
		2005	63.818	49.840	80.622	48.720	962	243.962	0,9	7,8
		2006	64.800	49.293	82.715	48.679	1.028	246.515	1,0	8,8
Transporte Ferroviario	3	2007	67.109	47.345	88.770	46.340	983	250.547	1,7	10,5
		2008	66.650	47.743	89.292	45.050	998	249.733	-0,3	10,1
		2009	64.571	48.341	94.533	41.971	1.026	250.442	0,3	10,0
		2010	65.531	48.160	98.383	39.393	1.335	252.802	0,9	10,8
Transporte Carretera	4	2011	67.677	49.746	100.040	37.540	1.868	256.871	1,6	--
		2012	66.942	50.426	97.975	36.277	1.773	253.393	-1,4	--
		2013	66.235	50.864	97.532	34.110	1.962	250.703	-1,1	--
		2014	67.236	51.086	97.673	33.147	2.256	251.398	0,3	--
Transporte Aéreo	5	2015	68.130	50.599	98.123	33.018	2.048	251.918	0,2	--
		2016	68.951	52.179	97.835	32.792	2.603	254.360	1,0	--
		2017	69.022	53.495	99.756	36.700	2.780	261.753	2,9	--
Transporte Marítimo	6	2018	69.983	54.653	101.216	39.524	2.933	268.309	2,5	--
		2019	70.597	56.353	102.968	41.002	3.095	274.015	2,1	--
		2020	37.083	34.247	61.919	27.275	1.533	162.057	-40,9	--
Otros Modos Transporte	7	2021	55.929	41.777	74.542	32.826	3.095	208.169	28,5	--
		2022	60.061	50.278	89.632	42.602	2.684	245.257	17,8	--

<sup>0</sup> los datos de "BUS interurbano", relativos a Bizkaia, Gipuzkoa y Álava, incluyen los movimientos en autobús de las concesiones de cada una de las tres diputaciones, tanto dentro de su territorio como con poblaciones de los otros 2 territorios.

<sup>1</sup> los datos de "BUS interurbano Bizkaia" desde 2009 incluyen las líneas de la concesión A-3700 Bilbao/Vitoria-Gasteiz, no disponiendo actualmente de datos de años previos.

<sup>2</sup> incluye la demanda de personas usuarias de funiculares, pero no la de ascensores al no disponer de los datos completos en el año 2000.

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Ferroviario	3
Transporte Carretera	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

# Panorámica del Transporte en Euskadi

## b) Carretera

Cuadro 11.55. Transporte privado: evolución de la IMD en los principales accesos a las capitales vascas (nº vehículos y %).

(nº vehículos y %)

CAPITAL/ AÑO	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Δ 20/19	Δ 21/20	Δ 22/21
<b>Vitoria-Gasteiz</b>																				
Arkaute	10.547	10.733	10.201	9.949	9.892	9.199	8.941	8.667	8.421	8.386	8.437	8.496	8.268	8.292	6.078	7.668	7.739	-26,7	26,2	0,9
Gamorra Mayor <sup>1</sup>	24.036	24.056	23.769	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Puente Zadorra	24.419	34.113	33.438	33.902	33.121	33.255	31.184	29.877	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Krispizana	34.269	37.510	36.861	37.020	37.233	36.506	34.674	33.437	34.056	34.606	35.906	36.665	37.551	38.510	30.209	--	--	-21,6	--	--
Gometxa	18.506	19.323	18.816	17.162	17.001	16.607	15.894	15.547	15.795	16.245	16.738	17.098	17.527	17.577	13.501	--	15.158	-23,2	--	--
<b>TOTAL</b>	<b>111.777</b>	<b>125.735</b>	<b>123.085</b>	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
<b>Donostia-San Sebastián<sup>2</sup></b>																				
Herrera	38.637	28.093	20.728	17.347	14.930	11.285	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Loiola	15.723	14.717	15.167	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Zapatari-Av. Tolosa	30.734	32.584	32.148	30.560	30.666	32.903	33.380	n.d.	29.809	29.108	29.421	29.163	30.711	29.894	24.138	27.317	27.415	-19,3	13,2	0,4
Subida hospitales	19.421	18.648	17.733	17.640	16.066	11.477	10.808	9.566	9.759	9.689	10.567	11.956	11.458	11.950	11.250	11.450	12.142	-5,9	22,9	6,0
82Amara	47.831	44.083	42.934	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	14.526	13.595	18.633	n.d.	-6,4	n.d.
<b>TOTAL</b>	<b>152.346</b>	<b>138.125</b>	<b>128.710</b>	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
<b>Bilbao</b>																				
Deusto-Elorrieta	17.109	16.730	16.186	16.107	15.332	14.765	14.348	14.072	13.153	12.340	11.889	11.667	11.678	11.712	9.486	10.037	10.608	-19,0	5,8	5,7
Deusto-Enekuri	49.805	48.921	48.580	49.544	51.336	51.528	52.633	51.375	51.959	52.195	53.501	54.528	55.371	53.221	41.954	44.518	48.860	-21,2	6,1	5,7
Túneles Artxanda	14.121	16.427	17.647	15.276	15.589	15.494	14.968	14.616	15.587	16.499	17.419	18.064	18.859	19.579	14.236	18.517	21.635	-27,3	30,1	16,8
Orueta-Sto. Domingo	36.990	37.464	36.443	36.229	35.853	36.356	36.172	33.779	34.034	34.254	34.628	34.640	35.407	35.309	28.918	34.987	36.113	-18,1	21,0	3,2
Ibarsusi-Etxebarri	41.945	40.987	40.132	39.106	37.878	36.965	34.247	32.543	31.932	32.776	33.343	33.945	33.784	32.628	26.607	28.214	30.565	-18,5	6,0	8,3
Boluetia-Zubialdea	13.627	13.988	14.168	13.626	13.043	12.441	11.941	11.578	11.707	11.012	10.356	10.036	10.184	11.050	8.089	8.614	8.649	-26,8	6,5	0,4
Miraflores-S. Sur <sup>3</sup>	47.802	52.223	53.096	53.406	56.772	55.833	51.882	46.437	45.652	46.665	48.203	48.955	49.098	49.143	40.527	43.536	46.573	-17,5	7,4	7,0
Pza. Zabalburu-S. Sur	34.502	35.582	35.616	34.101	32.925	31.731	32.375	38.629	36.971	36.741	38.351	37.849	37.457	37.236	29.701	34.791	37.561	-20,2	17,1	8,0
Plaza Sagrado Corazón-S. Sur	63.282	66.603	66.953	67.093	65.147	63.587	60.571	55.368	56.012	54.181	53.780	54.229	54.397	52.510	41.681	5.579	5.691	-20,6	2,6	2,0
Basurto-Kaxtresana	8.917	9.266	8.883	8.543	7.905	7.636	7.193	6.836	6.698	6.872	7.026	7.028	7.154	7.328	5.435	48.340	51.386	-25,8	16,0	6,3
Basurto-Zorrotxa	16.292	13.679	13.330	12.909	12.161	10.254	9.782	9.888	9.691	9.650	9.590	9.573	9.414	8.544	6.943	6.719	6.593	-18,7	-3,2	-1,9
<b>TOTAL</b>	<b>344.392</b>	<b>351.870</b>	<b>351.034</b>	<b>345.940</b>	<b>343.941</b>	<b>336.590</b>	<b>326.112</b>	<b>315.121</b>	<b>313.396</b>	<b>313.185</b>	<b>318.086</b>	<b>320.514</b>	<b>322.803</b>	<b>318.170</b>	<b>253.577</b>	<b>283.852</b>	<b>304.234</b>	<b>-20,3</b>	<b>11,9</b>	<b>7,2</b>

<sup>1</sup> los datos de acceso de Gamorra Mayor en Vitoria-Gasteiz no están disponibles.

<sup>2</sup> a partir de 2009, no se dispone de los aforos de los principales accesos a Donostia-San Sebastián.

<sup>3</sup> la Estación de aforo 6A representativa de este acceso se halla situada entre el enlace de Miribilla y Miraflores. El sistema telemático ha permitido controlar el tráfico entre el enlace de Miribilla y la A-8, modificando al alza los tráficos correspondientes al período de 2005-2009.

Fuente: Plan de Aforo de la Diputación Foral de Álava 2015, Plan de Aforo de la Diputación Foral de Bizkaia 2015, Plan de Aforo de la Diputación Foral de Gipuzkoa 2008. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

- Resumen ejecutivo (0)
- Marco General (1)
- Evolución General (2)
- Transporte Carretera (3)
- Transporte Ferroviario (4)
- Transporte Aéreo (5)
- Transporte Marítimo (6)
- Otros Modos Transporte (7)
- Efectos inducidos (8)
- Objetivos y Movilidad Sostenible (9)
- Indicadores clave (10)
- Anexos (11)

Cuadro 11.56. 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
2015	26.121	0,2	28.243	0,6	13.766	5,2	68.130	1,3
2016	25.928	-0,7	28.500	0,9	14.523	3,4	68.951	1,2
2017	25.458	-1,8	28.402	-0,4	15.162	2,1	69.022	0,1
2018	25.055	-1,6	29.169	2,7	15.759	3,9	69.983	1,4
2019	24.805	-1,0	29.584	1,4	16.208	2,8	70.596	0,9
2020	15.900	-35,9	17.818	-39,8	3.365	-79,2	37.083	-47,5
2021	19.372	21,8	22.266	25,0	10.378	208,4	52.016	40,3
2022	21.521	11,1	25.503	11,5	13.036	25,6	60.061	15,5

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11



# Panorámica del Transporte en Euskadi

Cuadro 11.57. 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 <sup>1</sup>		Interurbano Gipuzkoa		Interurbano Álava <sup>2</sup>	
	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	29.779	-1,4	18.141	5,5	421	21,0
2010	28.737	-3,5	18.907	4,2	516	22,6
2011	29.474	--(1)	19.772	4,6	500	-3,1
2012	29.414	-0,2	20.517	3,8	495	-1,0
2013	29.253	-0,5	21.121	2,9	490	-1,0
2014	28.479	-2,6	22.160	4,9	447	-8,8
2015	27.287	-4,2	22.920	3,4	392	-12,3
2016	27.749	1,7	23.963	4,6	467	19,1
2017	28.515	2,8	24.436	1,9	529	13,2
2018	29.228	2,5	24.845	1,7	563	6,4
2019	30.468	4,2	25.295	1,8	590	4,8
2020	18.384	-39,7	15.483	-38,8	380	-35,6
2021	22.055	20,0	19.264	24,4	457	20,3
2022	26.667	20,9	22.993	19,4	617	35,0

<sup>0</sup> los datos de "BUS interurbano", estén en la columna de Bizkaia, Gipuzkoa o Álava, incluyen los movimientos en autobús de las concesiones de cada una de las tres diputaciones, tanto dentro de su territorio como con poblaciones de los otros 2 territorios.

<sup>1</sup> los datos de "BUS interurbano Bizkaia" desde 2009 incluyen las líneas de la concesión A-3700 Bilbao/Vitoria-Gasteiz, no disponiendo actualmente de datos de años previos.

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

- Resumen ejecutivo (0)
- Marco General (1)
- Evolución General (2)
- Transporte Carretera (3)
- Transporte Ferroviario (4)
- Transporte Aéreo (5)
- Transporte Marítimo (6)
- Otros Modos Transporte (7)
- Efectos inducidos (8)
- Objetivos y Movilidad Sostenible (9)
- Indicadores clave (10)
- Anexos (11)

Cuadro 11.58. Transporte público urbano: viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas.

(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
2015	13.766	5,2	28.243	0,6	26.121	0,2	68.130	1,3
2016	14.523	5,5	28.500	0,9	25.928	-0,7	68.951	1,2
2017	15.612	4,4	28.402	-0,3	25.458	-1,8	69.002	0,1
2018	15.759	3,9	29.169	2,7	25.055	-1,6	69.983	1,4
2019	16.208	2,8	29.584	1,4	24.805	-1,0	70.596	0,9
2020	3.365	-79,2	17.818	-39,8	15.900	-35,9	37.083	-47,5
2021	10.378	208,4	22.266	25,0	19.372	21,8	52.016	40,3
2022	13.036	25,6	25.503	14,5	21.521	11,1	60.061	15,5

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

# Panorámica del Transporte en Euskadi

Cuadro 11.59. Volumen de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución (miles de Tn y tasa de variación interanual).

Años	Transporte Intrarregional <sup>1</sup>				Transporte interregional <sup>2</sup>		Transporte Internacional		Total CAPV	
	Intra-municipal <sup>3</sup>	Inter-municipal	Total	Δ anual %	Miles Tn	Δ anual %	Miles Tn	Δ anual %	Miles Tn	Δ anual %
1998	--	31.627	31.627	--	32.583	--	2.277	--	66.487	--
1999	--	35.536	35.536	12,4	34.985	7,4	3.518	54,5	74.039	11,4
2000	--	41.963	41.963	18,1	37.664	7,7	4.672	32,8	84.299	13,9
2001	--	42.593	42.593	1,5	38.845	3,1	4.484	-4,0	85.922	1,9
2002	20.149	49.176	69.325	62,8	42.625	9,7	5.378	19,9	117.328	36,6
2003	15.194	46.612	61.807	-10,8	42.572	-0,1	5.470	1,7	109.849	-6,4
2004	18.487	49.490	67.978	10,0	48.486	13,9	5.500	0,5	121.964	11,0
2005	19.487	59.635	79.122	16,4	47.474	-2,1	5.260	-4,4	131.856	8,1
2006	23.889	58.634	82.523	4,3	49.609	4,5	4.789	-9,0	136.921	3,8
2007	18.321	61.845	80.166	-2,9	55.838	12,6	6.042	26,2	142.046	3,7
2008	17.641	59.182	76.823	-4,2	50.473	-9,6	5.828	-3,5	133.124	-6,3
2009	18.356	48.769	67.126	-12,6	47.708	-5,5	4.253	-27,0	119.086	-10,5
2010	13.934	43.368	57.302	-14,6	48.033	0,7	4.908	15,4	110.243	-7,4
2011	11.427	40.501	51.928	-9,4	45.103	-6,1	4.796	-2,3	101.826	-7,6
2012	8.669	33.406	42.076	-19,0	41.606	-7,8	4.823	0,6	88.505	-13,1
2013	8.395	32.527	40.922	-2,7	38.799	-6,7	4.655	-3,5	84.376	-4,7
2014	9.033	41.170	50.203	22,7	39.321	1,3	5.352	15,0	94.875	12,4
2015	8.528	32.580	41.108	-18,1	44.396	12,9	5.519	3,1	91.024	-4,1
2016	7.229	35.235	42.464	3,3	42.751	-3,7	6.477	17,4	91.691	0,7
2017	7.830	36.029	43.859	3,3	46.908	9,7	6.390	-1,3	97.157	6,0
2018	7.953	36.537	44.490	1,4	45.157	-3,7	6.092	-4,7	95.739	-1,5
2019	5.305	40.649	45.954	3,3	49.248	9,1	6.849	12,4	102.051	6,6
2020	7.623	35.372	42.995	-6,4	44.806	-9,0	6.101	-10,9	93.902	-8,0
2021	10.402	37.142	47.544	10,6	50.569	12,9	7.065	15,8	105.178	12,0
2022	8.309	39.519	47.829	0,6	50.467	-0,2	6.710	-5,0	105.002	-0,2

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

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

<sup>3</sup> dado el cambio metodológico en el 2002, el transporte intramunicipal se empieza a recoger en la encuesta a partir de ese año.

