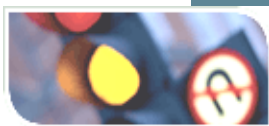




OBSERVATORIO DEL
TRANSPORTE DE
EUSKADI

EUSKADIKO
GARRAIOAREN
BEHATOKIA



Panorámica del Transporte en Euskadi

Euskadiko Garraioaren Panoramika

2008

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

ETXEBIZITZA, HERRI
LAN ETA GARRAIO
SAILA

DEPARTAMENTO DE VIVIENDA,
OBRAS PÚBLICAS Y
TRANSPORTE

Documento elaborado por **ikei** para el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte.
Supervisión y dirección: Observatorio del Transporte de Euskadi - OTEUS.

Edición corregida y editada en abril de 2010.



Este y otros estudios e informes están publicados en la Web del Gobierno Vasco, en OTEUS (Observatorio del Transporte de Euskadi):
www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es/



Al final del 2008 la actividad económica se contrajo, lo cual afectó de forma muy significativa a la actividad del transporte. En 2008 se reduce el transporte de mercancías por carretera, por ferrocarril y marítimo, tan solo el transporte aéreo de mercancías se incrementa. Sin embargo, el Valor Añadido Bruto y la aportación al empleo del sector del transporte han evolucionado de forma positiva, si bien esta mejoría es inferior a la evolución del conjunto de la economía vasca en 2008. En todo caso, el sector del transporte mantiene su peso e importancia en la economía de Euskadi. También debemos apuntar cierta tendencia, aunque muy ligera, al equilibrio del reparto modal del transporte de mercancías, al incrementarse el peso de los modos más sostenibles.

Respecto al movimiento de personas se ha dado un comportamiento muy desigual, coincidiendo en 2008 una caída generalizada del número de viajeros en los tres aeropuertos con un apreciable incremento del transporte marítimo de personas. En los desplazamientos terrestres, en el 2008 en el conjunto del transporte público se ha dado un ligero decremento en el número de usuarios, si bien los resultados han sido muy desiguales en cada operador. Otro aspecto a considerar es el aumento del parque de vehículos que ha sido bastante inferior al que hemos tenido los años precedentes. Por otra parte, también debemos apreciar la reducción del tráfico rodado en los principales accesos a Vitoria-Gasteiz, y la disminución de la congestión en aquellos tramos de la red en los que se hace un seguimiento detallado, tal y como se recoge en este informe.

Los resultados expuestos en este informe de Panorámica del Transporte en la CAPV en 2008 apuntan ciertas mejoras en indicadores de sostenibilidad del transporte, pero insuficientes si consideramos el incremento global de la movilidad en los últimos años y el peso que en la misma todavía tiene el uso del vehículo particular y el transporte de mercancías por carretera.

En positivo hemos de destacar de modo relevante la reducción de la siniestralidad. Por otro lado, debemos valorar en su justa medida la continua mejora de la densidad de las infraestructuras viarias; puesto que el incremento de los tramos de doble calzada y la disminución de los de calzada única repercute muy positivamente en aspectos relacionados con la sostenibilidad, especialmente por la reducción de la congestión y de la siniestralidad en dichos tramos.

En todo caso, en este informe se reflejan varias tendencias positivas. Para apuntalar dichas tendencias, así como para mejorar la accesibilidad universal, las políticas deben seguir orientadas al fomento de los modos ferrocarril y marítimo sustentados por la intermodalidad para el caso de las mercancías, y en mejorar los trasportes colectivos y la movilidad no motorizada para las necesidades de movilidad de personas.

En dicha línea, debemos subrayar que en 2008 la Y vasca empieza cobrar cuerpo, al tener en obras ya un número apreciable de los tramos del proyecto. No olvidemos que éste es el proyecto fundamental de la Nueva Red Ferroviaria Vasca, y por lo tanto eje vertebrador para un nuevo modelo de transporte. Nuevo modelo que construimos entre todos y en el que todos los proyectos tienen relevancia. Destacamos que en 2008 ya se han hecho realidad proyectos como la inauguración del Corredor del Kadagua entre Balmaseda y Kaxtresana, la apertura del tramo entre Eibar y Arrasate de la AP-1, o la puesta en funcionamiento del tranvía de Vitoria-Gasteiz. Estas nuevas infraestructuras, conjuntamente con las diferentes políticas de movilidad, nos posibilitan avanzar hacia un modelo de transporte cada vez más sostenible en Euskadi.

D. Iñaki Arriola López
Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes



INDICE

	<u>Página</u>
0. RESUMEN EJECUTIVO	1
1. MARCO GENERAL	7
1.1. EL TRANSPORTE COMO SECTOR DE ACTIVIDAD ECONÓMICA	8
1.1.1. El sector de transportes y comunicaciones	8
1.1.2. El sector de transportes en Euskadi	10
a) Principales magnitudes económicas del sector de transporte	10
b) Evolución de los precios	13
1.2. NOVEDADES LEGISLATIVAS: EUROPEAS, ESTATALES Y DE LA CAPV EN 2008	16
1.2.1. Novedades legislativas europeas	16
a) Directivas:	16
b) Reglamentos:	17
1.2.2. Novedades legislativas estatales	20
1.2.3. Novedades legislativas de la CAPV	21
2. OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2008	23
2.1. OFERTA DE TRANSPORTE	24
2.1.1. Oferta de transporte e infraestructuras asociadas	25
a) Transporte por carretera	25
b) Transporte ferroviario	30
c) Transporte aéreo	39
d) Transporte marítimo	41
e) Transporte por cable	44
f) Bicicleta	44
g) Centros logísticos	45
h) Intercambiadores modales	48
2.2. DEMANDA DE TRANSPORTE	49
2.2.1. Movilidad de personas	49
a) Transporte por carretera	51
b) Transporte ferroviario	57
c) Transporte aéreo	60
d) Transporte marítimo	62
e) Transporte por cable	63
f) Otros medios – Puente Colgante de Bizkaia	64
2.2.2. Transporte de mercancías	64
a) Transporte global	65
b) Transporte por carretera	66
c) Transporte ferroviario	68
d) Transporte aéreo	71
e) Transporte marítimo	74
3. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE Y TENDENCIAS MÁS RELEVANTES	81
3.1. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE	82



3.1.1.	Accidentalidad.....	83
3.1.2.	Congestión viaria	86
3.1.3.	Medio ambiente.....	90
	a) Ruido	90
	b) Cambio climático	91
	c) Consumo energético.....	94
	d) Otros efectos ambientales	98
3.2.	TENDENCIAS MÁS RELEVANTES DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE.....	99
4.	OBJETIVOS PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE 2002-2012: ACTUACIONES 2008	101
4.1.	PRINCIPALES DIRECTRICES DEL LIBRO BLANCO DE LA UNIÓN EUROPEA.....	102
4.2.	OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTES DE EUSKADI.....	104
	<u>Objetivo 1.</u> Desvincular el desarrollo económico del incremento de demanda del transporte.....	105
	<u>Objetivo 2.</u> Lograr una accesibilidad universal y sostenible.....	105
	<u>Objetivo 3.</u> Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte.....	106
	<u>Objetivo 4.</u> Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa	106
	<u>Objetivo 5.</u> Hacia un Transporte Sostenible.....	107
4.3.	CAMINO HACIA LA SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE	107
4.4.	ACTUACIONES EN 2008	108
5.	INDICADORES CLAVE DEL SECTOR DEL TRANSPORTE EN LA CAPV.....	118
5.1.	INDICADORES ECONÓMICOS	119
5.2.	INDICADORES SOCIALES	120
5.3.	INDICADORES MEDIOAMBIENTALES	121
6.	ANEXO ESTADÍSTICO.....	122
6.1.	ANEXO MARCO GENERAL	123
	6.1.1. Número de establecimientos.....	123
	6.1.2. Empleo.....	131
	6.1.3. Valor añadido bruto (precios corrientes)	137
6.2.	ANEXO OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE	142
	6.2.1. Oferta de transporte	142
	6.2.2. Demanda de movilidad de personas.....	150
	a) Servicios públicos de transportes colectivos	150
	b) Carretera	153
	c) Ferroviario	155
	d) Aéreo	159
	e) Marítimo.....	160
	6.2.3. Demanda de transporte de mercancías	160
	a) Carretera	160
	b) Ferroviario	161
	c) Aéreo	162
	d) Marítimo.....	163



6.3.	ANEXO EFECTOS INDUCIDOS	167
6.3.1.	Accidentalidad	167
6.3.2.	Consumo energético	170
7.	BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES	171
7.1.	BIBLIOGRAFÍA.	172
7.2.	FUENTES DE LA RED.	175

INDICE DE CUADROSPágina

Cuadro 1.1.	Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores. CAPV. 2008.....	11
Cuadro 1.2.	Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores y Territorio Histórico. CAPV. 2008	13
Cuadro 1.3.	Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción. 2007-2008.....	13
Cuadro 1.4.	IPC en la CAPV por grupos. 2008	14
Cuadro 1.5.	Índice de Precios Industriales (IPRI) en la CAPV por rama de actividad. 2008.....	15
Cuadro 2.1.	Sistema de Transportes en Euskadi	24
Cuadro 2.2.	Red de carreteras vasca por tipo. 2008.....	26
Cuadro 2.3.	Densidad de la red de carreteras. CAPV, Estado y UE27. 2008.	26
Cuadro 2.4.	Movilidad de personas en las capitales vascas: características de la oferta de transporte público urbano. 2008	29
Cuadro 2.5.	Parque de vehículos en la CAPV. 2008.....	29
Cuadro 2.6.	Índice de motorización en Europa. 2007.	30
Cuadro 2.7.	Densidad de líneas ferroviarias en la CAPV, Estado y UE27. 2008	31
Cuadro 2.8.	Datos básicos de la oferta de RENFE. 2008	31
Cuadro 2.9.	Datos básicos de la oferta de FEVE. 2008	33
Cuadro 2.10.	Datos básicos de la infraestructura de ETS actualmente operada por EuskoTren y los servicios de EuskoTren. 2008.....	34
Cuadro 2.11.	Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro de Bilbao. 2008.....	36
Cuadro 2.12.	Datos básicos de la oferta de EuskoTran. 2008	37
Cuadro 2.13.	Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves en los aeropuertos vascos. 1995-2008.....	40
Cuadro 2.14.	Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV. 1995-2008.....	41
Cuadro 2.15.	Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2007-2008.....	42
Cuadro 2.16.	Kilómetros de la red ciclable en los tres territorios históricos. 2008.....	45
Cuadro 2.17.	Kilómetros de la red ciclable en las tres capitales de la CAPV (estado de las redes ciclables a diciembre de 2008)	45
Cuadro 2.18.	Transporte público urbano: Viajeros en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2008	55
Cuadro 2.19.	Transporte público interurbano: Viajeros en servicios regulares de autobús interurbano. 2000-2008	57
Cuadro 2.20.	Transporte público interurbano: Viajeros en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2008.....	59
Cuadro 2.21.	Tráfico de pasajeros en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros por aeropuerto. 2000-2008	62
Cuadro 2.22.	Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao. 2003-2008.....	63
Cuadro 2.23.	Transporte de personas por cable. 2004-2008.....	64
Cuadro 2.24.	Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia. 2002-2008.....	64
Cuadro 2.25.	Distribución de mercancías por modos de transporte. 2008.....	65
Cuadro 2.26.	Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución. 2005-2008.....	67
Cuadro 2.27.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por RENFE.....	69
Cuadro 2.28.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por FEVE. Evolución. 2002-2008	69
Cuadro 2.29.	Transporte de mercancías por FEVE: Comunidades Autónomas de origen o destino. 2008 (%).....	70



Cuadro 2.30.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EUSKOTREN. 2002-2008	71
Cuadro 2.31.	Tráfico de mercancías por aeropuerto. 1980-2008	72
Cuadro 2.32.	Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes. Evolución 1980-2008	75
Cuadro 2.33.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por tipo de movimiento. 2005-2008	75
Cuadro 2.34.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por tipo de producto. 2005-2008	76
Cuadro 2.35.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por países. 2008	78
Cuadro 3.1	Accidentes de tráfico con víctimas registrados por la Ertzaintza por Territorio Histórico. 2008	86
Cuadro 3.2.	Horas anuales en funcionamiento según nivel de servicio. 2008	88
Cuadro 3.3.	Evolución de la congestión diaria	88
Cuadro 3.4.	Evolución de las velocidades medias en la red de interés preferente (Km.h)	89
Cuadro 3.5.	Evolución de las velocidades medias en la red de básica (Km.h)	89
Cuadro 6.1.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (nº establecimientos y %)	123
Cuadro 6.2.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)	123
Cuadro 6.3.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (nº establecimientos y %)	124
Cuadro 6.4.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)	124
Cuadro 6.5.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (nº establecimientos y %)	125
Cuadro 6.6.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)	125
Cuadro 6.7.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (nº establecimientos y %)	126
Cuadro 6.8.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)	126
Cuadro 6.9.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en la CAPV (nº establecimientos y %)	127
Cuadro 6.10.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Álava (nº establecimientos y %)	128
Cuadro 6.11.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº establecimientos y %)	129
Cuadro 6.12.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº establecimientos y %)	130
Cuadro 6.13.	Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (nº empleos y %)	131
Cuadro 6.14.	Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)	131
Cuadro 6.15.	Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (nº empleos y %)	132
Cuadro 6.16.	Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)	132
Cuadro 6.17.	Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (nº empleos y %)	133
Cuadro 6.18.	Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)	133
Cuadro 6.19.	Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (nº empleos y %)	134
Cuadro 6.20.	Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)	134
Cuadro 6.21.	Empleo del sector de transportes por modo en la CAPV (nº empleos y %)	135
Cuadro 6.22.	Empleo del sector de transportes por modo en Álava (nº empleos y %)	135
Cuadro 6.23.	Empleo del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº empleos y %)	136



Cuadro 6.24.	Empleo del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº empleos y %)	136
Cuadro 6.25.	Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (miles de euros y %)	137
Cuadro 6.26.	Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)	137
Cuadro 6.27.	Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (miles de euros y %)	137
Cuadro 6.28.	Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)	138
Cuadro 6.29.	Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (miles de euros y %)	138
Cuadro 6.30.	Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)	138
Cuadro 6.31.	Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (miles de euros y %)	139
Cuadro 6.32.	Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)	139
Cuadro 6.33.	VAB del sector de transportes por modo en la CAPV (miles de euros y %)	139
Cuadro 6.34.	VAB del sector de transportes por modo en Álava (miles de euros y %)	140
Cuadro 6.35.	VAB del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (miles de euros y %)	140
Cuadro 6.36.	VAB del sector de transportes por modo en Bizkaia (miles de euros y %)	141
Cuadro 6.37.	Longitud y densidad de la red de carreteras en la CAPV (km y m/km ²)	142
Cuadro 6.38.	Longitud y densidad de la red de carreteras en Álava (km y m/km ²)	143
Cuadro 6.39.	Longitud y densidad de la red de carreteras en Gipuzkoa (km y m/km ²)	144
Cuadro 6.40.	Longitud y densidad de la red de carreteras en Bizkaia (km y m/km ²)	145
Cuadro 6.41.	Evolución del parque de vehículos en la CAPV por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)	146
Cuadro 6.42.	Evolución del parque de vehículos en Álava por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)	147
Cuadro 6.43.	Evolución del parque de vehículos en Gipuzkoa por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)	148
Cuadro 6.44.	Evolución del parque de vehículos en Bizkaia por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)	149
Cuadro 6.45.	Índice de motorización (turismos/1.000 habitantes)	150
Cuadro 6.46.	Tráfico de aeronaves por aeropuerto (nº aeronaves)	150
Cuadro 6.47.	Evolución de viajeros en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de viajeros)	151
Cuadro 6.48.	Evolución de viajeros en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de viajeros y tasa de variación interanual)	152
Cuadro 6.49.	Transporte privado: Evolución de la IMD en los principales accesos a las capitales vascas (nº vehículos y %)	153
Cuadro 6.50.	Transporte público urbano: Evolución del número de viajeros en los autobuses urbanos de las tres capitales vascas (nº viajeros y tasa de variación interanual)	154
Cuadro 6.51.	Transporte público interurbano: Evolución del número de viajeros en los servicios regulares de autobús interurbano (nº viajeros y tasa de variación interanual)	154
Cuadro 6.52.	Transporte público urbano y metropolitano: Evolución del número de viajeros en el Metro de Bilbao (miles de viajeros y tasa de variación interanual)	155
Cuadro 6.53.	Distribución del volumen de viajeros del Metro de Bilbao por mes (nº viajeros y %)	155
Cuadro 6.54.	Distribución del volumen de viajeros del Metro de Bilbao por estación (nº viajeros y %)	156
Cuadro 6.55.	Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros de Euskotran (miles de viajeros y tasa de variación interanual)	157
Cuadro 6.56.	Transporte público interurbano: Evolución de viajeros en servicios regulares de ferrocarril (miles de viajeros)	157
Cuadro 6.57.	Transporte público interurbano: Evolución de viajeros en servicios regulares de ferrocarril (tasa de variación interanual)	158



Cuadro 6.58.	Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros en los servicios aéreos (miles de viajeros).....	159
Cuadro 6.59.	Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros en los servicios aéreos (tasa de variación interanual).....	159
Cuadro 6.60.	Evolución del tráfico de pasajeros en el puerto de Bilbao (nº viajeros y tasa de variación interanual)	160
Cuadro 6.61.	Volumen de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución 1998-2008 (miles de Tn y tasa de variación interanual).....	160
Cuadro 6.62.	Volumen de mercancías transportadas según Comunidades Autónomas de origen y de destino. 2008 (Miles de Tn).....	161
Cuadro 6.63.	Evolución del volumen de mercancías transportadas con origen la CAPV por FEVE (miles de Tn y tasa de variación interanual).....	161
Cuadro 6.64.	Evolución del tráfico de mercancías en los aeropuertos vascos (Tn y tasa de variación interanual)	162
Cuadro 6.65.	Evolución del tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual).....	163
Cuadro 6.66.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (miles de Tn y tasa de variación interanual)	164
Cuadro 6.67.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (%)	164
Cuadro 6.68.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual).....	165
Cuadro 6.69.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (%).....	165
Cuadro 6.70.	Evolución del tráfico de mercancías en el puerto de Bermeo (miles de Tn y tasa de variación interanual)	166
Cuadro 6.71.	Evolución del balance de accidentes registrados por la Ertzaintza por víctimas: Evolución (2000-2006).....	167
Cuadro 6.72.	Carretera: Distribución de lesividad por territorio y tipo de vehículo. Datos registrados por la Ertzaintza.	168
Cuadro 6.73.	Carretera: Distribución de vehículos accidentados por tipo de accidente. Datos registrados por la Ertzaintza.	169
Cuadro 6.74.	Consumo energético del sector de transportes por tipo de energía y modo de transporte.....	170

INDICE DE GRÁFICOSPágina

Gráfico 1.1.	Participación del sector de transporte y comunicaciones en el VAB y el empleo de la CAPV: Evolución 2000-2008 (%)	9
Gráfico 1.2.	Distribución del VAB del sector de transporte y comunicaciones en la CAPV 2008 (%)	9
Gráfico 1.3.	Distribución del empleo (puestos de trabajo total) del sector de transporte y comunicaciones en la CAPV 2008 (%)	10
Gráfico 1.4.	Participación sector de transporte en el VAB y el empleo en la CAPV, y comparación con otros países de interés. 2006 (%)	11
Gráfico 1.5.	Distribución del VAB del sector de transporte en la CAPV por subsectores. 2008 (%)	12
Gráfico 2.1.	Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen(1).....	50
Gráfico 2.2.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte. 2007 (%)	51
Gráfico 2.3	Movilidad de personas en automóvil. Penetración del automóvil. 2003-2007	52
Gráfico 2.4	Movilidad de personas en las capitales vascas: IMD en los principales accesos a las capitales. 2008	53
Gráfico 2.5.	Movimientos interurbanos realizados en automóvil en la CAPV: Mapa Resumen.....	54
Gráfico 2.6.	Transporte público urbano: Evolución de viajeros en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2008	56
Gráfico 2.7	Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros en el Metro de Bilbao. 1995-2008.....	58
Gráfico 2.8.	Transporte público urbano: Evolución de los viajeros en EuskoTran. 2002-2008	58
Gráfico 2.9.	Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros en servicios regulares de ferrocarril. 1980-2008	60
Gráfico 2.10.	Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros en los servicios aéreos. 1980-2008.....	61
Gráfico 2.11.	Tráfico de pasajeros en el puerto de Bilbao. 2002-2008	62
Gráfico 2.12.	Distribución modal del transporte de mercancías. 2006 (%).....	66
Gráfico 2.13.	Transporte de mercancías interregional entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2008	68
Gráfico 2.14.	Volumen de mercancías transportadas con origen la CAPV por FEVE. 1990-2008.....	70
Gráfico 2.15.	Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2008	71
Gráfico 2.16.	Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2008.....	73
Gráfico 2.17.	Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2008 (%)	74
Gráfico 2.18.	Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Evolución. Evolución 1980-2008	74
Gráfico 2.19.	Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Tipología de mercancías. 2008 (%).....	77
Gráfico 2.20.	Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2008	79
Gráfico 2.21.	Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2008 (%)	80
Gráfico 3.1.	Resumen costes externos derivados del transporte en la CAPV. 2004 (%)	82
Gráfico 3.2.	Accidentes con víctimas y víctimas registrados por la Ertzaintza y por las Policías Locales* en las infraestructuras viarias vascas . Evolución 2000-2008	84
Gráfico 3.3.	Número de muertes en accidentes de tráfico por millón de habitantes en UE-27. 2008.....	85
Gráfico 3.4.	Parque de turismos y motorización. Evolución 1990-2008	87
Gráfico 3.5.	Emisiones sectoriales directas de GEIs en la CAPV. 2007 (%).....	93



Gráfico 3.6.	Evolución sectorial de las emisiones de GEIs por sectores de actividad en la CAPV. 1990-2007 (%)	93
Gráfico 3.7.	Emisiones de GEIs del sector de transporte en la CAPV. Evolución. 1990-2007.....	94
Gráfico 3.8.	Consumo final de energía por sectores. Evolución 1996-2008.....	95
Gráfico 3.9.	Distribución del consumo energético vasco por sectores de actividad. 2008 (%).....	95
Gráfico 3.10.	Distribución del consumo energético en el sector del transporte.....	96
Gráfico 3.11.	Consumo energético en el sector del transporte por territorios. 2000-2008.	97
Gráfico 3.12.	Evolución de la factura energética del sector de transporte en la CAPV: Evolución 2000-2008.....	97



0. RESUMEN EJECUTIVO



0. RESUMEN EJECUTIVO

En 2008 el sector de transporte ha mostrado un peor comportamiento que en ejercicios anteriores como consecuencia de la menor actividad económica, dada la estrecha relación existente entre la actividad del transporte y la marcha de la economía en general. Al respecto, tanto en términos de número de establecimientos y empleo asociado como en términos de Valor Añadido Bruto generado, su evolución se encuentra por debajo de los niveles registrados por el conjunto de la economía vasca, perdiendo peso relativo en nuestro territorio. Asimismo, existe un excesivo predominio del transporte por carretera en la actividad del sector, mientras que modos más sostenibles tales como el ferroviario o el marítimo mantienen un modesto protagonismo, inferior al registrado en el ámbito europeo.

Desde el punto de vista de las **infraestructuras** de transporte, en 2008 se ha dado continuidad a los proyectos de mejora, ampliación y construcción existentes en la CAPV. Entre ellos, las actuaciones más significativas son las siguientes:

- En relación a la *infraestructura viaria*, cabe destacar el esfuerzo inversor tendente a la mejora en la fluidez y seguridad en el tráfico desarrollado por las Administraciones Vascas, como evidencia el continuado incremento de la proporción de vías de alta capacidad, es decir, autopistas, autovías y carreteras de doble calzada, que en 2008 supone el 14% sobre el total de la red de carreteras.

Entre los proyectos de construcción llevados a cabo en 2008 destacan:

- En Bizkaia, la inauguración del Corredor del Kadagua entre Balmaseda y Kaxtresana/Bilbao, la adjudicación por parte de Interbiak de las obras correspondientes a los nuevos accesos a Bilbao por San Mamés, se ha avanzado con cuatro tubos calados por completo de la Variante Sur Metropolitana y se ha aprobado el proyecto de ampliación de la BI-631 en el tramo de Bilbao-Bermeo.
 - En Gipuzkoa, se ha abierto al tráfico el trayecto entre Eibar y Arrasate de la autopista Eibar-Vitoria (AP-1), se han avanzado las obras del segundo cinturón de San Sebastián, el cuál se encuentra en su totalidad en fase de ejecución con todos sus tramos en obras, se ha avanzado en la construcción del tercer carril en tramos de mayor intensidad de tráfico de la A-8 (Orio-Aritzeta), y se ha progresado en la obras de la autovía del Urumea.
 - En Álava, de la autopista Eibar-Vitoria (AP-1) sólo falta completar el tramo Arlaban-Eskoriatza y están en curso las obras de desdoblamiento sur hacia Miranda y acceso a la autopista de Armiñon de la N-1.
- En cuanto a las *infraestructuras ferroviarias* subrayamos las actuaciones siguientes:
 - Por parte de ADIF, el desarrollo del túnel del Serantes y la futura variante ferroviaria, la entrada en funcionamiento de la nueva estación de tren de Miribilla, después de tres años de obras y la casi consecución de la obra del apeadero del barrio de Alkinar. Asimismo, RENFE ha implantado una segunda frecuencia Albia entre Bil-



bao y Madrid y una tercera entre Madrid y Donostia, además de una frecuencia entre Bilbao y Donostia con Barcelona.

- FEVE ha adjudicado las obras del primer tramo Karrantza-Aranguren del plan de electrificación de líneas regionales y se han suprimido 6 pasos a nivel en Bolumburu y Otxaran.
 - Por parte de ETS para la red gestionada por EuskoTren, se han finalizado las excavaciones de la nueva estación de Durango, se ha adjudicado la construcción de la nueva estación de Ardantza en Eibar, se ha adjudicado las obras de adecuación del antiguo túnel ferroviario de Aiete para su uso como vía ciclista y su interconexión con el túnel de Morlans, se han avanzado los trabajos de la variante ferroviaria elevada del tramo Aia-Orio, se ha adjudicado el desdoblamiento del tramo Loyola-Herrera que incluye la construcción de una nueva estación subterránea en Intxaurren y la remodelación de la estación de Herrera, y se ha presentado el proyecto de desdoblamiento del tramo Añorga-Errekalde, incluyendo la nueva estación de Añorga.
 - Respecto a Metro de Bilbao, a finales del 2008 las obras del tramo Portugaleta-Santurtzi se encontraban concluidas al 90% y se avanzaba en las obras del acceso a Mamariga y en el tramo Ariz-Basauri. A su vez, se ha adjudicado la construcción de la nueva estación de Ibarbengoa en Getxo y se ha presentado el nuevo trazado de la línea 3.
 - En cuanto al programa tranviario, en diciembre de 2008 ha entrado en funcionamiento el tranvía de Vitoria-Gasteiz con los ramales de Centro y Lakua. Respecto al tranvía de Bilbao se ha licitado la obra de la ampliación de la red en el tramo Basurto-Rekalde.
 - En relación a la Nueva Red Ferroviaria Vasca, ADIF ha adjudicado 12 tramos de los 18 proyectos que forman el ramal que le corresponde ejecutar, habiéndose iniciado las obras en 11 de ellos. Respecto al tramo guipuzcoano, responsabilidad del Gobierno Vasco, se han iniciado los trabajos del tramo de Ordizia-Itsasondo.
- En lo referente a la infraestructura aérea:
 - En Foronda se ha trabajado en la remodelación integral del parking y se han iniciado las obras de acondicionamiento del hangar que ocupaba DHL.
 - El Ministerio de Fomento ha anunciado la ampliación del aeropuerto de Loiu, que permitirá duplicar su capacidad para 2014.
 - Respecto al aeropuerto de Hondarribia, las instituciones vascas y el Gobierno Central han acordado ampliar la pista del aeropuerto 150 metros hacia el barrio de Mendelu (Irún) y otros 50 metros hacia el mar.
 - Por lo que respecta a la *infraestructura marítima*:
 - En el Puerto de Bilbao se ha llevado a cabo una inversión de 61,2 millones de euros en diferentes obras de infraestructura, entre las que destacan los avances realizados en la construcción de dos nuevos muelles en Zierbena de 21 metros de calado y la construcción del nuevo edificio de la sede de la Autoridad Portuaria.



- El Puerto de Pasajes ha aprobado el Plan Estratégico 2008-2020 y se ha redactado el Plan Director de Infraestructuras.
- En el Puerto de Bermeo se ha puesto en marcha un enlace ferroviario para el transporte de mercancías por parte de EuskoTren.
- A su vez, cabe destacar el compromiso de todas las administraciones en impulsar la *bicicleta* como modo sostenible de transporte. A finales de 2008 en Euskadi se dispone de una red de 405,5 km. de carril-bici construidos.
- Con respecto a los *centros logísticos* destacan los trabajos de mejora y acondicionamiento del centro de Trapagaran de Aparkabisa y la construcción de una nueva nave y de un parking de 194 plazas en Arasur.

Por otro lado, entre los principales indicadores de **oferta de servicios de transporte** a disposición de los usuarios, cabe señalar en 2008 que:

- Con relación al *transporte por carretera*, y desde la vertiente del transporte público, tanto la Compañía del Tranvía de San Sebastián así como Tuvisa han mantenido las líneas de red que operaban en el año precedente (34 y 18, respectivamente), mientras que Bilbobus ha disminuido una de sus líneas (43). En cuanto al número de unidades puestas a disposición de los usuarios, Bilbobus es la única compañía que ha incrementado su flota (7 unidades), mientras que Tuvisa la ha mantenido invariable y CTSS la ha reducido en 5 autobuses. Por su parte, el parque de vehículos ha mostrado un menor dinamismo que en años anteriores, registrando un crecimiento del 1,9% en el 2008.
- En cuanto al *transporte ferroviario*, lo más destacable en 2008 es la puesta en funcionamiento en diciembre del Tranvía de Vitoria-Gasteiz. Por otra parte, EuskoTren y, en menor medida, MetroBilbao han reducido su oferta ligeramente, tanto en lo que se refiere al número de trenes ofertados como al número de plazas-km.
- En lo referente al *transporte aéreo*, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz ha logrado aumentar su tráfico de aeronaves, mientras que las terminales de Hondarribia y Bilbao han visto reducida su actividad aeroportuaria. En el conjunto de la CAPV, el movimiento de aeronaves se ha contraído en un 3,4%.
- En el *transporte marítimo*, en 2008 ha aumentado en 12 embarcaciones la flota asociada a Anavas, lo que supone un incremento del 7,2% en la capacidad de tonelaje bruto.

Por otra parte, en lo que concierne al análisis de la **demanda de movilidad en la CAPV**, el automóvil continúa siendo el modo más utilizado en los desplazamientos motorizados. Respecto al uso de transporte colectivo, y después de unos años de constante crecimiento, en 2008 el número de usuarios del conjunto de servicios públicos de autobuses y ferrocarril se mantiene en niveles similares al año precedente. Un análisis más amplio de su evolución refleja un incremento del 10,3% en el número de viajeros de transporte colectivo en el periodo 2000-2008.



Un análisis más detallado por modo de transporte, permite observar que, en lo referente al *transporte por carretera*, en el ámbito urbano tanto Tuvisa como la Compañía del Tranvía de San Sebastián han visto aumentar su número de usuarios en 2008 (5% y 2,3%, respectivamente), mientras que Bilbobus ha experimentado una reducción en su afluencia de viajeros del 6,1%. En el ámbito interurbano, Lurraldebus continúa con su tendencia creciente, mientras que en Álava se mantiene el número de usuarios y Bizkaibus experimenta una ligera reducción. En el caso del transporte público en la capital vizcaína, su evolución es necesario analizarla en el conjunto del servicio de transporte público colectivo en el área metropolitana del Gran Bilbao, ya que la puesta a disposición de nuevos modos de transporte, como MetroBilbao y EuskoTran, ha supuesto en los últimos años un importante trasvase de usuarios de la carretera al ferrocarril.

En lo referido al *transporte ferroviario*, en 2008 el Metro de Bilbao ha registrado un nuevo récord histórico en cuanto al número de viajeros, gracias a la ampliación en la cobertura de sus servicios en la Margen Izquierda, mientras que el Tranvía de Bilbao ha experimentado una ligera disminución en su número de usuarios. Por su parte, en el ámbito interurbano, tanto RENFE, como EuskoTren y FEVE han visto reducido su número de pasajeros, computando una pérdida conjunta del 2,8% con respecto al año precedente.

En cuanto al *transporte aéreo*, en 2008 se ha interrumpido la tendencia de expansión continuada de los últimos años en cuanto al número de pasajeros en el conjunto de los tres aeropuertos vascos, experimentando una contracción del 5,7%. Este descenso ha sido generalizado en los aeropuertos del Estado. Al respecto, cabe destacar que el modo aéreo es más sensible a periodos de recesión económica.

En lo que atañe a la actividad del **transporte de mercancías**, a pesar del desequilibrio modal existente en la CAPV, con un claro predominio del transporte por carretera, los esfuerzos realizados en la implementación de medidas tendentes al trasvase de mercancías por carreteras a otros modos más eficientes y amigables con el entorno, como son el marítimo y el ferrocarril permiten vislumbrar tímidos signos de avance. De esta forma, el porcentaje de mercancías transportadas por carretera se ha reducido en el último quinquenio en 4 puntos porcentuales, porcentaje absorbido por el transporte marítimo. En el futuro próximo, se espera que una intensificación en la promoción de las autopistas del mar, la nueva red ferroviaria vasca y la promoción de actividades logísticas que permitan impulsar el transporte combinado arrojen resultados positivos en este sentido. En cualquier caso, los datos reflejan la necesidad de acentuar las políticas para equilibrar los modos de transporte e impulsar los modos más sostenibles.

En cuanto a las cifras de 2008, el tráfico aéreo ha experimentado un incremento del 9,7% con respecto a 2007, mientras que el tráfico de mercancías por carretera se ha reducido en un 6,3%, el ferroviario en un -8,1% y el marítimo en un -2%.

En relación a las **externalidades** adversas provocadas por la actividad del transporte cabe recordar que, tal y como ya se apuntó en informes anteriores, se estima un coste económico anual



para la CAPV próximo a los 2.000 millones de euros, lo que supone en torno a 1.000 euros per cápita (3,6% del PIB del territorio), siendo el transporte por carretera el principal responsable de dichas externalidades.

Como elemento más positivo, y en lo que concierne la lucha contra la accidentalidad, una vez cumplido el objetivo marcado en el Plan 2003-2006, se ha establecido en el nuevo "Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010" reducir el número de personas fallecidas en accidentes de tráfico en un 50% para el año 2010, con respecto al valor de 2001. Al respecto, cabe destacar que en 2008 el número de fallecidos como consecuencia de accidentes de tráfico en las carreteras vascas ha sido de 84 personas, lo que supone una reducción del 55% en relación a 2001.

En cuanto a la congestión viaria, en 2008 el índice de motorización experimenta una leve contracción por primera vez en los últimos años. Aún así, como se ha mencionado, el vehículo privado es el modo motorizado más utilizado en cuanto a movilidad ciudadana se refiere. Según la "Encuesta de Medio Ambiente a Familias 2008", en la CAPV hay 1,4 vehículos de media por vivienda. Aparte del esfuerzo inversor de las administraciones en la mejora de las infraestructuras, de cara a minimizar la congestión las autoridades competentes están estudiando la posibilidad de implantar medidas alternativas, tales como la tarificación en peajes por tramos horarios, o la discriminación positiva de los vehículos de alta ocupación.

En lo referido al impacto medioambiental del sector de transporte, el 11,9% de las viviendas vascas padecen problemas de ruidos relacionados con el transporte terrestre, siendo el tráfico rodado el principal emisor de contaminación acústica en los núcleos urbanos. Por su parte, las emisiones de CO₂ del sector de transporte en 2007 se han incrementado en 6,8% con respecto al año anterior, siendo éste sector responsable de la cuarta parte del total de emisiones producidas en la CAPV. Asimismo, destaca que el consumo final de energía del sector se ha reducido en 2008 en un 5,1%, si bien este descenso puede deberse en gran medida a una menor actividad consecuencia de la crisis.

Por último, el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte ha avanzado hacia la consecución de los **objetivos** marcados en el **Plan Director del Transporte Sostenible**. Así, a lo largo de 2008, además de actividades en materia de normalización, planificación, ordenación, coordinación e infraestructuras, cabe destacar la importante labor en el desarrollo del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte de Euskadi. A su vez, el Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS) ha desarrollado su programación con la página Web, el informe ejecutivo de la Panorámica del Transporte, la elaboración de estudios prospectivos (simulador de costes del transporte de viajeros por carretera), el estudio de reflexión estratégica del transporte de viajeros y sus claves de actuación, y el estudio del análisis del modelo del sistema aeroportuario y el plan de gestión de los aeropuertos de la CAPV. Por su parte, la Autoridad del Transporte de Euskadi ha continuado con su actividad ordinaria, habiéndose celebrado dos plenos en los que se han expuesto los trabajos realizados por las secciones, ponencias y grupos de trabajo.



1. MARCO GENERAL



1. MARCO GENERAL

1.1. EL TRANSPORTE COMO SECTOR DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

1.1.1. El sector de transportes y comunicaciones

La notoriedad del sector de transporte queda patente en nuestra economía, gracias al elevado número de establecimientos, personas empleadas y valor añadido bruto que crea el sector.

El sector de transportes viene incorporado en la división de “transportes y comunicaciones”¹, según la distribución sectorial A31 de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas. El inicio de éste capítulo se centra en este macrosector.