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

- Resumen ejecutivo (0)
- Marco General (1)
- Evolución General (2)
- Transporte Carretera (3)
- Transporte Ferroviario (4)
- Transporte Aéreo (5)
- Transporte Marítimo (6)
- Otros Modos Transporte (7)
- Efectos inducidos (8)
- Objetivos y Movilidad Sostenible (9)
- Indicadores clave (10)
- Anexos (11)

Cuadro 11.60. Volumen de mercancías transportadas por carretera según Comunidades Autónomas de origen y de destino. 2022 (Miles de Tn).

Origen/Destino	Origen País Vasco	Destino País Vasco	Total
Andalucía	748	666	1.414
Aragón	2.166	1.432	3.598
Asturias	901	1.236	2.137
Balears, Illes	--	--	--
Canarias	--	--	--
Cantabria	3.202	2.476	5.679
Castilla-La Mancha	776	847	1.623
Castilla y León	4.802	4.303	9.105
Cataluña	2.166	2.116	4.322
Comunidad Valenciana	1.601	1.640	3.242
Extremadura	135	230	365
Galicia	1.043	1.333	2.376
Madrid	1.738	1.925	3.663
Murcia	187	282	469
Navarra	5.236	4.356	9.592
Rioja	1.592	1.260	2.852
Ceuta y Melilla	--	--	--
<b>TOTAL, expedido/recibido a/de otras CC.AA.</b>	<b>74.154</b>	<b>71.972</b>	<b>146.126</b>

(..) 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.

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
<b>Anexos</b>	<b>11</b>

# Panorámica del Transporte en Euskadi

Cuadro 11.61. Matriculaciones<sup>1</sup> por tramos de CO<sub>2</sub> emitido. (gr/km recorrido).

	Emisiones CO <sub>2</sub>	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Variación interanual			
									2019	2020	2021	2022
Álava	<=120	4.325	4.222	4.005	3.221	3.656	1.457	1.590	-19,6	13,5	-60,1	9,1
	>120<160	2.157	2.710	3.068	2.903	1.282	2.789	2.111	-5,4	-55,8	117,6	-24,3
	>=160<200	126	180	406	405	131	337	221	-0,2	-67,7	157,3	-34,4
	>=200	23	16	49	37	21	53	51	-24,5	-43,2	152,4	-3,8
	Resto	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Total</b>	<b>6.631</b>	<b>7.128</b>	<b>7.528</b>	<b>6.566</b>	<b>5.090</b>	<b>4.636</b>	<b>3.973</b>	<b>-12,8</b>	<b>-22,5</b>	<b>-8,9</b>	<b>-14,3</b>	
Bizkaia	<=120	13.599	13.354	12.204	9.704	10.892	3.597	3.981	-20,5	12,2	-67,0	10,7
	>120<160	5.518	6.167	7.757	9.339	4.356	7.655	6.539	20,4	-53,4	75,7	-14,6
	>=160<200	331	432	966	1.063	355	1.038	638	10,0	-66,6	192,4	-38,5
	>=200	61	60	78	161	83	166	184	106,4	-48,4	100,0	10,8
	Resto	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Total</b>	<b>19.509</b>	<b>20.013</b>	<b>21.005</b>	<b>20.267</b>	<b>15.686</b>	<b>12.456</b>	<b>11.342</b>	<b>-3,5</b>	<b>-22,6</b>	<b>-20,6</b>	<b>-8,9</b>	
Gipuzkoa	<=120	8.087	7.767	7.326	6.195	6.663	2.313	2.308	-15,4	7,6	-65,3	-0,2
	>120<160	4.008	4.310	5.187	5.805	2.478	4.520	3.782	11,9	-57,3	82,4	-16,3
	>=160<200	267	377	607	792	292	621	418	30,5	-63,1	112,7	-32,7
	>=200	45	27	48	138	53	170	126	187,5	-61,6	220,8	-25,9
	Resto	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Total</b>	<b>12.407</b>	<b>12.481</b>	<b>13.168</b>	<b>12.930</b>	<b>9.486</b>	<b>7.624</b>	<b>6.634</b>	<b>-1,8</b>	<b>-26,6</b>	<b>-19,6</b>	<b>-13,0</b>	
CAPV	<=120	26.011	25.343	23.535	19.120	21.211	7.367	7.879	-18,8	10,9	-65,3	6,9
	>120<160	11.683	13.187	16.012	18.047	8.116	14.964	12.432	12,7	-55,0	84,4	-16,9
	>=160<200	724	989	1.979	2.260	778	1.996	1.277	14,2	-65,6	156,6	-38,5
	>=200	129	103	175	336	157	389	361	92,0	-53,3	147,8	-7,2
	Resto	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Total</b>	<b>38.547</b>	<b>39.622</b>	<b>41.701</b>	<b>39.763</b>	<b>30.262</b>	<b>24.716</b>	<b>21.949</b>	<b>-4,6</b>	<b>-23,9</b>	<b>-18,3</b>	<b>-11,2</b>	
Estado	<=120	883.101	923.965	87.916	707.351	618.643	304.093	330.982	704,6	-12,5	-50,8	8,8
	>120<160	243.482	286.859	398.016	494.644	208.320	492.803	437.984	24,3	-57,9	136,6	-11,1
	>=160<200	16.520	20.676	39.300	48.071	19.301	51.257	32.757	22,3	-59,8	165,6	-36,1
	>=200	3.906	3.432	4.952	8.191	4.912	11.284	11.589	65,4	-40,0	129,7	2,7
	Resto	0	0	1	1	0	0	0	0,0	-100,0	0,0	0,0
<b>Total</b>	<b>1.147.009</b>	<b>1.234.932</b>	<b>1.321.437</b>	<b>1.258.258</b>	<b>851.176</b>	<b>859.437</b>	<b>813.312</b>	<b>-4,8</b>	<b>-32,4</b>	<b>1,0</b>	<b>-5,4</b>	

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

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

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Carretera 3

Transporte Ferroviario 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

Cuadro 11.62. Matriculaciones<sup>1</sup> por tipo de combustible.

	Combus- tible	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Variación interanual			
									2019	2020	2021	2022
Resumen ejecutivo (0)	Gasolina	3.140	3.952	4.946	4.526	2.678	2.059	1.664	-8,5	-40,8	-23,1	-19,2
	Diesel	3.256	2.730	2.074	1.331	1.047	648	616	-35,8	-21,3	-38,1	-4,9
	Eléctricos	8	8	22	33	92	119	175	50,0	178,8	29,3	47,1
	Híbridos	227	227	486	676	1.160	1.706	1.384	39,1	71,6	47,1	-18,9
	<b>Total</b>	<b>6.631</b>	<b>7.128</b>	<b>7.528</b>	<b>6.566</b>	<b>4.977</b>	<b>4.532</b>	<b>3.839</b>	<b>-12,8</b>	<b>-24,2</b>	<b>-8,9</b>	<b>-15,3</b>
Marco General (1)	Gasolina	8.195	9.858	12.926	13.375	8.578	5.989	5.150	3,5	-35,9	-30,2	-14,0
	Diesel	10.677	9.038	6.775	4.978	3.397	1.969	1.436	-26,5	-31,8	-42,0	-27,1
	Eléctricos	17	84	66	116	295	349	481	75,8	154,3	18,3	37,9
	Híbridos	620	1.033	1.238	1.798	3.053	3.802	4.011	45,2	69,8	24,5	5,5
	<b>Total</b>	<b>19.509</b>	<b>20.013</b>	<b>21.005</b>	<b>20.267</b>	<b>15.323</b>	<b>12.109</b>	<b>11.078</b>	<b>-3,5</b>	<b>-24,4</b>	<b>-21,0</b>	<b>-8,5</b>
Evolución General (2)	Gasolina	5.422	6.484	8.292	8.876	5.230	3.591	2.835	7,0	-41,1	-31,3	-21,0
	Diesel	6.591	5.381	4.222	2.964	2.080	1.299	1.057	-29,8	-29,8	-37,5	-18,6
	Eléctricos	3	19	26	61	146	186	264	134,6	139,3	27,4	41,9
	Híbridos	391	596	628	1.029	1.811	2.353	2.315	63,9	76,0	29,9	-1,6
	<b>Total</b>	<b>12.407</b>	<b>12.481</b>	<b>13.168</b>	<b>12.930</b>	<b>9.267</b>	<b>7.429</b>	<b>6.471</b>	<b>-1,8</b>	<b>-28,3</b>	<b>-19,8</b>	<b>-12,9</b>
Transporte Carretera (3)	Gasolina	16.757	20.295	26.164	26.777	16.486	11.639	9.649	2,3	-38,4	-29,4	-17,1
	Diesel	20.524	17.149	13.071	9.273	6.524	3.916	3.109	-29,1	-29,6	-40,0	-20,6
	Eléctricos	28	119	114	210	533	654	920	84,2	153,8	22,7	40,7
	Híbridos	1.238	2.059	2.352	3.503	6.024	7.861	7.710	48,9	72,0	30,5	-1,9
	<b>Total</b>	<b>38.547</b>	<b>39.622</b>	<b>41.701</b>	<b>39.763</b>	<b>29.567</b>	<b>24.070</b>	<b>21.388</b>	<b>-4,6</b>	<b>-25,6</b>	<b>-18,6</b>	<b>-11,1</b>
Transporte Ferroviario (4)	Gasolina	460.841	574.926	760.373	781.321	423.557	387.915	340.834	2,8	-45,8	-8,4	-12,1
	Diesel	651.617	597.006	473.477	350.778	235.878	171.158	139.585	-25,9	-32,8	-27,4	-18,4
	Eléctricos	2143	3920	5.982	10.043	17.920	23.676	30.517	67,9	78,4	32,1	28,9
	Híbridos	32.408	59.080	81.604	116.116	160.737	262.648	287.445	42,3	38,4	63,4	9,4
	<b>Total</b>	<b>1.147.009</b>	<b>1.234.932</b>	<b>1.321.437</b>	<b>1.258.258</b>	<b>838.092</b>	<b>845.397</b>	<b>798.381</b>	<b>-4,8</b>	<b>-33,4</b>	<b>0,9</b>	<b>-5,6</b>

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

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

Cuadro 11.63. Vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera. CAPV.

Año de matriculación	Valores absolutos			Distribución porcentual		
	Camiones y furgonetas	Remolques y semirremolques	TOTAL	Camiones y furgonetas	Remolques y semirremolques	TOTAL
Antes de 1995	30.865	2.883	33.748	91,5	8,5	100,0
1995-1999	23.756	2.383	26.139	90,9	9,1	100,0
2000-2004	42.919	4.572	47.491	90,4	9,6	100,0
2005-2009	55.240	5.781	61.021	90,5	9,5	100,0
2010-2014	21.853	3.199	25.052	87,2	12,8	100,0
2015-2017	14.895	2.637	17.532	85,0	15,0	100,0
2018	6.344	731	7.075	89,7	10,3	100,0
2019	5.302	675	5.977	88,7	11,3	100,0
2020	4.144	484	4.628	89,5	10,5	100,0
2021	4.274	616	4.890	87,4	12,6	100,0
2022	3.739	510	4.249	88,0	12,0	100,0

## c) Ferroviario

Cuadro 11.64. Transporte público urbano y metropolitano: evolución del número de viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao (miles de personas y tasa de variación interanual).

AÑO	Metro de Bilbao	
	miles de personas	Δinteranual (%)
1995 <sup>1</sup>	4.730	--
1996	31.660	--
1997	41.494	31,1
1998	49.102	18,3
1999	50.886	3,6
2000	54.173	6,5
2001	55.895	3,2
2002	66.706	19,3
2003	72.609	8,8
2004	73.089	0,7
2005	77.802	6,4
2006	79.780	2,5
2007	85.864	7,6
2008	86.334	0,5
2009	87.044	0,8
2010	88.556	1,7
2011	89.616	1,2
2012	87.615	-2,2
2013	87.133	-0,6
2014	87.397	0,3
2015	87.536	0,2
2016	87.105	-0,5
2017	88.172	1,2
2018	89.919	2,0
2019	91.570	1,8
2020	55.987	-38,9
2021	66.800	19,3
2022	80.377	20,3

<sup>1</sup> desde su puesta en marcha el 11 de noviembre hasta fin de año.

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

- Resumen ejecutivo (0)
- Marco General (1)
- Evolución General (2)
- Transporte Carretera (3)
- Transporte Ferroviario (4)
- Transporte Aéreo (5)
- Transporte Marítimo (6)
- Otros Modos Transporte (7)
- Efectos inducidos (8)
- Objetivos y Movilidad Sostenible (9)
- Indicadores clave (10)
- Anexos (11)

Cuadro 11.65. Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por mes (nº personas y %).