Como bien apuntan los datos publicados por el Instituto Vasco de Estadística (Eustat), los indicadores principales registran las siguientes cifras en 2008:

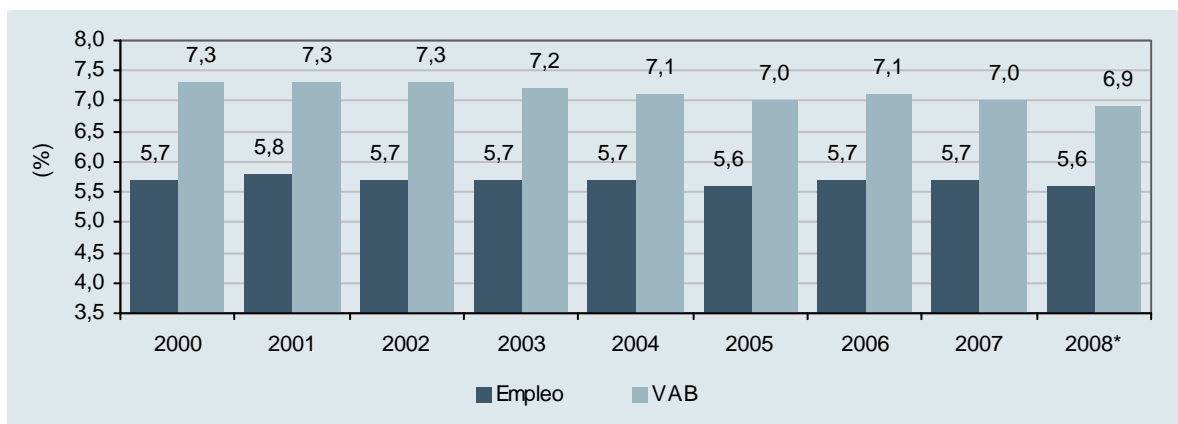
- En Euskadi **operan 15.766 establecimientos** en el sector vasco de transportes y comunicaciones. Este volumen,
 - Ha disminuido en un 0,2% con respecto al año anterior, mientras que en el conjunto de la economía vasca se observa un crecimiento del 2.3%.
 - Ha crecido un 1,4% en la última década, cifra considerablemente inferior a la correspondiente al conjunto de la economía vasca (26,1%).
 - Es responsable del 7,7% del total de los establecimientos de la CAPV, peso ligeramente inferior al del ejercicio anterior cuando abarcaba el 7,9% del total.
- Este sector **emplea a 53.191 personas**. Dicha cuantía supone,
 - Un aumento del 1,4% con respecto al ejercicio precedente, progresión menor que la experimentada por el conjunto de la economía vasca (2,5%).
 - Un crecimiento del 31,6% en la última década, ligeramente menor al registrado por el conjunto de la economía vasca (38,7%).
 - Un peso relativo del 5,6% con respecto al empleo total de la CAPV, lo cual no constituye un cambio significativo en relación al registrado en 2007 (5,7%).
- El sector ha generado un **Valor Añadido Bruto (VAB) de 4.292,9 millones de euros**, lo cual se atribuye a :
 - Una evolución positiva de este sector con respecto al año anterior, con un aumento de 4,1% al tiempo que la economía vasca mejora en 4,9% frente al 2007.

¹ Agrupa las CNAE 60 (transporte terrestre), 61 (transporte marítimo), 62 (transporte aéreo), 63 (anexos al transporte) y 64 (comunicaciones) correspondientes a la clasificación CNAE-93.

- Un peso porcentual del 6,9% del VAB de la economía vasca, lo que denota un ligero descenso del ritmo del ejercicio anterior (7,0% en 2007).

Como se puede observar en el siguiente gráfico, la participación del sector transportes y comunicaciones en el VAB de la economía vasca muestra una tendencia a la baja, ya que de un 7,3% aportado en el 2000, ha disminuido en su contribución a 6,9% en el 2008. No obstante, el empleo registrado en el sector se ha mantenido en el tiempo entorno a 5,7% aproximadamente.

Gráfico 1.1. Participación del sector de transporte y comunicaciones en el VAB y el empleo de la CAPV: Evolución 2000-2008 (%)

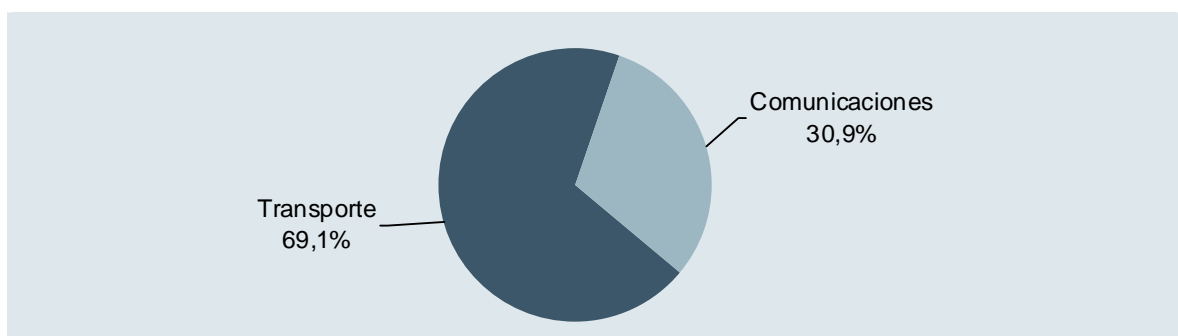


* El dato de VAB referido a 2008 es un avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas y DIRAE).

Por su lado, la actividad del transporte contribuye en más de dos tercios del VAB generado por el sector de transporte y comunicaciones. Este llega a generar el VAB de 2.968,0 millones de euros frente a 1.324,9 millones de euros que acoge la actividad de comunicaciones.

Gráfico 1.2. Distribución del VAB del sector de transporte y comunicaciones en la CAPV 2008 (%)



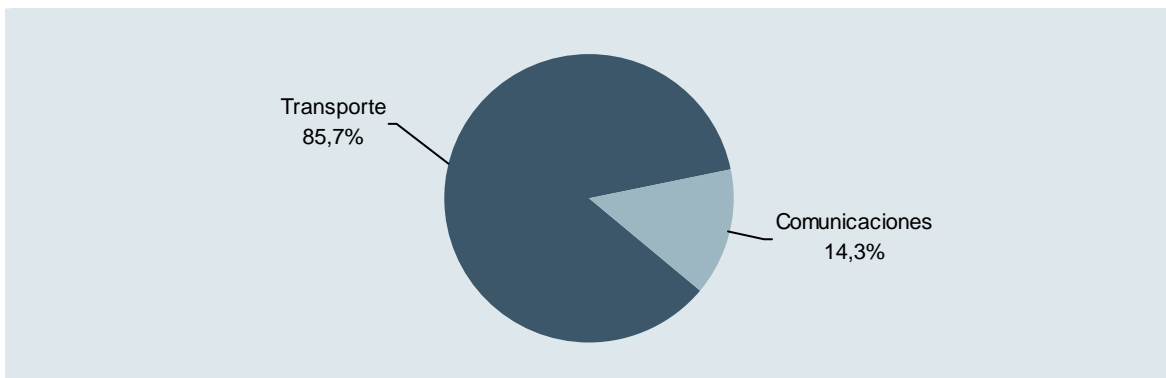
* El dato de VAB referido a 2008 es un avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas).

Esta notoriedad del sector de transportes se hace más visible en lo que concierne a su empleabilidad. Dando continuidad al comportamiento observado en el ejercicio anterior, el transporte sigue

reuniendo la mayoría absoluta del sector, con un 85,7% del total del empleo frente a 14,3% correspondiente a las comunicaciones.

Gráfico 1.3. Distribución del empleo (puestos de trabajo total) del sector de transporte y comunicaciones en la CAPV 2008 (%)



Fuente: Eustat (DIRAE).

1.1.2. El sector de transportes en Euskadi

a) *Principales magnitudes económicas del sector de transporte*

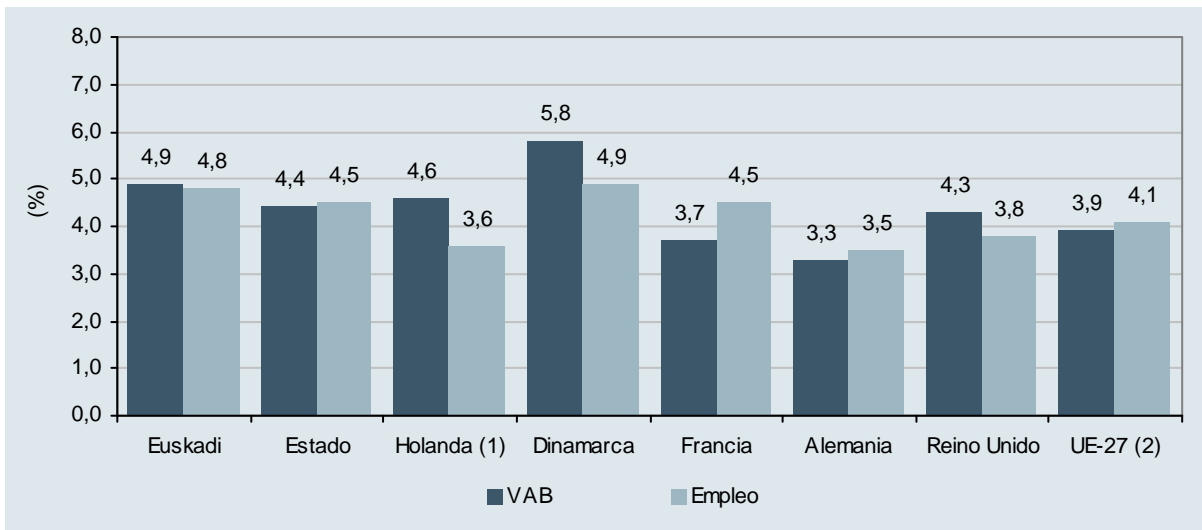
Centrando el análisis en el sector de transportes, cabe remarcar que:

- En 2008 el sector comprende **14.742 establecimientos**.
- En ellos se emplea a un total de **45.608 personas**.
- Genera un **VAB de 2.968 millones de euros**.

La actividad de transporte ocupa 4,8% de la economía vasca en términos de VAB (lo mismo que en 2007), 4,8% del empleo (4,9% en el ejercicio pasado) y 7,2% de los establecimientos (7,5% en 2007).

El siguiente gráfico (referido a 2006 puesto que éste es el último año para el que existen datos agregados europeos), pone de manifiesto que estas magnitudes económicas del sector de transportes son superiores en la CAPV, que en el Estado y la Unión Europea (UE-27). En términos de VAB, en 2006 el Estado presenta cinco décimas menos que Euskadi, al tiempo que la UE-27 ostenta un punto menos. Esta diferencia es menos remarcable en cuanto al empleo se refiere, y el Estado y la UE-27 se desmarcan en tres y siete décimas de la CAPV, respectivamente.

Gráfico 1.4. Participación sector de transporte en el VAB y el empleo en la CAPV, y comparación con otros países de interés. 2006 (%)



(1) El dato de empleo no incluye el correspondiente al transporte aéreo.

(2) Estimación.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas y DIRAE) para el caso de Euskadi y Structural Business Statistics 2007, Population and Social Conditions Statistics y Economy and Finance Statistics (Eurostat) para el Estado y el resto de países. Elaboración propia.

i) Por subsector de actividad

En el análisis referente a los subsectores del transporte, destaca por mayoría absoluta el transporte por carretera, que con 12.462 establecimientos y 28.822 personas empleadas constituye el 84,5% y 63,2% del sector, respectivamente. Le siguen las actividades anexas con la suma de 2.146 establecimientos y 13.728 empleos, lo que representa cerca de un tercio del total del empleo sectorial, si bien la cifra de los establecimientos es menos significativa. Al igual que en el ejercicio anterior, la suma de estas dos subcategorías de transporte se sitúa alrededor del 99% de los establecimientos y 93% del empleo del sector, por lo que el resto queda marginalmente repartido entre las actividades ferroviarias, marítimas y aéreas del sector.

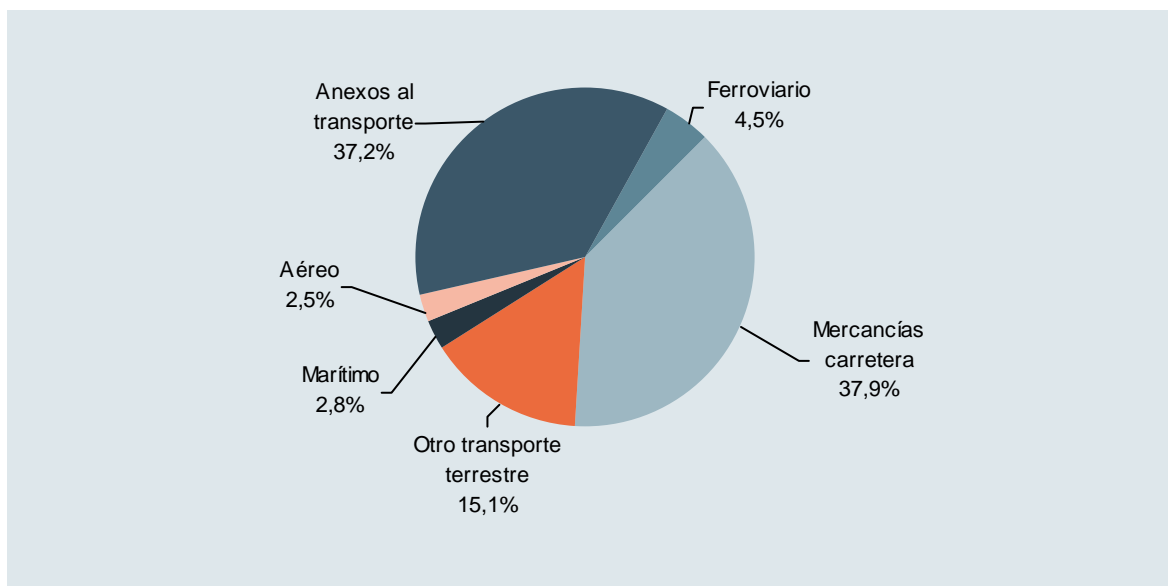
Cuadro 1.1. Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores. CAPV. 2008

	Establecimientos		Empleo	
	Nº	%	Nº	%
Carretera	12.462	84,5	28.822	63,2
Ferroviario	72	0,5	2.272	5,0
Marítimo	42	0,3	395	0,9
Aéreo	20	0,1	391	0,8
Actividades anexas	2.146	14,6	13.728	30,1
TOTAL	14.742	100,0	45.608	100,0

Fuente: Eustat (DIRAE).

El siguiente gráfico obtiene una observación acorde a lo dicho anteriormente. Destaca la actuación del transporte de mercancías por carretera con un 37,9% del VAB del sector, junto con las actividades anexas al transporte con un 37,2%. Ambas actividades sumadas al de otro transporte terrestre² (15,1%), agregan el 90,2% del VAB del sector (este porcentaje se mantiene como en el ejercicio anterior). Si repartimos el VAB de las actividades anexas al transporte entre el resto de subsectores en función de su aportación al VAB total, y agregando el transporte de mercancías por carretera, otro transporte terrestre y transporte ferroviario, el conjunto de estas actividades supone el 91,5% del VAB del transporte, frente al 8,5% que corresponde a la suma del transporte marítimo y aéreo.

Gráfico 1.5. Distribución del VAB del sector de transporte en la CAPV por subsectores. 2008 (%)



* El dato de VAB referido a 2008 es un avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas).

² Incluye: transporte urbano y suburbano por ferrocarril, transporte urbano regular de viajeros, transporte regular de viajeros por carretera, otro transporte regular (teleférico, funicular y cremallera), transporte por taxi, otros tipos de transporte terrestre discrecional de viajeros, y transporte por tubería.

ii) *Presencia territorial*

Cuadro 1.2. Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores y Territorio Histórico. CAPV. 2008

	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Establecimientos								
Carretera	1.577	12,7	6.558	52,6	4.327	34,7	12.462	100,0
Ferrovioario	1	1,4	49	68,0	22	30,6	72	100,0
Marítimo	-	-	32	76,2	10	23,8	42	100,0
Aéreo	7	35,0	11	55,0	2	10,0	20	100,0
Actividades anexas	258	12,0	1.174	54,7	714	33,3	2.146	100,0
TOTAL	1.843	12,5	7.824	53,1	5.075	34,4	14.742	100,0
Empleo								
Carretera	3.837 y (*)	13,3 y (*)	14.899 y (*)	51,7 y (*)	10.066	34,9	28.822	100,0
Ferrovioario	(*)	(*)	(*)	(*)	501	22,1	2.272	100,0
Marítimo	-	-	363	91,9	32	8,1	395	100,0
Aéreo	54	13,8	301	77,0	36	9,2	391	100,0
Actividades anexas	2.221	16,2	7.482	54,5	4.025	29,3	13.728	100,0
TOTAL	6.132	13,5	24.816	54,4	14.660	32,1	45.608	100,0

(*) Datos no disponibles por territorio en Eustat por motivos de confidencialidad. Se incluye en el total de la CAPV.
Fuente: Eustat (DIRAE).

Como en años anteriores, la lectura que se puede hacer del cuadro anterior es que el número de establecimientos y empleo es muy dispar entre los tres territorios históricos. Cabe destacar Bizkaia, que concentra más de la mitad de los establecimientos y del empleo sectorial de la CAPV, con la suma de 7.824 establecimientos y 24.816 personas empleadas. Gipuzkoa se sitúa en segundo lugar, con un tercio de los establecimientos y empleo del sector (5.075 y 14.660 respectivamente). Por último, Álava constituye la tercera fuerza con una menor representatividad en el sector, que apenas alcanza el 13%, tanto en lo referido a establecimientos como en lo relativo al empleo.

b) *Evolución de los precios*

Cuadro 1.3. Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción. 2007-2008

	2007	2008	Δ 08/07
Gasóleo automoción	40,10	52,69	31,41%
Sin plomo	37,64	42,13	11,95%
Brent	33,08	41,00	23,93%

Unidad: céntimos de euro por litro.

Fuente: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio

El precio medio del crudo se sitúa en 98,95 dólares por barril en 2008 (72,39 dólares en 2007), habiéndose incrementado un 23,93% con respecto al ejercicio anterior. Llegó a alcanzar un máximo superior a los 131 dólares por barril a mediados de año, fecha a partir de la cual sufrió un gran desplome, cerrando el año con una caída del 60%, con precios por debajo de los 38 dólares por barril. El fuerte cambio euro-dólar del primer semestre no ha podido con los elevados precios de los carburantes que llegaron a presenciar sus máximos históricos el mes de Julio. Con respecto al



ejercicio anterior, se registran incrementos de hasta el 31,41% y el 11,95%, para el gasóleo de automoción y sin plomo, respectivamente (subidas de 0,56% y 2,93% en 2007).

No obstante, el segundo semestre del año refleja una imagen bien distinta. Afectado por la contracción de la actividad económica mundial, la crisis ha provocado una fuerte bajada en el consumo, al tiempo que el IPC de 2008 se hacía eco de la situación acaecida. Así, la subida de los precios ha sido sustancialmente más baja que en el año anterior, dando lugar a un IPC del 1,9% frente al 4,2% de 2007. La presión a la baja de los precios de productos alimentarios y bebidas no alcohólicas (2,6% frente a 7,3% del año anterior), bebidas alcohólicas y tabaco (4,1% frente a 5,6% del año pasado) y especialmente de transportes (la bajada más marcada del grupo, -5,3% frente a un incremento del 7% del ejercicio anterior) ha contribuido a esta bajada en el IPC.

Cuadro 1.4. IPC en la CAPV por grupos. 2008

	Variación en lo que va de año	
	2007	2008
Alimentos y bebidas no alcohólicas	7,3	2,6
Bebidas alcohólicas y tabaco	5,6	4,1
Vestido y calzado	1,3	0,6
Vivienda	4,5	6,8
Menaje	3,1	3,1
Medicina	-1,1	0,2
Transportes	7,0	-5,3
Comunicaciones	0,8	-0,3
Ocio y cultura	-0,8	0,9
Enseñanza	4,6	5,1
Hoteles, cafés y restaurantes	4,2	4,6
Otros	2,9	3,8
General	4,2	1,9

Fuente: INE



Cuadro 1.5 Índice de Precios Industriales (IPRI) en la CAPV por rama de actividad. 2008

	Variación interanual de diciembre	
	2007	2008
IPRI General	4,4	1,9
IPRI Industrias Extractivas	9,0	13,1
Minerales metálicos y no metálicos	9,0	13,1
IPRI Industria manufacturera	3,9	0,7
Industria de la alimentación	7,3	2,8
Textil y confección	-1,0	5,0
Industria del cuero y calzado	3,0	-0,8
Industria de la madera	6,0	2,2
Papel, edición y gráficas	0,6	2,5
Refino de petróleo	14,8	-21,6
Industria química	4,7	6,5
Caucho y plástico	2,2	4,4
Industria no metálica	4,2	1,5
Metalurgia y artículos metálicos	0,7	3,6
Maquinaria	2,3	3,4
Material eléctrico	1,6	2,9
Material de transporte	5,4	2,0
Otras manufacturas	8,7	0,9
IPRI Energía eléctrica, gas y agua	9,8	14,2
Energía eléctrica, gas y agua	9,8	14,2

Fuente: Eustat.

También el Índice de Precios Industriales refleja una caída en la actividad general y en la industria manufacturera. En este sentido, sus tasas de crecimiento interanuales referidas a diciembre han bajado al 1,9% y 0,7%, respectivamente (4,4% y 3,9% en 2007). En relación a esta última actividad, cabe destacar el desplome del precio del refino de petróleo, que ha pasado de un incremento del 14,8% a finales de 2007a una reducción del 21,6% a finales de 2008.

No obstante, ha habido actividades industriales, tales como las industrias extractivas o la energía eléctrica, gas y agua, que a pesar de todo han llevado sus precios al alza. Estas actividades han incrementado su nivel de precios un 13,1% y un 14,7%, respectivamente (9% y 9,8% en 2007).



1.2. NOVEDADES LEGISLATIVAS: EUROPEAS, ESTATALES Y DE LA CAPV EN 2008

1.2.1. Novedades legislativas europeas

a) *Directivas:*

Transporte por carretera

- Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (Texto pertinente a efectos del EEE). (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13/59).
- Directiva 2008/89/CE de la Comisión, de 24 de septiembre de 2008, por la que se modifica, para adaptarla al progreso técnico, la Directiva 76/756/CEE del Consejo, sobre la instalación de los dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa de los vehículos a motor y de sus remolques (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 257 de 25.9.2008, p. 14/15).
- Directiva 2008/74/CE de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por la que se modifican, por lo que respecta a la homologación de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, la Directiva 2005/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 2005/78/CE (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 192 de 19.7.2008, p. 51/59).
- Directiva 2008/65/CE de la Comisión, de 27 de junio de 2008, que modifica la Directiva 91/439/CEE sobre el permiso de conducción (DO L 168 de 28.6.2008, p. 36/37).
- Directiva 2008/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se modifica la Directiva 95/50/CE del Consejo relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera en lo relativo a las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión (DO L 162 de 21.6.2008, p. 11/12).
- Directiva 2008/2/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2008, relativa al campo de visión y a los limpiaparabrisas de los tractores agrícolas o forestales de ruedas (Versión codificada) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 24 de 29.1.2008, p. 30/38).

Transporte ferroviario

- Directiva 2008/110/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios (Directiva de seguridad ferroviaria) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 345 de 23.12.2008, p. 62/67).
- Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (Texto refundido) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 191 de 18.7.2008, p. 1/45).

Transporte marítimo y fluvial

- Directiva 2008/126/CE de la Comisión, de 19 de diciembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior (DO L 32 de 31.1.2009, p. 1/69).
- Directiva 2008/87/CE de la Comisión, de 22 de septiembre de 2008, que modifica la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 255 de 23.9.2008, p. 5/27).
- Directiva 2008/59/CE del Consejo, de 12 de junio de 2008, que adapta la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior como consecuencia de la adhesión de la República de Bulgaria y Rumanía (DO L 166 de 27.6.2008, p. 31/32).

Transporte Aéreo

- Directiva 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 8 de 13.1.2009, p. 3/21).
- Directiva 2008/49/CE de la Comisión, de 16 de abril de 2008, por la que se modifica el anexo II de la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la realización de inspecciones en pista a las aeronaves que utilizan los aeropuertos de la Comunidad (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 109 de 19.4.2008, p. 17/26).

Otras Novedades

- Directiva 2008/114/CE del Consejo, de 8 de diciembre de 2008, sobre la identificación y designación de infraestructuras críticas europeas y la evaluación de la necesidad de mejorar su protección (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 345 de 23.12.2008, p. 75/82).

b) *Reglamentos:*

Transporte aéreo

- Reglamento (CE) nº 1361/2008 del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 219/2007, relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR) (DO L 352 de 31.12.2008, p. 12/17).
- Reglamento (CE) nº 1356/2008 de la Comisión, de 23 de diciembre de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 593/2007 relativo a las tasas e ingresos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 350 de 30.12.2008, p. 46/55).
- Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (versión refundida) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3/20).
- Reglamento (CE) nº 1057/2008 de la Comisión, de 27 de octubre de 2008, por el que se modifica el anexo, apéndice II, del Reglamento (CE) nº 1702/2003 en lo que respecta al certificado de revisión de la aeronavegabilidad (Formulario EASA 15a) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 283 de 28.10.2008, p. 30/31).
- Reglamento (CE) nº 1056/2008 de la Comisión, de 27 de octubre de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 283 de 28.10.2008, p. 5/29).
- Reglamento (CE) nº 859/2008 de la Comisión, de 20 de agosto de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión (DO L 254 de 20.9.2008, p. 1/238).
- Reglamento (CE) nº 820/2008 de la Comisión, de 8 de agosto de 2008, por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 221 de 19.8.2008, p. 8/22).
- Reglamento (CE) nº 715/2008 de la Comisión, de 24 de julio de 2008, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 197 de 25.7.2008, p. 36/51).
- Reglamento (CE) nº 668/2008 de la Comisión, de 15 julio de 2008, que modifica los anexos II a V del Reglamento (CE) nº 2096/2005 por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea, en lo que se refiere a los métodos de trabajo y procedimientos operativos (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 188 de 16.7.2008, p. 5/6).
- Reglamento (CE) nº 482/2008 de la Comisión, de 30 de mayo de 2008, por el que se establece un sistema de garantía de la seguridad del software que deberán implantar los proveedores de servicios de navegación aérea y por el que se modifica el anexo II del Reglamento (CE) nº 2096/2005 Texto pertinente a efectos del EEE (DO L 141 de 31.5.2008, p. 5/10).
- Reglamento (CE) nº 358/2008 de la Comisión, de 22 de abril de 2008, que modifica el Reglamento (CE) nº 622/2003 por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 111 de 23.4.2008, p. 5/6).
- Reglamento (CE) nº 351/2008 de la Comisión, de 16 de abril de 2008, por el que se aplica la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que atañe a la asignación de prioridad en las inspecciones en pista de las aeronaves que utilizan los aeropuertos de la Comunidad (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 109 de 19.4.2008, p. 7/8).
- Reglamento (CE) nº 331/2008 de la Comisión, de 11 de abril de 2008, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 102 de 12.4.2008, p. 3/16).
- Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 2320/2002 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 97 de 9.4.2008, p. 72/84).
- Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 79 de 19.3.2008, p. 1/49).
- Reglamento (CE) nº 23/2008 de la Comisión, de 11 de enero de 2008, que modifica el Reglamento (CE) nº 622/2003 por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 9 de 12.1.2008, p. 12/13).

**Transporte por carretera**

- Reglamento (CE) nº 1100/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2008, sobre la eliminación de controles practicados en las fronteras de los Estados miembros en el transporte por carretera y por vía navegable (Versión codificada) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 304 de 14.11.2008, p. 63/69).
- Reglamento (CE) nº 1060/2008 de la Comisión, de 7 de octubre de 2008, que sustituye los anexos I, III, IV, VI, VII, XI y XV de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 292 de 31.10.2008, p. 1/98).
- Reglamento (CE) nº 692/2008 de la Comisión de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 199 de 28.7.2008, p. 1/136).
- Reglamento (CE) nº 307/2008 de la Comisión, de 2 de abril de 2008, por el que se establecen, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 842/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, los requisitos mínimos de los programas de formación y las condiciones de reconocimiento mutuo de los certificados de formación del personal en lo que respecta a los sistemas de aire acondicionado de ciertos vehículos de motor que contengan determinados gases fluorados de efecto invernadero (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 92 de 3.4.2008, p. 25/27).
- Reglamento (CE) nº 171/2008 del Consejo, de 25 de febrero de 2008, relativo al mantenimiento del Reglamento (CE) nº 71/97, por el que se amplía a las importaciones de determinadas piezas de bicicleta originarias de la República Popular de China el derecho antidumping establecido sobre las importaciones de bicicletas originarias de la República Popular de China (DO L 55 de 28.2.2008, p. 1/5).

Transporte ferroviario

- Reglamento (CE) nº 1335/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, que modifica el Reglamento (CE) nº 881/2004 por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea (Reglamento de la Agencia) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 354 de 31.12.2008, p. 51/59).

Transporte marítimo

- Reglamento (CE) nº 1100/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2008, sobre la eliminación de controles practicados en las fronteras de los Estados miembros en el transporte por carretera y por vía navegable (Versión codificada) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 304 de 14.11.2008, p. 63/69).
- Reglamento (CE) nº 536/2008 de la Comisión, de 13 de junio de 2008, por el que se da cumplimiento al artículo 6, apartado 3, y al artículo 7 del Reglamento (CE) nº 782/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la prohibición de los compuestos organoestánicos en los buques, y se modifica dicho Reglamento (DO L 156 de 14.6.2008, p. 10/11).
- Reglamento (CE) nº 324/2008 de la Comisión, de 9 de abril de 2008, por el que se fijan los procedimientos revisados para las inspecciones de la Comisión en el ámbito de la protección marítima (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 98 de 10.4.2008, p. 5/10).
- Reglamento (CE) nº 181/2008 de la Comisión, de 28 de febrero de 2008, por el que se establecen determinadas medidas de aplicación del Reglamento (CE) nº 718/1999 del Consejo relativo a una política de capacidad de las flotas comunitarias de navegación interior para fomentar el transporte por vía navegable (Versión codificada) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 56 de 29.2.2008, p. 8/12).

Otras novedades legislativas

- Reglamento (CE) nº 1192/2008 de la Comisión, de 17 de noviembre de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 2454/93, por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) nº 2913/92 del Consejo por el que se establece el Código Aduanero Comunitario (DO L 329 de 6.12.2008, p. 1/51).
- Reglamento (CE) nº 1024/2008 de la Comisión, de 17 de octubre de 2008, por el que se establecen las normas de desarrollo del Reglamento (CE) nº 2173/2005 del Consejo, relativo al establecimiento de un sistema de licencias FLEGT aplicable a las importaciones de madera en la Comunidad Europea (DO L 277 de 18.10.2008, p. 23/29).
- Reglamento (CE) nº 755/2008 de la Comisión, de 31 de julio de 2008, por el que se modifica el anexo II de la Directiva 2005/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al reconocimiento de cualificaciones profesionales (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 205 de 1.8.2008, p. 10/12).



- Reglamento (CE) nº 720/2008 de la Comisión, de 25 de julio de 2008, por el que se establecen disposiciones comunes para la aplicación del Reglamento (CE) nº 1234/2007 del Consejo en cuanto al almacenamiento y a los movimientos de los productos comprados por un organismo pagador o de intervención (Versión codificada) (DO L 198 de 26.7.2008, p. 17/22).
- Reglamento (CE) nº 683/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre la continuidad de los programas europeos de radionavegación por satélite (EGNOS y Galileo) (DO L 196 de 24.7.2008, p. 1/11).
- Reglamento (CE) nº 569/2008 del Consejo, de 12 de junio de 2008, por el que se modifica el Reglamento nº 11 relativo a la supresión de discriminaciones en materia de precios y condiciones de transporte, en aplicación del artículo 79, apartado 3, del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea (DO L 161 de 20.6.2008, p. 1/1).
- Reglamento (CE) nº 540/2008 de la Comisión, de 16 junio de 2008, que modifica el anexo II del Reglamento (CE) nº 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la aplicación en la Comunidad del Código internacional de gestión de la seguridad, en lo relativo al formato de los modelos (DO L 157 de 17.6.2008, p. 15/22).
- Reglamento (CE) nº 454/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, que modifica el Reglamento (CE) nº 998/2003, por el que se aprueban las normas zoonitarias aplicables a los desplazamientos de animales de compañía sin ánimo comercial, en lo que respecta a la ampliación del período transitorio (DO L 145 de 4.6.2008, p. 238/239).
- Reglamento (CE) nº 308/2008 de la Comisión, de 2 de abril de 2008, por el que se establece, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 842/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, el modelo para la notificación de los programas de formación y certificación de los Estados miembros (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 92 de 3.4.2008, p. 28/34).
- Reglamento (CE) nº 289/2008 de la Comisión, de 31 de marzo de 2008, que modifica el Reglamento (CE) nº 1266/2007 por el que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva 2000/75/CE del Consejo en lo relativo al control, el seguimiento, la vigilancia y las restricciones al traslado de determinados animales de especies sensibles a la fiebre catarral ovina (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 89 de 1.4.2008, p. 3/8).

Fuente: Elaboración propia, en base al Diario Oficial de la Unión Europea.



1.2.2. Novedades legislativas estatales

Transporte aéreo

- REAL DECRETO 184/2008 de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, para la ejecución de las funciones de ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo y de los sistemas de navegación aérea y de seguridad aeroportuaria. (Boletín Oficial del Estado número 39, de 14 de febrero de 2008).

Transporte por carretera

- ORDEN FOM/2185/2008 de 23 de julio, por la que se modifica la Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera. (Boletín Oficial del Estado número 25, 23 de julio de 2008).
- ORDEN FOM/2183/2008 de 23 de julio, por la que se modifica la Orden del Ministerio de Fomento de 23 de julio de 1997, en materia de autorizaciones de transporte discrecional y privado complementario de viajeros en autobús. (Boletín Oficial del Estado número 25, 23 de julio 2008).
- ORDEN FOM/2181/2008 de 22 de julio, por la que se dictan reglas sobre la realización de transportes de cabotaje en España. (Boletín Oficial del Estado número 25, 22 de julio de 2008).
- ORDEN FOM/2180/2008 de 22 de julio, por la que se establece una cláusula de actualización automática de precios de los transportes públicos de viajeros por carretera. (Boletín Oficial del Estado número 25, 22 de julio de 2008).
- ORDEN FOM/2039/2008 de 3 de julio, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera. (Boletín Oficial del Estado número 12, 3 de Julio de 2008).
- ORDEN FOM/2184/2008 de 23 de julio, por la que se modifica la Orden de 25 de abril de 1997, por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera. (Boletín Oficial del Estado número 25, 23 de julio de 2008).
- ORDEN FOM/36/2008 de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. (Boletín Oficial del Estado número 27, 9 de enero de 2008).
- ORDEN FOM/3591/2008 de 27 de noviembre, por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera. (Boletín Oficial del Estado número 11-12, 27 de noviembre 2008).
- ORDEN FOM/2218/2008 de 23 de julio, por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad. (Boletín Oficial del Estado número 29, 23 de julio de 2008).

Fuente: Elaboración propia, en base al Ministerio de Fomento.



1.2.3. Novedades legislativas de la CAPV

Transporte por carretera

- DECRETO 227/2008, de 23 de diciembre, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Álava, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de construcción de acondicionamiento de la carretera A-2622, final de la variante de Nanclares de la Oca a la intersección con la carretera A-3314. (BOPV 31/12/2008).
- DECRETO 226/2008, de 23 de diciembre, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Álava, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el Proyecto de Modificación nº 1 del proyecto de construcción del vial de conexión entre las carreteras N-1 y BU-740, penetración Polígono de Bayas, en el tramo que discurre por el Territorio Histórico de Álava. (BOPV 31/12/2008).
- DECRETO 212/2008, de 16 de diciembre, por el que se regula la organización y funcionamiento de la Comisión de Seguridad Vial de la Comunidad Autónoma del País Vasco. (BOPV 31/12/2008).
- DECRETO 216/2008, de 16 de diciembre, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Álava, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de acondicionamiento de la carretera A-3608 en la travesía de Etxaguen. (BOPV 26/12/2008).
- DECRETO 170/2008, de 7 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 depósito de sobrantes de la variante de la carretera GI-2635 entre la rotonda de Landeta y la rotonda de Zapatari [1.ª etapa parcial de la variante de Azpeitia (2-V-47/2000-A-DS)].(BOPV 10/10/2008).
- DECRETO 139/2008, de 15 de julio, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de construcción del tramo de vía ciclista Elgoibar-Malzaga, itinerario n.º 4: Deba. (BOPV 28/07/2008).
- DECRETO 138/2008, de 15 de julio, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de construcción del tramo de vía ciclista-peatonal junto a la GI-2637 desde la intersección de Zerain hasta el acceso al barrio de Kortaberria en el municipio de Segura. (BOPV 28/07/2008).
- DECRETO 128/2008, de 1 de julio, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Álava, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de construcción de acondicionamiento de la carretera A-2622 en la travesía de Villanañe. (BOPV 15/07/2008).
- DECRETO 127/2008, de 1 de julio, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Álava, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de ensanche y mejora de la carretera A-4340 desde el cruce A-4339 a Medelles por Quintanilla de la Ribera.(BOPV 9/07/2008).
- DECRETO 118/2008, de 17 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 complementario n.º 13 de la variante de la GI-632, entre el enlace de Antzizar y el enlace de Alegia (Ormaiztegi). Reposición de acceso a parcelas en el P.K. 4+800 de la GI-632. (BOPV 26/06/2008).
- DECRETO 117/2008, de 17 de junio, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Álava, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de trazado de la variante de Subijana-Morillas en la carretera A-3318. (BOPV 26/06/2008).
- DECRETO 113/2008, de 17 de junio, por el que se reconoce como de utilidad pública a la Asociación de Ayuda en Carretera DYA Gipuzkoa, de Zestoa. (BOPV 26/06/2008).
- DECRETO 65/2008, de 8 de abril, sobre autorización de participación de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi en la ampliación de capital de la Sociedad Bizkaiko Kamioe Kokaleku Bortxatuak A.B., Aparcamiento Disuasorio de Camiones de Bizkaia, S.A (Bikakobo-Aparcabis). (BOPV 16/04/2008).



- DECRETO 59/2008, de 1 de abril, 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 complementario n.º 7 de reposición de acceso a varias parcelas en el P.K. 5+100 de la variante de carretera GI-632. Tramo: Ormaiztegi - Zumarraga. (BOPV 7/04/2008).
- DECRETO 34/2008, de 26 de febrero, 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 estabilización del talud de desmonte entre los P.K. 43,053 y 43,117 de la N-634 en el término municipal de Deba. (BOPV 11/03/2008).
- DECRETO 28/2008, de 12 de febrero, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de construcción del ensanche y mejora de la carretera GI-2637 desde Segura hasta el término municipal de Zegama. (BOPV 15/02/2008).
- DECRETO 8/2008, de 15 de enero, 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 complementario n.º 12 del de la variante de la N-1 en el puerto de Etxegarate. Fase 2. Desdoblamiento de la variante de Idiazabal del municipio de Idiazabal. (BOPV 5/02/2008).

Transporte ferroviario

- DECRETO 178/2008, de 28 de octubre, por el que se habilitan créditos en el Programa 5131 «Ferrocarriales» por ingresos obtenidos en el Programa 9119 «Otras Relaciones Financieras con el Sector Público Vasco», del Presupuesto de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el ejercicio 2008, por importe de 140.000 euros y créditos de compromiso de 2.453.634 euros. (BOPV 7/11/2008).
- DECRETO 143/2008, de 22 de julio, por el que se renueva el nombramiento de miembros vocales del Consejo de Administración de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea. (BOPV 5/09/2008).
- DECRETO 100/2008, de 27 de mayo, de cese y nombramiento de un miembro vocal del Consejo de Administración de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea. (BOPV 5/06/2008).

Transporte marítimo

- DECRETO 177/2008, de 21 de octubre, de cese y de designación de un Vocal representante de la Organización Sindical ELA en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasajes. (BOPV 3/11/2008).
- DECRETO 160/2008, de 16 de septiembre, de cese y de designación de un Vocal representante de la Organización Sindical ELA en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Bilbao. (BOPV 1/10/2008).
- DECRETO 109/2008, de 10 de junio, de cese y designación de un vocal representante de la Administración General del Estado en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasajes. (BOPV 19/06/2008).
- DECRETO 75/2008, de 29 de abril, de cese y designación de un vocal representante de la Asociación de Empresarios de Gipuzkoa (ADEGI) en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasajes. (BOPV 6/05/2008).
- DECRETO 67/2008, de 22 de abril, de cese y designación de un vocal representante de la Administración General del Estado en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasajes. (BOPV 24/04/2008).

Otras novedades legislativas

- DECRETO 66/2008, de 8 de abril, sobre autorización de participación de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi en la ampliación de capital de la sociedad Araba Logística, S.A. (BOPV 15/04/2008).

Fuente: Elaboración propia, en base al Boletín Oficial del País Vasco. Gobierno Vasco.



2. OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2008



2. OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2008

2.1. OFERTA DE TRANSPORTE

Euskadi dispone de un completo sistema de transportes conformado por los siguientes subsistemas: el viario, el ferroviario, el portuario, el aéreo, el de cable y el del transporte intermodal, no disponiendo de transporte fluvial por motivos geográficos. El siguiente cuadro presenta de manera esquemática este completo y organizado sistema.

Cuadro 2.1. Sistema de Transportes en Euskadi

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

Fuente: Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012 y elaboración propia.

Un análisis más detallado del mismo permite obtener que,



Descripción del Sistema de Transportes en Euskadi

- En lo referente al sistema viario, la red de carreteras en la CAPV consta de 4.203 kilómetros en 2008. Un año más, la proporción de las vías de alta capacidad, es decir, autopistas y autovías, ha continuado su progresivo incremento, suponiendo en la actualidad el 14% del total de la oferta viaria de la CAPV.
- La titularidad de la mayor parte de esta infraestructura recae en Las Diputaciones Forales, a la excepción de la autopista A-68, cuyo órgano titular es el Estado, y los Túneles de Artxanda, una concesión de la Diputación Foral de Bizkaia. Por su parte, BIDEGI e INTERBIAK, ambas sociedades de las Diputaciones Forales de Gipuzkoa y Bizkaia, gestionan la explotación de la A-8 en sus respectivos territorios.
- En el sistema ferroviario, los servicios de transporte de personas y mercancías en el ámbito de la CAPV son prestados por: 1) Renfe, que conecta las capitales vascas y otros municipios colindantes con el resto del Estado, 2) FEVE, que opera únicamente en Bizkaia, 3) EuskoTren, que ofrece servicios interurbanos en Gipuzkoa y Bizkaia, 4) Metro de Bilbao y el Tranvía de Bilbao-EuskoTran, que cubren el transporte de pasajeros en el ámbito urbano y metropolitano de la capital vizcaína y 5) el Tranvía de Vitoria-EuskoTran, cuyo tránsito abarca el área urbano de la capital alavesa.
- La titularidad de la infraestructura ferroviaria, en el caso de Renfe y FEVE son de titularidad del Estado (de Adif en el caso de Renfe). Por otro lado, Euskal Trenbide Sarea / Red Ferroviaria Vasca (ETS) gestiona la construcción y modernización de las infraestructuras ferroviarias vascas.
- Esta oferta ferroviaria se ampliará significativamente con la construcción de la “Nueva Red Ferroviaria Vasca de Altas Prestaciones”, más conocida como “Y vasca”.
- Por su parte, la actividad del Puente Colgante de Bizkaia es gestionada por la sociedad “El transbordador de Bizkaia S.L.”.
- Los dos puertos de interés general a destacar por su actividad comercial dentro del sistema portuario vasco son el Puerto de Bilbao y el Puerto de Pasajes. Ello se completa con los 15 puertos autonómicos existentes.
- El sistema aéreo de la CAPV se forma por los tres aeropuertos ubicados en las inmediaciones de las tres capitales vascas, es decir el aeropuerto de Loiu (Bilbao), el aeropuerto de Hondarribia (Donostia-San Sebastián) y el aeropuerto de Foronda (Vitoria-Gasteiz).
- Tres funiculares (Funicular de Artxanda, Funicular de Larreineta y Funicular de Igueldo) junto con cinco ascensores (Arangoiti, La Salve, Solokoetxe, Begoña y Ereaga) conforman el sistema de cable en la CAPV. A excepción del Funicular de Igueldo, todos ellos se ubican en el Territorio Histórico de Bizkaia.
- Y por último, los cuatro centros logísticos de la CAPV que hacen que el transporte de mercancías y las actividades logísticas sean más eficaces, es decir, Aparcabisa en Bizkaia, Zaisa en Gipuzkoa y CTV y Arasur en Álava.

2.1.1. Oferta de transporte e infraestructuras asociadas

Este apartado ofrece una información más detallada, específica de las características de las infraestructuras ofertadas a los usuarios en cada modo de transporte en la CAPV. Asimismo, se detallan las últimas novedades que conciernen a cada segmento.

a) Transporte por carretera

La red de carreteras vascas se compone en 2008 de 4.203 kilómetros, lo que supone una ligera caída de 0,6% con respecto al año anterior (4.229 km.). Sin embargo, este descenso de la longitud total de kilómetros se debe a la reducción de carreteras de calzada única, mientras que las vías de alta capacidad, es decir, las autopistas, autovías y carreteras de doble calzada, han aumentado en el último ejercicio en 15 kilómetros, y su proporción supone en 2008 el 14% del total de la infraestructura viaria en la CAPV.



Cuadro 2.2. Red de carreteras vasca por tipo. 2008

	1996	2008
LONGITUD (km)		
Autopistas de peaje	187	240
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	251	348
Carreteras de calzada única	3.858	3.615
Total	4.296	4.203
DENSIDAD (m/km²) ⁽¹⁾		
Autopistas de peaje	25,8	33,2
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	34,7	48,1
Carreteras de calzada única	533,3	499,7
Total	593,8	580,9

⁽¹⁾ Calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.

Fuente: INE y Eustat

Un análisis comparado de la densidad de la infraestructura viaria en la CAPV con el resto del Estado y la UE-27 permite concluir que Euskadi cuenta con una red de carreteras proporcionalmente más tupida, con una densidad en 2008 de 580,9 m/km², sensiblemente superior a la presentada por el conjunto del Estado y la UE-27 (326,3 m/km² y 402,0 m/km², respectivamente). Asimismo, cabe destacar que la proporción de vías de gran capacidad se sitúa en la CAPV en niveles similares a los presentados en la UE-27 (14% frente al 14,7%, respectivamente) y por encima del 9,2% registrado en el conjunto del Estado.

Cuadro 2.3. Densidad de la red de carreteras. CAPV, Estado y UE27. 2008.

Modalidad de carreteras	2007		2008	
	Longitud (km)	Densidad (m/km ²) ⁽¹⁾	Longitud (km)	Densidad (m/km ²) ⁽¹⁾
CAPV				
Autopistas de peaje	228	31,5	240	33,2
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	345	47,7	348	48,1
Carreteras de calzada única	3.656	505,3	3.615	499,7
Total	4.229	584,5	4.203	580,9
ESTADO				
Autopistas de peaje	2.972	5,9	2.999	5,9
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	11.717	23,2	12.153	24,0
Carreteras de calzada única	151.322	299,1	149.941	296,3
Total	166.011	328,1	165.093	326,3
EU 27				
Autopistas	63.400	14,7	--	--
Carreteras principales o nacionales	266.733	61,7	--	--
Carreteras secundarias o regionales	1.407.527	325,6	--	--
Total	1.737.660	402,0	--	--

⁽¹⁾ Calculado a partir de la longitud (m) de la red de carreteras y la superficie (km²) de la CAPV, Estado y UE-27 para cada caso.

Fuente: Ministerio de Fomento, INE, Eustat, Energy and Transport in Figures 2009, International Road Federation.

La tendencia en la CAPV, por tanto, es la de reducir el porcentaje de calzadas únicas y ofrecer un mayor acondicionamiento de autovías y autopistas, con el objetivo de aligerar el problema del tráfico y mejorar la cobertura y calidad, junto con la seguridad, del conjunto de la red de carreteras en Euskadi. Así lo confirman los planes adoptados por las tres Diputaciones Forales en cuanto a



la mejora de las infraestructuras en sus respectivos territorios, tal y como se puede apreciar en el siguiente cuadro resumen de las principales novedades relativas a la red viaria acontecidas en 2008.

Infraestructuras viarias – Principales novedades 2008

- En el Territorio Histórico de **Bizkaia**, la Variante Sur Metropolitana, cuyo trayecto será soterrada en un 70% uniendo Muskiz y Arrigorriaga, ha avanzado con cuatro tubos calados por completo en 2008: los dos de Larraskitu, uno del túnel de Mesteruza de 700 metros de longitud, y otro del subterráneo de Arraiz. Esta obra que se presenta como alternativa para la descongestión de tramos en la A-8, cuenta con una inversión de 790 millones de euros y se prevé que finalizará para la primavera de 2011.
- En marzo se ha inaugurado el Corredor del Kadagua, cuya base ha sido la construcción de 37,6 kilómetros entre Balmaseda y Kaxtresana/Bilbao, con objetivo de mejorar la comunicación viaria con la comarca de las Encartaciones, beneficiando así a los 35.000 de habitantes que viven en la comarca. Ha sido una inversión de 257 millones de euros y 20 años de trabajo para sacar a la comarca de las Encartaciones de su aislamiento.
- En octubre, el Consejo de Administración de Interbiak ha adjudicado las obras correspondientes a los nuevos accesos a Bilbao por San Mamés. Esta obra se traduce en la construcción de una conexión entre el tramo de la A-8 (Solución Sur) y el casco urbano de Bilbao, a través de la Avenida del Ferrocarril. Cuenta con un plazo de ejecución de 38 meses, con un presupuesto de 160 millones de euros.
- Se ha aprobado el proyecto de ampliación de la BI-631 en el tramo de Bilbao-Bermeo. Un tercer carril entre estos dos tramos mejorarán las conexiones viarias, y para ello cuenta con un presupuesto de 25,3 millones de euros.
- Se ha publicado el Plan Extraordinario para la Mejora de la Seguridad Vial 2008-2011. Este deriva en 86 actuaciones previstas durante este periodo (68 municipios afectados), así como la revisión de 32 puntos de alta accidentalidad, y una línea para protección de motoristas que cuenta con dos millones de euros de dotación.
- El plan 2007-2011 proyectado por La Diputación Foral de **Gipuzkoa** referente a la construcción de la “rotonda” de Gipuzkoa, cuenta con una inversión conjunta de más de 1.000 millones de euros y promueve 60 kilómetros de nuevas carreteras de alta capacidad, que permitirán interconectar los grandes ejes guipuzcoanos (A-8, N-1, AP-1, A-15, GI-632) y encauzar el tráfico local e internacional de largo recorrido. Este plan afecta a la autopista Eibar-Vitoria AP-1, segundo cinturón de San Sebastián, la autovía del Urumea y el eje Beasain-Bergara. En el año 2008 se han invertido 400 millones de euros.
- El segundo cinturón de San Sebastián está en fase de ejecución, con todos sus tramos en obras y con el objetivo de finalizarlo para el 2010. Sus 16 kilómetros de longitud, entre Errentería y Aritzeta, ofrece una alternativa por el sur del municipio a la variante donostiarra, captando especialmente el tráfico pesado y de largo recorrido.
- Entre obras de gran envergadura cabe destacar la autopista Eibar –Vitoria (AP-1). Su tramo de 16 kilómetros entre Eibar y Arrasate ya se encuentra operativa y se prevé que los tramos de Arrasate-Eskoriatza (6,3 kilómetros) y de Eskoriatza-Álava (10,8 kilómetros), entrarán en servicio para la primavera de 2009. El trayecto de Eskoriatza-Alava irá bajo el puerto de Arlaban a través del que será el túnel más largo de Euskadi, el de Isuzkitza, con más de tres kilómetros bajo montaña, con más de 30 kilómetros en recorrido en Gipuzkoa. La obra completa supondrá una inversión total de 600 millones de euros, que sirven para mejorar el valle del Deba, tan demandado por la importante actividad económica en la Comarca, y al mismo tiempo para ofrecer una alternativa completa a la N-1 en el eje de comunicación norte-sur, el cual facilitará transcurrir desde Vitoria a Eibar en apenas 25 minutos.
- Además, se progresa en las obras de la autovía del Urumea, que se convertirá en la alternativa a la N-1 entre Andoain y Donostia.
- En cuanto al eje Beasain-Bergara, afronta el último paso de su recorrido en el tramo de empalme entre Zumarraga-Urretxu con Bergara, que permitirá conectar directamente la N-1 (Beasain) y la AP-1 (Bergara). Afecta al suelo de los municipios de Urretxu, Zumarraga y Legazpi a lo largo de 2,1 kilómetros, y para ello cuenta con un presupuesto de 47,1 millones de euros y un plazo de ejecución de 30 meses. Las principales estructuras que se construirán en este tramo son el túnel de Argisao (900 m), viaducto del Urola (266 m), enlace de Urretxu-Legazpi y cuatro pasos inferiores.



Infraestructuras viarias – Principales novedades 2008

- En la periferia de Donostia-San Sebastián las obras de conexión Herrera-Intxaurreondo están cercanas a su finalización y el enlace de Martutene-Hospitales-A-8, que permitirá el acceso directo a la zona de los hospitales desde la autovía Urumea y la A-8, liberando el tráfico en el barrio de Amara, en fase de ejecución. El tramo entre Hernani y Martutene ya se ha abierto.
- Asimismo, avanza la construcción del tercer carril en tramos de mayor intensidad de tráfico de la A-8 (Orio-Aritzeta) y progresa el enlace Iparralde-N-I. La reforma del puente de Endarlatsa en la N-121-A (sirviendo de unión entre Bidasoa y Navarra) está en curso. Se abre al tráfico el desdoblamiento de la N-I en Gaintzurizketa, así como la variante de Pasaia (N-I) y de la variante N-634. Asimismo, se avanza con las obras de la variante de Arrasate y del ensanche de la GI-2637 en el desvío Segura-Zegama.
- Entre otras obras proyectadas, destacan el túnel viario al puerto exterior de Pasaia, el de subida al Puerto de Etxegarate en la N-I, el desdoblamiento de la N-1 en Irún y la variante de la N-I en Andoain.
- Con respecto a las actuaciones en la **red viaria alavesa**, dentro del Plan Integral de Carreteras de Álava (PICA) el presupuesto se sitúa por encima de los 73 millones de euros en el transcurso de 2008, de los cuales se han ejecutado cerca de 60 millones. Este Plan contempla la inversión de 600 millones de euros en las actuaciones previstas hasta el 2015, con el objetivo de renovar el 65% de la red viaria territorial (900 Km.).
- Al respecto, una de las más importantes infraestructuras en ejecución es la autopista Eibar-Vitoria (AP-I), la cual supone una inversión total de 183 millones de euros para la Diputación Foral de Álava. Solamente falta por completar el tramo de Arlaban-Eskoriatza, lo cual supone la unión entre Álava y Gipuzkoa a través del túnel de Isuzkitza, y el tramo Eskoriatza-Arrasate. Su apertura completa está prevista para mediados de 2009.
- Las obras de desdoblamiento sur hacia Miranda y acceso a la autopista de Armiñon de la N-I, así como la mejora de rodadura en la zona norte de Vitoria y hasta el límite con Navarra, están en curso. Ambas actuaciones suponen una inversión de cerca de 19 millones de euros.
- Asimismo, se ha avanzado en el acondicionamiento de las carreteras Labastida-Haro A-3202, la travesía Oion A-2126 y A-3226 y Villabuena-Baños de Ebro A-3214 y A-3224, en la parte de Rioja alavesa; en Añana, la travesía Villanañe A-2622, la mejora de la rotonda de Nanclares de Oca, el acondicionamiento de Nanclares-Pobes, Quintanilla (hasta Melleles) y la mejora y ampliación de la A-2122 Sobrón; el acondicionamiento de la A-132 Maestu Antoñana, en la montaña; y la ampliación del acceso Gebara A-4013 y del Durana A-4027, junto al semienlace Gaceo en la N-I, en la Llanada.

Con respecto a la oferta de transporte público en la CAPV, se diferencian los servicios prestados por las compañías a través del transporte de carácter urbano (dentro de las capitales), metropolitano (entre ciudades y municipios de su área) y de ámbito interurbano.

En este sentido, la relación de compañías que operan en las capitales vascas está formada por Tuvisa (Transportes Urbanos de Vitoria, S.A.) en Vitoria-Gasteiz, Bilbobus en Bilbao y la Compañía del Tranvía (CTSS) en Donostia-San Sebastián. De esta forma, Bilbobus es la compañía que más transporte público ofrece en la capital vizcaína, con un total de 153 autobuses que transcurren a lo largo de 451,4 kilómetros de recorrido, divididos en 43 líneas diferentes. En Donostia-San Sebastián la Compañía de Tranvía ofrece 117 autobuses, en 34 líneas en cerca de la mitad de recorrido con respecto a Bilbao. Por su parte, Tuvisa pone a disposición de los usuarios en Vitoria una infraestructura de 122 kilómetros de recorrido, con 73 autobuses y 18 líneas.



Cuadro 2.4. Movilidad de personas en las capitales vascas: características de la oferta de transporte público urbano. 2008

Modalidad de carreteras	2006	2007	2008	Δ % 06/08
BILBAO				
Líneas de Red	34	44	43	26,5
Longitud (Km)	412,5	442,3	451,4	9,4
Parque autobuses	144	146	153	6,3
DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN				
Líneas de Red	31	34	34	9,7
Longitud (Km)	216,4	235,4	236,4	9,2
Parque autobuses	104	122	117	12,5
VITORIA-GASTEIZ				
Líneas de Red	17	18	18	5,9
Longitud (Km)	106,0	122,0	122,0	15,1
Parque autobuses	73	73	73	0,0
TOTAL				
Líneas de Red	82	96	95	15,9
Longitud (Km)	734,9	799,7	809,8	10,2
Parque autobuses	321	341	343	6,9

Fuente: Tuvisa, Bilbobus y Compañía de Tranvía de San Sebastián. Elaboración propia.

En lo referente al transporte privado, el parque de vehículos de la CAPV engloba 1.275.782 vehículos, lo que supone un aumento de 1,9% con respecto a 2007. Cabe destacar que tanto el crecimiento de los turismos como el de los camiones y furgonetas muestran un dinamismo menor que el de años anteriores, registrando incrementos con respecto a 2007 del 1,1% y del 1,4%, respectivamente (ver Cuadro 6.41).

Cuadro 2.5. Parque de vehículos en la CAPV. 2008

	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
	nº vehículos	%	nº vehículos	%	nº vehículos	%	nº vehículos	%
Turismos	144.419	73,6	493.116	76,3	301.700	69,6	939.235	73,6
Motocicletas	10.602	5,4	38.333	5,9	41.786	9,7	90.721	7,1
Camiones	32.673	16,7	90.601	14,0	71.105	16,4	194.379	15,3
Autobuses	496	0,3	1.622	0,3	826	0,2	2.944	0,2
Tractores industriales	1.447	0,7	4.135	0,6	3.567	0,8	9.149	0,7
Otros vehículos	6.450	3,3	18.522	2,9	14.382	3,3	39.354	3,1
Total	196.087	100,0	646.329	100,0	433.366	100,0	1.275.782	100,0

Fuente: DGT. Elaboración propia.

En el siguiente cuadro se muestra las diferencias existentes en el ámbito europeo en cuanto al índice de motorización³. Al respecto, en 2007, último año disponible, Luxemburgo se sitúa a la cabeza del ranking computando 665 turismos por cada 1.000 habitantes, seguido de Italia con 598 automóviles. En el lado opuesto se encuentra Rumania, con 167 turismos. Por su parte, en 2007 la CAPV ocupa una posición intermedia (432), sensiblemente por debajo del índice de motorización estatal (481).

³ Turismos / 1.000 habitantes



En concreto, dentro de la CAPV, Álava es el que exhibe el mayor índice de posesión de turismos (466), seguido de Gipuzkoa (431) y Bizkaia (427). Al respecto, cabe destacar que los tres territorios históricos se encuentran por debajo de la media estatal.

Cuadro 2.6. Índice de motorización en Europa. 2007.

País / Año	Turismos/1.000 habitantes
	2007
Luxemburgo	665
Italia	598
Malta	548
Chipre	521
Austria	510
Francia	508
Alemania	501
Eslovenia	501
Finlandia	485
España	481
Reino Unido	476
Bélgica	473
Lituania	472
Suecia	464
Países Bajos	451
Irlanda	434
CAPV	432
▪ Álava	457
▪ Gipuzkoa	431
▪ Bizkaia	427
Grecia	428
Portugal	412
República Checa	412
Letonia	398
Estonia	391
Polonia	383
Dinamarca	378
Hungría	300
Bulgaria	272
Eslovaquia	265
Rumania	164

Fuente: Energy and Transport in Figures 2009 y Eustat.

b) Transporte ferroviario

En la CAPV existen cinco operadores que prestan servicios ferroviarios, bien sea en el ámbito urbano como interurbano: RENFE, FEVE, Eusko Tren, Metro Bilbao y Eusko Tran. La gestión de la infraestructura ferroviaria, en el caso de RENFE, recae en ADIF-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, mientras que en los casos de Eusko Tren, Metro Bilbao y Eusko Tran el responsable es ETS-RFV (Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca).

Un análisis comparado de la infraestructura ferroviaria de la CAPV con el resto de España y la UE-27 permite observar ciertas diferencias. De esta forma, Euskadi cuenta con una densidad total de líneas ferroviarias de 86,4 m/km², cifra superior a la registrada en el conjunto del Estado

(30,7m/km²) y en la Unión Europea (49,1m/km²). A su vez, la CAPV presenta un 92,5% de vías electrificadas, mientras que en España y en la Unión Europea representan el 58,6% y 51,6% del total de la infraestructura viaria existente, respectivamente.

Cuadro 2.7. Densidad de líneas ferroviarias en la CAPV, Estado y UE27. 2008

	Total	No Electrificadas			Electrificadas		
		Total	% del total	Vía única	Total	% del total	Vía única
Longitud (kms)							
CAPV	625	47	7,5	47	578	92,5	258
Estado	15.550	6.434	41,4	6.334	9.116	58,6	4.198
UE 27 ¹	212.336	102.772	48,4	--	109.564	51,6	--
Densidad (m/km²)							
CAPV	86,4	6,5	--	6,5	79,9	--	35,7
Estado	30,7	12,7	--	12,5	18,0	--	8,3
UE 27 ¹	49,1	23,8	--	--	25,3	--	--

¹ Los últimos datos disponibles correspondientes a EU27 son del 2007.

Fuente: RENFE-operadora, ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), FEVE, Compañías de CC.AA. y Particulares, Euskal Trenbide Sarea. Ministerio de Fomento. Union Internationale des Chemins de Fer, national statistics, EU energy and transport 2009, Eurostat. Elaboración propia.

En el presente epígrafe se detallan las principales características de los gestores de la infraestructura ferroviaria vasca y de la oferta de servicios de los distintos operadores.

i) RENFE-ADIF

La oferta de RENFE en la CAPV se compone del servicio de cercanías de Bilbao (líneas C-1 Bilbao Abando-Santurtzi, C-2 Bilbao Abando-Muskiz y C-3 Bilbao Abando-Orduña), del servicio de cercanías de Donostia-San Sebastián (línea Irún-Brinkola) y del servicio de larga distancia, que cubre los trayectos Irún-San Sebastián-Madrid, Vitoria-Gasteiz-Madrid y Bilbao-Madrid.

En este sentido, RENFE-ADIF cuenta en la CAPV con una red total de 310,6 kilómetros de longitud, de los cuales las tres cuartas partes se componen de líneas de vía doble electrificada.

Cuadro 2.8. Datos básicos de la oferta de RENFE. 2008

Longitud de líneas en km.	2008
Vía doble electrificada	
Irún-San Sebastián-Vitoria-Miranda de Ebro	180,0
Bilbao-Orduña	40,5
Bilbao-Barakaldo-Santurtzi	13,6
Total vía doble electrificada	234,1
Vía única electrificada	
Orduña-Miranda	63,5
Barakaldo-Muskiz	13,0
Total vía única electrificada	76,5

Fuente: RENFE. Elaboración propia.



En el cuadro adjunto se presentan las principales actuaciones de RENFE-ADIF en 2008 con incidencia sobre las infraestructuras y el servicio prestado en la CAPV.

Infraestructura ferroviaria de ADIF y Oferta de Renfe – Principales novedades 2008

- RENFE-ADIF ha continuado con los trabajos propios de los nuevos accesos ferroviarios de mercancías al Puerto de Bilbao, a través del desarrollo del túnel del Serantes y de la futura variante ferroviaria.
- El 18 de diciembre de 2008 ha entrado en funcionamiento la estación de tren de Miribilla, después de tres años de obras. La estación pasa a formar parte de la línea C-3 de cercanías de RENFE que une Bilbao, Llodio y Orduña. Se trata de un apeadero subterráneo que cuenta con tres pozos de hasta 50 metros de profundidad. El presupuesto del proyecto ha sido 13,4 millones de euros.
- Al cierre del ejercicio, la obra del apeadero del barrio de Alkinar de la línea C-3 está casi terminada, a falta de adjudicar y ejecutar la conexión eléctrica de una zona neutra, presupuestada en 407 miles de euros. La inversión total del proyecto, después de acumular un importante incremento en costes, se acerca a los 2,5 millones de euros, de los que RENFE asume el 60% y el ayuntamiento de Amurrio el resto.
- El 14 de diciembre RENFE implantó una segunda frecuencia Albia entre Bilbao y Madrid y una tercera entre Madrid y San Sebastián, sustituyendo el TALGO Bilbao-Madrid y al Intercity Irún-Vitoria-Madrid. El servicio desde Bilbao supone una reducción en los tiempos de viaje de 70 minutos respecto a la duración del TALGO, así como un incremento del 205% en las plazas ofertadas. Asimismo, RENFE ha implantado desde Bilbao y San Sebastián una frecuencia Alvia con Barcelona, con una reducción de dos horas y media en el trayecto, gracias a la utilización de la línea de alta velocidad entre Zaragoza y Barcelona.

ii) FEVE

FEVE (Ferrocarriles de Vía Estrecha) opera en el territorio vizcaíno uniendo Bilbao con Santander y León a través de las líneas regionales Bilbao-Santander y Bilbao-León. Por su parte, la línea de cercanías enlaza Bilbao con Balmaseda. También llega al puerto de Bilbao en Lutxana.

Atendiendo a los datos de la oferta de este operador en el transcurso de 2008, se constata una oferta más amplia en la línea de cercanías que en la de líneas regionales, debido a la mayor frecuencia en los trayectos. De esta forma, en 2008 han circulado 17.022 trenes de cercanías de FEVE, cifra ligeramente por debajo a la registrada en 2007 (-0,3%), lo que ha supuesto una oferta total de 544.455 trenes-km (descenso interanual del 1,5%) y 89.392.522 plazas-km puestas a disposición de los usuarios, cifra que supone 5,5 millones de plazas-km menos que en 2007 (94.902.844).

Por su parte, en lo que a las líneas regionales se refiere, han efectuado su trayecto prácticamente el mismo número de trenes que en el año precedente, concretamente 3.666 por 3.664 en 2007. Sin embargo, si se observa variación en cuanto a los trenes-km ofertados (537.233) que han experimentado un incremento del 3%, mientras que el número de plazas-km puestas en circulación (42.759.594) se ha reducido en un 3,7%.



Cuadro 2.9. Datos básicos de la oferta de FEVE. 2008

	2008
LÍNEAS REGIONALES	
Nº de líneas	2
Nº de trenes ofertados ¹	3.666
Trenes-km ofertados ¹	537.233
Plazas-km ofertadas ¹	42.759.594
LÍNEA DE CERCANÍAS	
Nº de líneas	1
Nº de trenes ofertados	17.022
Trenes-km ofertados	544.455
Plazas-km ofertadas	89.392.522

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

Fuente: Feve. Elaboración propia.

A continuación se recogen las principales actuaciones de FEVE en el ámbito de las infraestructuras vascas en el año 2008.

Infraestructura y Oferta de FEVE- Principales novedades 2008

- FEVE ha aprobado el Plan Estratégico 2009-2012 que contempla unas inversiones de 616,9 millones de euros con el objetivo de alcanzar un índice de cobertura operativo del 42,3%, incrementar en un 9% el número de viajeros por kilómetro, un 25% las toneladas por kilómetro y lograr un índice de ocupación de El Transcantábrico del 88%.
- En julio de 2008, el Consejo de Administración de FEVE ha adjudicado por 7,2 millones de euros el primer tramo Karrantza-Aranguren del plan de electrificación de líneas regionales.
- En 2008 se ha trabajado en la eliminación de 6 pasos a nivel en Bolumburu y Otxaran. A comienzos de 2009 se realizarán las labores concernientes a la mejora del paso a nivel que cruza Aranguren.

iii) EuskoTren-ETS

La infraestructura ferroviaria gestionada por ETS y actualmente operada por EuskoTren transcurre sobre 181,1 kilómetros de suelo vasco. De esta longitud total de vía, 150,2 kilómetros son de vía única y 30,9 kilómetros de doble vía. Con respecto a su electrificación, 176,6 kilómetros están electrificados y 4,5 kilómetros sin electrificar.

Esta infraestructura se desdobra en tres líneas:

- 1) Bilbao (Deusto)-Lezama: su longitud es de 15,8 kilómetros y dispone de correspondencia con el Metro de Bilbao en la estación de Casco Viejo en Bilbao,
- 2) Bilbao-Bermeo: su longitud es de 49,4 kilómetros y tiene correspondencia con el Metro de Bilbao en la estación de Bolueta en Bilbao y con el servicio de microbús de EuskoTren hacia el Hospital de Usansolo en Galdakao,
- 3) Bilbao-Donostia/San Sebastián: su longitud es de 107,9 kilómetros y dispone de correspondencia con el Metro de Bilbao en la estación de Bolueta en Bilbao, con el microbús de EuskoTren hacia el Hospital de Usansolo en Galdakao, con los autobuses de EuskoTren



en Zumaia y con el servicio ferroviario del Topo de EuskoTren hacia Hendaia en la estación de Amara.

En cuanto la oferta ferroviaria concreta de EuskoTren, en 2008 se ha puesto en circulación un total de 194.452 trenes, cifra similar a la registrada en 2007 (194.771 trenes). También se ha mantenido la oferta en lo que respecta a las plazas-km, que han totalizado 1.197.811.477 en el último año.

Cuadro 2.10. Datos básicos de la infraestructura de ETS actualmente operada por EuskoTren y los servicios de EuskoTren. 2008

	2008
Nº de líneas	3
Longitud de líneas convencionales (km)	181,1
Longitud de líneas convencionales de vía única (km)	150,2
Longitud de líneas convencionales de doble vía (km)	30,9
Longitud de líneas convencionales electrificadas (km)	176,6
Longitud de líneas convencionales sin electrificar (km)	4,5
Nº trenes ofertados	194.452
Nº plazas ofertadas	47.658.493
Nº km ofertados	4.587.171
Plazas-Km ofertadas	1.197.811.477

Fuente: EuskoTren. Elaboración propia.

A continuación, se detallan las principales actuaciones en 2008 llevadas a cabo por ETS y EuskoTren en relación a su infraestructura y oferta ferroviaria.

Infraestructura y Oferta de ETS-EuskoTren – Principales novedades 2008

- La sociedad Eusko Trenbideak renovará en los próximos tres años su actual parque ferroviario de viajeros, formado por 47 trenes. Para ello, pretende adquirir 27 nuevas unidades a CAF, con una inversión de 128,8 millones de euros. Las nuevas unidades constarán de tres coches, dos motores y uno remolcado, con una capacidad para 330 personas, de las cuáles 160 serán sentadas.
- Euskokargo ha recibido en Erandio la primera de la docena de unidades que recibirá hasta 2011, diseñadas y construidas por Ingeteam. La máquina, de la serie TD 2000 BB, pesa 62 toneladas y tiene una alimentación dual por diesel y electricidad. El coste total de las 12 unidades es de 37,5 millones de euros.
- En 2008, han continuado la ejecución de las obras del **Proyecto Durango** en **Bizkaia** según lo planificado. Entre las principales actividades llevadas a cabo destacan:
 - Se han concluido los trabajos de desdoblamiento entre Amorebieta y Euba, de 4,3 kilómetros, así como las obras de la nueva estación de Euba, ya en servicio.
 - En el tramo Iurreta-Durango se han culminado los trabajos de instalación de la vía y los sistemas de alimentación energética. A su vez, se está trabajando en la construcción de un aparcamiento subterráneo con capacidad para 400 vehículos.
 - Se han finalizado las excavaciones de la nueva estación de Durango, centrándose las labores en la ejecución de la estructura perimetral hasta el nivel de mezzanina.
 - En el tramo de Durango-Traña se han concluido los trabajos de desdoblamiento (2,4 kilómetros) y la construcción de la nueva estación de Traña.
 - Adjudicación en noviembre 2008 a UTE Acciona-Construcciones Murias el desdoblamiento de la vía entre Traña y Lebario por un importe de 14,6 millones de euros y un plazo de ejecución de 13 meses. El tramo consta de una longitud de 1.840 metros.



Infraestructura y Oferta de ETS-EuskoTren – Principales novedades 2008

- En **Gipuzkoa**, se ha adjudicado a la UTE Construcciones Adolfo Sobrino-Agrupación Guinovart Obras y Servicios Hispania las obras para el desdoblamiento de la vía ferroviaria entre Fanderia y Hollar un, con un presupuesto de 18 millones de euros y un plazo de ejecución de 25 meses. La actuación contempla la duplicación de la vía en un tramo de 1.550 metros y la construcción de las nuevas estaciones de Fanderia y Oiartzun.
- En abril de 2008 se ha adjudicado a la UTE ICMA-PROAKIS/OTADUY la construcción de la nueva estación de Ardanza en Eibar, con un presupuesto de 3,6 millones de euros y un plazo de ejecución de 15 meses. La nueva estación contará con un andén central de 80 metros de longitud y 6 metros de anchura en su zona más amplia, e incluye el desdoblamiento de la vía ferroviaria en un tramo de 180 metros de longitud.
- En el mes de noviembre se ha adjudicado a la UTE Guillermo Ibarгойen-Balzola las obras de desdoblamiento de la vía férrea entre las estaciones de San Lorenzo y Universidad en Eibar, tramo de 680 metros de longitud que supone una inversión de 4 millones de euros.
- Respecto a la variante ferroviaria elevada del tramo Aia-Orio, al término de 2008 se han ejecutado trabajos de electrificación, colocación de postes y de colocación de paneles prefabricados de los muros de contención en el lado de Zarautz. Por su parte, se ha concluido la excavación en destroza y contra-bóveda del túnel y se ha iniciado la colocación del drenaje previo al revestimiento definitivo en el lado de Usurbil.
- Se ha presentado en julio de 2008 el proyecto de desdoblamiento del tramo Añorga-Errekalde de la línea del Topo, con una longitud de 2.165 metros de los cuales 960 son en túnel. Esta actuación incluye la nueva estación de Añorga. Durante 2009 tendrá lugar la adjudicación de las obras, con una inversión total de 35 millones de euros y un plazo de ejecución de 32 meses.
- Se ha adjudicado en el mes de abril de 2008 a Construcciones Galdiano las obras de adecuación del antiguo túnel ferroviario de Aiete para su uso como vía ciclista y su interconexión con el nuevo túnel de Morlans, con una inversión de 2 millones de euros y un plazo de ejecución de 9 meses.
- En septiembre de 2008 se ha adjudicado a la UTE Vías y Construcciones-Altuna y Uría las obras de desdoblamiento del tramo comprendido entre los barrios de Loyola y Herrera de la línea ferroviaria Lasarte-Oria-Donostia-Hendaia, con un presupuesto de 60,1 millones de euros y un plazo de ejecución de 42 meses. Las obras del proyecto, que se han iniciado en noviembre, incluyen la construcción de una variante ferroviaria en vía doble de 2.701 metros de longitud y la edificación de una nueva estación subterránea en Intxaurrenondo y la remodelación de la estación de Herrera.
- A su vez, en el mes de octubre se ha presentado el proyecto para el desdoblamiento de la vía ferroviaria entre Herrera y la futura estación de Pasaia-Altza, con una longitud de 954 metros. También está prevista la construcción de un cañón soterrado desde la nueva estación hasta la zona alta del barrio, que tendrá un trazado de 1.250 metros y contará con dos estaciones (Ambulatorio y Txuingurri).

iv) Metro de Bilbao - ETS

En 2008 la infraestructura del Metro de Bilbao se ha mantenido invariable, en lo que al trazado ofrecido al usuario se refiere. De esta forma, la longitud de red computa un total de 38,91 kilómetros y presta sus servicios a través de dos líneas (Plentzia-Etxebarri, que une las estaciones de Bilbao con municipios de la margen derecha, y Portugalete-Etxebarri, que une las estaciones de Metro de Bilbao con la margen izquierda). Consta de un total de 36 estaciones (20 soterradas y 16 de superficie) y 9 subestaciones. El ancho de la vía es de un metro.