MES / AÑO	2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.
Enero	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	7.574.909	8,7	7.532.945	8,6
Febrero	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	7.126.991	8,1	7.453.611	8,6
Marzo	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	7.770.472	8,9	7.101.980	8,2
Abril	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	6.883.974	7,9	7.618.685	8,7
Mayo	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	7.739.825	8,8	7.803.608	9,0
Junio	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	7.473.184	8,5	7.414.307	8,5
Julio	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	6.495.487	7,4	6.169.630	7,1
Agosto	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	5.707.297	6,5	5.664.437	6,5
Septiembre	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	7.140.435	8,2	7.186.005	8,2
Octubre	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	7.910.584	9,0	7.530.779	8,6
Noviembre	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	7.781.494	8,9	7.823.941	9,0
Diciembre	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	7.931.163	9,1	7.805.360	9,0
<b>TOTAL</b>	<b>88.556.281</b>	<b>100,0</b>	<b>89.616.398</b>	<b>100,0</b>	<b>87.615.087</b>	<b>100,0</b>	<b>87.133.034</b>	<b>100,0</b>	<b>87.397.394</b>	<b>100,0</b>	<b>87.535.815</b>	<b>100,0</b>	<b>87.105.288</b>	<b>100,0</b>

MES / AÑO	2017		2018		2019		2020		2021		2022	
	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.	nº personas	% vertic.
Enero	7.613.255	8,6	7.767.425	8,6	8.131.599	8,9	8.073.996	14,4	4.792.377	7,2	5.868.309	7,3
Febrero	7.322.842	8,3	7.328.944	8,2	7.601.202	8,3	7.924.629	14,2	4.576.326	6,9	6.390.733	8,0
Marzo	8.154.564	9,2	7.791.079	8,7	8.078.771	8,8	3.885.795	6,9	5.784.388	8,7	7.311.822	9,1
Abril	6.649.283	7,5	7.254.654	8,1	7.107.065	7,8	896.582	1,6	4.991.309	7,5	6.060.068	7,5
Mayo	8.000.059	9,1	8.184.929	9,1	8.135.736	8,9	2.176.677	3,9	5.733.744	8,6	7.194.247	9,0
Junio	7.552.834	8,6	7.575.512	8,4	7.645.970	8,3	4.325.261	7,7	5.912.488	8,9	6.793.123	8,5
Julio	6.242.894	7,1	6.533.063	7,3	6.727.384	7,3	4.685.875	8,4	5.202.004	7,8	5.648.875	7,0
Agosto	5.813.472	6,6	5.918.567	6,6	6.008.191	6,6	3.320.897	5,9	3.914.750	5,9	5.483.089	6,8
Septiembre	7.177.379	8,1	7.179.467	8,0	7.424.766	8,1	5.109.252	9,1	5.995.967	9,0	6.786.763	8,4
Octubre	8.064.699	9,1	8.219.899	9,1	8.625.516	9,4	5.590.408	10,0	6.693.245	10,0	7.503.753	9,3
Noviembre	7.936.018	9,0	8.055.470	9,0	8.016.347	8,8	4.875.361	8,7	6.860.338	10,3	7.677.290	9,6
Diciembre	7.644.838	8,7	8.109.801	9,0	8.067.454	8,8	5.122.732	9,1	6.323.023	9,5	7.658.569	9,5
<b>TOTAL</b>	<b>88.172.137</b>	<b>100,0</b>	<b>89.918.810</b>	<b>100,0</b>	<b>91.570.001</b>	<b>100,0</b>	<b>55.987.465</b>	<b>100,0</b>	<b>66.779.959</b>	<b>100,0</b>	<b>80.376.641</b>	<b>100,0</b>

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Ferroviario	3
Transporte Carretera	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11



# Panorámica del Transporte en Euskadi

Cuadro 11.66. Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por estación (nº personas y %).

ESTACIÓN / AÑO	2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022	
	nº personas	% vert.	nº personas	% vert.	nº personas	% vert.	nº personas	% vert.	nº personas	% vert.	nº personas	% vert.	nº personas	% vert.	nº personas	% vert.	nº personas	% vert.	nº personas	% vert.	nº personas	% vert.
Etxebarri	1.346.288	1,5	1.332.371	1,5	1.362.305	1,6	1.437.160	1,6	1.364.903	1,6	1.279.374	1,5	1.275.031	1,4	1.334.609	1,5	839.743	1,5	1.017.813	1,5	1.258.647	1,6
Bolueeta	1.099.182	1,3	1.133.394	1,3	1.169.552	1,3	1.265.624	1,4	1.438.834	1,7	1.442.326	1,7	1.411.615	1,6	1.404.286	1,5	825.536	1,5	996.099	1,5	1.219.375	1,5
Basarrate	2.160.226	2,5	2.147.980	2,5	2.154.600	2,5	2.151.766	2,5	2.135.721	2,5	2.105.116	2,4	2.141.972	2,4	2.161.342	2,4	1.391.590	2,5	1.610.660	2,4	1.889.217	2,3
Santutxu	4.687.312	5,3	4.663.570	5,4	4.633.297	5,3	4.651.238	5,3	4.611.211	5,3	4.410.885	5,1	4.363.943	4,9	4.452.957	4,9	2.801.069	5,0	3.338.161	5,0	3.884.650	4,8
Casco Viejo	6.257.809	7,1	5.988.909	6,9	5.779.965	6,6	5.677.617	6,5	5.320.703	6,1	6.388.736	7,3	7.005.909	7,8	7.211.370	7,9	4.257.786	7,6	5.081.673	7,6	6.376.035	7,9
Abando	5.960.941	6,8	5.948.390	6,8	5.973.068	6,8	6.141.887	7,0	6.336.453	7,3	6.214.693	7,1	6.222.057	6,9	6.202.976	6,8	3.518.092	6,3	4.292.719	6,4	5.387.575	6,7
Moyua	6.221.799	7,1	6.189.467	7,1	6.153.620	7,1	6.220.196	7,1	6.287.927	7,2	6.321.198	7,3	6.381.670	7,1	6.401.254	7,0	3.651.329	6,5	4.327.358	6,5	5.286.803	6,6
Indautxu	6.157.792	7,0	6.089.346	7,0	6.160.455	7,1	6.184.740	7,1	6.074.709	7,0	6.105.839	7,0	6.161.704	6,9	6.279.735	6,9	3.870.987	6,9	4.641.773	7,0	5.254.244	6,5
San Mamés	5.870.713	6,7	5.873.240	6,7	5.873.015	6,7	6.056.465	6,9	5.980.716	6,9	6.034.855	6,9	6.134.691	6,8	6.215.224	6,8	3.529.144	6,3	4.211.935	6,3	5.545.825	6,9
Deusto	4.315.724	4,9	4.234.870	4,9	4.161.514	4,8	4.118.341	4,7	4.069.564	4,7	4.059.122	4,7	4.104.490	4,6	4.171.357	4,6	2.539.791	4,5	3.133.326	4,7	3.668.298	4,6
Sarriko	2.453.889	2,8	2.425.761	2,8	2.390.051	2,7	2.396.347	2,7	2.406.074	2,8	2.453.235	2,8	2.483.870	2,8	2.512.890	2,7	1.528.617	2,7	1.865.650	2,8	2.181.219	2,7
San Inazio	2.325.615	2,7	2.312.943	2,7	2.288.490	2,6	2.283.368	2,6	2.332.298	2,7	2.319.416	2,7	2.330.883	2,6	2.367.349	2,6	1.468.339	2,6	1.762.300	2,6	2.062.032	2,6
Lutxana	183.643	0,2	170.638	0,2	172.226	0,2	368.979	0,4	524.759	0,6	290.383	0,3	198.550	0,2	205.466	0,2	138.526	0,2	159.088	0,2	179.038	0,2
Erandio	1.693.997	1,9	1.698.813	1,9	1.697.058	1,9	1.650.714	1,9	1.626.077	1,9	1.647.360	1,9	1.688.703	1,9	1.769.512	1,9	1.151.803	2,1	1.382.089	2,1	1.586.231	2,0
Astrabudua	1.336.405	1,5	1.366.987	1,6	1.369.091	1,6	1.308.539	1,5	1.254.615	1,4	1.281.565	1,5	1.333.370	1,5	1.356.798	1,5	852.907	1,5	1.021.886	1,5	1.254.719	1,6
Leioa	1.010.683	1,2	1.005.282	1,2	1.014.852	1,2	1.025.752	1,2	1.020.099	1,2	1.041.424	1,2	1.048.076	1,2	1.090.063	1,2	637.251	1,1	743.272	1,1	946.690	1,2
Lamiako	294.863	0,3	296.330	0,3	302.007	0,3	298.524	0,3	303.380	0,3	306.292	0,4	312.351	0,3	312.498	0,3	199.376	0,4	250.880	0,4	312.618	0,3
Areeta	3.407.329	3,9	3.338.313	3,8	3.357.754	3,8	3.311.874	3,8	3.266.926	3,8	3.247.167	3,7	3.350.587	3,7	3.445.833	3,8	2.096.858	3,7	2.481.381	3,7	2.967.939	3,4
Gobela	876.564	1,0	841.480	1,0	825.852	0,9	815.136	0,9	813.713	0,9	790.449	0,9	807.533	0,9	811.784	0,9	486.817	0,9	574.708	0,9	687.193	0,8
Neguri	673.013	0,8	669.108	0,8	659.554	0,8	661.586	0,8	662.129	0,8	665.428	0,8	703.766	0,8	717.714	0,8	458.317	0,8	518.481	0,8	623.907	0,8
Aiboa	407.248	0,5	410.027	0,5	400.193	0,5	399.739	0,5	399.745	0,5	399.831	0,5	407.608	0,5	406.890	0,4	265.609	0,5	333.349	0,5	398.447	0,5
Algorta	2.435.747	2,8	2.400.846	2,8	2.387.899	2,7	2.364.805	2,7	2.328.113	2,7	2.351.128	2,7	2.413.089	2,7	2.486.847	2,7	1.511.772	2,7	1.780.371	2,7	2.158.389	2,7
Bidezabal	1.409.399	1,6	1.398.186	1,6	1.404.479	1,6	1.372.709	1,6	1.342.501	1,5	1.325.507	1,5	1.353.153	1,5	1.368.694	1,5	832.151	1,5	970.849	1,5	1.137.998	1,4
Berango	418.340	0,5	382.852	0,4	378.436	0,4	384.714	0,4	384.295	0,4	410.168	0,5	429.866	0,5	437.426	0,5	292.886	0,5	356.675	0,5	436.836	0,5
Larrabasterra	415.304	0,5	426.285	0,5	423.106	0,5	457.661	0,5	448.898	0,5	419.458	0,5	437.016	0,5	455.505	0,5	314.437	0,6	378.446	0,6	474.320	0,6
Sopelana	587.032	0,7	582.828	0,7	586.914	0,7	945.066	1,1	1.015.518	1,2	679.295	0,8	589.928	0,7	601.616	0,7	366.789	0,7	445.114	0,7	570.619	0,7
Urduliz	306.482	0,3	311.796	0,4	316.909	0,4	77.173	0,1	184	0,0	215.496	0,2	335.084	0,4	388.592	0,4	268.786	0,5	431.839	0,6	432.937	0,5
Plentzia	642.488	0,7	653.253	0,7	656.606	0,8	117.020	0,1	1.110	0,0	459.203	0,5	633.795	0,7	677.864	0,7	464.250	0,8	375.726	0,6	656.574	0,8
Guruteta/Cruces	3.509.099	4,0	3.517.314	4,0	3.521.871	4,0	3.510.319	4,0	3.473.386	4,0	3.451.446	4,0	3.465.722	3,9	3.519.419	3,8	2.302.239	4,1	2.640.901	4,0	3.071.651	3,8
Ansio	1.250.489	1,4	1.210.514	1,4	1.297.218	1,5	1.260.592	1,4	1.260.888	1,4	1.271.107	1,5	1.369.933	1,5	1.376.115	1,5	776.705	1,4	1.131.518	1,7	1.310.048	1,6
Barakaldo	3.558.938	4,1	3.572.670	4,1	3.582.258	4,1	3.551.226	4,1	3.536.912	4,1	3.514.159	4,0	3.537.370	3,9	3.580.409	3,9	2.287.417	4,1	2.686.535	4,0	3.155.899	3,9
Bagatza	1.899.801	2,2	1.882.988	2,2	1.894.186	2,2	1.924.411	2,2	1.914.249	2,2	1.965.679	2,3	2.002.947	2,2	2.070.240	2,3	1.345.321	2,4	1.594.550	2,4	1.864.836	2,3
Urbinaga	107.634	0,1	102.625	0,1	99.367	0,1	108.285	0,1	112.769	0,1	104.800	0,1	96.779	0,1	109.330	0,1	71.544	0,1	88.193	0,1	103.957	0,1
Sestao	2.352.843	2,7	2.333.309	2,7	2.304.404	2,6	2.325.160	2,7	2.256.266	2,6	2.256.209	2,6	2.267.891	2,5	2.332.410	2,5	1.533.751	2,7	1.799.857	2,7	2.129.231	2,6
Abatxolo	772.196	0,9	776.193	0,9	769.004	0,9	767.411	0,9	742.132	0,9	741.622	0,9	742.527	0,8	741.733	0,8	470.808	0,8	552.517	0,8	640.611	0,8
Portuñalete	2.005.504	2,3	2.030.599	2,3	2.041.467	2,3	2.085.085	2,4	2.049.446	2,4	2.052.723	2,4	2.090.606	2,3	2.148.650	2,3	1.328.624	2,4	1.501.249	2,2	1.816.012	2,6
Peñota	1.332.057	1,5	1.375.422	1,6	1.369.212	1,6	1.356.405	1,5	1.329.204	1,5	1.337.564	1,5	1.328.004	1,5	1.343.607	1,5	833.878	1,5	981.039	1,5	1.162.895	1,4
Santurtzi	2.698.063	3,1	2.739.059	3,1	2.652.089	3,0	2.356.964	2,7	2.506.337	2,9	2.556.407	2,9	2.538.989	2,8	2.547.493	2,8	1.559.623	2,8	1.879.631	2,8	2.177.169	2,7
Basauri	1.209.664	1,4	1.291.853	1,5	1.317.040	1,5	1.334.374	1,5	1.327.329	1,5	1.354.310	1,6	1.016.951	1,1	1.414.552	1,5	657.006	1,2	777.813	1,2	917.664	1,1
Ariz	1.963.026	2,2	2.007.223	2,3	2.046.236	2,3	1.908.874	2,2	1.923.114	2,2	1.955.885	2,2	1.923.114	2,2	2.018.795	2,2	1.037.253	1,1	1.325.056	1,1	1.533.247	1,1
Kabieztes	--	--	--	--	450.174	0,5	901.969	1,0	922.081	1,1	945.280	1,1	945.280	1,1	2.018.795	2,2	1.037.253	1,1	1.325.056	1,1	1.533.247	1,1
Ibarbengoa	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	25.883	0,0	63.016	0,1	75.986	0,1	
<b>TOTAL</b>	<b>87.615.087</b>	<b>100,0</b>	<b>87.133.034</b>	<b>100,0</b>	<b>87.397.394</b>	<b>100,0</b>	<b>87.535.815</b>	<b>100,0</b>	<b>87.105.288</b>	<b>100,0</b>	<b>88.172.140</b>	<b>100,0</b>	<b>89.918.810</b>	<b>100,0</b>	<b>91.570.001</b>	<b>100,0</b>	<b>55.987.465</b>	<b>100,0</b>	<b>66.779.959</b>	<b>100,0</b>	<b>80.376.641</b>	<b>100,0</b>

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

- Resumen ejecutivo (0)
- Marco General (1)
- Evolución General (2)
- Transporte Ferroviario (3)
- Transporte Carretera (4)
- Transporte Aéreo (5)
- Transporte Marítimo (6)
- Otros Modos Transporte (7)
- Efectos inducidos (8)
- Objetivos y Movilidad Sostenible (9)
- Indicadores clave (10)
- Anexos (11)

Cuadro 11.67. Transporte público urbano y metropolitano: evolución de los viajeros y viajeras de Euskotren-Tranvía (miles de personas y tasa de variación interanual).