Cuadro 2.11. Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro de Bilbao. 2008

	2008
Nº de líneas	2
Nº de estaciones	36
Longitud de la red (km)	38,91
Nº km ofertados	4.176.201
Coches-km ofertados	16.704.804
Plazas-km ofertadas	2.380.434.570

Fuente: Metro de Bilbao. Elaboración propia.

Por su parte, la oferta de Metro Bilbao en 2008 se ha mantenido en niveles similares a 2007, computando un total de 4.176.201 kilómetros y 16.704.804 coches-km, lo que supone un descenso del 0,5% con respecto al año precedente, lo que ha redundado en un descenso equivalente de plazas-km ofertadas, ubicándose en 2008 en 2.380,4 millones de plazas-km.

En el siguiente cuadro se recogen las principales actuaciones en materia de infraestructura y oferta ferroviaria de Metro Bilbao en 2008.

Infraestructuras ETS-Metro de Bilbao – Principales novedades 2008

- Se han realizado, conjuntamente con el Consorcio de Transportes de Bizkaia, las obras de adaptación del quinto coche a las unidades tren, consistentes en la adaptación de los cruces doble de vías de Lutzana y Casco Viejo. La incorporación de un nuevo coche aumentará la comodidad y capacidad de la unidad de tren que pasará a ser de 601 personas de pie y 140 sentadas.
- MetroBilbao ha anunciado la futura construcción de un cuarto parque disuasorio de vehículos en Kabiezes (Santurtzi), que se sumará a los ya existentes de Leioa, Etxebarri y Ansio.
- Al cierre de 2008, las obras correspondientes al tramo Portugalete-Santurtzi estaban concluidas al 90%. El tramo cuenta con un trazado de 1.669 metros y dos estaciones: Peñota y Santurtzi. En el acceso a Mamariga se trabajaba en la ejecución de los forjados de la estación del Virgen del Mar. A su vez, al cierre del año se encontraba en licitación el tramo Santurtzi-Kabiezes.
- En el tramo Ariz-Basauri, a finales de 2008 los trabajos se centraban en la excavación, sostenimiento del túnel y ejecución del hormigonado de la contrabóveda. En la estación de Ariz se habían finalizado todas las fases de avance de la excavación de la caverna y en la estación de Basauri se habían concluido los trabajos de hormigonado de la contrabóveda. El tramo comprende una longitud total de 2.372 metros y está prevista su puesta en marcha para 2010.
- En mayo de 2008 se ha adjudicado a la UTE Tecsa-Fonorte las obras para el soterramiento del paso a nivel de Maidagan y la construcción de la nueva estación de Ibarbengoa, en Getxo, con una inversión de 20,9 millones de euros y un plazo de ejecución de 25 meses. El tramo tiene una longitud de 717,5 metros.
- En cuanto a la línea 3, en enero de 2008 se presentó el nuevo trazado, que ofrecerá conexiones entre las estaciones de San Antonio, en Etxebarri, y el barrio de Matiko de Bilbao. La línea, con un presupuesto de 153,5 millones de euros, entrará en funcionamiento en 2012 y tendrá una longitud de 5.885 metros y siete estaciones: San Antonio de Etxebarri, Otxarkoaga, Txurdinaga, Zurbaranbarri, Casco Viejo, Uribarri y Matiko.
- En septiembre de 2008 se ha adjudicado la redacción del Estudio Básico de la línea 4 a la empresa Idom, con un presupuesto de 187 miles de euros. La línea 4 conectará la estación de Moyúa con el barrio de Rekalde.
- Asimismo, el Gobierno Vasco pretende llevar a cabo la línea 5 del Metro Bilbao, que enlazará Etxebarri y Galdakao y Usansolo, con un periodo de ejecución de obras previsto para 2011-2016. Esta línea contaría con un trazado de 8,8 kilómetros.

v) *EuskoTran - ETS*

Con respecto a la infraestructura tranviaria en la CAPV, el hecho más destacado en 2008 es la puesta en funcionamiento a finales de año de los servicios ofertados por EuskoTran en Vitoria-Gasteiz, con la inauguración de los ramales Centro y Lakua. El total del recorrido en funcionamiento es de casi 5 kilómetros. El ramal Centro, de 2,7 km., cuenta con seis paradas: Angulema, Parlamento, Lovaina, Sancho el Sabio, Europa y Honduras. Por su parte, el ramal Lakua, con una longitud de 2,3 km., cuenta con otras seis: Euskal Herria, Txagorritxu, Wellington, Lakuabizkarra, Landaverde e Ibaiondo.

Con respecto a la infraestructura del tranvía de Bilbao, cabe mencionar que en la actualidad dispone de la línea Atxuri-Basurto, con un recorrido de poco más de 5 kilómetros y un total de 12 estaciones. La flota asciende a 8 unidades, cada una de 25 metros de longitud y con capacidad para 192 personas.

En 2008, EuskoTran ha ofertado en la capital vizcaína 66.425 trenes y 8.303.125 plazas. Por su parte, el número de kilómetros ofertados ha sido de 314.134, lo que ha supuesto 39.266.750 plazas-km puestas a disposición del usuario/a. Estas cifras se sitúan en los niveles del año precedente.

En Vitoria-Gasteiz, en poco más de una semana de funcionamiento, se han ofertado 1.032 trenes y 156.864 plazas.

Cuadro 2.12. Datos básicos de la oferta de EuskoTran. 2008

	Bilbao	Vitoria-Gasteiz
Nº de líneas	1	1
Nº de estaciones	12	12
Capacidad (personas)	192 (50 plazas para sentarse)	244 (52 plazas para sentarse)
Nº trenes ofertados	66.425	1.032
Nº plazas ofertadas	8.303.125	156.864
Nº km ofertados	314.134	4.976
Plazas-km ofertadas	39.266.750	756.352

Fuente: EuskoTren. Elaboración Propia.

Asimismo, cabe destacar que el programa tranviario recoge la llegada de este medio a otras localidades de la CAPV. Actualmente, al margen de la ampliación de los tranvías de Bilbao y Vitoria-Gasteiz, existen diferentes proyectos en fase de preparación, tales como los tranvías de Leioa, el Alto Deba y Barakaldo.

En el siguiente cuadro se recogen las principales actuaciones llevadas a cabo por EuskoTran en el ámbito de su infraestructura y oferta ferroviaria en el transcurso del año 2008.



Infraestructuras ETS-EuskoTran – Principales novedades 2008

- El 23 de diciembre de 2008 ha entrado en funcionamiento el **tranvía de Vitoria-Gasteiz** con los ramales de Centro y Lakua, con una longitud de 4.980 metros y una inversión total de 115 millones de euros, de los cuales el Gobierno Vasco ha aportado 91,1 millones y la Diputación de Álava y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz 11,2 millones cada uno. El ramal de Abetxuko comenzará a funcionar en 2009.
- A su vez, se han concluido las obras de construcción del puesto de mando, las cocheras y talleres de mantenimiento del tranvía, infraestructuras edificadas en una parcela de 16.000 m², donde se ubican dos edificios independientes: uno destinado a EuskoTran (talleres y cocheras) y otro a ETS (puesto de mando).
- En octubre de 2008, se ha adjudicado a la empresa Sener, Ingeniería y Sistemas, S.A. la realización del estudio de la futura ampliación del trazado del tranvía de Vitoria Gasteiz, por un importe de 173 miles de euros y un plazo de ejecución de 8 meses.
- Respecto al **tranvía de Bilbao**, en noviembre de 2008 se ha iniciado el proceso licitatorio para la obra civil de la ampliación de la red tranviaria en el tramo Basurto-Rekalde, con un presupuesto de 7 millones de euros, de los que el Gobierno Vasco se hará cargo del 35% y el Ayuntamiento del 35% restante. El tramo Basurto-Rekalde contempla un trazado de 1.384 metros y tres paradas.
- Se ha adjudicado la redacción del Estudio Informativo del cierre del anillo tranviario Autonomía-Zabalburí-Pío Baroja, proyecto que contempla el desdoblamiento del trazado entre Abando y Pío Baroja.
- En cuanto a otras actuaciones del **programa tranviario**, destacan los avances del **tranvía de Leioa-Urbinaga**, en el septiembre de 2008 se ha adjudicado la redacción del Estudio Informativo del tranvía a la empresa Ineco con un presupuesto de 324 miles de euros y un plazo para su realización de 10 meses. El proyecto plantea la unión de las estaciones del Metro de Leioa y Urbinaga a través de un trazado de 1.807 metros sobre un puente móvil que cruce la ría del Nervión.
- Durante 2008, ha continuado la redacción del proyecto constructivo del **tranvía** que unirá **Leioa** con el campus de la **Universidad del País Vasco**.

vi) Nueva Red Ferroviaria Vasca – ETS y ADIF

Esta infraestructura, concebida para el transporte tanto de pasajeros como de mercancías, tendrá una longitud de 172 kilómetros, de los cuales 104,3 kilómetros discurrirán a través de 80 túneles, 17 kilómetros a través de 71 viaductos y los 50,6 kilómetros restantes a cielo abierto. El ancho de red se adaptará a la medida internacional, solventando la incompatibilidad histórica de los anchos de vía con la red europea. Su velocidad máxima será de 200-220 km/hora para viajeros y de 100-120 km/hora para mercancías. Las inversiones previstas para su puesta en marcha superan los 4.000 millones de euros.

Actualmente se producen aproximadamente 47.000 desplazamientos diarios entre las tres capitales vascas, de los cuáles cerca del 60% lo hacen en transporte privado. Por tanto, la nueva infraestructura absorberá parte de este tráfico, estimándose que el Tren de Alta Velocidad pueda sacar de las carreteras 5.375 coches diarios y 1.175 camiones, por lo que se estima una demanda potencial de 11.655 viajeros diarios, lo que supone 4,25 millones de pasajeros anuales. El reparto de esta demanda se estima que pueda provenir en un 46,9% de la conexión Vitoria-Bilbao, un 32% entre Bilbao-Donostia y el 21,1% restante del trayecto Vitoria-Donostia.

**Infraestructuras Nueva Red Ferroviaria Vasca – Principales novedades 2008**

- Al cierre del ejercicio 2008 ADIF ha adjudicado 12 tramos de los 18 proyectos que forman el ramal que le corresponde ejecutar de la “Y Vasca”, incluyendo los accesos de Vitoria y Bilbao, habiéndose iniciado las obras en 11 de ellos. En 2009 se prevé licitar las obras de tres tramos más, por lo que a finales de 2009 se habrán adjudicado 15 de los 18 tramos, quedando tan sólo los accesos a Vitoria y Bilbao y un tramo de 17 km. Que conectará con el ramal que ejecuta el Gobierno Vasco.
- Respecto a las actuaciones concernientes al tramo guipuzcoano, responsabilidad del Gobierno Vasco en virtud del acuerdo alcanzado en abril del 2006 con la Administración General del Estado, destacan:
 - En abril de 2008 se han iniciado los trabajos en el tramo de Ordizia-Itsasondo, con la perforación del primer túnel de la “Y Vasca” en Gipuzkoa. Al cierre del ejercicio se habían avanzado más de 30 metros hacia el interior del túnel. El tramo Ordizia-Itsasondo cuenta con una longitud de 2,8 km., de los cuales el 98% son a través de túnel. El presupuesto de este tramo es de 60,2 millones de euros y el plazo de ejecución de 31 meses.
 - Se ha autorizado en noviembre la licitación de los siguientes tramos entre Beasain y Tolosa: Beasain Este, Beasain Oeste, Legorreta y Tolosa. La longitud total es de 11,4 km., de los que el 82% son a través de túnel. El presupuesto de las obras es de 255 millones de euros.
 - Se ha previsto en el territorio guipuzcoano una estación adicional en Ezkio-Itsaso, con la intención de dar servicio a la comarca del Goierri y construir un punto de enlace con el Corredor Navarro, ya que de esta estación saldría el ramal hacia Pamplona, pasando por Alsasua. Esta alternativa permite salvar los parques naturales de Aizkorri y Aralar.

A su vez, con la nueva infraestructura “Y Vasca” y su efecto colateral en RENFE, junto a las mejoras previstas en EuskoTren y FEVE permitirá absorber la carga equivalente a la de 800.000 camiones para 2020, lo que supone un incremento del 400%, alcanzando una cifra entorno a los 20 millones de toneladas al año, de los cuáles la mitad serían por el efecto directo de la nueva infraestructura y la otra mitad como consecuencia de la demanda liberada del tráfico de viajeros de RENFE, FEVE y Euskotren. Así, se estima que la alta velocidad puede retirar 240 trenes semanales de la red convencional, lo que duplicaría la capacidad de esta última para transportar mercancías.

c) Transporte aéreo

La oferta de transporte aéreo en la CAPV se concentra en tres aeropuertos de interés general situados en las inmediaciones de las capitales de Bilbao (aeropuerto de Loiu), Donostia-San Sebastián (aeropuerto de Hondarribia) y Vitoria-Gasteiz (aeropuerto de Foronda).

El tráfico en los aeropuertos vascos en el año 2008 ha registrado un total de 71.360 aeronaves, lo que supone una reducción en la oferta del 3,4% con respecto al año anterior. Este descenso se debe a la contracción experimentada en los aeropuertos de Bilbao y Hondarribia, que han visto decrecer el número de vuelos en un 3,5% y 9,9%, respectivamente. Por su parte, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, concentrado en el tráfico aéreo de mercancías, ha incrementado el movimiento de aeronaves en un 4%.

Por tanto, atendiendo a las cifras presentadas, y a pesar del descenso, la Terminal de Loiu acapara 3 de cada cuatro (74,2%) operaciones aéreas en la CAPV, mientras que Vitoria-Gasteiz y Hondarribia representan el 13,3% y el 12,5%, respectivamente.



Cuadro 2.13. Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves en los aeropuertos vascos. 1995-2008

Años	Vitoria-Gasteiz		Hondarribia		Bilbao		TOTAL	
	Nº aeronaves	Δ anual período (%)	Nº aeronaves	Δ anual período (%)	Nº aeronaves	Δ anual período (%)	Nº aeronaves	Δ anual período (%)
1995	4.689	70,7	1.814	0,6	20.348	17,9	26.851	23,1
2000	13.726	38,5	5.569	41,4	40.770	20,1	60.065	24,7
2004	10.848	-5,2	6.295	3,3	47.020	3,8	64.163	1,7
2005	8.894	-18,0	7.135	13,3	51.745	10,0	67.774	5,6
2006	9.462	6,4	8.873	24,4	52.200	0,9	70.535	4,1
2007	9.131	-3,5	9.884	11,4	54.877	5,1	73.892	4,8
2008	9.497	4,0	8.897	-9,9	52.966	-3,5	71.360	-3,4

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA. Elaboración Propia.

A continuación se muestran las características generales y las principales actuaciones llevadas a cabo en materia de infraestructuras y oferta aérea en los tres aeropuertos vascos en el transcurso de 2008.

Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz – Situación y Novedades 2008

- El aeropuerto de Vitoria-Gasteiz dispone de una pista de aterrizaje de 3.500 por 45 metros y una plataforma de estacionamiento de aeronaves de 170.000 m², que puede albergar al mismo tiempo 13 aeronaves de gran envergadura.
- De las inversiones de 44 millones de euros previstas hasta 2010 en el aeropuerto de Foronda con cargo a los presupuestos generales del Estado, se han producido los siguientes avances:
 - Se ha trabajado en las obras de remodelación integral del parking, que culminarán en 2009 con una inversión de 2,2 millones de euros. No se incrementarán las plazas, que seguirán siendo 550, pero el estacionamiento será gratuito, si bien habrá un control de acceso.
 - Se han iniciado las obras de acondicionamiento del hangar que ocupaba DHL junto a la terminal de pasajeros. Se destinará a la reparación y mantenimiento de aeronaves, y cuenta con un presupuesto de 350.000 euros.
 - Se encuentran en fase de proyecto la ampliación de la pista de aterrizaje y la adecuación de las franjas, que permitirá que los aviones de mayor tonelaje puedan aterrizar y despegar sin ningún tipo de problema a cualquier hora del día o de la noche. El presupuesto es de 14 millones de euros.
 - Está previsto la remodelación del sistema eléctrico del aeródromo, presupuestada en más de 7 millones de euros.
- Air Nostrum, única compañía aérea que oferta vuelos regulares de pasajeros, ha suspendido en otoño uno de sus dos vuelos a Madrid, con lo que sólo opera una aeronave a primera hora de la mañana y con regreso a la noche.

Aeropuerto de Bilbao – Situación y Novedades 2008

- El aeropuerto de Bilbao dispone de una terminal de 32.000 m², que puede acoger más de cuatro millones de pasajeros al año y a tres mil en hora punta. El aeropuerto dispone de dos pistas de vuelo: una, de 2000 por 45 metros, que posee dos calles de salida/acceso a la pista, y otra, de 2.600 por 45 metros, que tiene dos calles de salida rápida a 300 metros y una calle de rodaje paralela a la pista. La capacidad del campo de vuelos es de 18 movimientos/hora.
- Existen dos plataformas de estacionamiento de aeronaves: la plataforma sur (puede albergar once aeronaves comerciales y tres más de aviación comercial y privada) y la plataforma norte (se utiliza para descongestionar la anterior y tiene una capacidad de diez aeronaves).
- El aeropuerto de Loiu ha obtenido en 2008 la distinción ISO-9001, que otorga AENOR.
- En 2008, el aeropuerto de Bilbao ha perdido las conexiones con Milán, por la desaparición de Alitalia, la de París que cubría Clickair, y los vuelos de Spanair a Jerez y Málaga.



Aeropuerto de Hondarribia – Situación y Novedades 2008

- El aeropuerto de Hondarribia dispone de una única pista de 1.754 por 45 metros, que tiene tres calles de salida y una capacidad de doce movimientos por hora. Para el estacionamiento de aeronaves tiene una plataforma de 26.500 m² con cuatro puestos y una capacidad de seis aeronaves/hora. La terminal, en hora punta, puede hacer frente a 292 pasajeros en salidas y 311 en llegadas.
- La sociedad Ortzibia, entidad en la que participan el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Gipuzkoa, los ayuntamientos de Donostia-San Sebastián, Irún y Hondarribia y la Cámara de Comercio de Gipuzkoa, ha continuado sus trabajos para la promoción del aeropuerto.
- En 2008 se han llevado a cabo mejoras como la ampliación de las puertas de embarque, el rediseño de los espacios interiores o la ampliación del parking proyectada.

d) Transporte marítimo

Atendiendo a los datos facilitados por Anavas - Asociación de Navieros Vascos, como representantes de la oferta de la flota mercante vasca, se obtiene que en 2008 hay registrados un total de 80 buques, entre mercantes y remolcadores y embarcaciones de tráfico interior, pertenecientes a 14 compañías propietarias y/o gestoras. Esta flota aporta en conjunto un potencial de 574.292 toneladas brutas y 970.421 TPM.

Estas cifras suponen con respecto al año anterior la incorporación de 3 empresas nuevas operando en la CAPV y un total de 12 embarcaciones a sumar a la flota, lo que redonda en un incremento del 7,2% en el tonelaje bruto y del 4,2% respecto al tonelaje de peso muerto.

Cuadro 2.14. Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV. 1995-2008

Año	Nº empresas	Nº buques	GT ¹	TPM ²
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	11	68	535.852	931.416
2008	14	80	574.292	970.421

(1) Toneladas Brutas. (2) Tonelaje de Peso Muerto.

Fuente: Anavas. Elaboración Propia

Con respecto a la tipología de la flota, en 2008 los buques remolcadores suponen el 50% del total de unidades, seguido de los bula carrier y portacontenedores (18,8%) y los buques G.L.P. (17,5%). Además, cabe destacar la juventud de la flota mercante vasca, en su conjunto, con una edad media a finales de año de 12,6 años, muy por debajo de la media mundial (18,6 años) y ligeramente inferior a la media española (13,3 años).



Por último, destacar que el abanderamiento en registros de conveniencia es actualmente una práctica habitual para todo tipo de buques y así queda reflejado en la evolución de la flota de los principales países marítimos. De esta forma, cerca de los dos tercios del tonelaje total de la flota mundial están registrados bajo banderas de terceros países. Atendiendo a la flota mercante vasca, excluyendo los buques dedicados al tráfico interior, el 47% de las embarcaciones asociadas a Anavas se encuentra inscrito en el Registro Especial Canario, el 29,4% en el Registro de Madeira y el 17,6% en el Registro Británico de la Isla de Man.

Cuadro 2.15. Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2007-2008

Tipo de buque	Nº buques	
	2007	2008
Remolcador y tráfico interior	34	40
Químico	0	0
Buque tanque	8	8
G.L.P.	11	14
Bulk Carrier y portacontenedores	12	15
Frigorífico	3	3
TOTAL	68	80

Fuente: Anavas. Elaboración propia.

A continuación se recogen las actuaciones más significativas relacionadas con sus infraestructuras llevadas a cabo en 2008 por los puertos vascos de mayor actividad.

Puerto de Bilbao – Situación y Novedades 2008

- Se encuentran en curso los trabajos para la creación de dos nuevos muelles en Zierbena de 21 metros de calado:
 - El muelle AZ-3, de 235.500 m², con una inversión de 41 millones, estará finalizado en 2010 y será destinado a mercancía general y carga.
 - El muelle AZ-2, de 293.000 m², con un presupuesto de 45,4 millones y estará destinado al desarrollo del tráfico de graneles sólidos de acuerdo con el plan de usos del Puerto.
- Se han finalizado en abril de 2008 las obras de protección de Punta Sollana, con un presupuesto de 3,2 millones.
- En julio de 2008 se adjudicaron las obras de mejora de la rampa ro-ro número 5 para aumentar su capacidad de carga desde 125 hasta 250 toneladas de peso, con una inversión de 1,05 millones de euros. Esta rampa dará servicio a la autopista del mar que une tres veces por semana Bilbao con Zeebrugge.
- Se encuentra en construcción la nueva el edificio de la nueva sede de la Autoridad Portuaria, de 15.000 m². El presupuesto es de 20,9 millones de euros y se espera que las obras finalicen a lo largo de 2009.
- Se ha realizado gran parte del suministro e instalación de defensas del muelle AZ-1 (692 miles de euros); se ha renovado la alimentación e instalaciones eléctricas de los muelles del espigón nº 2 sur (780 miles de euros), se han rescatado las concesiones del muelle de cruceros (desembolso de 10,9 millones de euros) y de la reordenación de superficies en el muelle nº 2 de la ampliación (desembolso de 18,8 millones de euros).
- Se ha suspendido el 16 de mayo de 2008, con carácter temporal, el contrato para el relleno parcial de la margen derecha del canal de Deusto para su acondicionamiento para uso urbanístico. El motivo de la suspensión es la verificación de diversos aspectos técnicos del proyecto.



- En julio de 2008 la Autoridad Portuaria ha puesto en marcha un sistema derivado del código internacional de protección de buques e instalaciones portuarias (ISPS), con el objetivo de incrementar los niveles de seguridad del recinto portuario, registrar los tránsitos de entrada y salida de personas y vehículos, automatizar la toma de datos y optimizar la gestión logística del recinto y de las operaciones portuarias.
- La plataforma telemática e-puerto-bilbao ha puesto en marcha un nuevo servicio destinado a facilitar la confección y el contraste aduanero de las listas de carga para la actividad exportadora, así como sus transmisiones a las terminales y al resguardo fiscal.
- A finales de octubre de 2008 se ha inaugurado una moderna Terminal portuaria de temperatura controlada para productos alimenticios congelados y refrigerados, con una inversión de 4,2 millones. La instalación, realizada por el Consorcio del Depósito de Franco de Bilbao, cuenta con una línea de atraque de 180 metros lineales con 10 metros de calado y 7 muelles de carga para camiones.
- Entre otras inversiones privadas destacan:
 - La sociedad Binaria 21 ha comercializado la segunda fase de la Zona de Almacenaje y Depósito (ZAD), de 105.000 m² y con una inversión hasta 2009 de 20,8 millones. En estos momentos el puerto dispone de una ZAD de 200.000 m².
 - Fertiberia está construyendo una planta de 22.000 m² para la transformación y almacenamiento de fertilizantes y/o cereales.
 - Petronor ha adquirido una parcela de 30.000 m² para la construcción de una planta de almacenamiento de graneles sólidos.
 - Acoleg contempla la creación de una planta de 21.000 m² de ácido sulfúrico, con una inversión de 38 millones.
 - Consignaciones Toro y Betolaza ha construido un almacén de 20.629 m² para mercancía general convencional.
 - Almacenes y Logísticas Siderúrgica S.L. han construido un almacén de 10.000 m² para productos siderúrgicos.
 - Erhardt Transitarios S.L. está construyendo naves y depósitos para almacenamiento y distribución de mercancías en un terreno de 12.000 m².
 - Grupo Tamoin está levantando un pabellón para el almacenamiento de productos de maquinaria y herramientas en una superficie de 4.000 m².
 - Se prevé que las plantas de Biodiésel de las empresas Biocombustibles de Zierbena y Bunge Ibérica se pongan en marcha en el transcurso de 2009. Además, en mayo se aprobó otra concesión de Biodiésel a favor de la empresa Diesel Energy, cuya planta estará operativa en 2010, y Petronor está pendiente de la autorización ambiental integrada de también una planta de biodiésel.
- En 2008 la naviera BBC ha iniciado dos nuevas líneas regulares entre Bilbao y Sudamérica destinadas a mercancía convencional, MSC ha introducido un segundo servicio para captar tráfico procedente de Turquía y Grecia y mejorar su conexión con otros mercados a través del norte de Europa, y CCNI ha reforzado su servicio entre el Caribe, Sudamérica y el norte de Europa.

Puerto de Pasajes – Situación y Novedades 2008

- En 2008, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasajes ha aprobado el Plan estratégico 2008-2020, y se han redactado el Plan Director de Infraestructuras y el documento de inicio de la evaluación ambiental estratégica, en cumplimiento de las previsiones recogidas en la Ley de Puertos y en la legislación medioambiental vigente. Paralelamente ha continuado la tramitación del Plan especial de ordenación de la zona de servicios del Puerto.
- Entre las obras culminadas en 2008, destacan:
 - El acondicionamiento parcial de la planta baja del edificio trasatlántico para la nueva ubicación de las oficinas del servicio de vigilancia del puerto (175 miles de euros).
 - La campaña aglomerado 2007 (140 miles de euros).
 - Las actuaciones relacionados a la seguridad y el cierre del puerto (191 miles de euros)
 - Las actuaciones del sistema ferroviario 2008 (107 miles de euros).
 - Otras obras, suministros y adquisiciones que han supuesto una inversión conjunta de 431 miles de euros.



- Se ha llevado a cabo la implantación de un sistema para la gestión del mantenimiento y conservación de las instalaciones de la Autoridad portuaria de Pasajes (119 miles de euros), y se encuentran en ejecución los trabajos para el desarrollo del sistema informático de operaciones portuarias en Oracle 10G (170 miles de euros) y la construcción del sistema informático de gestión del dominio público en plataforma Oracle 10G (167 miles de euros). Asimismo, se ha implantado una solución integral de gestión de backups de los sistemas de información del puerto (148 miles de euros).
- Entre otras obras y actividades autorizadas a entes privados, y que se encuentran en estado de ejecución, destacan:
 - La construcción de un depósito de carbón y fuel-oil y la instalación de una central termoeléctrica por parte de Iberdrola Generación S.A., con un importe en 2008 de 857 miles y 80 miles de euros, respectivamente).
 - Las obras del aparcamiento elevado por parte de Ground & Garage (1,1 millones en 2008).
 - El reacondicionamiento y explotación del astillero por parte de Astilleros Zamakona Pasaia, S.L. (278 miles de euros).
 - La urbanización y construcción de pabellones navales por Oarsoaldeko Industrialdea S.A. (206 miles de euros)

Puerto de Bermeo – Situación y Novedades 2008

- En noviembre de 2008 se ha puesto en marcha un enlace ferroviario para transporte de mercancía por parte de EuskoTren. Las características de la red ferroviaria permiten trasladar un máximo de 350 toneladas en cada viaje, y se prevé transportar cerca de 300.000 toneladas al año, lo que reduciría considerablemente los camiones que circulan por la carretera BI-2235 en dirección a Gernika y BI-631 hacia Bilbao.
- La Dirección de Puertos del Gobierno Vasco ha puesto en funcionamiento los dos controles de acceso a la zona comercial del puerto de Bermeo, con el objetivo de cumplir la normativa internacional denominada código ISPS. El presupuesto ha sido de 250 miles de euros.
- Se han realizado las obras por parte del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco tendentes a reforzar la escollera y reparar el rompeolas del Puerto de Bermeo a causa de los destrozos ocasionados por los temporales de diciembre de 2007 y marzo de 2008. El presupuesto conjunto ronda los 10 millones de euros.

e) *Transporte por cable*

La *oferta* de transporte por cable está representada en nuestra comunidad por los **funiculares y ascensores públicos** repartidos entre Bizkaia y Gipuzkoa. Su uso se ciñe exclusivamente a la movilidad de personas.

Concretamente, son tres los funiculares existentes: el de Artxanda, el de Larreineta y el de Igueldo. Los ascensores públicos, por su parte, son cinco: el de Arangoiti, el de La Salve, el de Soloakoetxe, el de Begoña y el de Ereaga. Todos, a excepción del Funicular de Igueldo, se ubican en el Territorio Histórico de Bizkaia.

f) *Bicicleta*

Los **bidegorri** o carriles bici son viales de uso exclusivo para ciclistas totalmente segregados de las carreteras. Cabe recordar que existen carriles bicis de responsabilidad foral y de responsabilidad municipal, habiéndose incrementado progresivamente en los últimos años los kilómetros de la red total de carriles bici en los tres territorios.

Cuadro 2.16. Kilómetros de la red ciclable en los tres territorios históricos. 2008

	Red prevista total		Tramos ejecutados		Tramos en construcción	Tramos con proyecto constructivo elaborado
	Kms	Δ 08/07	Kms	Δ 08/07	Kms	Kms
Álava (*)	286'5	-	152,0	-	13'4	-
Bizkaia (**)	608,3	3,9%	154,3	13,4%	21,7	39,0
Gipuzkoa (***)	378'2	-	99,2	11,1%	18,5	-

(*) Datos aportados por diversas fuentes para el PTS de vías ciclistas en la CAPV. Los datos corresponden a principios del año 2008 (últimos datos disponibles).

(**) Datos de la red prevista en el Plan Director Ciclable 2003-2016 de la Diputación Foral de Bizkaia.

(***) Datos del Mapa de la red de vías ciclistas existentes y en construcción es la suma de la red foral a diciembre de 2008 y los últimos datos disponibles de la red local (2007). Diputación Foral de Gipuzkoa.

Fuente: Diputaciones Forales y PTS de Vías Ciclistas de la CAPV

A finales del año 2008 se dispone de más de 400 kilómetros construidos de las redes ciclables planificadas. Bizkaia es el territorio que cuenta con una mayor longitud de red ciclable, con el 38,1% de los tramos ejecutados en la CAPV (154,3 Km.).

Cuadro 2.17. Kilómetros de la red ciclable en las tres capitales de la CAPV (estado de las redes ciclables a diciembre de 2008)

	Totales		Habilitados		En construcción	En planeamiento
	Kms	Δ 08/07	Kms	Δ 08/07	Kms	Kms
Bilbao	78,0	-0,1%	16,2	21,8%	3,9	56,5
Donostia – San Sebastián	42,2	-27,4%	30,5	10,5%	3,0	8,7
Vitoria-Gasteiz	135,0	-6,9%	75,0	27,1%	-	60,0

Fuente: Ayuntamientos de las tres capitales vascas y PTS de Vías Ciclistas de la CAPV

Por lo que respecta a las capitales vascas, destaca Vitoria-Gasteiz con sus 75 km. habilitados de carriles bici a finales de 2008. De este modo, la capital alavesa concentra prácticamente la mitad de la red de bidegorri provincial (49,3%), aspecto relacionado con la distribución poblacional existente en Álava. Por su parte, en Donostia-San Sebastián se encuentra el 30,7% de los kilómetros habilitados como carril bici en Gipuzkoa, al tiempo que Bilbao concentra tan sólo el 10,5% de los bidegorri existentes en Bizkaia.

g) Centros logísticos

Los centros logísticos desempeñan un papel primordial en la gestión del transporte de mercancías, contribuyendo a la descongestión del tráfico en los núcleos urbanos, a la liberación de suelo y a la racionalización de las labores de distribución de mercancías.

Actualmente, son cuatro los centros logísticos existentes en la CAPV. A lo largo del epígrafe se resumen las principales cifras y características de éstos, así como las principales novedades registradas en el último año.



i) Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi)

Este centro logístico, ubicado en el Polígono Industrial de Jándiz en las inmediaciones de Vitoria-Gasteiz, cuenta en la actualidad con 718.141m², de los cuáles 584.710 están dedicados directamente a parcelas industriales y equipamientos. El centro cubre todas las áreas relacionadas con el transporte de mercancías: almacenaje, distribución, gestiones aduaneras y de stocks, fraccionamiento y consolidación de cargas e intercambio modal.

Además, tiene una muy buena comunicación con autopistas, ferrocarriles, puertos y aeropuertos, lo que facilita la intermodalidad. Al respecto, cabe destacar que la ampliación del Centro Intermodal de Transporte y Logística de Vitoria-Gasteiz ha estado orientada a favorecer la instalación de operadores logísticos con vocación intermodal, para lo que dispone de una zona de casi 120.000 m² de parcelas industriales con ramal ferroviario para almacenes con doble acceso vagón-camión.

Actualmente, el Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz aloja a 93 empresas que emplean a más de 1.100 personas. A su vez, dispone de 182 plazas de aparcamiento de camiones en una superficie de 23.821 m², siendo la ocupación media mensual en 2008 de 178 plazas, entre abonados y ocasionales.

En 2008, la cifra anual de tráfico de vehículos industriales diario (camiones y furgonetas) alcanza las 1.132 unidades, cifra que supone una reducción con respecto al año anterior en 76 unidades, debido al descenso de actividad experimentado por el sector logístico en el año 2008.

Por último, mencionar que el consejo del CTV ha aprobado una inversión para construir dos nuevos pabellones de 10.000 m² cada uno, con los que se llegará a la utilización del 80% de la reserva habilitada para suelo de uso logístico (194.000 m²).

ii) Zaisa

Zaisa (Centro de Transportes de Irún) ubicado en un enclave estratégico del tráfico viario europeo, en la frontera entre Francia y España, y junto a las autopistas A-8 y A-68, en el eje Madrid-París, y cerca de los aeropuertos de Hondarribia y Biarritz y del Puerto de Pasajes.

Con la consolidación de Zaisa III, la tercera fase de desarrollo del Centro de Transportes de Irún, se ha dotado al parque de 20 hectáreas adicionales, por lo que la superficie total alcanza los 401.000 m², con 275 plazas públicas de aparcamiento en una superficie de 32.000 m². La inversión directa entre la sociedad promotora y las empresas instaladas para la construcción de la tercera fase de la infraestructura supera los 36 millones de euros.

En 2008 se contabilizan 140 empresas instaladas, gestionando mercancías de más de 3 millones de toneladas anuales, lo que le convierte en la principal concentración de empresas del sector del transporte y la logística del País Vasco y uno de los polos más importantes del sur de Europa.

*iii) Bikakobo-Aparcabisa*

Bikakobo-Aparcabisa, dedicada a la promoción, preparación y explotación de centrales integradas de mercancías y aparcamiento para camiones, dispone de una óptima localización y vías de comunicación con el resto de infraestructuras, por ubicarse junto a la autopista que une al Estado con el resto de Europa y por emplazarse a pocos kilómetros del aeropuerto y del Puerto de Bilbao.

Actualmente, el recinto cuenta con 200.000 m² de superficie construida, dispone de un aparcamiento para 400 vehículos ligeros y dos aparcamientos para camiones, uno de 379 plazas y otro de 230 plazas para vehículos que transportan mercancías peligrosas.

En 2008 los niveles de ocupación de los aparcamientos de Bikakobo-Aparcabisa han sido del 100%. Así, durante el ejercicio de 2008 se ocupa al completo el acondicionamiento que ofrecen las 106 plazas de Zorrozaurre, 377 de Zierbena y los dos espacios de aparcamiento que se ofrecen en Trapagan, uno de ellos de 219 plazas y el otro de 379.

A su vez, en el ejercicio se ha trabajado en actuaciones de mejora y acondicionamiento del centro de Trapagan, así como se ha avanzado en el servicio que se viene prestando al Puerto de Bilbao en la ordenación de los tráficos, consolidando el aparcamiento de mercancías peligrosas y el de vehículos pesados.

iv) Arasur

El parque logístico de Arasur se encuentra en pleno proceso de desarrollo y expansión de sus zonas logísticas que le llevará a convertirse en la mayor plataforma logística de Euskadi. La finalización de las obras está prevista que culmine en 2017, momento en el que se estima que la plataforma cuente con un millón de metros cuadrados de naves, con 50.000 m² dedicados a oficinas y una superficie de 100.000 m² de zona de servicios. Todo ello, sobre una superficie construida de 2 millones de m². La inversión total contemplada es de 360 millones de euros.

En junio de 2008 se ha finalizado la construcción de una nueva nave de 20.000 m² y un parking vigilado de 194 plazas, con los que se dará servicio a los más de 7.000 transportistas que circulan a diario por la AP-1. De esta forma, se avanza en el desarrollo de la zona de servicios de Arasur, donde además del parking, ya se cuenta con un hotel del grupo Husa, un restaurante, una gasolinera y un área para el sector del transporte con talleres de reparación.

En la actualidad, la plataforma cuenta con una superficie construida de 90.000 m², con cinco naves construidas y cinco empresas instaladas: VIA y Logento, operador logístico de Repsol, Perfumería IF, integrada en el Grupo Eroski, Fagor, el grupo de alimentación DIA-Carrefour, Guascor Solar y Compass Transworld Logistics (CTL), para la logística de distribución de componentes de aerogeneradores fabricados en las plantas de Gamesa del País Vasco y Aragón.



h) Intercambiadores modales

El Ayuntamiento de Donostia y la Diputación Foral de Gipuzkoa tienen previsto construir una nueva estación de autobuses junto a la de Renfe, en Atotxa, para sustituir a la actual de la plaza de Amara. La nueva estación será subterránea y dispondrá de 22 dársenas para autobuses y un parking para 700 coches, y estará unida a la estación de tren, hasta donde está previsto que llegue el tren de alta velocidad.

En diciembre de 2008 se ha presentado el anteproyecto de la primera fase de la estación intermodal de Vitoria-Gasteiz, que ocupará 4.000 m² del parque Arriaga. Las obras de construcción se prevé que inicien en 2010 y durarán dos años. La nueva infraestructura contará con 35 dársenas para autobuses y un parking de 364 plazas para turismos y estará conectada con la red de tranvía y autobuses urbanos y, en un futuro, con el tren de alta velocidad.



2.2. DEMANDA DE TRANSPORTE

El presente apartado analiza la demanda de la movilidad existente en la CAPV, tanto en lo referente al ámbito de pasajeros como de mercancías.

2.2.1. Movilidad de personas

En lo referente a la movilidad de personas, los últimos datos disponibles proceden del “Estudio de Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2007”, al margen de la información obtenida de los diferentes operadores que ofrecen sus servicios en la CAPV. Dicho trabajo da continuidad al anterior “Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2003”, lo que permite realizar un análisis evolutivo de la movilidad en la CAPV en términos de número de desplazamientos, ámbito de movimientos (intraterritoriales, interterritoriales, con el exterior), tipología del desplazamiento (una etapa o más de una etapa), según los modos de transporte utilizados, según los motivos impulsores del desplazamiento, etc.

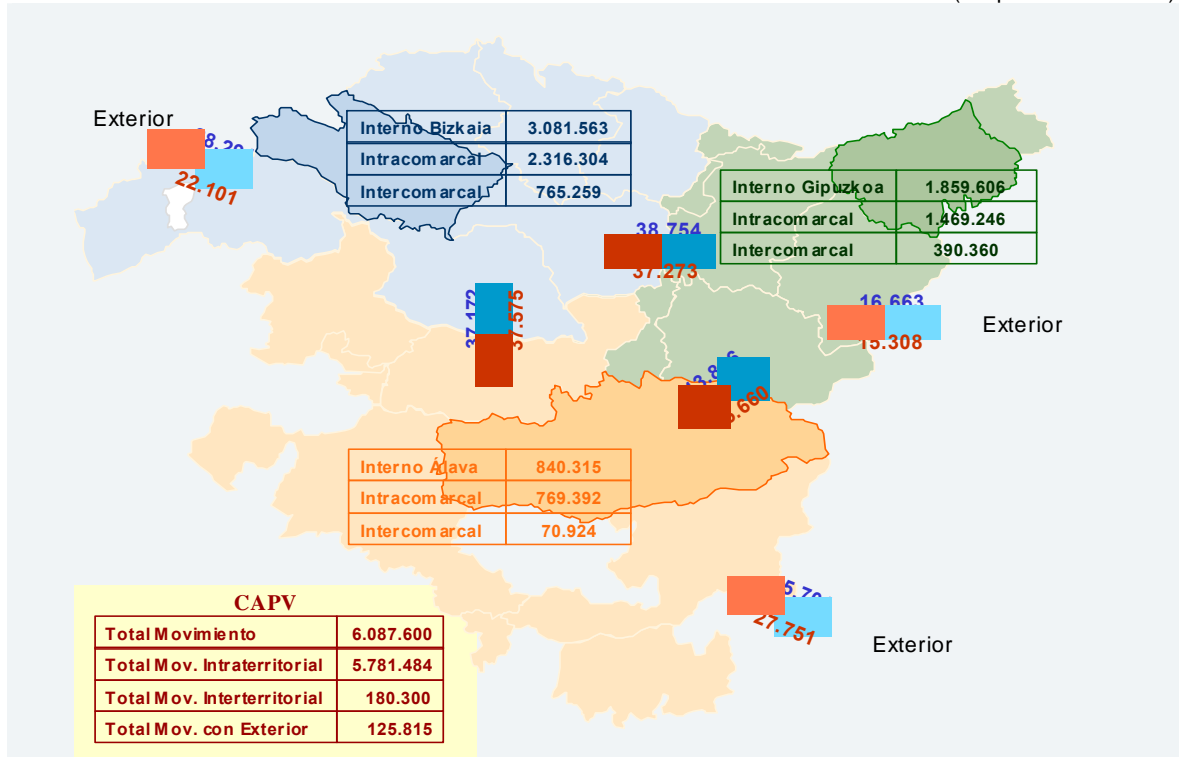
Al respecto, debido a que dicha información ya fue recogida en ediciones anteriores de este informe⁴, en el presente epígrafe se ofrece una breve síntesis de los principales resultados obtenidos, así como la actualización de toda la información suministrada directamente por los operadores.

En este sentido, según los datos del “Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2007”, actualmente se computan en la CAPV 6.087.600 desplazamientos diarios, lo que supone un incremento del 11,4% en el periodo 2003-2007.

⁴ Panorámica del Transporte en Euskadi 2006: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/panoramica_transporte_2006/es_def/panoramica_transporte_2006.html

Gráfico 2.1. Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen(1).

(desplazamientos/día)



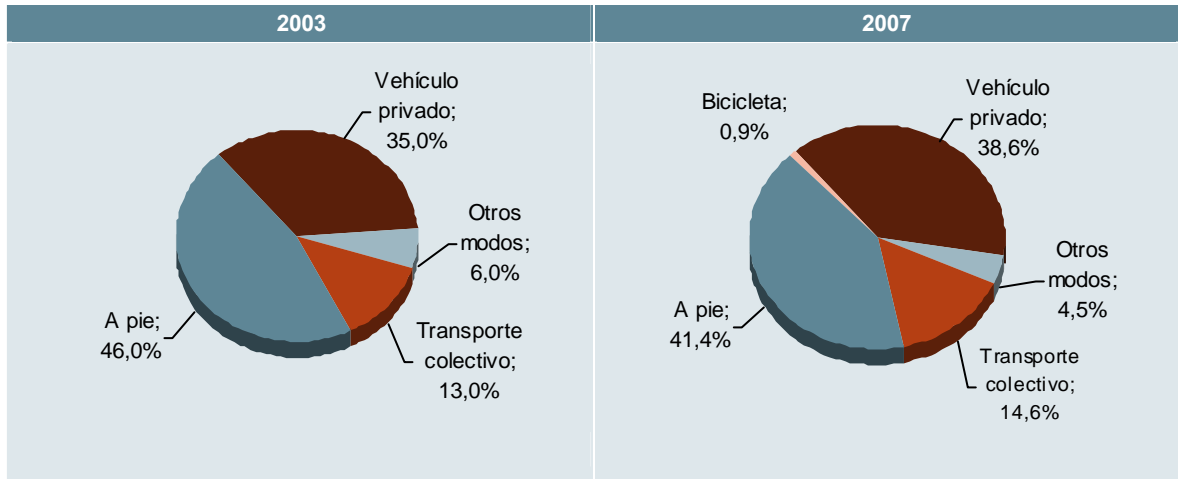
(1) Se refiere a los residentes en la CAPV.

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007. Elaboración propia.

Atendiendo al ámbito de la movilidad, el 95% de los desplazamientos son intraterritoriales (5.781.484 desplazamientos se realizan dentro del mismo territorio), el 3% interterritoriales (180.300 desplazamientos tienen origen y destino en diferentes territorios) y el 2% restante con el exterior (125.815 desplazamientos se realizan entre la CAPV y el exterior).

Con respecto a la distribución modal, destaca la ligera mejora de la penetración del transporte colectivo ante una mayor utilización del coche, en un contexto en el que los desplazamientos a pie pierden importancia. Así, en 2007, el modo peatonal concentra la mayor parte de los desplazamientos (41,4%), seguido como modo más utilizado por el automóvil (38,6%). Por su parte, el transporte colectivo acapara el 14,6% de los desplazamientos, la bicicleta el 0,9% y otros medios de transporte concentran el restante 4,5%.

Gráfico 2.2. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte. 2007 (%)



Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007. Elaboración propia.

En lo referente a la intermodalidad, cabe destacar que, en el conjunto de la CAPV, el 98,2% de los desplazamientos se realizan en una sola etapa. Por su parte, con respecto a la motivación de los desplazamientos, los estudios y el trabajo absorben casi la mitad de los movimientos (17,3% y 30,1%, respectivamente).

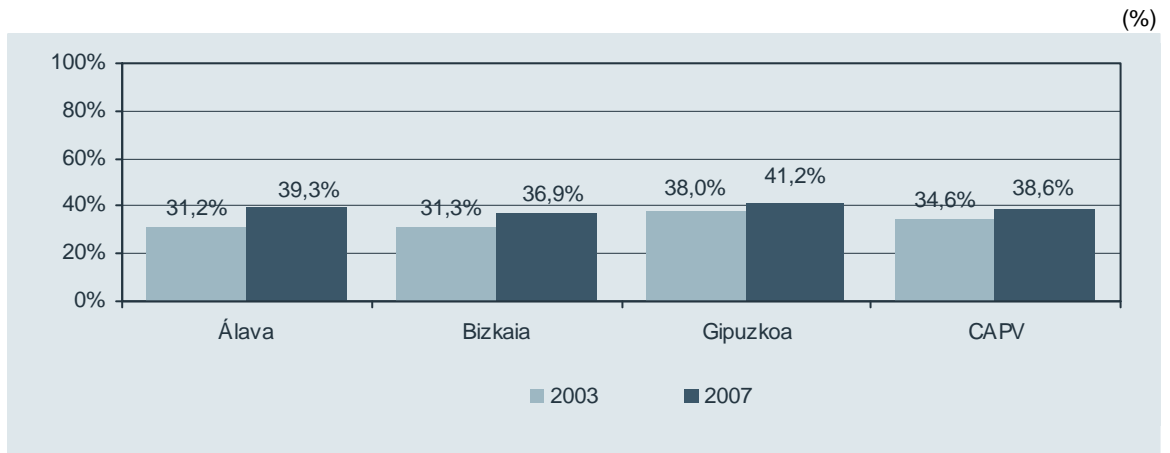
a) *Transporte por carretera*

i) *Movilidad en vehículo privado*

La creciente utilización del automóvil queda constatada con la tendencia al alza del índice de motorización experimentado en los últimos años, habiendo pasado de 391 a 435 turismos por cada mil habitantes en el período 2000-2008. Sin embargo, a pesar de este destacado crecimiento, en 2008 se observan síntomas de ralentización del índice de motorización, provocado por la crisis internacional que ha afectado de forma notoria al sector automotriz, con caídas medias del 50% de las ventas de coches en el último trimestre del año a nivel estatal.

En cuanto a la utilización del automóvil, un análisis por Territorios Históricos permite observar que Álava es la provincia en la que en mayor medida se ha intensificado el uso del vehículo privado en el periodo 2003-2007, registrando un aumento de más de 8 puntos porcentuales. Por su parte, Gipuzkoa es el territorio con mayor tasa de uso del automóvil (41,2%), mientras que los ciudadanos de Bizkaia son los que más se desplazan en transporte público.

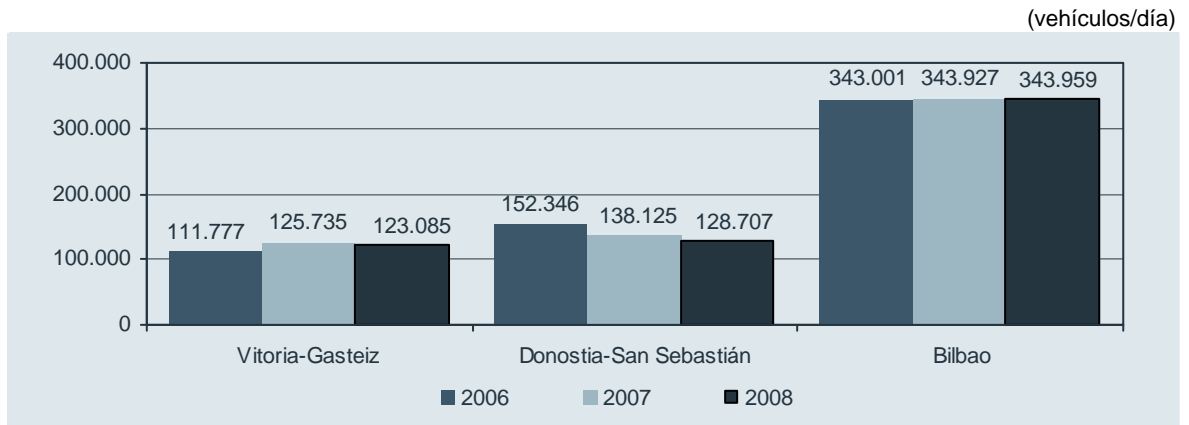
Gráfico 2.3 Movilidad de personas en automóvil. Penetración del automóvil. 2003-2007



Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2003 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007. Elaboración propia.

En lo referente a la **movilidad** en vehículo privado en el **ámbito urbano**, cabe destacar que, según el “Estudio de Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2007”, el 20,3% de los desplazamientos internos en las capitales vascas se realiza en automóvil.

Asimismo, son relevantes los datos de acceso motorizado a las capitales vascas, ya que absorben una parte importante del tráfico de vehículos en la CAPV, representando el 39,7% del total de los desplazamientos que realizan los residentes en la CAPV, siendo el automóvil el medio de transporte más habitual en dichos accesos.

Gráfico 2.4 Movilidad de personas en las capitales vascas: IMD⁵ en los principales accesos a las capitales. 2008

- Vitoria-Gasteiz (año 2008). Incluye los siguientes accesos: Arkaute / Gamarra Mayor / Puente de Zadorra / Krispijana / Gometxa.
- Bilbao (año 2008). Incluye los siguientes accesos: Deusto-Elorrieta / Deusto-Enekuri / Túneles de Arxanda / Begoña-Sto.Domingo / Ibarsusi-Etxebarri / Bolueta-Zubialdea / Miraflores-S.Sur / Zababuru-S.Sur / Sdo. Corazón-S.Sur / Basurto- Kaxtresana / Basurto- Zorrotxa.
- Donostia-San Sebastián (año 2008). Incluye los siguientes accesos: Herrera / Loiola / Zapatari-Avda.Tolosa / Subida a Hospitales / Amara.

Fuente: Plan de Aforo de la Diputación Foral de Álava 2008. Plan de Aforo de la Diputación Foral de Bizkaia 2008. Plan de Aforo de la Diputación Foral de Gipuzkoa 2008. Elaboración propia.

Tomando como base los últimos datos publicados en los Planes de Aforo de las Diputaciones Forales, Bilbao es la capital que mayor tráfico absorbe en su vías de acceso (Intensidad Media Diaria-IMD de 343.959 vehículos/día), seguida de Donostia-San Sebastián (128.707 vehículos/día) y Vitoria-Gasteiz (123.085 vehículos/día).

Atendiendo a los datos de evolución del tráfico en las vías de entrada y salida a las capitales vascas, destaca el descenso experimentado en el acceso a Donostia-San Sebastián, debido principalmente a las obras de finalización de la variante de Pasaia que han reducido a prácticamente la mitad los accesos a través de Herrera desde 2005. Por su parte, Vitoria-Gasteiz registra un decremento del 2,1% en el último año, mientras que Bilbao se mantiene en las cifras de los últimos años.

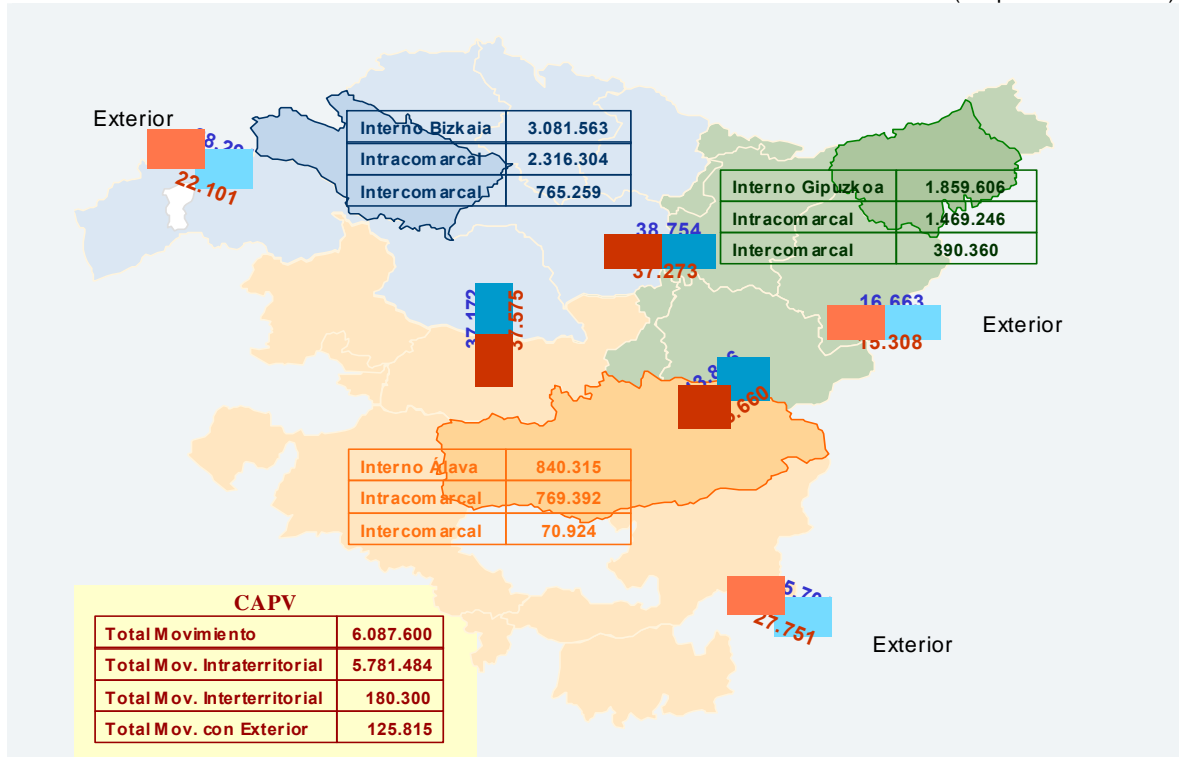
En lo referente al tránsito de **vehículos por carretera en el ámbito interurbano**, el automóvil es el modo utilizado en el 78% de los casos, registrando 694.894 desplazamientos interurbanos diarios.

Al respecto, la mayor recurrencia al coche en los desplazamientos interurbanos se produce dentro del territorio alavés (88,3%), frente a una utilización menor en Bizkaia (76,5%) y en Gipuzkoa (74,1%). No obstante, cualquiera de estos índices se acentúa cuando el desplazamiento se produce con el exterior de la CAPV (9 de cada 10 desplazados usa el automóvil).

⁵ IMD: Intensidad Media Diaria de Vehículos.

Gráfico 2.5. Movimientos interurbanos realizados en automóvil en la CAPV: Mapa Resumen

(desplazamientos/día)



Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007. Elaboración propia.

Los movimientos entre la CAPV y el exterior incluyen, por un lado, los desplazamientos entre Euskadi y el resto de comunidades autónomas, y por otro, los viajes internacionales. Como es de suponer, la mayor parte de estas conexiones se realizan con las zonas limítrofes a nuestra comunidad, es decir, con Burgos, Cantabria, Francia, La Rioja y Navarra.

ii) Movilidad en transporte colectivo

A la hora de analizar la demanda del transporte público por carretera, tanto en lo que respecta a la movilidad urbana e interurbana, cabe señalar, una vez más, que no es posible extraer conclusiones concernientes a la evolución del número de usuarios de los autobuses públicos si el análisis no se realiza dentro de un contexto más amplio en el que se incluye el conjunto de operadores de transporte público colectivo que prestan servicio en cada área geográfica analizada.



Cuadro 2.18. Transporte público urbano: Viajeros en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2008

(miles de viajeros y %)

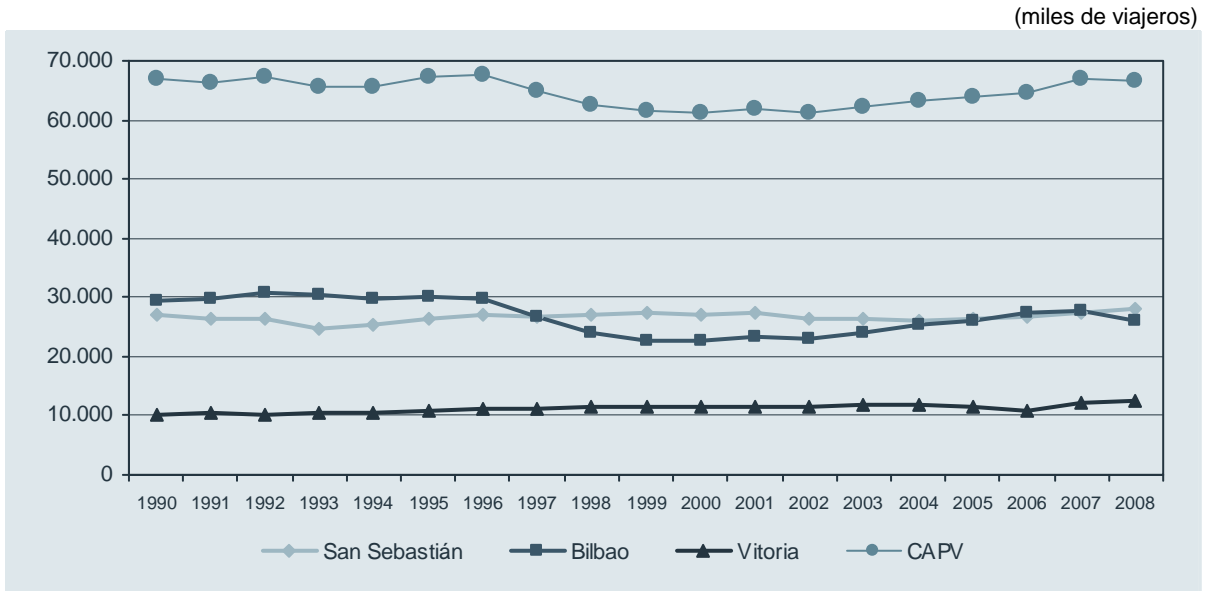
Años	Vitoria-Gasteiz		Donostia-San Sebastián		Bilbao		TOTAL	
	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)
1990	10.295	-	27.001	-	29.494	-	66.790	-
1995	10.765	0,9	26.371	-0,5	30.208	0,5	67.344	0,2
2000	11.383	1,1	27.213	0,6	22.729	-5,0	61.325	-1,8
2004	11.805	0,7	26.003	-1,1	25.518	3,1	63.326	0,8
2005	11.513	-2,5	26.219	0,8	26.086	2,2	63.818	0,8
2006	10.686	-7,2	26.670	1,7	27.264	4,5	64.620	1,3
2007	12.043	12,7	27.361	2,6	27.705	1,6	67.109	3,9
2008	12.643	5,0	28.003	2,3	26.004	-6,1	66.650	-0,7

Fuente: Tuvisa, Bilbobus y Compañía del Tranvía de San Sebastián. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

En este sentido, en el **ámbito** estrictamente **urbano**, las tres compañías de autobuses de las capitales vascas, es decir, Transportes Urbanos de Vitoria-TUVISA, Compañía del Tranvía de San Sebastián-CTSS y Bilbobus, han transportado conjuntamente a 66,6 millones de viajeros en 2008, cifra ligeramente inferior a la registrada en el año precedente. Este descenso se debe a la pérdida de viajeros experimentado por Bilbobus (-6,1%), ya que tanto Tuvisa como CTSS han visto aumentar el número de ciudadanos que han utilizado sus servicios en un 5% y 2,3%, respectivamente. De esta forma, CTSS ha desplazado un total de 28 millones de personas (42% del total), Bilbobus a 26 millones (39% del total) y Tuvisa a 12,6 millones (19%).

Atendiendo a un periodo de evolución más amplio, se observa que el número de viajeros transportados por las tres compañías se mantiene en los mismos niveles que a inicios de la década de los noventa, si bien en cada una de las capitales se ha producido una disímil evolución. Así, mientras que en Vitoria-Gasteiz se ha producido una notable expansión en el número de usuarios, con un crecimiento del 22,8% en el periodo 1990-2008, en Bilbao se ha producido una contracción del 11,8% en el mismo periodo. Por su parte, Donostia-San Sebastián ha registrado un ligero incremento del 3,7%.

Gráfico 2.6. Transporte público urbano: Evolución de viajeros en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2008



Fuente: Tuvisa, Bilbobus y Compañía de Tranvía de San Sebastián. Elaboración propia.

Sin embargo, como se ha mencionado, esta evolución hay que analizarla en el conjunto de la oferta del servicio de transporte público colectivo en el área metropolitana del Gran Bilbao, donde en el periodo contemplado se han puesto a disposición de los usuarios nuevos modos de transporte como MetroBilbao y EuskoTran, que han absorbido gran parte del descenso de pasajeros de Bilbobus.

Con respecto a la disponibilidad de **transporte colectivo en los desplazamientos interurbanos por carretera**, son tres los operadores existentes: Bizkaibus, Autobuses Interurbanos de Álava-AIA y los agentes integrados en Lurraldebus en Gipuzkoa.

Los servicios de Bizkaibus han sido utilizados en el año 2008 por un total de 30,2 millones de pasajeros, cifra que supone un ligero descenso con respecto al año precedente (-2,2%), si bien se reduce la intensidad del descenso de viajeros acontecida en los últimos años. Al respecto, recordar una vez más que estos datos es necesario analizarlos dentro del contexto de la oferta integral de servicios de transporte público colectivo en el área metropolitana del Gran Bilbao, donde se constata una cada vez mayor demanda de transporte público en sus diversas modalidades.



Cuadro 2.19. Transporte público interurbano: Viajeros en servicios regulares de autobús interurbano. 2000-2008

Años	Resto provincia Gipuzkoa		Resto provincia Bizkaia ¹		Resto provincia Álava	
	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)
2000	18.461,2	--	36.062,0	--	n.d.	--
2001	17.748,7	-3,9	38.535,9	6,9	n.d.	--
2002	17.022,3	-4,1	35.115,4	-8,9	295,2	--
2003	16.712,0	-1,8	37.030,6	5,5	333,3	12,9
2004	16.626,6	-0,5	36.875,8	-0,4	437,2	31,2
2005	15.382,3	-7,5	34.134,2	-7,4	317,4	-27,4
2006	16.109,1	4,7	32.810,0	-3,9	347,2	9,4
2007	16.120,2	0,1	30.876,0	-5,9	349,3	0,6
2008	17.185,1	6,6	30.196,0	-2,2	348,2	-0,3

⁽¹⁾ Se incluyen los viajeros 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.

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

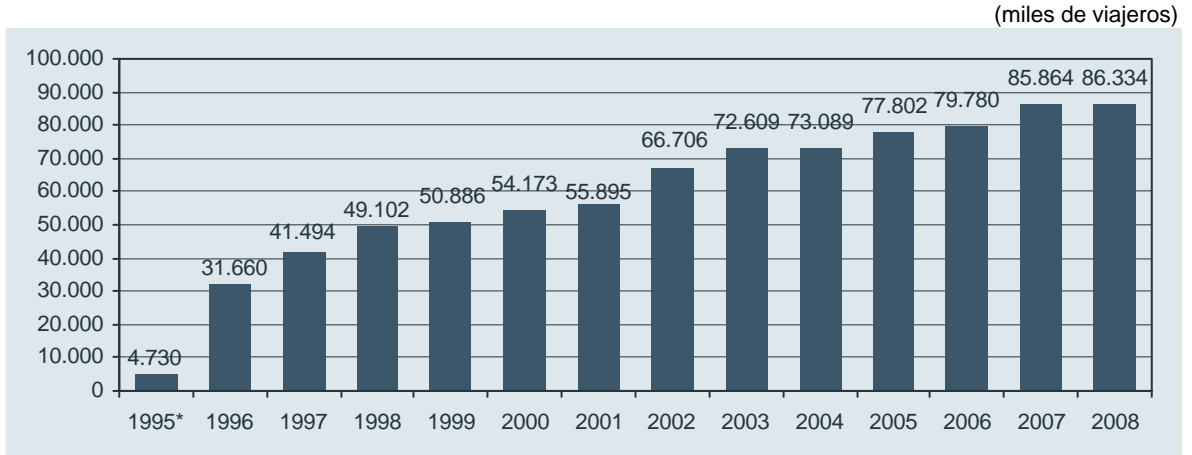
Por su parte, los autobuses interurbanos de Gipuzkoa experimentan un nuevo aumento en el número de usuarios, alcanzando en 2008 la cifra de 17,2 millones de viajeros, lo que supone un incremento del 6,6% con respecto a los datos de 2007. De esta forma, Lurraldebus mantiene su tendencia creciente desde el año 2005.

En Álava, por su parte, el número de viajeros en autobuses interurbanos se mantiene entorno a los 350 miles de viajeros. El menor grado de penetración de este modo de transporte en el territorio alavés se debe a un diferente modelo de ocupación territorial, constatándose una marcada concentración de la población en propia capital, lo que conlleva una menor utilización del servicio interurbano.

b) Transporte ferroviario

El Metro de Bilbao ha registrado en el año 2008 un nuevo récord histórico en cuanto al número de viajeros se refiere, al contabilizar al cierre del año un total de 86,3 millones de viajes, cifra superior a la registrada el año anterior en cerca de 470 mil desplazamientos. Este incremento se debe en gran medida a la ampliación de la línea de la Margen Izquierda, con la consolidación de las estaciones de Abatxolo y Portugalete, inauguradas en 2007, y que en el último ejercicio han incrementado su número de viajeros en 455 mil personas, entre ambas.

Gráfico 2.7 Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros en el Metro de Bilbao. 1995-2008



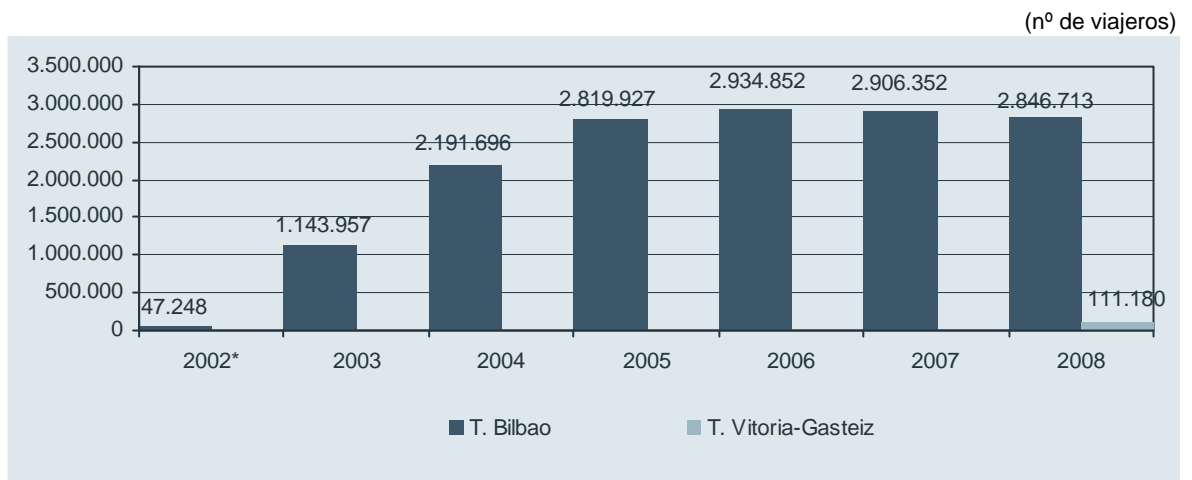
* Desde su puesta en funcionamiento el 11 de noviembre de 1995 hasta fin de año.

Fuente: Metro Bilbao. Elaboración propia.

En cuanto a la distribución de usuarios por estaciones, los primeros lugares del ranking, como en años anteriores, corresponden a Abando, Casco Viejo, Moyúa e Indautxu, con una representación cada una de ellas del entorno del 7% del total del tráfico registrado en el Metro. Por su parte, en cuanto a la actividad mensual, octubre por primera vez ha supuesto el mes con mayor movilidad, con una cifra total de 8.035.544 desplazamientos.

Por último, respecto a la utilización de los títulos existentes, se mantiene la tendencia a una mayor penetración del billete Creditrans, que acapara en 2008 el 53,3% de los viajes, frente a un cada vez menor uso del billete ocasional, que tan sólo supone el 3%.

Gráfico 2.8. Transporte público urbano: Evolución de los viajeros en EuskoTran. 2002-2008



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

Fuente: EuskoTran. Elaboración propia.



En lo que hace referencia a Eusko Tran, el Tranvía de Bilbao ha desplazado en el transcurso de 2008 a un total de 2.846.713 personas, lo que representa un descenso del 2,1% con respecto a los usuarios del año anterior. Las estaciones de San Mamés y Abandoibarra son las que presentan una mayor afluencia de viajeros, dado, en el caso de la primera, su carácter de enlace intermodal, y, en la segunda su cercanía a espacios tales como la Universidad de Deusto, el Guggenheim y el centro comercial Zubiarte.

Asimismo, cabe destacar que el 23 de diciembre de 2008 se ha inaugurado el Tranvía de Vitoria-Gasteiz en los ramales Centro y Lakua que incluyen doce paradas a lo largo de cerca 5 kilómetros de recorrido, de las 18 paradas que plantea el proyecto en su primera fase. En el año 2008, en poco más de una semana que estuvo operativo, ha registrado 111.180 desplazamientos.

Por su parte, atendiendo al resto de operadores que prestan servicios de transporte interurbano de viajeros por ferrocarril en la CAPV, esto es, RENFE, EuskoTren y FEVE, en 2008 han absorbido una demanda conjunta de 45,2 millones de viajeros, lo que representa una pérdida en el volumen de pasajeros del 2,8% con respecto al año anterior.

Cuadro 2.20. Transporte público interurbano: Viajeros en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2008

(miles de viajeros y %)

Años	RENFE ⁽¹⁾		EUSKOTREN		FEVE ⁽²⁾		TOTAL	
	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)
2000	35.288	4,5	18.138	-10,4	1.866	1,4	55.292	5,3
2001	36.533	3,5	18.073	-0,4	1.835	-1,7	56.441	2,1
2002	34.288	-6,1	17.961	-0,6	1.900	3,5	54.149	-4,1
2003	32.926	-4,0	18.156	1,1	1.841	-3,1	52.923	-2,3
2004	29.864	-9,3	16.704	-8,0	1.895	2,9	48.463	-8,4
2005	29.223	-2,1	17.757	6,3	1.945	2,6	48.925	1,0
2006	28.934	-1,0	18.111	2,0	1.832	-5,8	48.877	-0,1
2007	26.430	-8,7	18.319	1,1	1.772	-3,3	46.521	-4,8
2008	25.785	-2,4	17.941	-2,1	1.506	-15,0	45.231	-2,8

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

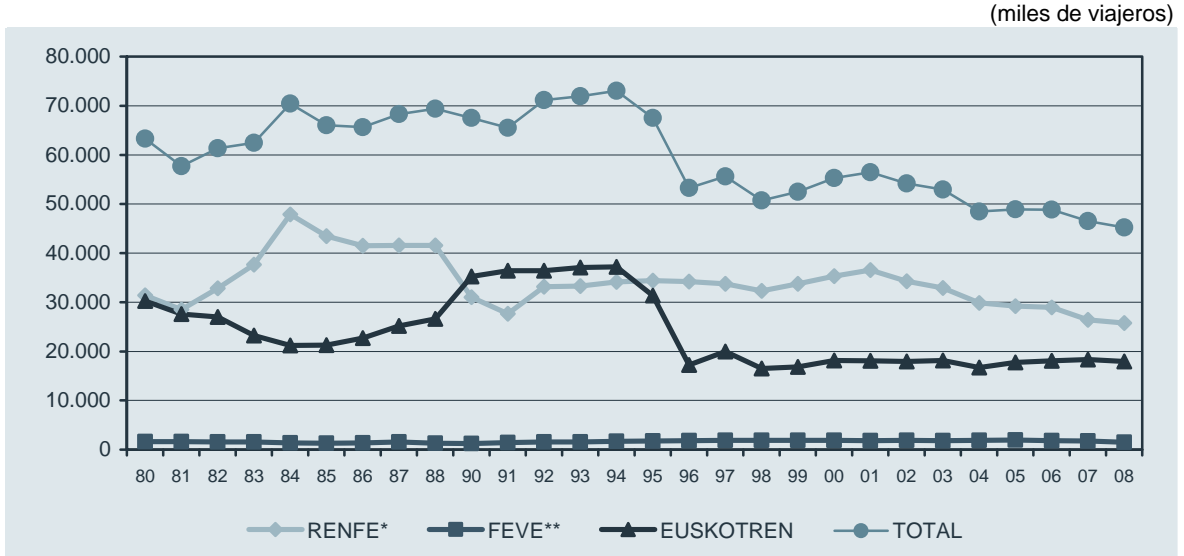
⁽²⁾ Datos de la línea de cercanía Bilbao-Balmaseda.

Fuente: Renfe, FEVE y EuskoTren. Elaboración propia.

Este descenso en la actividad es extensible a las tres compañías, si bien se observa una disímil magnitud en los decrementos. De esta forma, RENFE y EuskoTren, compañías que suponen el 57% y el 39,7% de los traslados interurbanos realizados por tren, excluyendo obviamente el Metro de Bilbao, han visto reducido su pasaje en un 2,4% y 2,1%, respectivamente, lo que supone una pérdida efectiva de cerca de un millón de viajeros.

Por su parte, la línea de FEVE, que cubre el trayecto de Bilbao-Balmaseda, es la que ha experimentado una mayor contracción relativa (-15%), si bien su moderada contribución al transporte ferroviario interurbano (3,3% del total de pasajeros en la CAPV) hace que en términos globales sea la compañía que pierde un menor número de desplazamientos, registrando 266.000 personas menos que en 2007.

Gráfico 2.9. Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros en servicios regulares de ferrocarril. 1980-2008



(*) 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).