AÑO	miles de personas	$\Delta$ interanual (%)
2002 <sup>1</sup>	47,2	--
2003	1.144,0	--
2004	2.191,7	91,6
2005	2.819,9	28,7
2006	2.934,9	4,1
2007	2.906,4	-1,0
2008 <sup>2</sup>	2.957,9	1,8
2009 <sup>3</sup>	7.488,7	153,2
2010	9.827,4	31,2
2011	10.424,5	6,1
2012	10.359,6	-0,6
2013	10.399,2	0,4
2014	10.276,3	-1,2
2015	10.587,4	3,0
2016	10.730,0	1,3
2017	11.044,6	2,9
2018	11.297,2	2,3
2019	11.397,5	0,9
2020	5.932,1	-48,0
2021	7.761,8	30,8
2022	9.255,2	19,2

<sup>1</sup> se contabilizan los viajeros y viajeras desde la puesta en marcha del Tranvía de Bilbao el 12 de diciembre de 2002.

<sup>2</sup> se incluyen los viajeros y viajeras del Tranvía de Vitoria-Gasteiz desde su puesta en marcha de los ramales Centro y Lakua el 23 de diciembre de 2008.

<sup>3</sup> El 10 de julio de 2009 se abre la nueva línea del ramal de Abetxuko del Tranvía de Vitoria-Gasteiz.

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

# Panorámica del Transporte en Euskadi

Cuadro 11.68. Transporte público interurbano: evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (miles de personas).

		(miles de personas)						
		AÑO / COMPAÑÍA	Renfe <sup>1</sup>	EuskoTren <sup>2</sup>	Renfe Métrica <sup>3</sup>	TOTAL		
Resumen ejecutivo	0	1980	31.404	30.234	1.631	63.269		
Marco General	1	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		
Evolución General	2	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		
Transporte Carretera	3	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		
		Transporte Ferroviario	4	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		
Transporte Aéreo	5			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		
		Transporte Marítimo	6	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		
Otros Modos Transporte	7			2013	17.390	15.569	1.151	34.110
				2014	16.410	15.630	1.107	33.147
				2015	16.334	15.618	1.066	33.018
Efectos inducidos	8			2016	16.458	15.351	983	32.792
		2017	16.095	19.249	1.356	36.700		
		2018	16.314	22.344	865	39.524		
		2019	16.431	23.723	848	41.002		
Objetivos y Movilidad Sostenible	9	2020	10.667	16.025	583	27.275		
		2021	12.462	19.837	656	32.955		
		2022	17.138	24.773	691	42.602		

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

<sup>2</sup> Euskotren: Datos Bizkaia (Kukullaga-Matiko, Duragon-Amorebieta, Bermeo-Amorebieta, Durango-Ermua, Funicular de la Reineta, Bilbao-Amorebieta, Txorierra) / Datos Gipuzkoa (Donostia-Hendaia, Museo Azpeitia-Lasao, Ermua-Eiba, Eibar-Zumaia, Zumaia-Donostia, Donostia-Lasarte).

<sup>3</sup> Renfe Métrica (antes FEVE): Datos de la línea Bilbao-Balmaseda.

Fuente: Renfe, EuskoTren, Renfe Métrica. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 11.69. Transporte público interurbano: viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril.

(miles de personas y %)

Años	Renfe, red ferroviaria convencional <sup>1</sup>		Renfe, red ancho métrico <sup>2</sup>		EuskoTren <sup>3</sup>		TOTAL	
	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)
2000	35.288	--	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
2015	16.334	-0,5	1.066	-3,7	15.618	-0,1	33.018	-0,4
2016	16.458	0,8	983	-7,8	15.351	-1,7	32.792	-0,7
2017	16.094	-2,2	1.356	37,9	19.249	25,4	36.699	11,9
2018	16.314	1,4	865	-36,2	22.344	16,1	39.524	7,7
2019	16.431	0,7	848	-2,0	23.723	6,2	41.002	3,7
2020	10.667	-35,1	583	-31,2	16.025	-32,4	27.275	-33,5
2021	12.462	16,8	656	12,3	19.837	23,0	32.955	20,8
2022	17.138	37,5	691	5,3	24.773	24,9	42.602	29,3

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

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

<sup>3</sup> Euskotren: Datos Bizkaia (Kukullaga-Matiko, Duragon-Amorebieta, Bermeo-Amorebieta, Durango-Ermua, Funicular de la Reineta, Bilbao-Amorebieta, Txorierrri) / Datos Gipuzkoa (Donostia-Hendaia, Museo Azpeitia-Lasao, Ermua-Eiba, Eibar-Zumaia, Zumaia-Donostia, Donostia-Lasarte).

Fuente: Renfe y EuskoTren.

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

# Panorámica del Transporte en Euskadi

Cuadro 11.70. Transporte público interurbano: evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (tasa de variación interanual).

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

AÑO / COMPAÑÍA	Renfe <sup>1</sup>	EuskoTren <sup>2</sup>	Renfe Métrica <sup>3</sup>	TOTAL
1980	--	--	--	--
1981	-9,2	-8,8	0,0	-8,8
1982	15,2	-2,1	-6,1	6,3
1983	14,7	-13,9	3,1	1,8
1984	27,0	-8,8	-12,2	12,7
1985	-9,2	0,4	-6,6	-6,3
1986	-4,4	6,9	6,6	-0,6
1987	0,0	10,8	13,8	4,1
1988	0,0	5,5	-16,0	1,7
1990	-25,3	32,7	-8,3	-2,8
1991	-10,9	3,4	19,0	-2,9
1992	19,9	0,0	6,2	8,5
1993	0,5	1,7	1,4	1,2
1994	2,5	0,4	7,4	1,5
1995	0,7	-15,8	4,6	-7,6
1996	-0,6	-45,0	4,4	-21,1
1997	-1,3	15,7	2,9	4,4
1998	-4,3	-17,2	0,0	-8,8
1999	4,5	2,1	-0,5	3,5
2000	4,5	7,5	0,2	5,3
2001	3,5	-1,6	-1,7	1,7
2002	-6,1	-0,6	3,5	-4,1
2003	-4,0	1,1	-3,1	-2,3
2004	-9,3	-8,0	2,9	-8,4
2005	-2,1	6,4	2,6	1,0
2006	-1,0	2,1	-5,8	-0,1
2007	-8,7	1,3	-3,3	-4,8
2008	-2,4	-2,1	-15,0	-2,8
2009	-8,3	-4,4	-10,7	-6,8
2010	-9,0	-2,7	0,0	-6,1
2011	-5,6	-3,7	-2,3	-4,7
2012	-2,3	-4,6	-4,9	-3,4
2013	-12,4	2,6	-7,8	-6,4
2014	-5,6	0,4	-3,8	-2,8
2015	-0,5	-0,1	-3,7	-0,4
2016	0,8	-1,7	-7,8	-0,7
2017	-2,2	25,4	37,9	11,9
2018	1,4	16,1	-36,2	7,7
2019	0,7	6,2	-2,0	3,7
2020	-35,1	-32,4	-31,2	-33,5
2021	16,8	23,0	12,3	20,8
2022	37,5	24,9	5,3	29,3
Δ 80/19	-47,7	-21,5	-48,0	-35,2
Δ 80/20	-66,0	-47,0	-64,3	-56,9
Δ 80/21	-60,3	-34,4	-60,1	-47,9
Δ 80/22	-45,4	-18,1	-57,6	-32,7

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

<sup>2</sup> Euskotren: Datos Bizkaia (Kukullaga-Matiko, Duragon-Amorebieta, Bermeo-Amorebieta, Durango-Ermua, Funicular de la Reineta, Bilbao-Amorebieta, Txorierrri) / Datos Gipuzkoa (Donostia-Hendaia, Museo Azpeitia-Lasao, Ermua-Eiba, Eibar-Zumaia, Zumaia-Donostia, Donostia-Lasarte).

<sup>3</sup> Renfe Métrica (antes FEVE): Datos de la línea Bilbao-Balmaseda.

Fuente: Renfe, EuskoTren, Renfe Métrica. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 11.71. Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino.

(personas)

Destino / Origen	2019			2020			2021			2022		
	Origen CAPV	Destino CAPV	Total	Destino CAPV	Origen CAPV	Total	Origen CAPV	Destino CAPV	Total	Origen CAPV	Destino CAPV	Total
<b>CAPV (Intrarregional)</b>	9.477			2.970			25.128			28.953		
<b>Total Interregional</b>	440.700	448.531	889.231	129.648	133.878	263.526	241.167	246.617	487.784	333.345	340.473	673.818
Andalucía	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aragón	20.572	21.150	41.722	5.512	5.883	11.395	7.253	8.135	15.388	10.055	11.416	21.471
Asturias	931	897	1.828	145	133	278	0	0	0	0	0	0
Castilla y León	79.955	81.739	161.694	24.750	25.480	50.230	47.345	47.358	94.703	63.890	65.554	129.444
Castilla La Mancha	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cataluña	139.316	143.518	282.834	40.237	39.923	80.160	63.913	65.314	129.227	84.520	85.682	170.202
Galicia	15.607	13.382	28.989	3.674	3.588	7.262	4.316	6.073	10.389	5.302	6.549	11.851
La Rioja	3.302	3.847	7.149	654	682	1.336	1.807	1.804	3.611	2.723	2.928	5.651
Madrid	167.637	167.848	335.485	50.682	52.824	103.506	85.006	84.786	169.792	130.330	130.001	260.331
Navarra	13.085	15.855	28.940	3.994	5.365	9.359	6.399	8.019	14.418	7.545	9.380	16.925
Valencia	295	295	590	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total Internacional</b>	160	0	160	31	0	31	0	0	0	0	0	0
Francia	160	0	160	31	0	31	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	898.868			266.527			512.912			702.771		

Fuente: Renfe.

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

# Panorámica del Transporte en Euskadi

Cuadro 11.72. Volumen de mercancías por ferrocarril en la CAPV. (miles de Tn y tasa de variación interanual).

AÑOS/OPERADOR	RENFE <sup>1</sup>		RENFE METRICA		EUSKOTREN	
	miles de Tn	Δ interanual (%)	miles de Tn	Δ interanual (%)	miles de Tn	Δ interanual (%)
2002	-		1.127,9	-	157	-
2003	5.475,9	-	1.041,6	-7,7	154,2	-1,8
2004	5.932,5	8,3	1.092,4	4,9	164,9	6,9
2005	4.441,9	-25,1	1.054,4	-3,5	148	-10,2
2006	4.601,3	3,6	1.063,4	0,9	166,4	12,4
2007	4.479,3	-2,7	1.088,4	2,4	173,6	4,3
2008	4.148,4	-7,4	1.053,6	-3,2	183,3	5,6
2009	2.767,5	-33,3	823,7	-21,8	121,4	-33,8
2010	3.158,6	14,1	976,7	18,6	139,6	15,0
2011	2.953,8	-6,5	948,7	-2,9	138,9	-0,5
2012	2.159,6	-26,9	862,0	-9,1	84,1	-39,5
2013	2.375,6	10,0	835,8	-3,0	0,5	-99,4
2014	2.528,4	6,4	695,9	-16,7	0,3	-40,0
2015	2.384,2	-5,7	745,4	7,13	8,3	2.666,7
2016	2.339,7	-1,9	--	--	51,4	519,3
2017	2.211,2	-5,5	--	--	46,7	-9,2
2018	2.082,9	-5,8	--	--	12,5	-73,2
2019	1.781,1	-14,5	--	--	5,4	-56,8
2020	1.664,3	-6,6	--	--	3,7	-33,1
2021	1.737,3	4,4	--	--	69,6	1.781,08
2022	1.778,3	2,4	--	--	68,4	-1,6

<sup>1</sup> datos de RENFE disponibles a partir de 2003

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

Cuadro 11.73. Volumen de mercancías transportadas por RENFE con origen y/o destino la CAPV por CC.AA. 2021 (miles de Tn y peso porcentual).

CC.AA	Toneladas				% sobre el total			
	Origen CAPV	Destino CAPV	CAPV Intra-regional	Total	Origen CAPV	Destino CAPV	CAPV Intra-regional	Total
Andalucía	8.903,3	4.879,00		13.782,3	1,0	0,5	0,0	0,7
Aragón	33.869,0	154.337,60		188.206,6	3,9	15,9	0,0	9,9
Asturias	709,9	318.673,10		319.383,0	0,1	32,9	0,0	16,8
Cantabria	0	274,6		274,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Castilla-La Mancha	0	0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Castilla-León	434.321,1	71.830,39		506.151,5	49,7	7,4	0,0	26,6
Cataluña	133.428,7	27.259,84		160.688,5	15,3	2,8	0,0	8,4
Extremadura	0	0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Galicia	4.792,0	0		4.792,0	0,5	0,0	0,0	0,3
La Rioja	52,04	9.592,60		9.644,6	0,0	1,0	0,0	0,5
Madrid	228.150,1	251.575		479.725,1	26,1	26,0	0,0	25,2
Murcia	9.093,9	19.238,50		28.332,4	1,0	2,0	0,0	1,5
Navarra	0	0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Valencia	19.784,4	111.082		130.866,4	2,3	11,5	0,0	6,9
CAPV Intra-regional	0	0	60.989,7	60.989,7	0,0	0,0	100,0	3,2
<b>TOTAL</b>	<b>873.104,4</b>	<b>968.742,6</b>	<b>60.989,7</b>	<b>1.902.836,8</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

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

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Cuadro 11.74. Volumen de mercancías transportadas por RENFE con origen y/o destino la CAPV por CC.AA. 2022 (miles de Tn y peso porcentual).