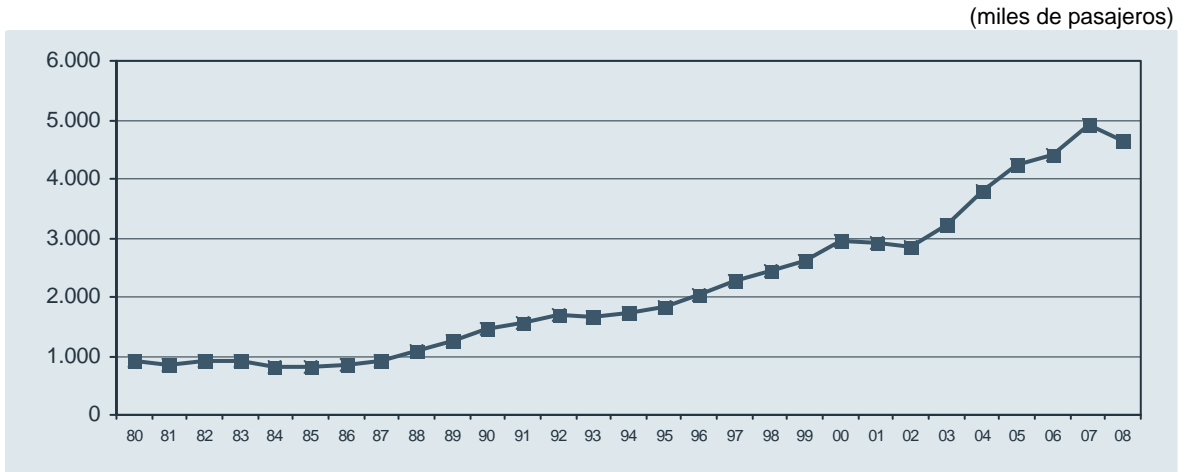
(**) Datos de la línea de cercanía Bilbao-Balmaseda.

Fuente: Renfe, FEVE y EuskoTren. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Atendiendo al presente gráfico se observa una tendencia descendente en cuanto a los usuarios de los citados operadores de transporte ferroviario interurbano, habiendo perdido 18 millones de usuarios desde 1980 en el conjunto de la CAPV. Al respecto, cabe volver a reseñar que la evolución del transporte colectivo hay que analizarla en el contexto del total de la oferta existente en cada área. De esta forma, la disminución se debe en buena medida al incremento de la oferta de otros modos de transporte público colectivo, tales como el Metro de Bilbao, el cuál ha experimentado una destacada acogida en lo que a la demanda de servicios intraurbanos e interurbanos se refiere en el área metropolitana de la capital vizcaína.

c) Transporte aéreo

El año 2008, marcado por la crisis económica mundial, ha repercutido también en lo que se refiere al tráfico de pasajeros por vía aérea en la CAPV, interrumpiendo el periodo de crecimiento continuado experimentado en los últimos años. De esta forma, los aeropuertos vascos han registrado un volumen de 4,6 millones de viajeros, cifra un 5,7% inferior a la registrada en el año anterior. Este descenso ha sido generalizado en casi todos los aeropuertos del Estado, que han reducido su tránsito de viajeros en un 3,2% en conjunto en el último año.

Gráfico 2.10. Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros en los servicios aéreos. 1980-2008


Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA.

El aeropuerto de Bilbao es el que menos ha sufrido el descenso de la demanda (-2,7%), alcanzando en 2008 la cifra de 4,2 millones de pasajeros, lo que representa el 89,9% del total de viajeros en los aeropuertos vascos.

A pesar de la reducción experimentada, cabe destacar que el tráfico internacional de la Terminal se ha incrementado en un 1,4%, computando un total de 1,1 millones de viajeros con destino u origen fuera del territorio estatal, lo que supone más de la cuarta parte del total de desplazamientos (26,4%). A ello ha contribuido la consolidación de las conexiones de Loiu con algunas de las principales terminales internacionales europeas, tales como Frankfurt, París, Munich, con las que se ha incrementado el tráfico en el último año en un 0,5%, 12,7% y 131,6%, respectivamente. Este espectacular despegue de los vuelos con Munich se debe a la elección de Lufthansa de Bilbao como el tercer aeropuerto más importante en el Estado.

Entre los destinos estatales, destaca el tráfico con Madrid-Barajas, que supone el 24,2% del movimiento de pasajeros con origen o destino la Terminal de Loiu, seguido del aeropuerto de Barcelona (13,9%), Palma de Mallorca (5,4%) y Málaga (5,2%). A su vez, merece mención el incremento de pasajeros experimentado en el tráfico con Sevilla (57,7%), que ubican al aeropuerto andaluz como la quinta Terminal estatal en cuanto al movimiento de pasajeros con Bilbao, suponiendo el 4,2% del total del tráfico en 2008.

Por su parte, el aeropuerto de Hondarribia ha perdido en el último ejercicio 63,3 miles de pasajeros, lo que supone un descenso del 13,6% en su actividad, en parte provocado por la retirada en el mes de agosto de la compañía Spanair de la Terminal guipuzcoana. Asimismo, destaca la dependencia de las conexiones con Madrid-Barajas, que aglutinan en el último año el 77,1% del total del tráfico de pasajeros del aeropuerto, seguido de Barcelona con el 19,6%, quedando limitado el resto de destinos prácticamente a vuelos charter esporádicos.



Cuadro 2.21. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros por aeropuerto. 2000-2008

Años	BILBAO		HONDARRIBIA		VITORIA-GASTEIZ		TOTAL	
	Miles viajeros	Δ anual per. %	Miles viajeros	Δ anual per. %	Miles viajeros	Δ anual per. %	Miles viajeros	Δ anual per. %
2000	2.556,4	--	283,8	--	124,9	--	2.965,1	--
2001	2.491,8	-2,5	281,1	-1,0	129,1	3,4	2.902,0	-2,1
2002	2.463,7	-1,1	271,2	-3,5	99,0	-23,3	2.833,9	-2,3
2003	2.850,5	15,7	283,8	4,6	102,3	3,3	3.236,6	14,2
2004	3.395,8	19,1	295,5	4,1	95,1	-7,0	3.786,4	17,0
2005	3.843,9	13,2	308,8	4,5	91,6	-3,7	4.244,3	12,1
2006	3.876,1	0,8	368,0	19,2	173,6	89,5	4.417,7	4,1
2007	4.286,8	10,6	466,5	26,8	173,9	0,2	4.927,2	11,5
2008	4.172,9	-2,7	403,2	-13,6	67,9	-61,0	4.643,9	-5,7

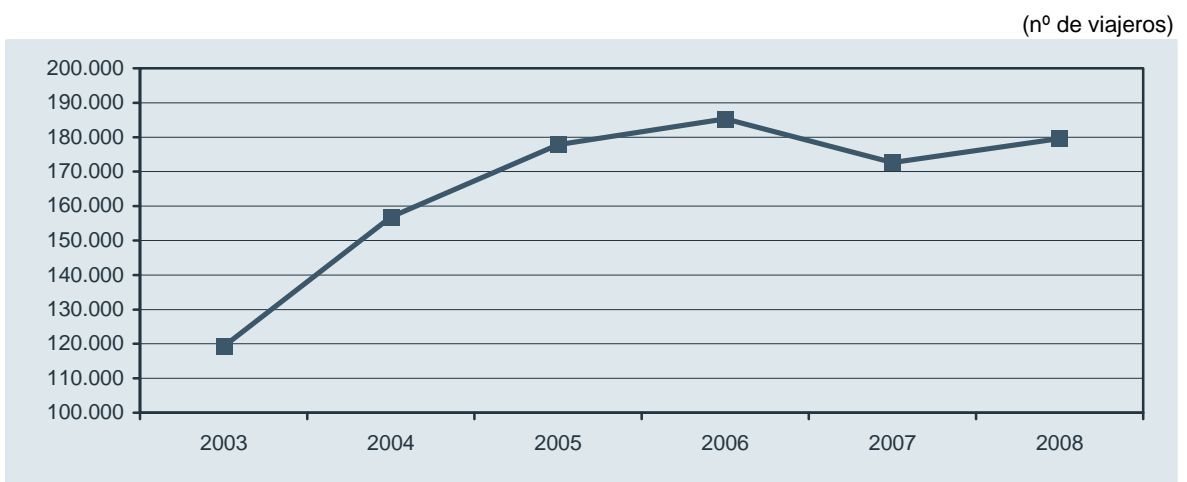
Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA.

Por último, el aeropuerto de Foronda ha cerrado el 2008 con los peores datos de su historia en lo que al transporte de viajeros se refiere, registrando un movimiento de 67,9 miles de personas, cifra un 61% inferior a la registrada el año precedente. A ello ha contribuido el cese de la programación de vuelos por parte de Ryanair desde la Terminal alavesa en noviembre de 2007, así como el hecho de que Air Nostrum, única compañía que oferta vuelos regulares a Madrid y Barcelona, ha suprimido en noviembre de 2008 uno de sus dos vuelos diarios a Madrid. Además, hay que añadir las pocas operaciones charter realizadas desde Foronda, que se han reducido a un vuelo semanal a Tenerife, salvo algunas semanas de invierno, y a los enlaces a las Islas Canarias y Baleares durante los meses de verano.

d) Transporte marítimo

El tráfico marítimo de viajeros de la CAPV se circunscribe exclusivamente a la actividad del Puerto de Bilbao, ya que el Puerto de Pasajes se dedica exclusivamente al transporte de mercancías.

Gráfico 2.11. Tráfico de pasajeros en el puerto de Bilbao. 2002-2008



Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. (Línea regular)



Según la Autoridad Portuaria de Bilbao, el Puerto de Bilbao ha registrado en 2008 un volumen de 179.572 de pasajeros, lo que representa un incremento del 4% con respecto al año precedente. Esta positiva evolución se deba al tráfico de cruceros, ya que el número de usuarios de la línea regular ha decrecido en un 4,8%, registrando un comportamiento descendente tanto en lo que se refiere a las personas embarcadas (-7,3%) como a las desembarcadas (-3,7%). Sin embargo, estas cifras han sido compensadas con la mejor temporada de cruceros de la historia, computando un total de 37.126 pasajeros, lo que representa un crecimiento del 61,6% con respecto a 2007. De esta forma, en 2008 han atracado en las instalaciones del Puerto un total de 38 cruceros, cifra ampliamente superior a los 21 cruceros registrados en el año anterior.

Cuadro 2.22. Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao. 2003-2008

Puerto	(Nº de personas)						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	% Δ anual 08/07
Línea regular	111.844	144.677	164.416	168.743	149.654	142.446	-4,8
▪ Embarcados	47.833	43.642	51.048	55.841	46.746	43.337	-7,3
▪ Desembarcados	64.011	101.035	113.368	112.902	102.908	99.109	-3,7
Cruceros	7.433	12.180	13.379	16.645	22.972	37.126	61,6
▪ Inicio línea	--	--	19	155	118	382	223,7
▪ Fin de línea	--	--	58	193	62	388	525,8
▪ En tránsito	--	--	13.302	16.297	22.792	36.356	59,5
TOTAL	119.277	156.857	177.795	185.388	172.626	179.572	4,0

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. (Línea regular)

Bilbao, por tanto, se ha convertido en escala de cruceros que completan itinerarios, principalmente, por el Océano Atlántico y el Mar Mediterráneo, y que tienen normalmente inicio y final en puertos de la costa francesa e inglesa.

e) Transporte por cable

En lo que atañe a el sistema de transporte por cable operativo en la CAPV, es decir, funiculares y ascensores públicos, en 2008 la movilidad de personas ha registrado un descenso del 1,1%, transportando cerca de 2,8 millones de personas (estas cifras no incluyen los datos del ascensor de Arangoiti, no disponibles a la realización del presente trabajo). Al respecto, las infraestructuras que presentan una mayor disminución en el número de usuarios son los ascensores de Begoña (-11,2%) y Sokolaetxe, mientras que los ascensores de Ereaga (+10%) y La Salve (+9,3%), así como el funicular de Artxanda (+4,7%) son los medios que han experimentado una evolución más favorable el último ejercicio.



Cuadro 2.23. Transporte de personas por cable. 2004-2008

(Miles de personas)

Modo	2004	2005	2006	2007	2008	% Δ anual 08/07
Funicular Artxanda	432	453	483	489	512	4,7
Funicular Larreineta	204	204	198	182	182	0,0
Funicular Igueldo	278	305	339	310	304	-1,9
TOTAL FUNICULARES	914	962	1.020	981	998	1,7
Ascensor Arangoiti	441	484	313	278	--	--
Ascensor La Salve	213	206	212	194	212	9,3
Ascensor Solokoetxe	995	919	888	814	785	-3,6
Ascensor Begoña	630	597	594	554	492	-11,2
Ascensor Ereaga	--	108	252	251	276	10,0
TOTAL ASCENSORES	2.279	2.206	2.259	2.091	1.765	-2,7*
TOTAL	3.193	3.168	3.279	3.072	2.763	-1,1*

*No incluye los datos correspondientes al año 2008 del Ascensor de Arangoiti por no estar disponibles.

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia, Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco, EuskoTren y Funicular Artxanda. Elaboración propia.

Respecto al ascensor de La Salve, cabe mencionar su carácter gratuito desde el mes de mayo de 2008, siendo hasta entonces el único elevador municipal que quedaba de pago.

f) Otros medios – Puente Colgante de Bizkaia

La mayor cobertura geográfica del MetroBilbao en los municipios de la margen izquierda aledaños al Puente Colgante de Bizkaia ha contribuido a la descendente evolución en cuanto al número de usuarios de la centenaria infraestructura. De esta forma, 4,5 millones de personas han utilizado el Puente Colgante para cruzar la Ría de Bilbao en 2008, lo que representa una caída del 2,3% con respecto a 2007.

Cuadro 2.24. Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia. 2002-2008

(Miles de personas)

Puerto	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	% Δ anual 08/07
TOTAL	5.830	5.751	5.670	5.243	4.972	4.567	4.463	-2,3

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia. Elaboración propia.

2.2.2. Transporte de mercancías

En el siguiente epígrafe se analizan los principales datos disponibles acerca del transporte de mercancías en la CAPV por modo utilizado. Para ello, los últimos datos disponibles, al margen de la información aportada por cada operador de transporte, son los recogidos en la "Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías" del Ministerio de Fomento y el estudio "Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2006".

En este sentido, con el objeto de realizar un ejercicio comparativo con las cifras ofrecidas en ediciones anteriores del informe, se ha procedido a estimar el tráfico total de mercancías en la CAPV



a través de los datos ofrecidos por los operadores y por la “Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías (EPTM)” del Ministerio de Fomento, partiendo de la hipótesis de que, en lo referente al transporte por carretera, el tránsito supone el 20%⁶ del total de la carga transportada sobre ruedas, el cuál no es computado por la EPTM.

a) *Transporte global*

Según la última información disponible y la hipótesis mencionada, el tráfico de mercancías en un día laborable medio en la CAPV se sitúa en 2008 en 721,6 miles de toneladas, lo que supondría una reducción del 4,9% con respecto a los datos publicados en el estudio “Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2006”, descenso que, hay que tener en cuenta, se produce en un contexto de reducción de la demanda de transporte consecuencia de la crisis económica a nivel internacional.

Cuadro 2.25 Distribución de mercancías por modos de transporte. 2008

Tipo de tráfico	Miles Tn.	Tn. / día	%
Carretera	166.405	554,7	76,9
▪ Internos	76.823	256,1	35,5
▪ Origen / Destino	56.301	187,7	26,0
▪ Tránsito*	33.281	110,9	15,4
Ferrocarril	5.616	18,7	2,6
Aéreo	38	0,1	0,0
Marítimo	44.410	148,0	20,5
TOTAL	216.469	721,6	100,0

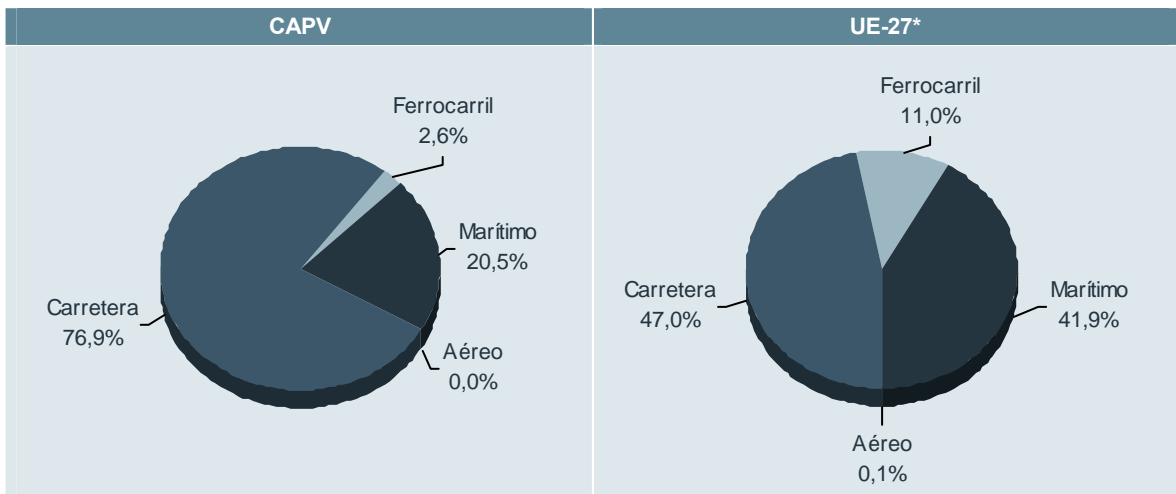
* Estimado en base a datos del estudio “Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2006”.

Fuente: EPTM, Ministerio de Fomento, RENFE, FEVE, EUSKOTREN, AENA, Autoridad Portuaria de Bilbao, Autoridad Portuaria de Pasajes, Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte, Elaboración propia

Atendiendo a la distribución modal, la CAPV presenta un reparto más desequilibrado a favor del transporte por carretera que el conjunto de la UE-27. En este sentido, el 76,9% del total de movimientos de mercancías en Euskadi se realizan a través de la infraestructura viaria, mientras que los modos de transporte más sostenibles, es decir, el ferroviario y marítimo, suponen el 2,6% y 20,5% del total de carga transportada, respectivamente.

⁶ El 20% es el peso que supone el tráfico en tránsito por carretera en el año 2006 según los datos del estudio “Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2006”.

Gráfico 2.12. Distribución modal del transporte de mercancías. 2006 (%)



* Último dato disponible 2007. El transporte marítimo incluye vías navegables interiores.

Fuente: Imagen de la demanda de transportes en la CAPV, Actualización 2006. Departamento de Transportes del Gobierno Vasco. Energy and Transport in figures 2009. Elaboración propia.

Al respecto cabe destacar que, a pesar del patente desequilibrio existente, se observan signos de avance resultado de las medidas tendentes al trasvase de mercancías por carreteras a otros modos más eficientes y amigables con el entorno, como son el marítimo y el ferrocarril. De esta forma, el porcentaje de mercancías transportadas por carretera se ha reducido en el último quinquenio en 4 puntos porcentuales, peso que ha sido absorbido por el transporte marítimo.

b) Transporte por carretera

Después de unos últimos años experimentando constantes crecimientos, el contexto de gradual debilitamiento de la demanda sufrida en el año 2008 ha provocado un descenso del 6,3% en el volumen de mercancías transportadas por carretera, alcanzando al cierre del ejercicio la cifra de 133,1 millones de toneladas. Esta disminución es patente en los tres ámbitos de transporte de mercancías considerados, transporte intrarregional, interregional e internacional, si bien es dispar su grado de intensidad. De esta forma, destaca la reducción del tráfico interregional (-9,6%), es decir, el tráfico entre la CAPV y otras Comunidades Autónomas con origen y/o destino CAPV, situándose en 50,5 millones de toneladas. Por su parte, el transporte intrarregional ha disminuido en un 4,2%, registrando una cifra de 76,8 millones de toneladas, y el transporte internacional en un 3,5%, situándose en 5,8 millones de toneladas.

Cuadro 2.26. Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución. 2005-2008

Tipo de desplazamiento	2005		2006		2007		2008	
	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %
Transporte intrarregional¹	79.122	--	82.523	4,3	80.166	-2,9	76.823	-4,2
Intra-municipal	19.487	--	23.889	22,6	18.321	-23,3	17.641	-3,7
Inter-municipal	59.635	--	58.634	-1,7	61.845	5,5	59.182	-4,3
Transporte interregional²	47.474	--	49.609	4,5	55.838	12,6	50.473	-9,6
Recibido de otras CC.AA.	23.448	--	24.244	3,4	28.343	16,9	24.410	-13,9
Expedido a otras CC.AA.	24.026	--	25.365	5,6	27.495	8,4	26.063	-5,2
Transporte internacional	5.260	--	4.789	-8,6	6.042	26,2	5.828	-3,5
Recibido	2.977	--	2.754	7,5	3.494	26,9	3.208	-8,2
Expedido	2.283	--	2.035	-10,9	2.548	25,2	2.620	2,8
Total CAPV	131.856	--	136.921	3,8	142.046	3,7	133.124	-6,3

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

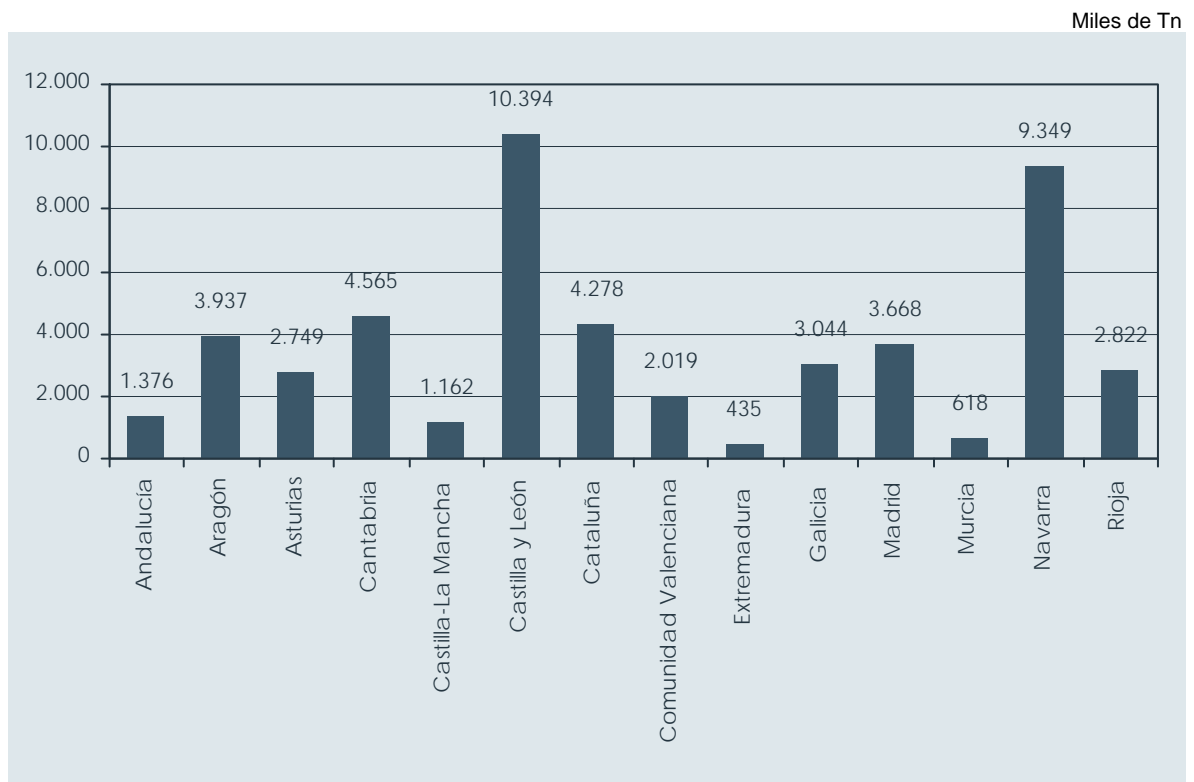
⁽²⁾ Entre la CAPV y otras Comunidades Autónomas.

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

Esta disminución de actividad se manifiesta en el último semestre del año, y principalmente en el último trimestre, en el que el transporte interregional y el inter-municipal se han reducido en un 25,1% y 13%, respectivamente, en ambos casos con respecto al volumen registrado en el último trimestre del año 2007.

En el ámbito de los intercambios interregionales, cabe destacar el flujo de mercancías entre la CAPV y la Comunidad de Castilla y León, alcanzando en 2008 la cifra de 10,4 millones de toneladas, lo que supone el 20,6% del total de movimientos con el resto de Comunidades Autónomas. Le siguen en importancia Navarra con 9,3 millones de toneladas (18,5%) y, a cierta distancia, Cantabria con 4,6 millones de toneladas (9%).

Gráfico 2.13. Transporte de mercancías interregional entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2008



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

c) Transporte ferroviario

En el presente apartado se analiza el transporte de mercancías por ferrocarril en la CAPV, para lo que se presentan los datos de actividad de RENFE, FEVE y EuskoTren. Así, en 2008 el volumen de mercancías trasladados por los tres operadores en su conjunto ha ascendido a 5.616,1 miles de toneladas, cifra un 8,1% inferior a la registrada en el ejercicio precedente.

En cuanto al reparto del volumen de carga transportado entre los tres operadores existentes, cabe destacar que RENFE es responsable del 78% del total de mercancías reportadas, alcanzando los 4,4 millones de toneladas. Aún así, en 2008 RENFE ha registrado un decremento del 9,7% con respecto a la actividad registrada en 2007.

Cuadro 2.27. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por RENFE.

	2007		2008		Δ anual período (%)
	Toneladas	Ton/día	Toneladas	Ton/día	
Álava	300.441	823	258.775	709	-13,9
Gipuzkoa	2.465.826	6.756	2.137.057	5.855	-13,3
Bizkaia	2.085.899	5.715	1.983.403	5.434	-4,9
TOTAL	4.852.166	13.294	4.379.235	11.998	-9,7

Fuente: RENFE. Elaboración propia.

Atendiendo al análisis territorial, Gipuzkoa concentra cerca de la mitad (48,8%) del tráfico de mercancías movido por RENFE en la CAPV, seguido de Bizkaia, con un 45%. Por Álava, por su parte, transcurre el 5,9% de la carga transportada por RENFE en la CAPV. Por último, como en años precedentes, las líneas Hendaya – Irún y Bilbao – Santurtzi aglutinan las tres cuartas partes (74%) del total del movimiento de mercancías registrado.

Cuadro 2.28. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por FEVE. Evolución. 2002-2008

Año	Miles Ton.	Ton. / día	%
2002	1.127,9	3.090,1	--
2003	1.041,6	2.853,7	-7,7
2004	1.092,4	2.992,9	4,9
2005	1.054,4	2.888,8	-3,5
2006	1.063,4	2.913,4	0,9
2007	1.088,4	2.981,9	2,3
2008	1.053,6	2.886,7	-3,2

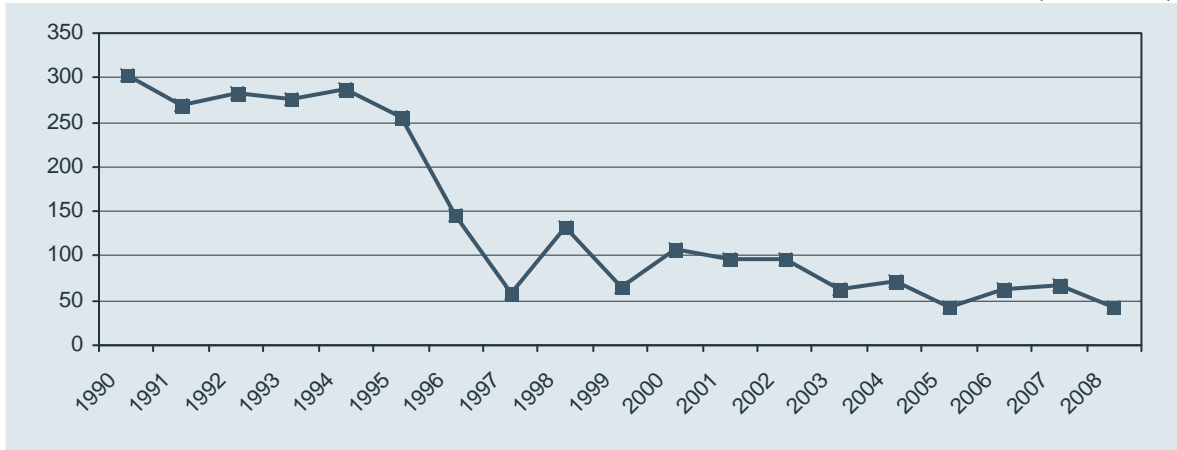
* No incluye la mercancía en tránsito

Fuente: FEVE. Elaboración propia.

En lo concierne específicamente a la actividad de FEVE, en 2008 ha transportado un total de 1.053,6 miles de toneladas de mercancías con origen o destino en el Territorio Histórico de Bizkaia, lo que supone un decremento del 3,2% con respecto al año anterior. Un año más, la principal línea de operación la constituyen las descargas de mercancías en Bizkaia procedentes de provincias de otras CC.AA., totalizando un total de 1.012,1 miles de toneladas (96,1% del total de carga transportada) frente a los 35,9 miles de toneladas cargadas con destino fuera de Territorio de Bizkaia (3,4%). Por su parte, el tráfico intraprovincial, es decir, con origen y destino Bizkaia ha alcanzado la cifra de 5.725 toneladas, lo que representa el 0,5% del total de movimientos de mercancías.

Gráfico 2.14. Volumen de mercancías transportadas con origen la CAPV por FEVE. 1990-2008

(Miles de Tn.)



Fuente: FEVE. Elaboración propia.

Un análisis más detallado del origen/destino geográfico de la mercancía movida por FEVE permite comprobar que el tráfico entre Bizkaia y Asturias continúa absorbiendo más de la mitad del total de los intercambios (54,8%), siendo Asturias el destino de la práctica totalidad de las mercancías despachadas con origen Bizkaia (99,6%), y, a su vez, el 53,2% de la mercancía descargada en Bizkaia proviene del Principado. Le sigue en importancia el tráfico procedente de Burgos que aglutina el 31,8% del total, mientras que Galicia y Cantabria, por su parte, son el origen del 8,6% y 5,3% de la mercancía descargada en Bizkaia.

Cuadro 2.29. Transporte de mercancías por FEVE: Comunidades Autónomas de origen o destino. 2008 (%)

Origen/Destino	Origen Bizkaia	Destino Bizkaia	Total
Asturias	99,6	53,2	54,8
Burgos	0,0	32,9	31,8
Galicia	0,1	8,6	8,3
Cantabria	0,0	5,3	5,1
León	0,3	0,0	0,0
TOTAL	100,0	100,0	100,0

Fuente: FEVE. Elaboración propia.

Por su parte, EuskoKargo, la unidad de negocio de mercancías de EuskoTren, ha registrado en el año 2008 un nuevo récord histórico de mercancías transportadas por la compañía, computando un total de 183,3 miles de toneladas, lo que supone un incremento del 5,6% con respecto al volumen manejado en 2007 (173,6 miles de toneladas). Este incremento se debe principalmente al tráfico de bobinas de acero entre las instalaciones de ArcelorMittal de Avilés y Lesaka, que suponen el 95,9% del total de mercancías movilizadas. El resto del tráfico lo componen cilindros de acero y otro tipo de productos siderúrgicos. Al respecto, cabe mencionar que EuskoTren presta el servicio conjuntamente con FEVE en el trayecto Ariz-Lasarte Oria.

En este sentido, los objetivos marcados por el Plan Estratégico de EuskoTren XXI son alcanzar para el año 2012 un tráfico total de mercancías de 670 miles de toneladas. Para ello, EuskoKargo pretende incrementar el tráfico de bobinas de acero entre acerías asturianas y vascas, intercambios de productos siderúrgicos y otros tipos de mercancías entre los puertos de Bermeo y Pasajes y diversos puntos de la cornisa cantábrica, como el puerto seco de Amorebieta, así como palanquilla y chatarras con origen y/o destino Azpeitia y tráficos diversos generados en la interconexión modal de Irún / Hendaia.

Cuadro 2.30. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EUSKO-TREN. 2002-2008

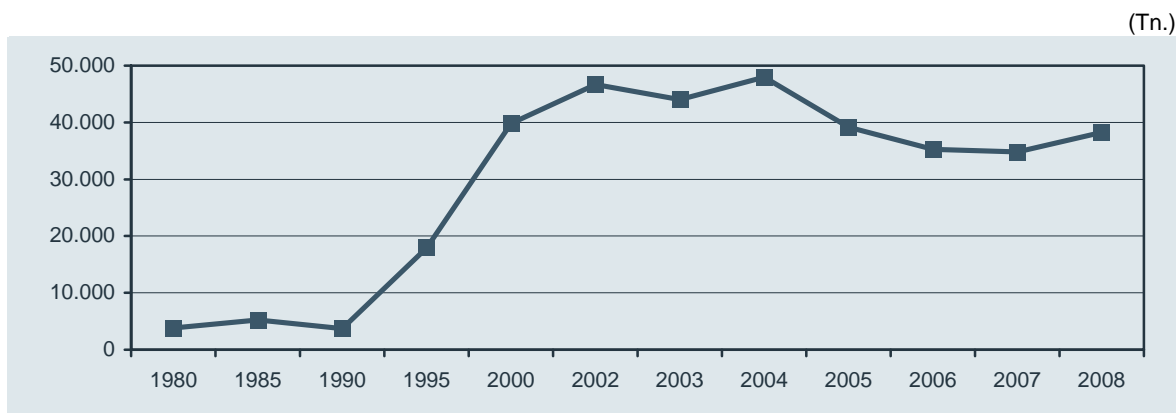
Año	Miles Ton.	Ton. / día	%
2002	157,0	430,1	--
2003	154,2	422,5	-1,8
2004	164,9	451,8	6,9
2005	148,0	405,5	-10,2
2006	166,4	455,9	12,4
2007	173,6	475,6	4,3
2008	183,3	502,2	5,6

Fuente: EuskoTren. Elaboración propia.

d) Transporte aéreo

El considerable incremento experimentado desde inicios de los noventa en cuanto al tráfico de mercancías en la CAPV se debe al dinamismo del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz como Terminal de operaciones de empresas de paquetería y punto de llegada de mercancía de perecederos. De esta forma, Foronda ha visto multiplicado su tráfico por 65 veces en el periodo 1990-2008, lo que viene a significar un crecimiento anual acumulado del 26,2% en el periodo considerado. Por su parte, el aeropuerto de Bilbao ha registrado un incremento de actividad del 13,3% en el mismo periodo, mientras que el de Hondarribia ha visto mermada su actividad en un 82,6%.

Gráfico 2.15. Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2008



Fuente: AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. Elaboración propia.



Circunscribiendo el análisis al último ejercicio, en su conjunto el año 2008 puede considerarse positivo, ya que el tráfico de mercancías movilizadas en los aeropuertos vascos se ha incrementado en un 9,7%, alcanzando la cifra de 38,2 miles de toneladas, nivel aproximado al registrado en el año 2005. Ahora bien, se observa un descenso de actividad en el último trimestre del año, en el que los aeropuertos vascos en conjunto han experimentado una contracción del 3,7% del volumen de carga movida con respecto al último trimestre del año anterior.

Cuadro 2.31. Tráfico de mercancías por aeropuerto. 1980–2008

Años	Bilbao		Hondarribia		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	4,2	466,6	1,8	703,1	46853,3	5.250,2	7,6
1990	2.805,0	-6,3	366,0	-4,3	533,8	-4,8	3.704,8	-5,9
1995	3.879,4	7,7	192,6	-4,4	13.782,1	496,4	17.854,1	76,4
2000	4.038,7	0,8	176,1	-7,6	35.609,8	31,7	39.824,6	24,4
2002	4.099,2	0,7	127,1	-13,9	42.482,4	9,6	46.708,7	8,6
2003	3.813,6	-7,0	96,6	-24,0	40.152,6	-5,5	44.062,8	-5,7
2004	4.152,8	8,9	115,0	19,0	43.683,8	8,8	47.951,6	8,8
2005	3.956,7	-4,7	415,2	261,0	34.785,8	-20,4	39.157,7	-18,3
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

* No incluye mercancía en tránsito

Fuente: AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. Elaboración propia.

Ahora bien, un análisis más detallado por aeropuertos permite observar que este incremento corresponde exclusivamente al favorable desempeño del aeropuerto de Vitoria – Gasteiz que, en un año marcado por la crisis y la recesión económica, ha logrado incrementar sus volúmenes de tráfico en un 11,6% con respecto al año precedente y alcanzar la cifra de 35 mil toneladas, lo que le ha permitido alzarse hasta la tercera posición en el ranking estatal de aeropuertos en lo que a transporte de mercancías se refiere, situándose por delante de Gran Canaria, y tan sólo precedido por Madrid-Barajas y Barcelona. Este crecimiento de la Terminal alavesa cobra especial importancia puesta en comparación con el desempeño general de los aeropuertos estatales en cuanto a tráfico de mercaderías, habiendo registrado en 2008 un crecimiento tan sólo del 0,4% en su conjunto.

El motivo de este crecimiento es la presencia de la empresa DHL en Foronda, ya que la compañía de paquetería, a través de su operadora European Air Transport, es responsable del 87,6% del tráfico de mercancías del aeropuerto, alcanzando en 2008 la cifra de 30.663 toneladas. Le siguen en importancia, aunque a gran distancia, Air Canada con 1.650 toneladas y los courier TNT (1.181 toneladas) y Federal Express (806 toneladas), este último operado a través de Swiftair.