CC.AA	Toneladas				% sobre el total			
	Origen CAPV	Destino CAPV	CAPV Intra-regional	Total	Origen CAPV	Destino CAPV	CAPV Intra-regional	Total
Andalucía	13.963,1	4.999,8		18.962,9	2,1	0,5	0,0	1,1
Aragón	84.341,0	259.173,0		343.514,0	12,7	24,4	0,0	19,6
Asturias	181,3	320.510,2		320.691,5	0,0	30,2	0,0	18,3
Cantabria	893,8	0,0		893,8	0,1	0,0	0,0	0,1
Castilla-La Mancha	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Castilla-León	254.972,0	65.966,2		320.938,2	38,3	6,2	0,0	18,3
Cataluña	73.667,4	41.755,1		115.422,5	11,1	3,9	0,0	6,6
Extremadura				0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Galicia	6.289,7			6.289,7	0,9	0,0	0,0	0,4
La Rioja	52,0	3.843,8		3.895,8	0,0	0,4	0,0	0,2
Madrid	202.459,7	228.959,8		431.419,5	30,4	21,6	0,0	24,6
Murcia	21.025,3	14.200,8		35.226,1	3,2	1,3	0,0	2,0
Navarra	0,0	33.159,8		33.159,8	0,0	3,1	0,0	1,9
Valencia	8.462,9	89.621,6		98.084,6	1,3	8,4	0,0	5,6
CAPV Intra-regional			24.902,4	24.902,4	0,0	0,0	100,0	1,4
<b>TOTAL</b>	<b>666.308,2</b>	<b>1.062.190,0</b>	<b>24.902,4</b>	<b>1.753.400,6</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
<b>Anexos</b>	<b>11</b>



# Panorámica del Transporte en Euskadi

Cuadro 11.75. Transporte de mercancías por Renfe: CC.AA. de origen o destino.

Destino / Origen	Origen CAPV (Ton.)	Destino CAPV (Ton.)	Total (Ton.)
<b>2021</b>			
<b>CAPV (Intrarregional)</b>			<b>60.989,7</b>
<b>Total Interregional</b>	<b>768.603</b>	<b>968.743</b>	<b>1.676.355,763</b>
Andalucía	8.903,3	4.879,0	13.782,286
Aragón	33.869,0	154.337,6	188.206,606
Asturias	709,9	318.673,1	319.383,061
Cantabria	0,0	274,7	274,65
Castilla La Mancha	0,0	0,0	0,0
Castilla y León	307.723,1	71.830,4	379.553,477
Cataluña	133.428,7	27.259,8	160.688,5
Extremadura	0,0	0,0	0,0
Galicia	4.792,0	0,0	4.791,973
La Rioja	0,0	9.592,6	9.592,6
Madrid	189.308,8	251.575,0	440.883,823
Murcia	9.093,9	19.238,5	28.332,397
Navarra	0,0	0,0	0,0
Valencia	19.784,4	111.082,0	130.866,39
<b>TOTAL</b>			<b>1.942.297</b>
<b>2022</b>			
<b>CAPV (Intrarregional)</b>			<b>24902,411</b>
<b>Total Interregional</b>	<b>666.308</b>	<b>1.062.190</b>	<b>1.728.498</b>
Andalucía	13963,144	4999,778	18962,922
Aragón	84340,964	259172,998	343513,962
Asturias	181,338	320510,159	320691,497
Cantabria	893,76	0	893,76
Castilla La Mancha	0,0	0	0,0
Castilla y León	254971,99	65966,172	320938,162
Cataluña	73667,386	41755,088	115422,474
Extremadura	0,0	0,0	0,0
Galicia	6289,716	0,0	6289,716
La Rioja	52,04	3843,8	3895,84
Madrid	202459,713	228959,754	431419,467
Murcia	21025,26	14200,8	35226,06
Navarra	0,0	33159,789	33159,789
Valencia	8462,92	89621,64	98084,56
<b>TOTAL</b>			<b>1.753.401</b>

Fuente: Renfe.

Resumen ejecutivo

0

Marco General

1

Evolución General

2

Transporte Carretera

3

Transporte Ferroviario

4

Transporte Aéreo

5

Transporte Marítimo

6

Otros Modos Transporte

7

Efectos inducidos

8

Objetivos y Movilidad Sostenible

9

Indicadores clave

10

Anexos

11

## d) Aéreo

Cuadro 11.76. Tráfico aéreo de personas en la CAPV: evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (miles de personas).

(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	243	7	4.233
2015	4.252	252	11	4.515
2016	4.570	261	36	4.868
2017	4.964	279	82	5.325
2018	5.455	287	140	5.881
2019	5.896	318	171	6.385
2020	1.683	83	41	1.808
2021	2.573	154	127	2.854
2022	5.119	382	234	5.737

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

Enlace: [www.aena-aeropuertos.es](http://www.aena-aeropuertos.es)

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

Cuadro 11.77. Tráfico aéreo de personas en la CAPV: evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (tasa de variación interanual).

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

AÑO / AEROPUERTO	Bilbao	Donostia-San Sebastián	Vitoria-Gasteiz	TOTAL
1992	--	--	--	--
1993	-6,7	23,0	10,2	-2,7
1994	8,5	3,3	-24,5	3,2
1995	11,5	0,0	-18,6	7,4
1996	12,0	19,7	-6,5	11,0
1997	12,7	14,5	0,7	12,0
1998	6,1	25,3	-11,1	6,5
1999	6,2	14,2	18,8	7,6
2000	13,9	14,1	-19,1	12,0
2001	-2,1	-1,1	4,9	-1,7
2002	-1,0	-3,6	-23,3	-2,2
2003	16,0	4,8	3,0	14,4
2004	19,3	4,2	-7,8	17,1
2005	13,3	4,4	-3,2	12,2
2006	0,8	19,1	90,1	4,0
2007	10,6	26,6	0,0	11,5
2008	-2,6	-13,5	-60,7	-5,7
2009	-12,4	-21,8	-41,2	-13,6
2010	6,3	-9,2	5,0	5,1
2011	4,1	-13,3	-33,3	2,6
2012	3,0	5,6	-14,3	3,1
2013	-9,0	-6,6	-70,8	-9,2
2014	5,0	-0,8	0,0	4,7
2015	6,9	3,7	57,1	6,8
2016	7,5	3,6	227,3	7,8
2017	8,6	6,9	127,7	9,4
2018	9,9	2,8	71,0	10,4
2019	8,1	10,8	22,1	8,6
2020	-75,8	-71,5	-73,8	-71,7
2021	53,4	86,7	212,2	58,5
2022	98,9	148,0	84,2	101,0
Δ 92/20	21,9	-17,0	-81,9	5,9
Δ 92/21	86,9	55,0	-43,4	67,8
Δ 92/22	270,7	282,0	3,5	236,1

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

Enlace: [www.aena-aeropuertos.es](http://www.aena-aeropuertos.es)

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

Cuadro 11.78. Evolución del tráfico de mercancías en los aeropuertos vascos (Tn y tasa de variación interanual).

	AÑO / AEROPUERTO	Bilbao		Donostia-San Sebastián		Vitoria - Gasteiz		TOTAL		
		Tn	Δinteranual (%)	Tn	Δinteranual (%)	Tn	Δinteranual (%)	Tn	Δinteranual (%)	
Resumen ejecutivo	0									
Marco General	1	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
Evolución General	2	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
Transporte Carretera	3	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
Transporte Ferroviario	4	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
Transporte Aéreo	5	2012	2.262,8	-14,1	35,6	11,3	34.652,3	-0,1	36.950,7	-1,1
		2013	2.538,4	12,2	20,4	-42,7	37.482,5	8,2	40.041,3	8,4
		2014	2.855,6	12,5	30,7	50,5	42.160,7	12,5	45.047,0	12,5
		2015	2.871,7	0,6	3,3	-89,2	46.371,9	10,0	49.246,9	9,3
		2016	2.974,3	3,6	4,6	39,4	52.136,0	12,4	55.114,9	11,9
Transporte Marítimo	6	2017	1.956,4	-34,2	3,2	-30,4	60.479,4	16,0	62.439,0	13,3
		2018	1.215,6	-37,9	6,7	106,4	62.145,3	2,8	63.367,6	1,5
		2019	979,9	-19,4	0,4	-94,0	64.470,7	3,7	65.450,9	3,3
		2020	384,5	-60,8	0,02	-94,1	64.334,5	-0,2	64.719,0	-1,1
		2021	472,2	22,8	0,1	366,7	72.529,2	12,7	73.001,5	35,6
Otros Modos Transporte	7	2022	671,6	42,2	0	-100	73.632,8	1,52	74.304,4	1,78
		Δ 92/18	--	-64,41	--	-97,40	--	6.593,09	--	1.277,20
		Δ 92/19	--	-71,31	--	-99,84	--	6.843,53	--	1.322,47
		Δ 92/20	--	-88,74	--	-99,99	--	6.828,86	--	1.306,57
		Δ 92/21	--	-86,17	--	-99,96	--	7.711,44	--	1.486,58
Efectos inducidos	8	Δ 92/22	--	-80,33	--	-100	--	7.830,30	--	1.514,89

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

Enlace: [www.aena-aeropuertos.es](http://www.aena-aeropuertos.es)

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

Objetivos y  
Movilidad  
Sostenible

Indicadores  
clave

Anexos

## e) Marítimo

Cuadro 11.79. Evolución del tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao (nº personas y tasa de variación interanual).

Años	Línea regular			Cruceros				Total	Δ anual %
	Embarcados	Desembarcados	Total	Embarcados	Desembarcados	En Tránsito	Total		
2002	60.209	76.732	136.941	--	--	--	--	136.941	--
2003	47.833	64.011	111.844	--	--	--	7.433	119.277	-12,9
2004	43.642	101.035	144.677	--	--	--	12.180	156.857	31,5
2005	51.048	113.368	164.416	19	58	13.302	13.379	177.795	13,3
2006	55.841	112.902	168.743	155	193	16.297	16.645	185.388	4,3
2007	46.746	102.908	149.654	118	62	22.792	22.972	172.626	-6,9
2008	43.337	99.109	142.446	382	388	36.356	37.126	179.572	4,0
2009	45.370	91.739	137.109	59	339	28.597	28.995	166.104	-7,5
2010	41.714	79.916	121.630	2.808	4.342	36.244	43.394	165.024	-0,7
2011	38.204	36.584	74.788	6.984	7.953	62.476	77.413	152.201	-7,8
2012	39.038	37.763	76.801	6.243	6.394	53.316	65.953	142.754	-6,2
2013	42.957	43.018	85.975	5.814	5.866	44.324	56.004	141.979	-0,5
2014	40.455	40.581	81.036	1.749	1.728	76.729	80.206	161.242	13,6
2015	47.171	47.810	94.981	2.156	1.877	66.509	70.542	165.523	2,7
2016	51.703	52.325	104.028	1.203	2.503	82.892	86.598	190.626	15,2
2017	49.322	53.015	102.337	2.303	3.959	77.947	84.209	186.546	-2,1
2018	55.864	58.309	114.173	1.562	1.629	83.267	86.458	200.631	8,0
2019	51.954	53.142	105.096	710	751	53.987	55.448	160.544	-20,0
2020	22.944	22.639	45.583	--	--	--	--	45.583	-71,6
2021	30.373	30.401	60.774	48	133	12.898	13.079	73.853	62,0
2022	53486	51194	104.680	1.063	1.022	107.263	109.348	214.028	189,8

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

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

Cuadro 11.80. Evolución del tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual).

	AÑO / PUERTO	Bilbao		Pasajes		TOTAL	
		miles de Tn	Δinteranual (%)	miles de Tn	Δinteranual (%)	miles de Tn	Δinteranual (%)
Resumen ejecutivo	1990	30.066,0	-	3.823,5	-	33.889,5	-
Marco General	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
Evolución General	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
Transporte Carretera	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
Transporte Ferroviario	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
Transporte Aéreo	2011	32.001,4	-7,7	3.252,1	-16,6	35.253,5	-8,6
	2012	29.505,9	-7,8	3.101,6	-4,6	32.607,4	-7,5
	2013	30.071,3	1,9	2.955,6	-4,7	33.026,9	1,3
	2014	31.007,3	3,1	3.503,2	18,5	34.510,6	4,5
	2015	32.874,7	6,0	3.793,4	8,3	36.668,1	6,3
Transporte Marítimo	2016	32.067,3	-2,5	3.454,7	-8,9	35.522	-3,13
	2017	34.306,7	7,0	3.395,9	-1,7	37.702,6	6,14
	2018	35.695,4	4,0	3.138,3	5,5	38.833,7	3,0
	2019	35.561,0	-0,4	3.244,9	3,4	38.805,9	-0,1
	2020	29.645,1	-16,6	3.036,6	-6,4	32.681,7	-15,8
Otros Modos Transporte	2021	31.299,0	5,6	3.537,0	16,5	34.836,0	6,6
	2022	32.889,2	5,1	3.293,5	-6,9	36.182,7	3,9
Efectos inducidos	Δ 90/19	--	18,3	--	-15,1	--	14,5
	Δ 90/20	--	-1,4	--	-20,6	--	-3,6
	Δ 90/21	--	4,1	--	-7,5	--	2,8
	Δ 90/22	--	9,4	--	-13,9	--	6,8

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao, Autoridad Portuaria de Pasajes. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11

# Panorámica del Transporte en Euskadi

Cuadro 11.81. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (miles de Tn y tasa de variación interanual).

	AÑO / ACTIV.	Descargas		Cargas		Tráfico local		Avituallamiento		TOTAL		
		Miles de Tn	Δinter anual (%)	Miles de Tn	Δinter anual (%)	Miles de Tn	Δintera nual (%)	Miles de Tn	Δintera nual (%)	Miles de Tn	Δinter anual (%)	
Resumen ejecutivo	0											
Marco General	1	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
Evolución General	2	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
Transporte Carretera	3	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
Transporte Ferroviario	4	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
Transporte Aéreo	5	2010	23.764,1	5,1	9.896,7	10,0	866,0	94,1	138,6	7,1	34.665,4	7,7
		2011	21.299,8	-10,4	10.427,0	5,4	144,2	-83,3	130,4	-5,9	32.001,4	-7,7
		2012	18.735,6	-12,0	10.217,1	-2,0	431,3	199,1	121,9	-6,5	29.505,9	-7,8
		2013	19.247,4	2,7	10.353,4	1,3	348,0	-19,2	122,2	0,3	30.071,0	1,9
		2014	19.421,2	0,9	11.399,2	10,1	60,6	-82,6	126,4	3,4	31.007,4	3,1
Transporte Marítimo	6	2015	20.464,3	5,4	11.935,6	4,7	359,0	492,4	115,9	-8,3	32.874,7	6,0
		2016	19.766,1	-3,4	12.182,6	2,1	9,1	-97,5	109,4	-5,6	32.067,3	-2,5
		2017	21.637,3	9,5	12.557,7	3,1	0,0	-100,0	111,7	2,1	34.306,7	7,0
		2018	22.314,2	3,1	13.269,3	5,7	0,2	--	111,7	0,0	35.695,4	4,0
		2019	23.062,9	3,4	12.383,4	-6,7	0,0	-100,0	114,7	2,7	35.561,0	-0,4
Otros Modos Transporte	7	2020	19.466,2	-15,6	10.077,9	-18,6	0,0	--	101,1	-11,9	29.645,1	-16,6
		2021	20.416,5	4,9	10.766,1	6,8	0,0	--	116,5	15,2	31.299,0	5,6
		2022	21.659,1	6,1	11.107,5	3,2	0,0	--	122,6	5,2	32.889,2	5,1
		Δ 90/19	--	28,23	--	71,5	--	-100,0	--	-45,87	--	18,28
Efectos inducidos	8	Δ 90/20	--	8,23	--	39,6	--	-100,0	--	-52,29	--	-1,40
		Δ 90/21	--	13,5	--	49,1	--	-100,0	--	-45,02	--	4,10
		Δ 90/22	--	20,4	--	53,8	--	-100,0	--	-42,14	--	9,39
Objetivos y Movilidad Sostenible	9											
Indicadores clave	10											
Anexos	11											

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

Cuadro 11.82. 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
2015	62,2	36,3	1,1	0,4	100,0
2016	61,6	38,0	0,0	0,3	100,0
2017	63,1	36,6	0,0	0,3	100,0
2018	62,5	37,2	0,0	0,3	100,0
2019	64,9	34,8	0,0	0,3	100,0
2020	65,7	34,0	0,0	0,3	100,0
2021	65,2	34,4	0,0	0,4	100,0
2022	65,8	33,8	0,0	0,4	100,0

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

Resumen ejecutivo	0
Marco General	1
Evolución General	2
Transporte Carretera	3
Transporte Ferroviario	4
Transporte Aéreo	5
Transporte Marítimo	6
Otros Modos Transporte	7
Efectos inducidos	8
Objetivos y Movilidad Sostenible	9
Indicadores clave	10
Anexos	11



# Panorámica del Transporte en Euskadi

Cuadro 11.83. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual).

	AÑO / ACTIV.	Descargas		Cargas		Avituallamiento		Pesca		TOTAL		
		Miles de Tn	Δinteranual (%)	Miles de Tn	Δinteranual (%)	Miles de Tn	Δinteranual (%)	Miles de Tn	Δinteranual (%)	Miles de Tn	Δinteranual (%)	
Resumen ejecutivo	0											
Marco General	1	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
Evolución General	2	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
Transporte Carretera	3	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
Transporte Ferroviario	4	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
Transporte Aéreo	5	2010	2.352,9	8,8	1.486,8	14,0	39,7	10,0	18,7	17,6	3.898,1	10,8
		2011	1.927,2	-18,1	1.268,6	-14,7	33,0	-16,9	23,3	24,6	3.252,1	-16,6
		2012	1.935,4	0,4	1.114,2	-12,2	27,6	-16,4	24,3	4,3	3.101,6	-4,6
		2013	1.671,6	-13,6	1.234,4	10,8	27,7	0,5	21,9	-9,9	2.955,6	-4,7
		2014	2.013,0	20,4	1.490,2	20,7	28,3	2,1	22,7	3,7	3.554,3	20,3
Transporte Marítimo	6	2015	2.316,1	15,1	1.422,4	-4,6	31,6	11,8	23,2	2,1	3.793,4	6,7
		2016	1.947,6	-15,9	1.446,2	1,7	33,3	5,4	27,6	19	3.454,7	-8,9
		2017	1.664,2	-14,6	1.255,5	-13,2	29,1	-12,6	26,0	-5,7	2.974,8	-13,9
		2018	1.733,2	4,1	1.355,4	8,0	25,1	-13,7	24,6	-5,2	3.138,3	5,5
		2019	1.829,9	5,6	1.368,0	0,9	25,1	0,1	21,9	-11,2	3.244,9	3,4
Otros Modos Transporte	7	2020	1.792,7	-2,0	1.200,7	-12,2	22,8	-9,0	20,5	-6,5	3.036,6	-6,4
		2021	2.211,6	23,4	1.282,7	6,8	23,9	4,8	18,8	-8,3	3.537,0	16,5
		2022	2.097,5	-5,2	1.170,1	-8,8	25,9	8,4	19,1	1,2	3.312,5	-6,3
Efectos inducidos	8	Δ 90/19	--	-36,64	--	61,2	--	-65,6	--	57,6	--	-15,1
		Δ 90/20	--	-37,93	--	41,5	--	-68,8	--	47,5	--	-20,6
		Δ 90/21	--	-23,42	--	51,2	--	-67,3	--	35,3	--	-7,5
		Δ 90/22	--	-27,37	--	37,9	--	-64,5	--	41,7	--	-13,4
Objetivos y Movilidad Sostenible	9											
Indicadores clave	10											
Anexos	11											

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

Cuadro 11.84. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (%).

(% horizontal)

	AÑO / ACTIVIDAD	Descargas	Cargas	Avituallamiento	Pesca	TOTAL
Resumen ejecutivo (0)	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
Marco General (1)	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
Evolución General (2)	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
Transporte Carretera (3)	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
Transporte Ferroviario (4)	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
Transporte Aéreo (5)	2012	62,4	35,9	0,9	0,8	100,0
	2013	56,6	41,8	0,9	0,7	100,0
	2014	56,8	41,7	0,8	0,6	100,0
	2015	61,1	37,5	0,8	0,6	100,0
	2016	56,4	41,9	1,0	0,8	100,0
	2017	61,4	37,0	0,9	0,8	100,0
Transporte Marítimo (6)	2018	55,2	43,2	0,8	0,8	100,0
	2019	56,4	42,2	0,8	0,7	100,0
	2020	59,0	39,5	0,8	0,7	100,0
	2021	62,5	36,3	0,7	0,5	100,0
2022	63,3	35,3	0,8	0,6	100,0	

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

Resumen ejecutivo (0)

Marco General (1)

Evolución General (2)

Transporte Carretera (3)

Transporte Ferroviario (4)

Transporte Aéreo (5)

Transporte Marítimo (6)

Otros Modos Transporte (7)

Efectos inducidos (8)

Objetivos y Movilidad Sostenible (9)

Indicadores clave (10)

Anexos (11)

# Panorámica del Transporte en Euskadi

Cuadro 11.85. Evolución del tráfico de mercancías en el puerto de Bermeo (miles de Tn y tasa de variación interanual).

- Resumen ejecutivo 0
- Marco General 1
- Evolución General 2
- Transporte Carretera 3
- Transporte Ferroviario 4
- Transporte Aéreo 5
- Transporte Marítimo 6
- Otros Modos Transporte 7
- Efectos inducidos 8
- Objetivos y Movilidad Sostenible 9
- Indicadores clave 10
- Anexos 11

AÑO	miles de Tn	Δinteranual (%)
1990	146,0	--
1991	145,8	-0,1
1992	123,6	-15,2
1993	140,9	14,0
1994	265,0	88,1
1995	344,4	30,0
1996	302,2	-12,3
1997	408,5	35,2
1998	442,3	8,3
1999	396,8	-10,3
2000	460,3	16,0
2001	423,2	-8,1
2002	340,8	-19,5
2003	414,9	21,7
2004	405,7	-2,2
2005	286,9	-29,3
2006	303,6	5,8
2007	317,2	4,5
2008	234,3	-26,1
2009	253,7	8,3
2010	254,8	0,4
2011	249,7	-2,0
2012	255,2	2,2
2013	299,6	17,4
2014	313,8	4,7
2015	264,9	-15,6
2016	233,3	-11,9
2017	267,2	14,5
2018	243,2	-9,0
2019	222,4	-8,6
2020	291,3	31,0
2021	187,2	-35,7
2022	297,1	58,7
<b>Δ 90/19</b>		<b>52,3</b>
<b>Δ 90/20</b>		<b>99,5</b>
<b>Δ 90/21</b>		<b>28,2</b>
<b>Δ 90/22</b>		<b>103,5</b>

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

Resumen ejecutivo 0

## f) Otros medios

Marco General 1

Cuadro 11.86. Transporte de personas por cable. Evolución.

(miles de personas)

Evolución General 2

AÑO / MODO	FUNICULARES				ASCENSORES				
	Artxanda	La Reineta	Igeldo	Mamariga	Arangoiti	La Salve	Solokoetxe	Begoña	Ereaga
1997	409	283	279	-	538	337	-	-	-
1998	405	231	295	-	556	342	-	-	-
1999	401	234	335	-	575	278	-	-	-
2000	382	221	272	-	562	268	-	-	-
2001	369	218	244	-	614	249	-	-	-
2002	367	215	256	-	-	231	993	684	-
2003	425	222	265	-	636	212	1012	643	-
2004	432	204	278	-	441	213	995	630	-
2005	453	204	305	-	484	206	919	597	108
2006	483	198	339	-	313	212	888	594	252
2007	489	182	310	-	278	194	814	554	251
2008	512	182	304	-	-	212	785	492	276
2009	517	178	376	-	-	-	731	416	284
2010	524	175	373	263	-	-	675	418	269
2011	565	161	401	740	-	-	651	403	250
2012	522	156	415	679	-	-	586	388	274
2013	565	156	420	821	-	-	-	-	312
2014	614	146	482	1.105	-	-	-	-	345
2015	729	165	564	590	-	-	-	-	362
2016	773	149	706	975	-	-	-	-	363
2017	830	139	775	1.036	-	-	-	-	359
2018	932	140	788	1.073	-	-	-	-	372
2019	1.033	134	846	1.082	-	-	-	-	385
2020	462	103	287	682	-	-	-	-	197
2021	1.033	134	846	1.082	-	-	-	-	385
2022	998	126	857	830	-	-	-	-	246

Los datos correspondientes al año 2008, 2009 y 2010 del Ascensor de Arangoiti no se encuentran disponibles.

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

La lanzadera Mamariga es gratuita a partir de junio 2013 para los viajeros de metro.

Los datos de los ascensores de Solokoetxe y Begoña no están disponibles a partir 2013.

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

Transporte Ferroviario 3

Transporte Carretera 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

# Panorámica del Transporte en Euskadi

Resumen ejecutivo 0

Cuadro 11.87. Transporte de personas en el Puente Colgante de Bizkaia. Evolución.

(miles de personas)

Nº/AÑOS	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Puente Colgante Bizkaia	4.463	3.970	3.908	3.749	3.685	3.597	3.952	3.664	3.526	3.398	3.480	3.519	2.498	2.966	3.301

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia.

Marco General 1

Evolución General 2

Cuadro 11.88. Tráfico de personas en botes de pasaje. Evolución.

(miles de personas)

Nº/AÑOS	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Portugalete-Las Arenas	554,8	579,4	619,9	620,5	514,9	486,7	415,8	477,0	465,7	434,7	439,3	356,8	205,2	
Erandio-Barakaldo	74,8	76,8	86,3	81,6	75,9	78,9	72,0	57,7	39,2			56,8	84,3	106

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia.

Transporte Ferroviario 3

Transporte Carretera 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Ferroviario 3

Transporte Carretera 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

### 11.3.4. Efectos inducidos

#### a) Accidentalidad

Cuadro 11.89. Evolución del balance de accidentes registrados por la Ertzaintza por víctimas: Evolución.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Δ03/ 20	Δ03/ 21	Δ03/ 22
<b>ARABA</b>																							
Accid. con víctimas	588	512	469	444	457	375	342	290	314	291	299	275	264	311	293	422	404	317	361	368	-46,1	-38,6	-37,4
Heridos graves	166	126	116	103	100	66	80	56	50	52	64	47	52	46	74	75	74	69	63	82	-58,4	-62,0	-48,8
Heridos leves	800	637	628	538	608	483	457	396	400	394	406	360	332	414	370	518	496	354	361	478	-55,8	-54,9	40,2
<b>TOTAL HERIDOS</b>	<b>966</b>	<b>763</b>	<b>744</b>	<b>641</b>	<b>708</b>	<b>549</b>	<b>537</b>	<b>452</b>	<b>450</b>	<b>446</b>	<b>470</b>	<b>407</b>	<b>384</b>	<b>460</b>	<b>444</b>	<b>593</b>	<b>570</b>	<b>423</b>	<b>524</b>	<b>560</b>	<b>-56,2</b>	<b>-45,8</b>	<b>-42,0</b>
<b>TOTAL FALLECIDOS</b>	<b>38</b>	<b>24</b>	<b>29</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>-86,8</b>	<b>-76,3</b>	<b>-97,4</b>
<b>BIZKAIA</b>																							
Accid. con víctimas	2.212	2.033	1.929	1.644	1.582	1.447	1.326	1.254	1.197	1.057	1.069	1.049	1.053	1.140	1.162	1.191	1.213	911	1.130	1.118	-58,8	-48,9	-49,4
Heridos graves	348	280	227	185	197	177	157	118	116	114	106	67	73	67	101	94	103	93	113	96	-73,3	-67,5	-72,4
Heridos leves	3.073	2.863	2.693	2.235	2.150	1.972	1.809	1.696	1.634	1.386	1.403	1.381	1.428	1.536	1.543	1.565	1.541	1.151	1424	1.424	-62,5	-53,7	-53,7
<b>TOTAL HERIDOS</b>	<b>3.421</b>	<b>3.143</b>	<b>2.920</b>	<b>2.420</b>	<b>2.347</b>	<b>2.149</b>	<b>1.966</b>	<b>1.814</b>	<b>1.750</b>	<b>1.500</b>	<b>1.509</b>	<b>1.448</b>	<b>1.501</b>	<b>1.603</b>	<b>1.644</b>	<b>1.659</b>	<b>1.644</b>	<b>1.244</b>	<b>1.537</b>	<b>1.520</b>	<b>-63,6</b>	<b>-55,1</b>	<b>-55,6</b>
<b>TOTAL FALLECIDOS</b>	<b>73</b>	<b>43</b>	<b>36</b>	<b>33</b>	<b>26</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>27</b>	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>16</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>18</b>	<b>13</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>-82,2</b>	<b>-79,5</b>	<b>-82,2</b>
<b>GIPUZKOA</b>																							
Accid. con víctimas	1.647	1.478	1.339	1.325	1.345	1.217	1.049	999	1.000	919	939	969	912	1.033	892	988	1.017	865	929	905	-47,5	-43,6	-45,0
Heridos graves	296	255	227	212	193	182	168	154	129	121	123	143	160	157	147	131	127	115	117	113	-61,1	-60,5	-61,8
Heridos leves	2.062	1.834	1.675	1.611	1.614	1.480	1.269	1.177	1.196	1.160	1.148	1.188	1.019	1.222	1.038	1.156	1.204	970	1.100	1.066	-53,0	-46,7	-48,3
<b>TOTAL HERIDOS</b>	<b>2.358</b>	<b>2.089</b>	<b>1.902</b>	<b>1.823</b>	<b>1.807</b>	<b>1.662</b>	<b>1.437</b>	<b>1.331</b>	<b>1.325</b>	<b>1.281</b>	<b>1.271</b>	<b>1.331</b>	<b>1.179</b>	<b>1.379</b>	<b>1.185</b>	<b>1.287</b>	<b>1.331</b>	<b>1.085</b>	<b>1.217</b>	<b>1.179</b>	<b>-54,0</b>	<b>-48,4</b>	<b>-50,0</b>
<b>TOTAL FALLECIDOS</b>	<b>64</b>	<b>40</b>	<b>37</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>14</b>	<b>20</b>	<b>10</b>	<b>27</b>	<b>14</b>	<b>20</b>	<b>12</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>12</b>	<b>15</b>	<b>-75,0</b>	<b>-81,3</b>	<b>-76,6</b>
<b>EAE</b>																							
Accid. con víctimas	4.447	4.023	3.737	3.413	3.384	3.039	2.717	2.543	2.511	2.267	2.307	2.293	2.229	2.484	2.347	2.601	2.634	2.093	2.420	2.391	-52,9	-45,6	-46,2
Heridos graves	810	661	570	500	490	425	405	328	295	287	293	257	285	270	322	300	304	277	293	291	-65,8	-63,8	-60,1
Heridos leves	5.935	5.334	4.996	4.384	4.372	3.935	3.535	3.269	3.230	2.940	2.957	2.929	2.779	3.172	2.951	3.239	3.241	2.475	2.985	2.968	-58,3	-49,7	-50,0
<b>TOTAL HERIDOS</b>	<b>6.745</b>	<b>5.995</b>	<b>5.566</b>	<b>4.884</b>	<b>4.862</b>	<b>4.360</b>	<b>3.940</b>	<b>3.597</b>	<b>3.525</b>	<b>3.227</b>	<b>3.250</b>	<b>3.186</b>	<b>3.064</b>	<b>3.442</b>	<b>3.273</b>	<b>3.539</b>	<b>3.545</b>	<b>2.752</b>	<b>3.278</b>	<b>3.259</b>	<b>-59,2</b>	<b>-51,4</b>	<b>-51,7</b>
<b>TOTAL FALLECIDOS</b>	<b>175</b>	<b>107</b>	<b>102</b>	<b>92</b>	<b>80</b>	<b>76</b>	<b>54</b>	<b>52</b>	<b>52</b>	<b>50</b>	<b>46</b>	<b>24</b>	<b>44</b>	<b>39</b>	<b>34</b>	<b>37</b>	<b>41</b>	<b>34</b>	<b>36</b>	<b>34</b>	<b>-80,6</b>	<b>-79,4</b>	<b>-80,6</b>