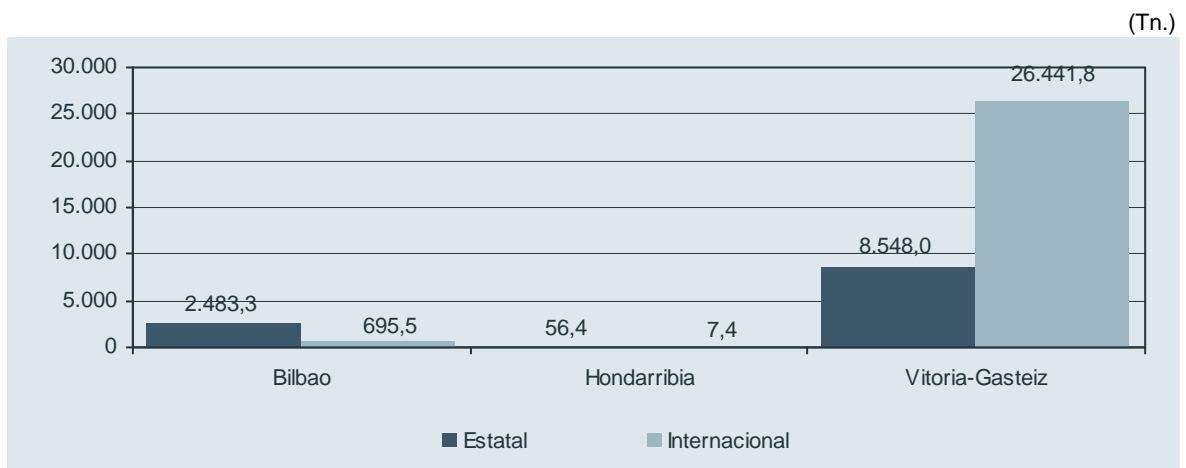
A su vez, las inversiones planificadas deben contribuir a la mejora y acondicionamiento de la infraestructura aeroportuaria, permitiendo una mayor operabilidad para los aviones de más tonelaje. Sin embargo, hasta la fecha, la creación de una nueva Terminal y los cambios en las operaciones de tierra todavía no han logrado recuperar los mejores niveles del aeropuerto vitoriano, si bien,

como se ha mencionado, la mejoría en 2008 contrasta con el desempeño en el conjunto de aeropuertos estatales, habiendo sufrido algunos aeropuertos significativos importantes recortes en la carga manejada.

Por su parte, el aeropuerto de Bilbao ha registrado un movimiento de 3.178,8 toneladas en 2008, lo que supone una reducción de su actividad del 1,6%, mientras que Hondarribia ha visto mermado su tráfico a la cuarta parte (63,8 toneladas), con un decremento anual del 74,1% con respecto a 2007.

De esta forma, en 2008 Vitoria ha manipulado el 91,5% del total de la carga en la CAPV, mientras que Bilbao ha movilizado el 8,3% y Hondarribia el 0,2% restante.

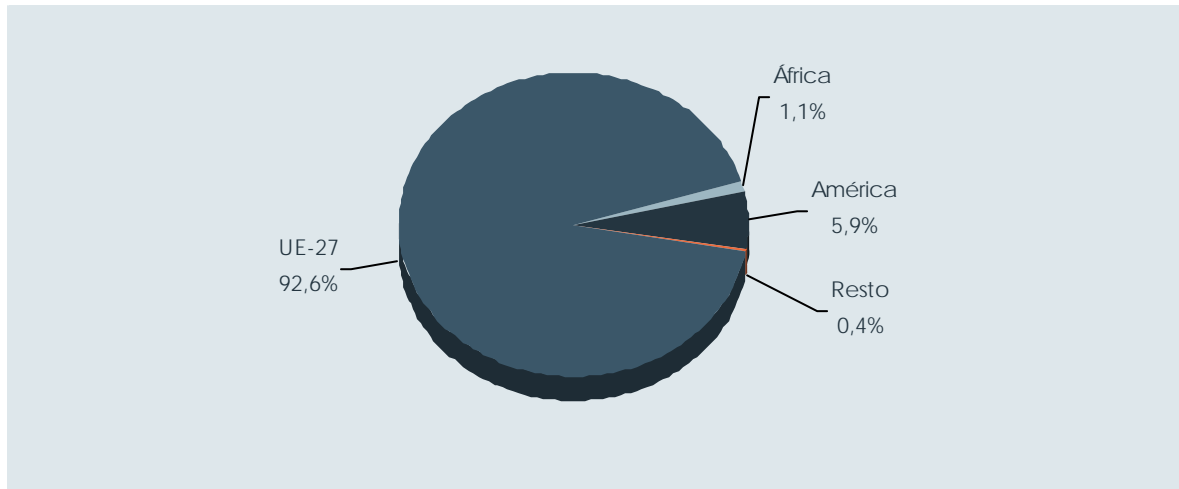
Gráfico 2.16. Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2008



Fuente: AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. Elaboración propia.

Con respecto al origen y destino de la mercancía, el 71% del tráfico es internacional, frente al 29% de carácter estatal. En este sentido, Bilbao presenta una mayor participación estatal en sus intercambios, con más de las tres cuartas partes de movimientos con origen / destino en aeropuertos del territorio nacional. Foronda, por su parte, concentra la actividad internacional del tráfico de mercancías, con un 75,6% de movimientos realizados con destino o procedentes de aeropuertos extranjeros.

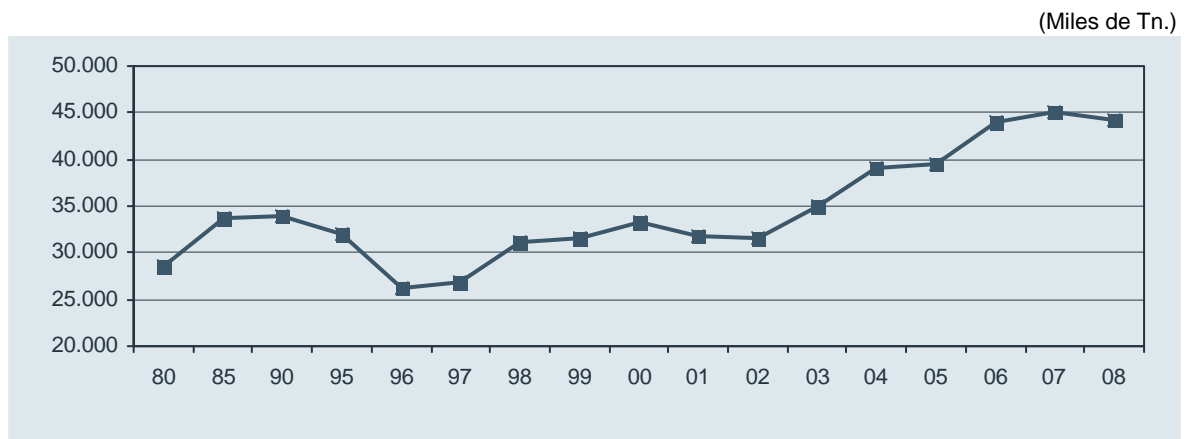
Entre los destinos internacionales, los países de la Unión Europea son origen o destino del 92,6% de las mercancías intercambiadas con aeropuertos extranjeros, mientras que el continente americano supone el 5,9% y África el 1,1%.

Gráfico 2.17. Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2008 (%)


Fuente: AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. Elaboración propia.

e) Transporte marítimo

Tras varios ejercicios de crecimiento continuado, la actividad portuaria en la CAPV ha sufrido los efectos de la recesión económica en el año 2008, registrando los dos puertos considerados de interés general, Bilbao y Pasajes, una disminución de sus volúmenes de tráfico hasta situarse en 44,2 millones de toneladas de mercancía manipulada, un 2% por debajo de la cifra alcanzada en 2007.

Gráfico 2.18. Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Evolución. Evolución 1980-2008


Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasajes. Elaboración propia.

Circunscribiendo el análisis al Puerto de Bilbao, después de superar en 2007 la barrera de los 40 millones de toneladas, en 2008 ha experimentado un descenso moderado (-1,5%) del tráfico portuario, provocado por el comportamiento descendente de la actividad en el último trimestre del año. De esta forma, el Puerto de Bilbao ha cerrado el año con un movimiento de mercancías de 39,4 millones de toneladas. Ahora bien, este descenso es menor del registrado por el conjunto de



puertos del Estado (-1,9%) por lo que, a pesar del resultado adverso, el Puerto de Bilbao consolida su cuarta posición en el ranking estatal de puertos, que continúa encabezado por el Puerto de Algeciras (74,8 millones de toneladas) y seguido de Valencia (59,8 millones de toneladas) y Barcelona (51,8 millones de toneladas).

Cuadro 2.32. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes. Evolución 1980-2008

Años	Bilbao		Pasajes		Total	
	Miles de Tn.	Δ anual período %	Miles de Tn.	Δ anual período %	Miles de Tn.	Δ anual período %
1980	24.233,7	-	4.357,6	-	28.591,3	-
1985	28.636,0	3,6	5.060,5	3,2	33.696,5	3,6
1990	30.066,2	1,0	3.823,5	-4,9	33.889,7	0,1
1995	27.766,1	-1,5	4.146,6	1,7	31.912,7	-1,2
2000	28.637,8	0,6	4.671,4	2,5	33.309,2	0,9
2002	26.259,1	-4,2	5.402,7	7,8	31.661,8	-2,5
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	34.100,6	2,3	5.410,0	-5,7	39.510,6	1,1
2006	38.590,8	13,2	5.504,6	1,7	44.095,4	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

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasajes. Elaboración propia.

Este retroceso en la actividad portuaria de Bilbao se debe al descenso experimentado en el comportamiento tanto de las descargas (-2,8%) como del tráfico local (-12,1%). Por su parte, la mercancía cargada ha aumentado con respecto al año (3,5%), mientras que el avituallamiento se mantiene en las cifras registradas en 2007. Cabe destacar que las descargas representan en 2008 el 70,5% del tráfico en el Puerto de Bilbao, las cargas el 25,9%, el tráfico local el 3,2% y el tráfico de avituallamiento el 0,4%.

Cuadro 2.33. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por tipo de movimiento. 2005-2008

(Miles de Tn.)

Concepto	Bilbao			Pasajes		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Descargas	27.596,2	28.545,2	27.758,1	4.324,6	3.842,2	3.210,5
Cargas	9.612,1	9.877,3	10.222,3	1.127,0	1.181,7	1.515,1
Tráfico Local	1.241,1	1.439,6	1.265,2	--	--	--
Avituallamiento	141,5	152,2	152,3	45,7	43,8	40,4
Pesca	--	--	--	7,3	6,7	7,7
Total	38.590,9	40.014,3	39.397,6	5.504,6	5.074,4	4.773,7

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasajes. Elaboración propia.

Si se atiende a la composición del tráfico de mercancías, se observa que la coyuntura económica no ha afectado por igual a las diferentes tipologías de producto. Así, los graneles líquidos han incrementado su volumen en un 1,6% y registran los mejores resultados de su historia, mientras que la mercancía general convencional y los graneles sólidos han experimentado descensos del 2,5% y del 9,7%, respectivamente. Más concretamente, cabe destacar los aumentos del tráfico del gas natural (26,6%), debido al incremento de actividad de la planta regasificadora de Bahía



Bizkaia Gas. De esta forma, el gas natural se ubica como la cuarta mercancía en importancia en el Puerto (9,4% del total), por detrás del crudo de petróleo (22,3%), el fuel-oil (12,2%) y los productos siderúrgicos (9,8%). Asimismo, destaca el alza en 2008 de los productos químicos (35,3%), gracias al incremento de los tráficó a granel y, en buena medida, por el inicio de actividad de una nueva planta de exportación de sulfato sódico en terrenos del puerto, así como las habas de soja (20%), una vez la planta de Bunge del puerto se encuentra a pleno rendimiento.

Por su parte, las mercancías que registran un mayor descenso en 2008 son los carbones (-33%), como consecuencia de la menor actividad de la central térmica de Pasajes, el gas-oil (-16,6%) y los productos siderúrgicos (-10,9%). Asimismo, destaca la caída del 30,7% del cemento y del clinker debido a la contracción del sector de construcción, si bien su peso específico en el total del tráfico portuario es menor.

Cuadro 2.34. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por tipo de producto. 2005-2008

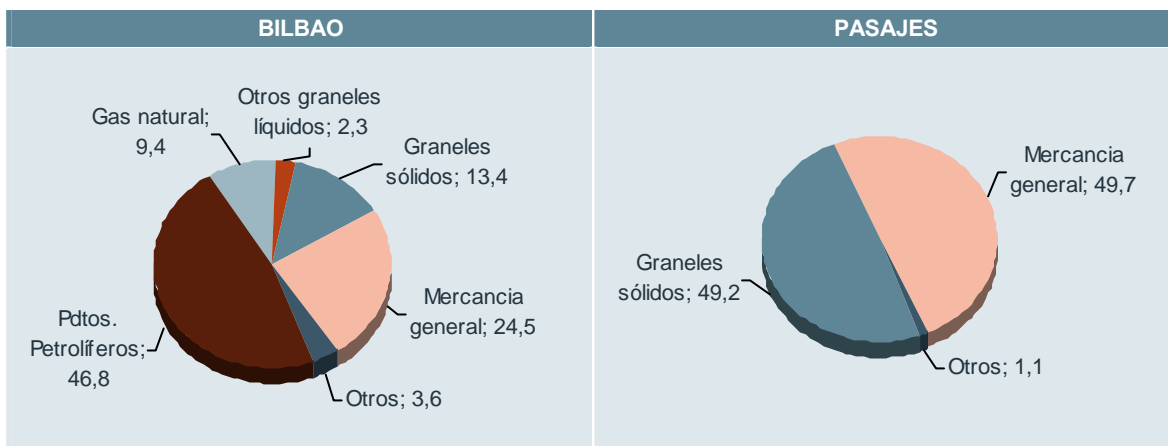
(Miles de Tn.)

Concepto	Bilbao			Pasajes		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Graneles líquidos	22.289,7	22.682,2	23.057,3	--	--	--
▪ Productos petrolíferos	18.229,5	18.969,3	18.459,4	--	--	--
▪ Gas natural	3.352,5	2.931,6	3.710,4	--	--	--
▪ Otros graneles líquidos	707,7	781,3	887,5	--	--	--
Graneles sólidos	5.524,2	5.832,4	5.266,5	3.248,3	2.778,2	2.351,4
Mercancía general	9.394,3	9.907,9	9.656,7	2.203,3	2.245,7	2.374,2
Resto	1.382,5	1.591,8	1.417,5	53,0	50,5	48,1
Total	38.590,7	40.014,3	39.398,0	5.504,6	5.074,4	4.773,7

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasajes. Elaboración propia.

Atendiendo a los mercados de origen/destino del tráfico del Puerto de Bilbao, destacan las mercancías provenientes de Rusia, que suponen el 16,9% de las descargas, seguido de Irán (8,3%), Trinidad y Tobago ((6,2%) y Reino Unido (6%), mientras que el resto del Estado (19,7%), Estados Unidos (17,6%) y el Reino Unido (10,9%) repiten como los principales países de destino. En este sentido, cabe destacar que Europa es origen o destino de más de la mitad del tráfico, lo que certifica la importancia del Short Sea Shipping en el Puerto de Bilbao.

Gráfico 2.19. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Tipología de mercancías. 2008 (%)



Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasajes. Elaboración propia.

En el Puerto de Pasajes, al igual que en el caso del Puerto de Bilbao, el tráfico hasta el mes de octubre de 2008 se ha situado en valores similares al año precedente, momento a partir del cuál, y motivado por la recesión económica, se ha resentido notablemente la actividad portuaria, principalmente en lo referente al tráfico de carbón, chatarra, abonos y materiales de construcción. De esta forma, el Puerto de Pasajes cierra el año 2008 con un volumen de tráfico de 4,8 millones de toneladas, lo que supone un descenso del 5,9% con respecto al año anterior y le sitúa por debajo de la barrera de los cinco millones de toneladas por primera vez en los últimos siete años. Este retroceso en la actividad portuaria de Pasajes viene explicado por el descenso experimentado en las descargas (-16,4%), ya que el volumen de mercancía cargada se ha visto incrementado en un 28,2%.

En cuanto a la composición del tráfico en 2008, la mercancía convencional, tras experimentar un incremento del 5,7%, se posiciona por delante de los graneles sólidos como principal tipología de tráfico, los cuáles se reducen en un 15,4% con respecto al volumen manejado en 2007. En este sentido, los productos siderúrgicos han experimentado un crecimiento del 17,3% y mantienen su posición de hegemonía en el ranking de mercancías manipuladas, aglutinando el 35,4% del total de carga manejada. Por su parte, los cereales (29,7%) y la arcilla (81%) también registraron crecimiento destacados, si bien su participación en el volumen total de mercancías es más reducida (3,2% y 0,8%, respectivamente). Al respecto, cabe destacar el favorable desempeño en el tráfico de automóviles, alcanzando la cifra histórica de 304.333 unidades movidas por el puerto, 1.645 unidades más que en 2007. Este volumen supone la cuarta parte de la producción nacional de vehículos. Opel ha sido la compañía que más automóviles ha movilizado en el Puerto de Pasajes (170 miles de unidades), seguido de Mercedes (72 miles) y Volkswagen (30,4 miles). Entre las tres compañías suponen el 89,7% del tráfico de automóviles del Puerto.

Por su parte, entre las mercancías que experimentaron una mayor contracción en cuanto a los volúmenes manejados en 2008, destacan, como se ha mencionado, las importaciones de chata-



rra, que han reducido las descargas en 158 miles de toneladas (un 10,3% menos) motivado por el descenso de la producción de las acerías guipuzcoanas en el último cuatrimestre, y las de carbón (-272 mil toneladas) que han decrecido un 41,4% con respecto al año precedente, consecuencia de los altos precios de cotización del mineral y de la parada por revisión de la actividad de la central térmica de Pasaia durante cuatro meses. De esta forma, se reducen dos de las mercancías con una mayor participación en el tráfico total del puerto, ya que las chatarras y el carbón suponen en 2008 el 29,2% y el 8,1% del movimiento total de mercancías, respectivamente, exceptuando el avituallamiento y la pesca. Por su parte el tráfico de abonos se redujo en 65.000 toneladas, el de materiales de construcción en 40 mil y las maderas en 39 mil.

Cuadro 2.35. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por países. 2008

(Miles de Tn.)

Puerto de Bilbao				Puerto de Pasajes			
País	Descargas	Cargas	Total	País	Descargas	Cargas	Total
Rusia	4.683,6	89,0	4.772,6	Reino Unido	309,4	455,4	764,8
Reino Unido	1.667,1	1.112,5	2.779,6	Rusia	622,6	0,7	623,3
EE.UU.	937,6	1.798,1	2.735,7	Holanda	387,5	61,2	448,7
España	563,0	2.014,1	2.577,1	Bélgica	143,4	186,5	329,9
Irán	2.312,9	57,1	2.370,0	España	287,5	18,7	306,2
Trin.Tobago	1.725,5	22,8	1.748,3	Argelia	56,6	249,1	305,7
Brasil	1.319,7	123,4	1.443,2	Suecia	227,8	2,9	230,7
Nigeria	1.282,2	26,9	1.309,1	Alemania	187,0	10,7	197,7
Estonia	1.200,3	1,8	1.202,1	Finlandia	169,3	1,5	170,8
Holanda	822,2	313,8	1.136,0	Irlanda	86,8	55,6	142,4
Total	27.758,1	10.222,3	37.980,4	Total	3.210,5	1.515,1	4.725,6

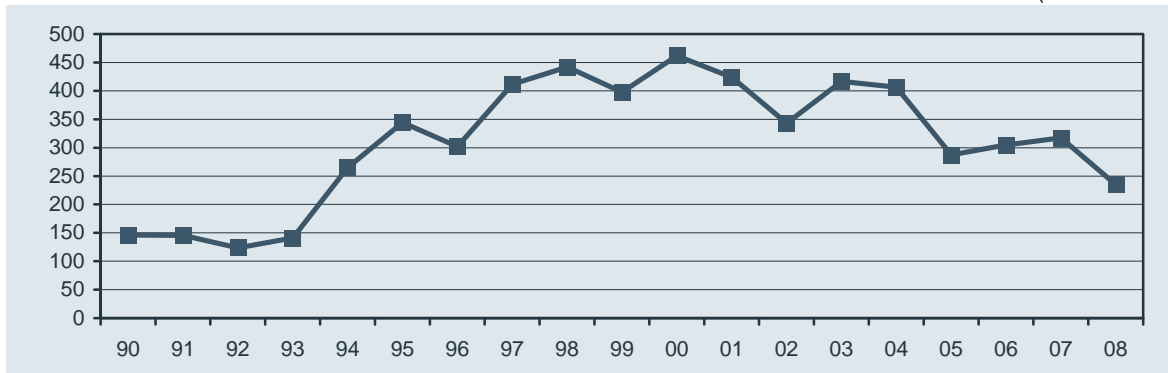
Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasajes. Elaboración propia.

Con respecto a los principales mercados, Rusia y Holanda ganan peso específico como los principales orígenes de mercancías del puerto (19,4% y 12,1%, respectivamente), mientras que el Reino Unido (9,6%) y España (9,0%) pierden protagonismo. Por su parte, los principales destinos son Reino Unido, con el 30,1% del total de las cargas, seguido de Argelia (16,4%) y Bélgica (12,3%).

En cuanto a la posición en el ranking estatal de puertos del Estado, Pasajes ocupa un puesto rezagado, situándose en la vigésima posición en cuanto a volumen de mercancía manejada en el año 2008. Cabe destacar que nivel de tráfico de los últimos años se encuentra próximo al límite de capacidad del puerto, por lo que la Autoridad Portuaria de Pasajes se ha planteado desde hace varios años su ampliación exterior como única posibilidad para incrementar los flujos de mercancías y abarcar nuevos tráficós hoy en día limitados por las características de accesibilidad actuales del Puerto. A lo largo del 2008 se han producido significativos avances en esta línea, tales como la elaboración del Plan Estratégico y del Plan Director de Infraestructuras de la Autoridad Portuaria de Pasajes, entre cuyas propuestas destaca la migración de las actividades comerciales a una nueva dársena de 170 hectáreas.

Gráfico 2.20. Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2008

(Miles de Tn.)



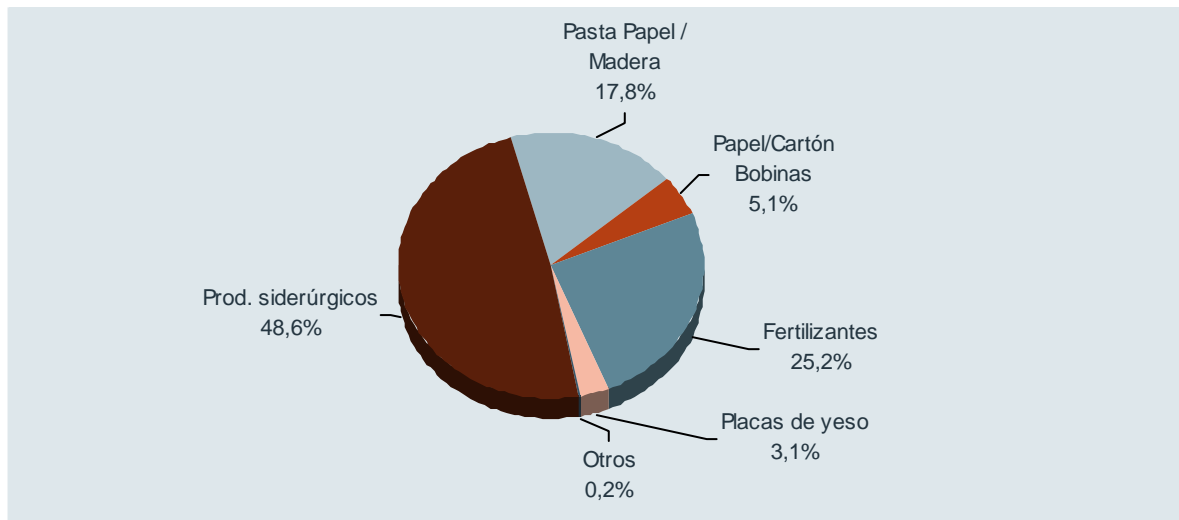
Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte. Gobierno Vasco. Elaboración propia.

Por su parte, Bermeo ha sido el puerto comercial que en mayor medida se ha resentido como consecuencia de la situación económica en el año 2008. Concretamente, el Puerto de Bermeo ha alcanzado un tráfico de mercancías de 234,3 miles de toneladas, un descenso del 26,1% con respecto a 2007. Este volumen de actividad supone la cifra más baja del Puerto en los últimos 15 años.

Al respecto, cabe destacar que este descenso se debe al comportamiento experimentado por el tráfico de importación, que con una cifra de 125,8 miles de toneladas descargadas registra un decremento del 44,2% con respecto a 2007. A este descenso ha contribuido el cierre de una empresa consignataria dedicada a la importación de madera aserrada, lo que ha significado una reducción de los desembarcos de este tipo de producto en más de 22 miles de toneladas. Por su parte, el volumen de mercancías embarcado alcanza las 107,6 miles de toneladas, lo que supone un incremento del 35,4% con respecto al ejercicio precedente.

En cuanto a la tipología del tráfico de mercancías, los productos siderúrgicos, tales como las chapas de metal y las bobinas, mantienen su hegemonía registrando el 48,6% de los movimientos del puerto. Al respecto, cabe destacar que 4 de cada 5 toneladas de productos siderúrgicos manejadas son descargadas en el Puerto de Pasajes. Le siguen en importancia el despacho de sulfato sódico, sosa cáustica y potasa para fabricar jabón, que suponen el 25,2% del total del tráfico del puerto, seguido por el grupo constituido por pasta de papel, madera aserrada y tablonos, tubos y perfiles y bobinas de espesor inferior a 4,75 milímetros que acaparan el 17,8% del total de movimientos.

Gráfico 2.21. Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2008 (%)



Dirección de Transportes y Obras Públicas. Gobierno Vasco. Elaboración propia.



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

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

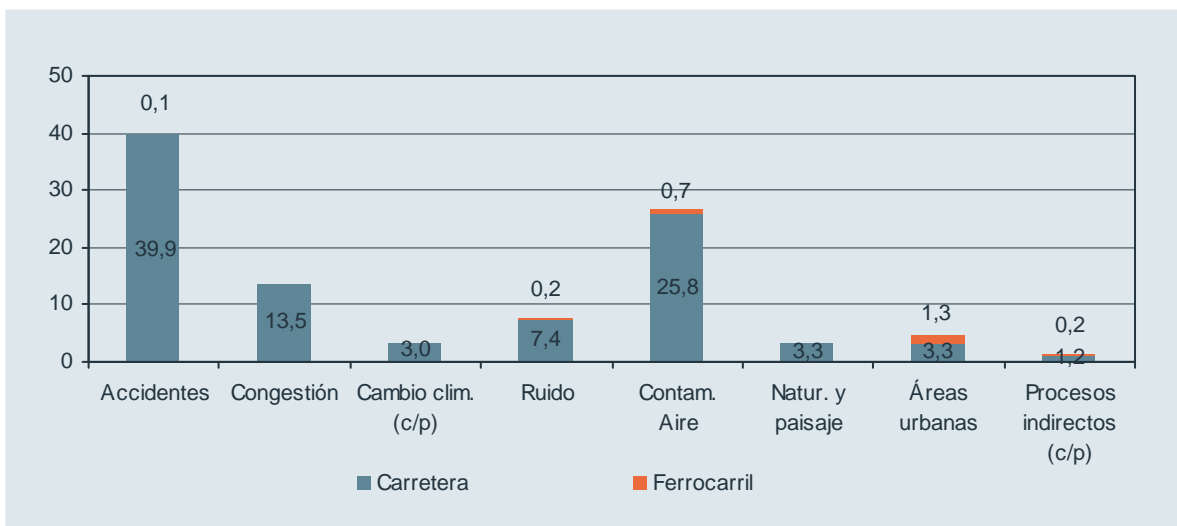
3.1. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE

Tal y como ya se ha señalado en informes anteriores, el transporte se erige como un elemento fundamental del desarrollo socio-económico, jugando un papel primordial en la articulación y cohesión territorial. Al mismo tiempo, el transporte es uno de los sectores económicos que mayor preocupación despierta en cuanto a las repercusiones inherentes a su propia actividad, dadas sus implicaciones sobre la salud y el medio ambiente.

Así las cosas, se hace necesario planificar la actividad del transporte desde una perspectiva de sostenibilidad, tratando de minimizar al máximo los costes derivados de las infraestructuras, insumos, servicios y procesos facilitadores de la movilidad de personas y del tránsito de mercancías.

A falta de estudios posteriores, el informe “Costes Externos del Transporte en el País Vasco, 2004” (publicado en Agosto de 2006 por el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco), calcula el valor económico de las externalidades totales generadas por el transporte en la CAPV en 1.953 millones de euros anuales. La mayor parte de dichos costes externos corresponde al transporte por carretera (97,5% del total), siendo los automóviles (54%) y los camiones (24%) los máximos responsables.

Gráfico 3.1. Resumen costes externos derivados del transporte en la CAPV. 2004 (%)



Fuente: Costes Externos de Transporte en la CAPV. Consejería de Transportes y Obras Públicas. Gobierno Vasco.



Atendiendo a los diferentes tipos de coste derivados, cabe recordar que los accidentes representan el 40% del total, seguido de la contaminación atmosférica (27%) y de la congestión viaria (14%).

Llegados a este punto, previamente al desarrollo del presente capítulo, conviene tener en cuenta que dado que gran parte de los impactos adversos inducidos por la actividad del transporte en la CAPV apenas presentan cambios significativos medibles en el corto plazo, el análisis de los mismos se realiza de forma más resumida que en anteriores ediciones del presente informe de Panorámica⁷.

3.1.1. Accidentalidad

Sin lugar a dudas, los accidentes constituyen el efecto más pernicioso y con mayor impacto social de entre los derivados de la actividad del transporte. A este respecto, cabe recordar que en 2007 perdieron la vida en las carreteras de la UE-27 un total de 42.448 personas, mientras que los accidentes ferroviarios ocasionaron 76 víctimas mortales.

El Gobierno Vasco, consciente de la gravedad de la problemática, ha realizado notables esfuerzos dirigidos a la mejora de la seguridad vial en la CAPV y, a tenor de las cifras registradas, parece que los resultados certifican la idoneidad de las iniciativas impulsadas. A este respecto, cabe señalar que el objetivo establecido en el “Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010”, consistente en reducir el número de personas fallecidas en accidentes de tráfico en un 50% para el año 2010 con respecto al valor de 2001, ya ha sido logrado con creces en 2008, ya que en dicha fecha la cifra de fallecidos es un 55% inferior al nivel de referencia de 2001.

Accidentes

- En 2008, el número de fallecidos como consecuencia de accidentes de tráfico en las carreteras vascas ha sido de 84⁸ personas, lo que supone una disminución del 55% con respecto al año 2001.
- Los accidentes suponen el 40% del total de costes externos derivados de la actividad de transporte⁹.

Concretamente, de acuerdo con cifras de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, en 2008 se han registrado 5.136 accidentes de tráfico con víctimas en la CAPV⁸, con un total de 7.175 personas afectadas, volúmenes que suponen reducciones respectivas del 11,5% y 9,5% en relación al año anterior. De estas víctimas, el 89,9% han resultado con heridas leves (6.449 personas), el 8,9% con heridas graves (642 personas) y el 1,2% han fallecido en el propio accidente o antes de las 24 horas siguientes (84 personas). Así las cosas, parece confirmarse una muy esperanzadora

⁷ “Panorámica del Transporte en Euskadi 2006” http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/ contenidos/ infor me estudio/panoramica transporte 2006/es_def/panoramica transporte 2006.html

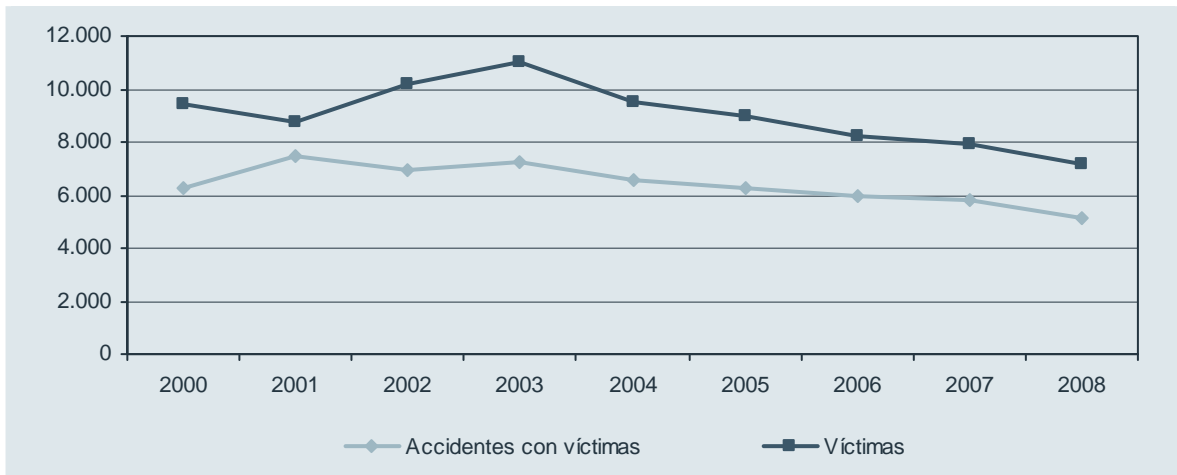
⁸ Incluye accidentes con víctimas registrados por la Ertzaintza y por las Policías Locales (hasta 2005 Policías Locales sólo de las tres capitales vascas; 2006 capitales vascas, Irún, Santurtzi, Sestao y Basauri; 2007 capitales vascas, Irún, Vea saín y Basauri; 2008 capitales vascas, Irún, Santurtzi y Sestao). Para más información consultar Anuarios Estadísticos de Accidentes del Departamento de Interior del Gobierno Vasco.

⁹ Costes Externos de Transporte en la CAPV. Consejería de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, 2006. (Carretera y Ferrocarril).



tendencia, especialmente en lo referido al número de fallecidos y heridos graves, que se reducen con respecto a 2007 un 17,6% y un 12,2%, respectivamente.

Gráfico 3.2. Accidentes con víctimas y víctimas registrados por la Ertzaintza y por las Policías Locales* en las infraestructuras viarias vascas . Evolución 2000-2008

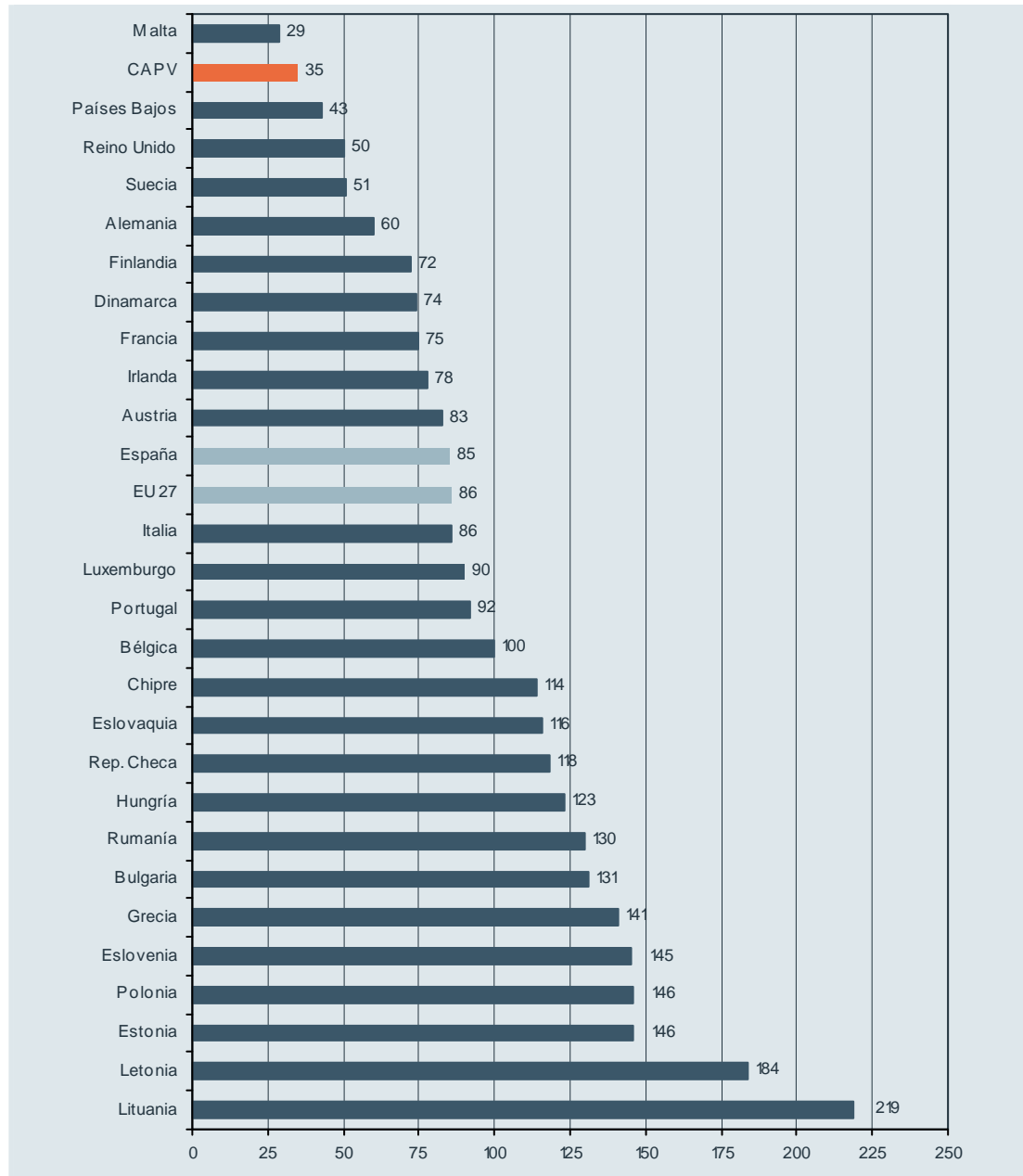


* Hasta 2005 Policías Locales sólo de las tres capitales vascas; 2006 capitales vascas, Irún, Santurtzi, Sestao y Basauri; 2007 capitales vascas, Irún, Beasaín y Basauri; 2008 capitales vascas, Irún, Santurtzi y Sestao

Fuente: Anuario Estadístico de accidentes de Tráfico. Departamento de Interior, Gobierno Vasco.

De este modo, la CAPV se sitúa a la cabeza de los países europeos en cuanto a seguridad vial se refiere, siendo superada únicamente por Malta en lo relativo al número de muertes por millón de habitantes, claramente por delante de la media de la UE-27 (86 muertes) y de la media del Estado (85).

Gráfico 3.3. Número de muertes en accidentes de tráfico por millón de habitantes en UE-27. 2008.



* Los datos correspondientes tanto a la Unión Europea como a España, hacen referencia a datos de 2007. Datos de la CAPV son del 2008.