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Departamento de Seguridad (Gobierno Vasco). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

# Panorámica del Transporte en Euskadi

Cuadro 11.90. Carretera: Distribución de lesividad por territorio y tipo de vehículo. Datos registrados por la Ertzaintza.

(nº personas)

	Personas muertas												Heridos graves											
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>ÁLAVA</b>																								
Vehículos de dos ruedas	2	3	1	1	2	2	1	1	2	2	1	0	17	9	12	15	10	10	11	25	28	23	25	37
Vehículos ligeros	6	5	8	1	4	4	5	7	4	3	7	6	28	37	50	26	36	36	59	40	40	42	30	39
Vehículos pesados	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	2	1	3	5	5	2	5	2	2	4	4
Peatones	1	0	2	1	0	0	2	2	2	0	0	0	3	3	1	3	1	1	1	4	4	1	0	1
Otros vehículos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	4	1
<b>TOTAL</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>50</b>	<b>52</b>	<b>64</b>	<b>47</b>	<b>52</b>	<b>52</b>	<b>74</b>	<b>75</b>	<b>74</b>	<b>69</b>	<b>63</b>	<b>82</b>
<b>BIZKAIA</b>																								
Vehículos de dos ruedas	5	8	6	2	2	2	1	6	5	4	7	4	44	38	39	33	29	29	36	53	46	58	59	46
Vehículos ligeros	14	15	7	5	6	6	5	5	7	6	7	3	55	55	46	22	34	34	55	27	43	27	42	36
Vehículos pesados	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	4	5	3	2	0	0	0	1	2	1	2	1
Peatones	2	4	2	4	3	3	0	1	5	3	0	0	12	14	18	10	10	10	10	13	12	7	1	1
Otros vehículos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	6	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	9	12
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>27</b>	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>18</b>	<b>13</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>116</b>	<b>114</b>	<b>106</b>	<b>67</b>	<b>73</b>	<b>73</b>	<b>101</b>	<b>94</b>	<b>103</b>	<b>93</b>	<b>113</b>	<b>96</b>
<b>GIPUZKOA</b>																								
Vehículos de dos ruedas	5	4	6	3	4	4	4	3	6	5	5	7	60	50	39	56	60	4	4	70	66	72	56	60
Vehículos ligeros	7	9	9	5	17	17	13	4	8	10	6	2	50	46	62	63	74	17	13	50	42	32	42	40
Vehículos pesados	4	1	1	0	1	1	1	1	0	1	0	2	4	8	5	8	9	1	1	1	5	3	3	4
Peatones	4	0	3	2	4	4	2	3	1	0	1	0	15	16	16	16	16	4	2	10	14	8	2	1
Otros vehículos	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	4	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	14	8
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>14</b>	<b>20</b>	<b>10</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>20</b>	<b>12</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>12</b>	<b>15</b>	<b>129</b>	<b>121</b>	<b>123</b>	<b>143</b>	<b>160</b>	<b>27</b>	<b>20</b>	<b>131</b>	<b>127</b>	<b>115</b>	<b>117</b>	<b>113</b>
<b>CAPV</b>																								
Vehículos de dos ruedas	12	15	13	6	8	8	6	10	13	11	13	11	121	97	90	104	99	99	114	148	140	153	140	143
Vehículos ligeros	27	29	24	11	27	27	23	16	19	19	20	11	133	138	158	111	144	144	172	117	125	101	114	115
Vehículos pesados	6	2	1	0	1	1	1	4	1	1	1	2	10	15	9	13	14	14	6	7	9	6	9	9
Peatones	7	4	7	7	7	7	4	6	8	3	1	0	30	33	35	29	27	27	27	30	16	3	3	3
Otros vehículos	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	1	10	1	4	1	0	1	1	3	1	0	1	27	21
<b>TOTAL</b>	<b>52</b>	<b>50</b>	<b>46</b>	<b>24</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>34</b>	<b>37</b>	<b>41</b>	<b>34</b>	<b>36</b>	<b>34</b>	<b>295</b>	<b>287</b>	<b>293</b>	<b>257</b>	<b>285</b>	<b>285</b>	<b>322</b>	<b>300</b>	<b>304</b>	<b>277</b>	<b>293</b>	<b>291</b>

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Departamento de Seguridad (Gobierno Vasco). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Ferroviario 3

Transporte Carretera 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Ferroviario 3

Transporte Carretera 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

(nº personas)

	Heridos leves											
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>ÁLAVA</b>												
Vehículos de dos ruedas	43	39	39	37	42	42	40	88	81	87	79	75
Vehículos ligeros	338	337	347	294	269	269	314	400	391	242	362	374
Vehículos pesados	15	13	12	23	18	18	15	14	17	15	16	23
Peatones	2	4	5	5	1	1	1	13	7	9	0	2
Otros vehículos	2	1	3	1	2	2	0	3	0	1	4	4
<b>TOTAL</b>	<b>400</b>	<b>394</b>	<b>406</b>	<b>360</b>	<b>332</b>	<b>332</b>	<b>370</b>	<b>518</b>	<b>496</b>	<b>354</b>	<b>461</b>	<b>478</b>
<b>BIZKAIA</b>												
Vehículos de dos ruedas	255	213	173	251	268	268	292	369	346	335	364	317
Vehículos ligeros	1.245	1.086	1.143	1.051	1.089	1.089	1.157	1.120	1.085	729	974	1.053
Vehículos pesados	68	33	20	16	20	20	26	22	36	44	25	19
Peatones	60	49	60	59	51	51	67	51	73	42	6	4
Otros vehículos	6	5	7	4	0	0	1	3	1	1	55	31
<b>TOTAL</b>	<b>1.634</b>	<b>1.386</b>	<b>1.403</b>	<b>1.381</b>	<b>1.428</b>	<b>1.428</b>	<b>1.543</b>	<b>1.565</b>	<b>1.541</b>	<b>1.151</b>	<b>1.424</b>	<b>1.424</b>
<b>GIPUZKOA</b>												
Vehículos de dos ruedas	239	219	186	234	268	268	267	318	316	331	357	327
Vehículos ligeros	891	856	894	889	675	675	704	781	837	588	683	691
Vehículos pesados	34	32	30	29	45	45	26	32	19	33	28	28
Peatones	30	43	31	34	29	29	40	23	28	17	8	1
Otros vehículos	2	10	7	2	2	2	1	2	4	1	24	19
<b>TOTAL</b>	<b>1.196</b>	<b>1.160</b>	<b>1.148</b>	<b>1.188</b>	<b>1.019</b>	<b>1.019</b>	<b>1.038</b>	<b>1.156</b>	<b>1.204</b>	<b>970</b>	<b>1.100</b>	<b>1.066</b>
<b>CAPV</b>												
Vehículos de dos ruedas	537	471	398	522	578	1.019	599	775	743	753	800	719
Vehículos ligeros	2.474	2.279	2.384	2.234	2.033	578	2.175	2.301	2.313	1.559	2.019	2.118
Vehículos pesados	117	78	62	68	83	2.033	67	68	72	92	69	70
Peatones	92	96	96	98	81	83	108	87	108	68	14	7
Otros vehículos	10	16	17	7	4	81	2	8	5	3	83	54
<b>TOTAL</b>	<b>3.230</b>	<b>2.940</b>	<b>2.957</b>	<b>2.929</b>	<b>2.779</b>	<b>3794</b>	<b>2.951</b>	<b>3.239</b>	<b>3.241</b>	<b>2.475</b>	<b>2.985</b>	<b>2.968</b>

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Departamento de Seguridad (Gobierno Vasco). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



# Panorámica del Transporte en Euskadi

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Ferroviario 3

Transporte Carretera 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

Cuadro 11.91. Carretera: Distribución de vehículos accidentados por tipo de accidente. Datos registrados por la Ertzaintza.

(nº vehículos)

	Con víctimas												Sin víctimas											
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>ÁLAVA</b>																								
Vehículos de dos ruedas	61	51	52	58	57	54	53	120	113	122	113	122	26	11	19	25	23	15	16	11	14	17	16	20
Vehículos ligeros	392	372	414	357	351	432	423	456	478	302	390	416	1.382	1320	1.297	1.148	1.141	1.330	1.331	1.394	1.468	1.081	1.359	1.458
Vehículos pesados	73	94	64	52	74	80	80	101	76	41	63	81	265	246	251	274	298	257	314	285	303	223	255	290
Otros vehículos	17	21	18	17	17	16	9	36	16	17	20	30	485	492	414	368	356	424	490	500	563	479	549	639
<b>TOTAL</b>	<b>543</b>	<b>538</b>	<b>548</b>	<b>484</b>	<b>499</b>	<b>582</b>	<b>565</b>	<b>713</b>	<b>683</b>	<b>482</b>	<b>586</b>	<b>649</b>	<b>2.158</b>	<b>2.069</b>	<b>1.981</b>	<b>1.815</b>	<b>1.818</b>	<b>2.026</b>	<b>2.151</b>	<b>2.190</b>	<b>2.348</b>	<b>1.800</b>	<b>2.179</b>	<b>2.407</b>
<b>BIZKAIA</b>																								
Vehículos de dos ruedas	317	286	219	304	307	330	335	421	401	407	432	373	88	95	79	70	74	66	58	53	63	69	67	62
Vehículos ligeros	1.972	1.284	1.747	1.677	1.636	1.803	1.809	1.521	1.564	1.073	1.384	1.445	2.735	2.920	2.699	2.568	2.380	2.496	2.536	2.826	3.289	2.350	2.894	3.035
Vehículos pesados	247	184	170	155	157	152	149	192	182	109	140	136	411	586	442	438	414	403	414	547	460	380	454	500
Otros vehículos	27	23	26	17	15	19	20	23	20	26	38	31	141	81	174	148	140	111	168	225	340	289	334	400
<b>TOTAL</b>	<b>2.563</b>	<b>1.777</b>	<b>2.162</b>	<b>2.153</b>	<b>2.115</b>	<b>2.304</b>	<b>2.313</b>	<b>2.157</b>	<b>2.167</b>	<b>1.615</b>	<b>1.994</b>	<b>1.985</b>	<b>3.375</b>	<b>3.682</b>	<b>3.394</b>	<b>3.224</b>	<b>3.008</b>	<b>3.076</b>	<b>3.176</b>	<b>3.651</b>	<b>4.152</b>	<b>3.088</b>	<b>3.749</b>	<b>3.997</b>
<b>GIPUZKOA</b>																								
Vehículos de dos ruedas	310	268	248	311	341	333	346	392	396	414	425	396	107	76	94	110	102	121	101	72	75	70	70	82
Vehículos ligeros	1.432	1.716	1.346	1.302	1.149	1.375	1.174	1.155	1.182	905	983	996	3.110	2.895	3.247	3.205	2.700	3.006	2.875	2.744	3.154	2.157	2.461	2.424
Vehículos pesados	247	172	226	197	186	195	174	145	148	121	114	147	658	404	597	602	576	764	700	671	664	514	599	650
Otros vehículos	11	19	17	15	14	10	14	13	20	15	29	16	80	159	99	88	68	62	109	118	128	147	153	161
<b>TOTAL</b>	<b>2.000</b>	<b>2.175</b>	<b>1.837</b>	<b>1.825</b>	<b>1.690</b>	<b>1.913</b>	<b>1.708</b>	<b>1.705</b>	<b>1.746</b>	<b>1.455</b>	<b>1.551</b>	<b>1.555</b>	<b>3.955</b>	<b>3.534</b>	<b>4.037</b>	<b>4.005</b>	<b>3.446</b>	<b>3.953</b>	<b>3.785</b>	<b>3.605</b>	<b>4.021</b>	<b>2.888</b>	<b>3.283</b>	<b>3.317</b>
<b>CAPV</b>																								
Vehículos de dos ruedas	688	605	519	673	705	717	734	933	910	943	970	891	221	182	192	205	199	202	175	136	152	156	153	164
Vehículos ligeros	3.796	3.372	3.507	3.336	3.136	3.610	3.406	3.142	3.224	2.280	2.757	2.857	7.227	7.135	7.243	6.921	6.221	6.832	6.742	6.964	7.911	5.588	6.714	6.917
Vehículos pesados	567	450	460	404	417	427	403	438	406	271	317	364	1.334	1.236	1.290	1.314	1.288	1.424	1.428	1.503	1.427	1.117	1.308	1.440
Otros vehículos	55	63	61	49	46	45	43	72	56	58	87	77	706	732	687	604	564	597	767	843	1.031	915	1.036	1.200
<b>TOTAL</b>	<b>5.106</b>	<b>4.490</b>	<b>4.547</b>	<b>4.462</b>	<b>4.304</b>	<b>4.799</b>	<b>4.586</b>	<b>4.585</b>	<b>4.596</b>	<b>3.552</b>	<b>4.131</b>	<b>4.189</b>	<b>9.488</b>	<b>9.285</b>	<b>9.412</b>	<b>9.044</b>	<b>8.272</b>	<b>9.055</b>	<b>9.112</b>	<b>9.446</b>	<b>10.521</b>	<b>7.776</b>	<b>9.211</b>	<b>9.721</b>

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Departamento de Seguridad (Gobierno Vasco). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

(nº vehículos)

	Total vehículo											
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>ÁLAVA</b>												
Vehículos de dos ruedas	87	62	71	83	80	69	69	131	127	139	129	142
Vehículos ligeros	1.774	1692	1.711	1.505	1.492	1.762	1.754	1.850	1.946	1.383	1.749	1.874
Vehículos pesados	338	340	315	326	372	337	394	386	379	264	318	371
Otros vehículos	502	513	432	385	373	440	499	536	579	496	569	669
<b>TOTAL</b>	<b>2.701</b>	<b>2.607</b>	<b>2.529</b>	<b>2.299</b>	<b>2.317</b>	<b>2.608</b>	<b>2.716</b>	<b>2.903</b>	<b>3.031</b>	<b>2.282</b>	<b>2.765</b>	<b>3.056</b>
<b>BIZKAIA</b>												
Vehículos de dos ruedas	405	381	298	374	381	396	393	474	464	476	499	435
Vehículos ligeros	4.707	4.204	4.446	4.245	4.016	4.299	4.345	4.357	4.853	3.423	4.278	4.480
Vehículos pesados	658	770	612	593	571	555	563	739	642	489	594	636
Otros vehículos	168	104	200	165	155	130	188	248	360	315	372	431
<b>TOTAL</b>	<b>5.938</b>	<b>5.459</b>	<b>5.556</b>	<b>5.377</b>	<b>5.123</b>	<b>5.380</b>	<b>5.489</b>	<b>5.818</b>	<b>6.319</b>	<b>4.703</b>	<b>5.743</b>	<b>5.982</b>
<b>GIPUZKOA</b>												
Vehículos de dos ruedas	417	344	342	421	443	454	447	464	471	484	495	478
Vehículos ligeros	4.542	4.611	4.593	4.507	3.849	4.381	4.049	3.899	4.336	3.062	3.444	3420
Vehículos pesados	905	576	823	799	762	959	874	816	812	635	713	797
Otros vehículos	91	178	116	103	82	72	123	131	148	162	182	177
<b>TOTAL</b>	<b>5.955</b>	<b>5.709</b>	<b>5.874</b>	<b>5.830</b>	<b>5.136</b>	<b>5.866</b>	<b>5.493</b>	<b>5.310</b>	<b>5.767</b>	<b>4.343</b>	<b>4.834</b>	<b>4.872</b>
<b>CAPV</b>												
Vehículos de dos ruedas	909	787	711	878	904	919	909	1.069	1.062	1.099	1.123	1.055
Vehículos ligeros	11.023	10.507	10.750	10.257	9.357	10.442	10.148	10.106	11.135	7.868	9.471	9.774
Vehículos pesados	1.901	1.686	1.750	1.718	1.705	1.851	1.831	1.941	1.833	1.388	1.625	1.804
Otros vehículos	761	795	748	653	610	642	810	915	1.087	973	1.123	1.277
<b>TOTAL</b>	<b>14.594</b>	<b>13.775</b>	<b>13.959</b>	<b>13.506</b>	<b>12.576</b>	<b>13.854</b>	<b>13.698</b>	<b>14.031</b>	<b>15.117</b>	<b>11.328</b>	<b>13.342</b>	<b>13.910</b>

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Departamento de Seguridad (Gobierno Vasco). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0

Marco General 1

Evolución General 2

Transporte Ferroviario 3

Transporte Carretera 4

Transporte Aéreo 5

Transporte Marítimo 6

Otros Modos Transporte 7

Efectos inducidos 8

Objetivos y Movilidad Sostenible 9

Indicadores clave 10

Anexos 11

## 11.3.5. Medio Ambiente

### a) Consumo energético

Cuadro 11.92. Consumo energético del sector de transportes por tipo de energía y modo de transporte.

Ktep (miles de toneladas equivalentes de petróleo)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>PETRÓLEO Y DERIVADOS</b>																	
Ferrocarril	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carretera	1.757	1.875	1.757	1.629	1.562	1.534	1.624	1.692	1.712	1.766	1.847	1.938	1.931	1.916	1.757	1.854	1.920
Aire	75	82	78	68	76	81	74	68	67	69	71	74	85	90	33	49	92
Navegación	10	10	10	10	8	7	6	5	3	6	5	7	5	9	5	16	45
<b>TOTAL TRANSPORTE</b>	<b>1.842</b>	<b>1.967</b>	<b>1.845</b>	<b>1.707</b>	<b>1.646</b>	<b>1.622</b>	<b>1.704</b>	<b>1.765</b>	<b>1.782</b>	<b>1.841</b>	<b>1.923</b>	<b>2.019</b>	<b>2.021</b>	<b>2.016</b>	<b>1.796</b>	<b>1.919</b>	<b>2.057</b>
<b>ENERGÍAS RENOVABLES</b>																	
Ferrocarril	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carretera	6	24	44	61	102	101	104	68	65	69	74	96	141	134	125	115	105
Aire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navegación	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL TRANSPORTE</b>	<b>6</b>	<b>24</b>	<b>44</b>	<b>61</b>	<b>102</b>	<b>101</b>	<b>104</b>	<b>68</b>	<b>65</b>	<b>69</b>	<b>74</b>	<b>96</b>	<b>141</b>	<b>134</b>	<b>125</b>	<b>115</b>	<b>105</b>
<b>ELECTRICIDAD</b>																	
Ferrocarril	18	17	17	16	16	16	15	14	15	15	15	15	15	15	14	15	15
Carretera	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,4	1
Aire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navegación	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL TRANSPORTE</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>
<b>TOTAL</b>																	
Ferrocarril	18	17	17	16	16	16	15	14	15	15	15	15	15	15	14	15	15
Carretera	1.763	1.899	1.801	1.690	1.664	1.635	1.728	1.760	1.777	1.835	1.921	2.034	2.073	2.050	1.883	1.970	2.027
Aire	75	82	78	68	76	81	74	68	67	69	71	74	85	90	33	49	92
Navegación	10	10	10	10	8	7	6	5	3	6	5	7	5	9	5	16	45
<b>TOTAL TRANSPORTE</b>	<b>1.866</b>	<b>2.008</b>	<b>1.906</b>	<b>1.784</b>	<b>1.764</b>	<b>1.739</b>	<b>1.823</b>	<b>1.847</b>	<b>1.862</b>	<b>1.925</b>	<b>2.012</b>	<b>2.130</b>	<b>2.178</b>	<b>2.164</b>	<b>1.935</b>	<b>2.050</b>	<b>2.179</b>

Fuente: EVE (Ente Vasco de Energía). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

- Resumen ejecutivo (0)
- Marco General (1)
- Evolución General (2)
- Transporte Carretera (3)
- Transporte Ferroviario (4)
- Transporte Aéreo (5)
- Transporte Marítimo (6)
- Otros Modos Transporte (7)
- Efectos inducidos (8)
- Objetivos y Movilidad Sostenible (9)
- Indicadores clave (10)
- Anexos (11)

## b) Medio Ambiente

Cuadro 11.93. Ocupación de Superficie. Suelo de sistemas generales<sup>1</sup> de la CAPV (superficie en Ha).

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	<b>CAE</b>												
<b>Total</b>	24.732	23.836	29.492	29.608	29.783	30.191	30.389	30.263	28.554	28.681	26.889	30.553	28.981
Equipamientos	5.438	5.298	5.350	5.277	5.279	5.272	5.313	5.292	5.286	5.285	5.333	5.325	5.293
Espacios libres	8.815	8.951	8.869	8.792	8.488	8.508	8.418	8.270	6.640	6.674	6.645	8.252	6.416
Infraestructuras de trans. y comunicaciones	9.355	8.433	8.688	8.842	9.269	9.697	9.902	9.930	9.806	9.887	9.998	10.056	10.181
<i>Viario (excluida la servidumbre)</i>	7.023	6.986	7.216	7.355	7.486	7.669	7.868	7.897	8.010	8.046	8.133	8.168	8.283
<i>Ferrocarril (incluidas las estaciones)</i>	581	594	600	610	615	615	618	636	636,39	640,69	674,04	667	679
<i>TAV (*)</i>	--	--	--	--	306	304	308	292	292,02	332,63	324,02	350	351
<i>Aeropuertos<sup>2</sup></i>	916	603	599	599	599	615	613	612	613,39	613,39	613,39	612	612
<i>Puertos<sup>2</sup></i>	835	253	273	278	264	495	492	1.313	254,03	254,03	254,03	257	257
Infraestructuras básicas	1.123	1.153	1.189	1.189	1.198	1.181	1.174	1.156	1.207	1.209	1.210	1.211	1.216
Cauces fluviales	--	--	5.396	5.507	5.548	5.534	5.580	5.576	5.615	5.624	5.713	5.710	5.720
	<b>ÁLAVA</b>												
<b>Total</b>	6.253	6.145	9.505	9.663	9.793	9.870	9.831	9.829	9.840	9.853	9.987	10.013	10.260
Equipamientos	2.162	2.165	2.176	2.191	2.191	2.193	2.186	2.186	2.188	2.189	2.233	2.236	2.303
Espacios libres	1.044	1.043	1.096	1.102	1.101	1.107	1.072	1.085	1.083	1.087	1.070	1.078	1.037
Infraestructuras de trans. y comunicaciones	2.784	2.678	2.681	2.726	2.855	2.928	2.935	2.933	2.950	2.955	3.017	3.046	3.218
<i>Viario (excluida la servidumbre)</i>	2.230	2.233	2.233	2.268	2.274	2.347	2.350	2.347	2.363	2.362	2.402	2.432	2.624
<i>Ferrocarril (incluidas las estaciones)</i>	162	162	165	175	175	175	178	180	180,32	187,11	217,08	217	228
<i>TAV (*)</i>	--	--	--	--	123	123	123	123	123,45	123,45	114,84	115	83
<i>Aeropuertos<sup>2</sup></i>	392	283	283	283	283	283	282	282	282,75	282,75	282,75	283	283
<i>Puertos<sup>2</sup></i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Infraestructuras básicas	263	259	273	274	274	274	274	237	277,24	279,59	280,62	281	292
Cauces fluviales	--	--	3.279	3.371	3.373	3.367	3.363	3.351	3.341	3.341	3.386	3.372	3.359
	<b>BIZKAIA</b>												
<b>Total</b>	9.457	8.760	9.980	9.897	10.057	10.406	10.583	10.574	10.438	10.490	10.564	10.600	10.136
Equipamientos	1.913	1.909	1.940	1.850	1.869	1.865	1.920	1.905	1.909	1.910	1.903	1.902	1.790
Espacios libres	2.616	2.632	2.663	2.577	2.579	2.590	2.505	2.501	2.502	2.513	2.502	2.493	2.392
Infraestructuras de trans. y comunicaciones	4.323	3.614	3.744	3.821	3.942	4.306	4.471	4.467	4.284	4.323	4.373	4.409	4.202
<i>Viario (excluida la servidumbre)</i>	2.959	2.977	3.090	3.165	3.233	3.341	3.486	3.480	3.534	3.558	3.605	3.636	3.436
<i>Ferrocarril (incluidas las estaciones)</i>	203	203	203	202	205	204	220	225	224,25	223,30	226,22	220	214
<i>TAV (*)</i>	--	--	--	--	63	63	69	69	69,07	83,90	83,90	95	95
<i>Aeropuertos<sup>2</sup></i>	487	282	278	278	278	294	293	291	291,25	291,25	291,25	291	291
<i>Puertos<sup>2</sup></i>	674	152	173	176	163	404	401	401	166,16	166,16	166,16	166	166
Infraestructuras básicas	605	604	613	614	620	601	601	615	617,69	615,41	615,66	614	596
Cauces fluviales	--	--	1.020	1.034	1.047	1.044	1.085	1.086	1.125	1.127	1.170	1.182	1.124
	<b>GIPUZKOA</b>												
<b>Total</b>	9.022	8.931	10.007	10.047	9.932	9.915	9.975	9.861	8.276	8.337	8.338	9.940	8.585
Equipamientos	1.364	1.223	1.234	1.236	1.218	1.215	1.206	1.201	1.189	1.186	1.186	1.187	1.200
Espacios libres	5.156	5.276	5.110	5.113	4.808	4.810	4.841	4.685	3.054	3.073	3.073	4.681	2.987
Infraestructuras de trans. y comunicaciones	2.248	2.141	2.262	2.294	2.472	2.463	2.496	2.530	2.572	2.608	2.608	2.601	2.761
<i>Viario (excluida la servidumbre)</i>	1.833	1.775	1.892	1.922	1.979	1.981	2.032	70	2.114	2.125	2.125	2.100	2.223
<i>Ferrocarril (incluidas las estaciones)</i>	216	228	232	232	235	235	219	231,37	231,82	230,28	230,74	230	236
<i>TAV (*)</i>	--	--	--	--	119	117	115	99	99,5	125,28	125,28	141	173
<i>Aeropuertos<sup>2</sup></i>	38	38	38	38	38	38	38	38	39,39	39,39	39,39	38	38
<i>Puertos<sup>2</sup></i>	160	100	100	102	102	91	91	912	87,87	87,87	87,87	91	91
Infraestructuras básicas	255	290	303	301	305	305	299	304	312,24	314,04	313,74	316	328
Cauces fluviales	--	--	1.097	1.103	1.129	1.123	1.132	1.139	1.148	1.155	1.156	1.156	1.237

<sup>1</sup> clasificación correspondiente a la calificación del suelo.

<sup>2</sup> a partir de 2011, las zonas de uso logístico de puertos y aeropuertos se han recogido como suelo de Actividades Económicas.

(\*) En el año 2014 se refleja por primera vez dentro del suelo dedicado a sistemas generales el "TAV"

Fuente: Gobierno Vasco.