Fuente: EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2007; Anuario Estadístico de accidentes de Tráfico. Departamento de Interior, Gobierno Vasco; Eustat

El análisis territorial¹⁰ muestra que Álava concentra el 22,7% del total de accidentes con víctimas y el 12,9% de las víctimas de la CAPV en 2008. Pasando a considerar la lesividad de las víctimas, en territorio alavés se han producido el 28,9% de los fallecidos en accidente de tráfico en 2008 y

¹⁰ Incluye accidentes con víctimas registrados por la Ertzaintza.

el 15,5% de los heridos graves, cifras que denotan una mayor gravedad de los accidentes producidos en las carreteras alavesas con respecto al resto de territorios de la CAPV.

Bizkaia, por su parte, aglutina el 38,3% de los accidentes en la CAPV, acaparando el 48,9% de las víctimas totales. No obstante, el número de fallecidos supone el 28,9% del total de la comunidad y el número de heridos graves el 41,6%, por lo que se desprende una menor gravedad media de los accidentes acontecidos.

Cuadro 3.1 Accidentes de tráfico con víctimas registrados por la Ertzaintza por Territorio Histórico. 2008

Territorio	Accidentes con víctima		Víctimas							
			Total		Muertos		Heridos Graves		Heridos Leves	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Álava	375	22,7	571	12,9	22	28,9	66	15,5	483	12,3
Bizkaia	1.447	38,3	2.171	48,9	22	28,9	177	41,6	1.972	50,1
Gipuzkoa	1.217	23,7	1.694	38,2	32	42,1	182	42,8	1.480	37,6
Total CAPV	3.039	100,0	4.436	100,0	76	100,0	425	100,0	3.935	100,0

Nota: Cómputo de muertos a 24 horas

Fuente: Anuario Estadístico de accidentes de Tráfico. Departamento de Interior, Gobierno Vasco.

Finalmente, Gipuzkoa concentra el 23,7% de los accidentes ocurridos en 2008 y el 38,2% de las víctimas. Por lo que respecta al grado de lesividad, en este territorio se han computado el 42,1% del total de fallecidos y el 42,8% de los heridos graves.

Al igual que en años anteriores, las carreteras que registran un mayor índice de siniestralidad son, por este orden, la A-8, la N-1, y la N-634, así como las vías urbanas y de acceso a las tres capitales vascas.

A este respecto, cabe recordar que las autoridades competentes en el ámbito estatal y autonómico no cesan en su empeño por reducir la accidentalidad y conflictividad en las carreteras. Algunas de las medidas que han contribuido en mayor medida a lograr una mayor concienciación social y, por tanto, a un descenso de la siniestralidad, son la implantación del carné por puntos, el significativo aumento de radares, los controles del consumo de alcohol y del teléfono móvil, así como las campañas de sensibilización en diferentes medios de comunicación orientadas al uso del cinturón de seguridad, del sistema de retención infantil y del uso del casco, entre otras.

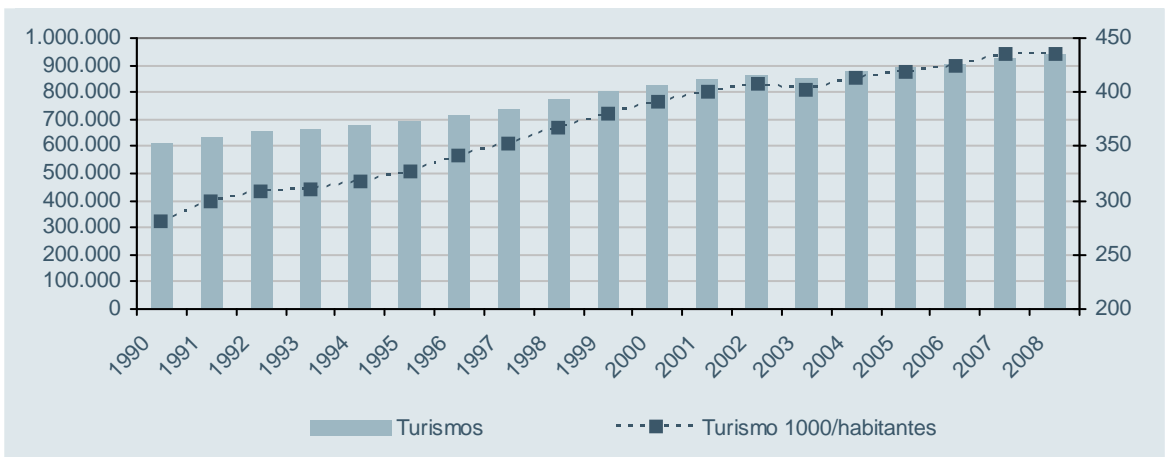
3.1.2. Congestión viaria

Cabe recordar que de acuerdo con el informe "Estudio General de la Sociología del Transporte de Viajeros, 2005", en la CAPV cada día 159.162 conductores se veían afectados por atascos viales, lo que sumaba 54.115 horas diarias y una media de 80 horas al año por conductor. Por territorios, Bizkaia era el que presenta mayores problemas de congestión, concentrando el 56,6% del número de afectados, seguido de Gipuzkoa con el 36,1% y, por último, Álava con el 7,3%.



La problemática de la congestión viaria se produce, fundamentalmente, en los ámbitos urbanos y sus accesos, estando motivada por la creciente demanda de movilidad en vehículo privado. En este sentido, se observa que el nivel de motorización ha mantenido una senda creciente constante en los últimos años, habiendo alcanzado en 2008 la cifra de 435 vehículos por cada 1.000 habitantes. (A mayor índice de motorización, mayor número de vehículos en las carreteras y, por tanto, mayores problemas de congestión).

Gráfico 3.4. Parque de turismos y motorización. Evolución 1990-2008



(Turismos/1000 habitantes)

Fuente: Dirección General de Tráfico, INE y Eustat. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración Propia.

La “Encuesta de Medio Ambiente a Familias 2008” señala que de media hay 1,4 vehículos por vivienda y que prácticamente en el 5% de las casas hay tres o más vehículos, constatando asimismo al elevado peso del transporte privado en lo relativo a la movilidad de las familias vascas, aspectos que repercuten negativamente a la congestión viaria.

En la presente edición del informe de panorámica del transporte se ha considerado oportuno realizar un breve análisis sobre la congestión viaria a partir de la información contenida en las publicaciones “Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia” (elaborado por la Diputación Foral de Bizkaia) e “Información de aforos en las carreteras de Gipuzkoa” (elaborado por la Diputación Foral de Gipuzkoa).

En el caso de los datos referidos a Bizkaia, el análisis se sustenta en la distribución de las horas anuales según nivel de servicio prestado en diferentes estaciones de control de la red viaria¹¹. A este respecto, cabe señalar que el nivel de servicio puede variar entre “A”, que se podría identificar como bueno, y “F”, que se podría identificar como muy congestionado. Así las cosas, de cara al presente análisis, se considera que una carretera se encuentra congestionada a partir del nivel E. Agregando, para cada nivel de servicio, las horas anuales en funcionamiento de las carreteras de Bizkaia estudiadas, y analizando su distribución horizontal, observamos que en 2008 el 1,37% de

¹¹ Para un mayor desarrollo metodológico, consultar: www.bizkaia.net/herri_lanak/pdf/aforos2008/Aforos_2008.pdf

las mismas ha correspondido a un nivel de servicio catalogado como E y el 0,36% a un nivel de servicio F. Por tanto, el 1,73% de las horas totales anuales en funcionamiento se ha caracterizado por la congestión.

Cuadro 3.2. Horas anuales en funcionamiento según nivel de servicio. 2008

Estación		Niveles de servicio						Total horas	
		Carretera	A	B	C	D	E		F
21a1	E. Kaxtresana-E. Cruces (BI-S)	A-8	3.650	1.168	2.742	1.203		1	8.764
21a2	E. Kaxtresana-E. Cruces (S-BI)	A-8	3.405	1.339	3.336	683		1	8.764
45a1	Pte. Rontegi (BI-Getxo)	N-637	3.456	1.238	2.056	1.576	315	123	8.764
45a2	Pte. Rontegi (Getxo-BI)	N-637	3.790	1.081	1.751	1.603	350	188	8.763
81a1	E. Erandio-E. Universidad (BI-Getxo)	BI-637	3.900	1.939	2.223	701		1	8.764
81a2	E. Erandio-E. Universidad Getxo-BI)	BI-637	3.351	918	1.525	2.552	414	3	8.763
99a1	E. Enekuri-TT. Artxanda	N-637	4.748	2.096	1.510	392	15	1	8.762
99a2	TT. Artxanda-E. Enekuri	N-637	5.080	1.799	1.469	415		21	8.784
180a1	E. Portugalete-E. Santurtzi (BI-S)	A-8	3.438	1.041	2.576	1.589	150	2	8.796
180a2	E. Portugalete-E. Santurtzi (S-BI)	A-8	3.331	1.081	2.566	1.711	73	3	8.765
183A	La Arena-L.P. Santander	A-8	3.708	3.539	1.449	66		3	8.765
Total horas			41.857	17.239	23.203	12.491	1.317	347	96.454
Distribución por nivel de servicio de las horas totales (%)			43,40	17,87	24,06	12,95	1,37	0,36	100,00
Suma de niveles E y F. Participación s/las horas totales (%)			--	--	--	1,73	--	--	--

Fuente: Elaboración propia a partir de la publicación Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia.

El análisis de la evolución de esta última magnitud (participación sobre las horas totales de la suma de niveles E y F) muestra que, en términos generales, la congestión viaria se ha reducido en los últimos años (1,73% en 2008 frente a 3,36% en 2003), si bien se observa un repunte en relación al ejercicio anterior (1,73% en 2008 frente a 1,46% en 2007).

Cuadro 3.3. Evolución de la congestión diaria

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Suma de niveles E y F. Participación sobre las horas totales (%)	3,36	3,08	0,57	1,53	1,46	1,73

Fuente: Elaboración propia a partir de la publicación Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia.

En el caso de la información referida a Gipuzkoa, el análisis se fundamenta en las velocidades medias en diferentes tramos de la red viaria, obtenidas a partir del método del coche flotante, asociando una menor velocidad media con un mayor nivel de congestión. Este método supone que el coche de medida o coche flotante, circula por los tramos estudiados a una velocidad tal que el número de vehículos que adelanta es igual al que rebasan al coche flotante¹².

Por lo que respecta a la red de interés preferente guipuzcoana, se observa un descenso de la velocidad media en relación a ejercicios anteriores (síntoma de mayor congestión) en la AP-1 y la N-121-a, si bien conviene tener en cuenta que esta última se encuentra en obras. Por el contrario,

¹² Para un mayor desarrollo metodológico, consultar: www.gipuzkoa.net/noticias/archivos/aforos2008.pdf



la velocidad media ha aumentado (síntoma de menor congestión) en los viales AP-8 (descendió en 2007 pero ha repuntado en 2008), N-1, y N-638.

Cuadro 3.4. Evolución de las velocidades medias en la red de interés preferente (Km.h)

Carretera	Pki	Pkf	Longitud (Km)	Velocidad media (Km/h)		
				2006	2007	2008
A-15	140,5	156,5	15,8	98	100	100
AP-1	0,0	15,0	15,0	120	118	113
AP-8	0,1	74,6	74,6	103	99	102
N-121-A	70,4	77,4	7,0	59	54	42
N-1-A	0,0	2,3	2,3	89	83	90
N-634	0,0	66,5	66,5	55	51	52
N-1	405,3*	457,2**	70,5***	77	79	80
	462,9*	481,5**				
N-638	0,0	2,5	2,5	47	39	49

* En 2007 y 2008 únicamente 405,3.

** En 2007 únicamente 457,2 y en 2008 únicamente 481,2.

*** En 2008 72,34.

Fuente: Elaboración propia a partir de la publicación Información de aforos en las carreteras de Gipuzkoa.

En cuanto a la red básica guipuzcoana, se constata un descenso de la velocidad media en relación a ejercicios anteriores (síntoma de mayor congestión) en la GI-631 y un aumento de la velocidad media (síntoma de menor congestión) en la GI-131, debido probablemente a la apertura de la variante de Astigarraga.

Cuadro 3.5. Evolución de las velocidades medias en la red de básica (Km.h)

Carretera	Pki	Pkf	Longitud (Km)	Velocidad media (Km/h)		
				2006	2007	2008
GI-131	0,0	14,7	14,7	41	40	47
GI-627	18,0	56,3	38,3	62	58	58
GI-631	0,0	34,5	34,5	56	56	54
GI-632	0,0*	24,5**	29,9***	72	66	67
	29,8*	35,2**				
GI-638	0,0	7,9	7,9	55	49	49

* En 2007 y 2008 únicamente 0.

** En 2007 y 2008 35,2.

*** En 2008 35,2.

Fuente: Elaboración propia a partir de la publicación Información de aforos en las carreteras de Gipuzkoa.

Tal y como ya se señalara en informes anteriores, de acuerdo con la Revisión Intermedia del Libro Blanco de Transporte de la Comisión Europea, se estima un crecimiento para el periodo 2000-2020 del 35% y del 50% del transporte de personas y de mercancías, respectivamente, por lo que, en caso de no tomar medidas urgentes, los niveles de congestión irán en imparable aumento. Así las cosas, se hace necesaria una apuesta decidida por una distribución modal más equilibrada en favor de modos de transporte más sostenibles, tales como el ferrocarril y el transporte marítimo, de cara a mitigar los problemas derivados de la congestión viaria.



En este sentido, se prevé que la construcción de la “Y vasca” supondrá una importante contribución de cara a la descongestión de las carreteras vascas. Esta nueva infraestructura, junto con las mejoras e inversiones previstas en la red convencional de RENFE, FEVE y EuskoTren permitirán que el ferrocarril incremente su capacidad de transporte de mercancías.

Por otra parte, de cara a reducir la congestión viaria, las autoridades competentes están estudiando la posibilidad de implantar medidas tales como la tarificación en peajes por tramos horarios, o la discriminación positiva de los vehículos de alta ocupación, medidas ya implantadas con éxito en diversos países.

En cuanto al tráfico marítimo se refiere, tras cumplirse un año de la puesta en marcha de la autopista del mar entre los puertos de Bilbao y Zeebrugge (Brujas, Bélgica), se prevé incrementar sus frecuencias semanales con la incorporación de un tercer buque a este servicio (actualmente se ofrece una frecuencia de tres escalas semanales). Además, cabe destacar las ayudas financieras que el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco dedica al fomento del transporte combinado de mercancías carretera-mar entre puertos de la CAPV y los situados en Estados miembros de la UE, con el fin de contribuir a reducir la parte correspondiente al transporte por carretera en beneficio de la integración del transporte marítimo en la cadena intermodal de servicios de transporte puerta a puerta.

3.1.3. Medio ambiente

a) *Ruido*

La contaminación acústica derivada de la actividad del transporte incide negativamente en la salud y la calidad de vida de la población, siendo creciente el número de personas afectadas por esta cuestión. Entre los efectos negativos que causa la misma destacan especialmente las interferencias en el sueño, la comunicación oral, la actividad diaria, así como sus efectos psicológicos y fisiológicos adversos.

Al igual que en el resto de ámbitos geográficos, las zonas más afectadas por la contaminación acústica causada por el transporte son las áreas urbanas (básicamente por la mayor concentración de vehículos), y las zonas próximas a las grandes infraestructuras del transporte (uno de los ejemplos más claros a este respecto es el de los aeropuertos próximos a poblaciones en crecimiento).

Según la “Encuesta de Medio Ambiente a Familias 2008”, el 11,9% de las viviendas vascas padecen problemas de ruidos relacionados con el transporte terrestre, siendo ligeramente mayor este problema en Gipuzkoa (13,2% de las viviendas) que en Bizkaia y Álava (11,9% y 9,4%, respectivamente).



Ruido

- El 11,9% de las viviendas de la CAPV experimentan problemas de ruido relacionados con el transporte terrestre.
- El tráfico rodado constituye el principal foco de contaminación acústica en los núcleos urbanos.
- Las pérdidas económicas ocasionadas por el ruido ambiental del transporte en la CAPV ascendieron en 2004 a 149 millones de euros, lo que supone cerca del 8% del total de costes derivados de la actividad de transporte¹³. El 97,4% de este coste corresponde al transporte por carretera, mientras que el 2,6% restante al ferrocarril. Los camiones que circulan por las carreteras vascas son los máximos responsables de este coste (52%), seguido de los turismos (26%).

b) Cambio climático

El Cambio Climático supone una amenaza a escala mundial que constituye el problema ambiental más grave al que debe enfrentarse la sociedad actual, tanto por sus potenciales impactos como la rápida extensión del fenómeno y su influencia tanto sobre la vida cotidiana como sobre los métodos de producción utilizados.

Como se ha señalado en anteriores ocasiones, la principal respuesta internacional contra el cambio climático la constituye el Protocolo de Kyoto, que establece el compromiso por parte de los 141 países firmantes de reducir las emisiones de GEIs en un 8% para el período 2008-2012, en comparación con las emisiones del año base 1990¹⁴. En el caso concreto del Estado, dicha obligación global se traduce a limitar el crecimiento de las emisiones directas a un 15% respecto al año base para dicho periodo.

En un contexto en el que la Unión Europea se ha posicionado como un claro líder internacional en su compromiso con la mitigación del Cambio Climático y el control de las principales fuentes de emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEIs) destaca, entre los asuntos tratados en 2008, la Propuesta de Reglamento por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos. A este respecto, se fija un límite medio de emisión de CO₂ aplicable a los fabricantes de automóviles, a fin de alcanzar de aquí a 2012 el objetivo de 130 g de CO₂/km para los vehículos nuevos matriculados en la UE.

¹³ Costes Externos de Transporte en la CAPV. Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, 2006 (Carretera y Ferrocarril).

¹⁴ Las emisiones del año base son la suma de las emisiones de CO₂, CH₄ y N₂O de 1990, y las emisiones de HFCs, PFCs y SF₆ de 1995.



Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

- En 2007, las emisiones de CO₂ del sector transporte aumentaron un 6,8% respecto al 2006, siendo responsable de la cuarta parte (24%) del conjunto de las emisiones producidas en la CAPV.
- Aproximadamente el 95% de las emisiones del sector transporte están asociadas al transporte por carretera.
- Las pérdidas económicas derivadas del cambio climático provocado por las emisiones del transporte en la CAPV en 2004 se han estimado en 59 millones de euros para el corto plazo y en 157 millones de euros para el largo plazo, lo que supone entre el 3% y el 8% de los costes totales derivados de la actividad del transporte en dicho año¹⁵.
- La crisis económica está provocando un recorte en las emisiones de CO₂ a nivel mundial debido a la contracción de la actividad.

Centrando ya la atención en nuestro territorio, el Cambio Climático constituye un eje fundamental de la acción del Gobierno Vasco en materia medioambiental. Así, la limitación de la influencia del cambio climático constituye una meta expresa de la política ambiental vasca, plasmada en la Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020 y en los dos Programas Marco Ambiental definidos (PMA 2002-2006 y PMA 2007-2010). Asimismo, destaca el Plan Vasco de Lucha contra el Cambio Climático 2008-2012, que supone la constatación de la apuesta definitiva del Gobierno Vasco por avanzar en la limitación de los GEIs, aumentar la capacidad de remoción de los sumideros de carbono y minimizar los riesgos sobre los recursos naturales, la salud de las personas, la calidad de los hábitats urbanos y los sistemas socioeconómicos.

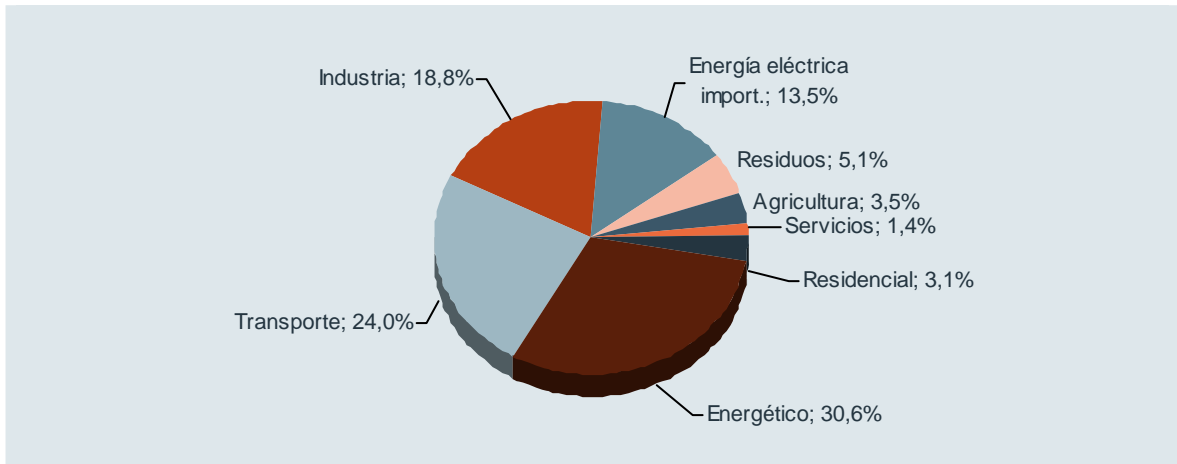
Atendiendo a las cifras de la CAPV, y teniendo en cuenta que a la fecha de realización del presente informe no se dispone todavía de información relativa a 2008, cabe recordar que en 2007 las emisiones totales de gases de efecto invernadero¹⁶ alcanzaron los 25,3 millones de toneladas de CO₂ equivalente, lo que suponía una reducción del 0,8% con respecto a 2006. Dicho volumen constataba una ligera tendencia descendente de las emisiones totales de GEIs desde el año 2002, debido principalmente a un menor consumo de los sectores residencial y servicios y al aumento de la producción de electricidad mediante ciclos combinados en detrimento de las centrales térmicas convencionales de Pasaia y Santurtzi.

En cualquier caso, nos encontrábamos a una gran distancia de los compromisos del Protocolo de Kyoto, ya que las emisiones se situaban un 21% por encima del año base 1990 (20,9 millones de toneladas). Con todo, si se tenían en cuenta sólo las emisiones directas, es decir, las producidas dentro de la CAPV, se producía un descenso del 4,8% con respecto al año precedente, cifra que, si bien debía ser tomada con cautela, invitaba a un moderado optimismo.

¹⁵ Costes Externos de Transporte en la CAPV. Consejería de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, 2006 (Carretera y Ferrocarril).

¹⁶ Incluyen las asociadas a la electricidad importada.

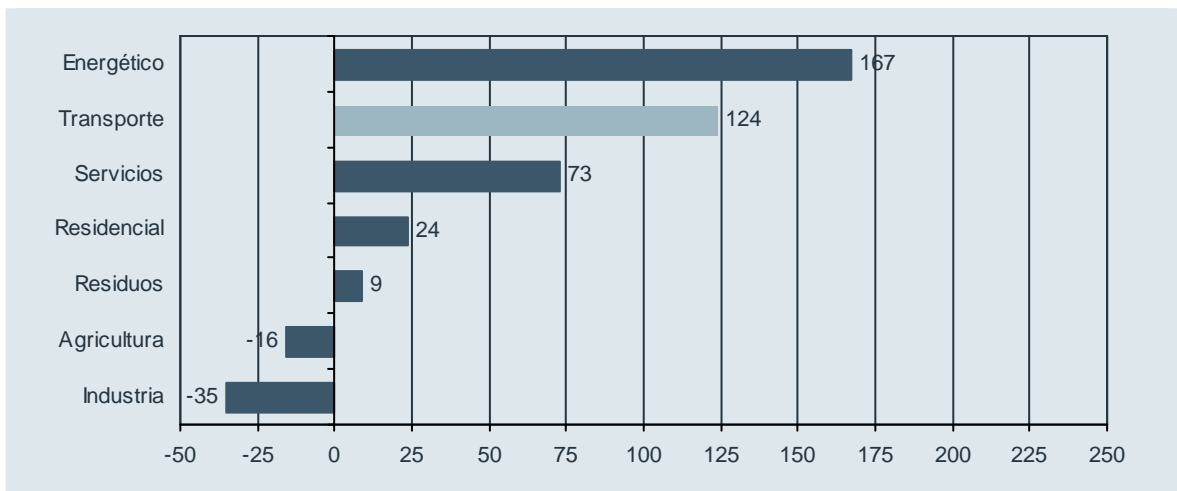
Gráfico 3.5. Emisiones sectoriales directas de GEIs en la CAPV. 2007 (%)



Fuente: Indicadores ambientales 2007. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Gobierno Vasco. Elaboración propia.

El análisis de los principales sectores emisores mostraba que el sector energético seguía siendo el que en mayor medida contribuía a la liberación de gases de efecto invernadero (30,6%), seguido del transporte con un 24% del total de las emisiones. De esta forma, en 2007 el sector de transporte era el responsable de la emisión de 6,1 millones de toneladas de CO₂ equivalente, lo que suponía un incremento del 6,8% con respecto a 2006.

Gráfico 3.6. Evolución sectorial de las emisiones de GEIs por sectores de actividad en la CAPV. 1990-2007 (%)



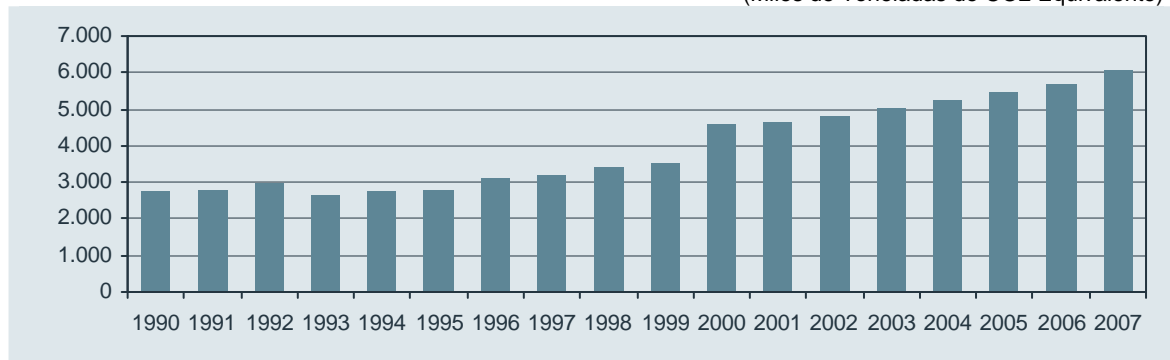
Fuente: Indicadores ambientales 2007. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Gobierno Vasco. Elaboración propia.

En relación al año base, se observaba que las emisiones procedentes del transporte habían aumentado en un 124%, siendo el sector que en mayor medida había visto incrementadas sus emisiones detrás del sector energético. Además, hay que tener en cuenta que aproximadamente el 95% de las emisiones del sector transporte están asociadas al transporte por carretera.



Gráfico 3.7. Emisiones de GEIs del sector de transporte en la CAPV. Evolución. 1990-2007.

(Miles de Toneladas de CO2 Equivalente)



Fuente: Indicadores ambientales 2007. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Gobierno Vasco. Elaboración propia.

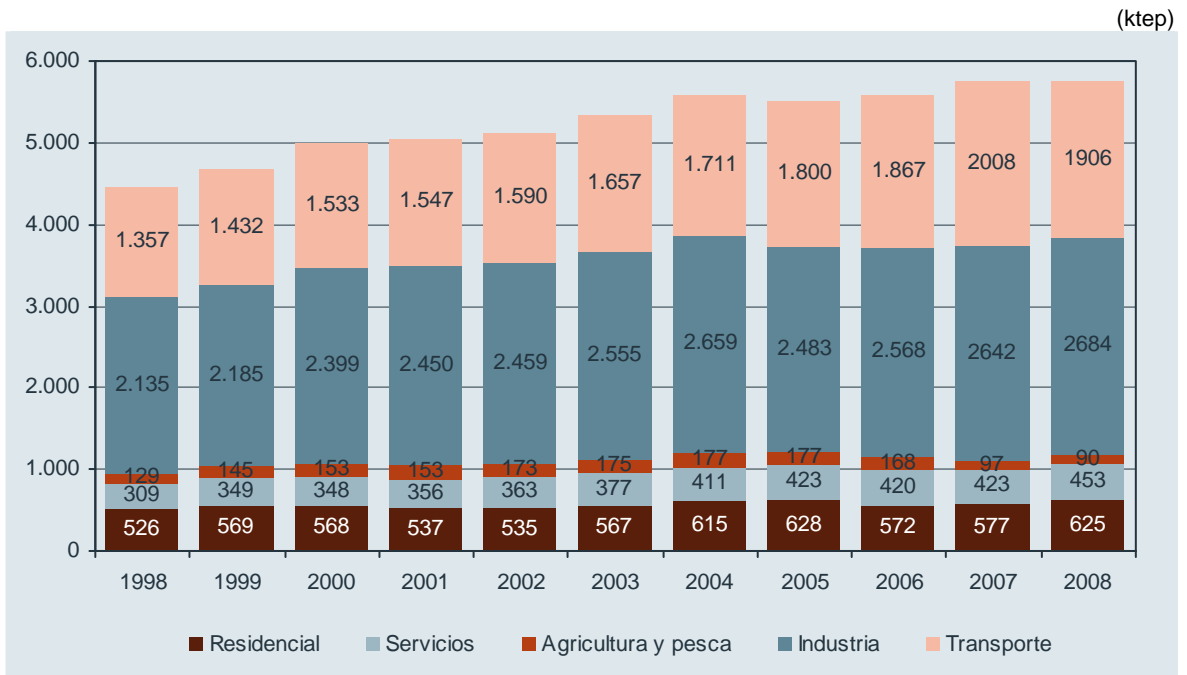
A falta de datos de la CAPV referidos a 2008, cabe señalar que de acuerdo con la Agencia Internacional de la Energía en 2009 las emisiones de CO₂ a nivel mundial se reducirán un 3% debido a la crisis económica, ya que ésta ha obligado a postergar o suspender muchas inversiones en el desarrollo de tecnologías contaminantes en el periodo 2008-2009, mejorando así las perspectivas de alcanzar un nuevo acuerdo climático en la cumbre que se celebrará en Copenhague el próximo diciembre.

Entre las medidas adoptadas recientemente de cara a reducir el impacto del sector de transporte sobre el cambio climático destacan la fiscalidad de los vehículos industriales ligeros y los turismos según sus niveles de emisión de CO₂ y la extensión del uso de biocarburantes. No obstante, la mayor contribución, a efectos de minimizar el impacto del sector de transportes sobre el cambio climático, provendría de lograr un reparto modal más sostenible, con un trasvase efectivo de la movilidad hacia el uso de transporte público y hacia la utilización de modos más amigables con el entorno, tales como el ferrocarril y el marítimo.

c) Consumo energético

A lo largo de 2008 la CAPV ha consumido un total de 5.758 miles de toneladas equivalentes de petróleo (ktep) de energía final, volumen que supone un incremento acumulado del 29,2% respecto al nivel alcanzado diez años atrás. En ese mismo periodo, el aumento del consumo final de energía por parte del sector de transporte es mucho más elevado (40,5%), como consecuencia del aumento de la demanda de movilidad por carretera.

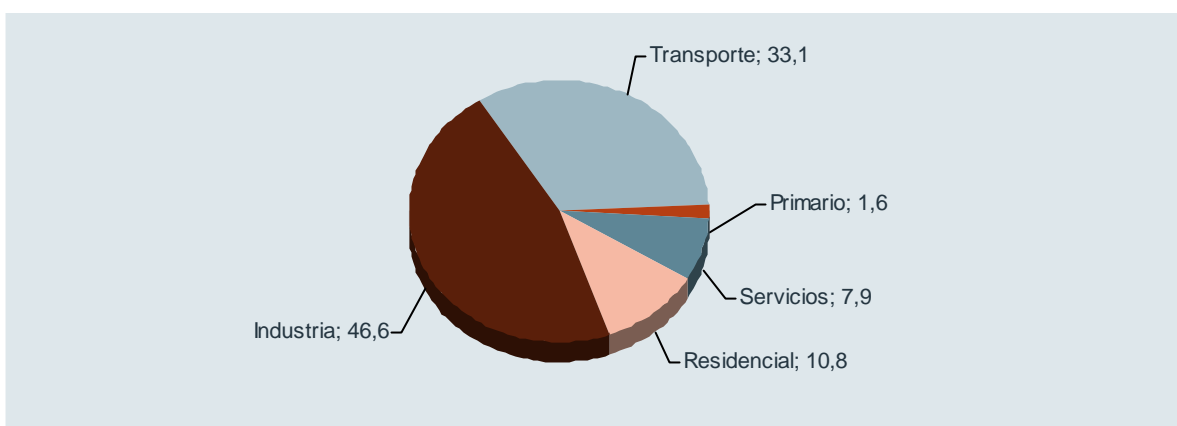
Gráfico 3.8. Consumo final de energía por sectores. Evolución 1996-2008.



Fuente: EVE. Datos Energéticos 2008. Elaboración propia

Concretamente, el consumo final de energía por parte del sector de transporte en 2008 es de 1.906 ktep, un 5,1% por debajo del nivel correspondiente a 2007, aspecto debido a la menor actividad por efecto de la crisis económica. Dicho consumo supone el 33,1% del total del consumo final energético vasco, participación superada únicamente por el sector industrial (46,6%).

Gráfico 3.9. Distribución del consumo energético vasco por sectores de actividad. 2008 (%)

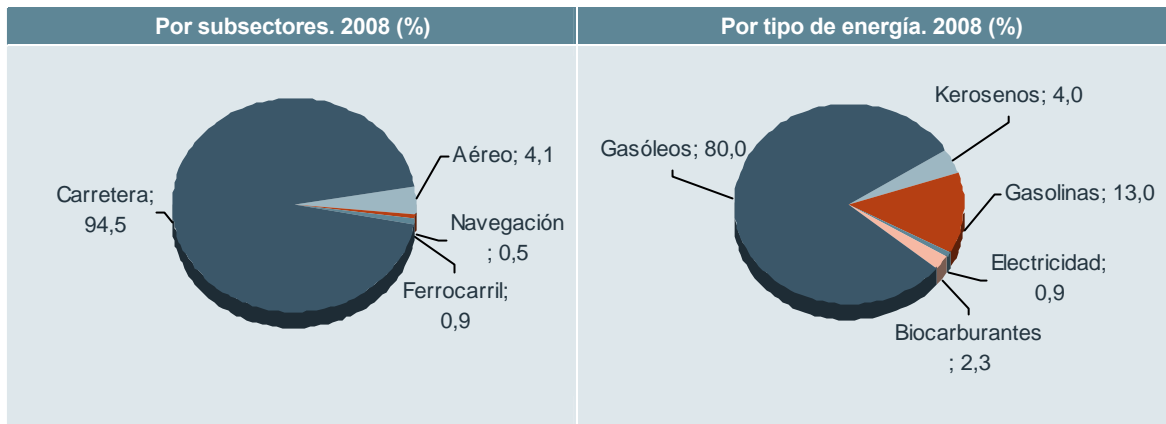


Fuente: EVE. Datos Energéticos 2008. Elaboración propia.

Profundizando el análisis, se observa que el transporte por carretera, público y privado, es el mayor consumidor de energía en el sector. Su participación en 2008 alcanza el 94,5% del total, frente al 91,3% que representaba en 1.990. Con un peso relativo muy inferior, a continuación figura el

transporte aéreo, con el 4,1% del consumo energético total del sector, mientras que entre el ferroviario y marítimo apenas suponen el 1,4% restante.

Gráfico 3.10. Distribución del consumo energético en el sector del transporte



Fuente: EVE. Datos Energéticos 2008. Elaboración propia.

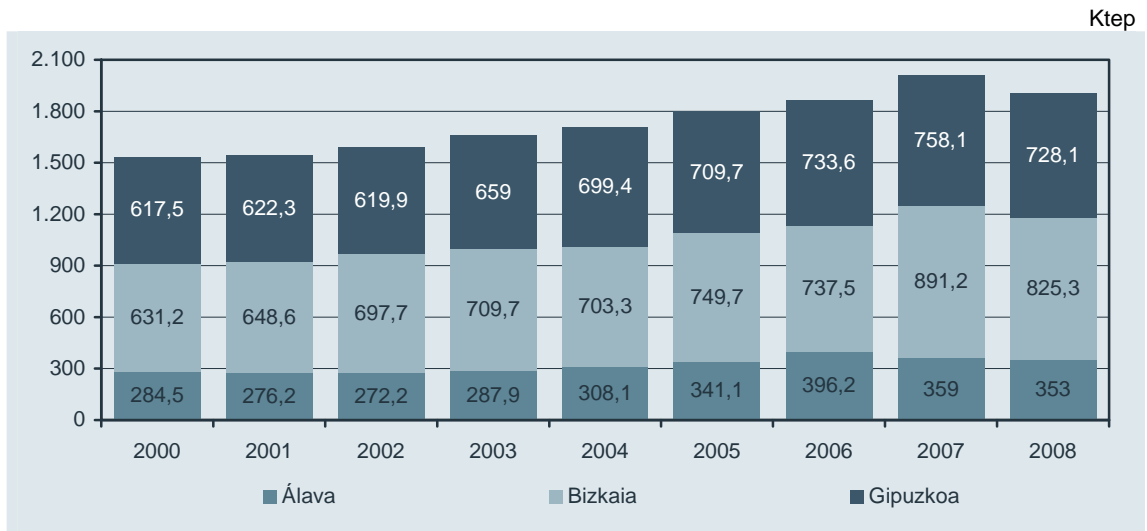
Pasando a considerar el desglose por tipología de energía consumida por parte de las actividades del transporte, resulta obvia la alta dependencia de productos petrolíferos, que suponen entre gasóleos, gasolinás y kerosenos el 96,8% del consumo energético del sector, mientras que los biocarburantes suponen apenas el 2,3%. Este desequilibrio de fuentes energéticas en el sector implica una masiva emisión de CO₂ procedente de la combustión de productos derivados del petróleo, lo que convierte al transporte en el segundo sector emisor de gases de efecto invernadero.

Indicadores de consumo de energía

- El sector del transporte concentra el 33,1% del total del consumo energético en la CAPV.
- En la última década, el consumo final de energía del sector transporte ha aumentado un 40,5%, muy por encima del aumento del consumo energético total en la CAPV (29,2%).
- El transporte supone el 47,1% del coste total de la factura energética vasca, esto es 2.446 millones de euros.

En cuanto al análisis por territorios históricos, Bizkaia ha incrementado desde el año 2000 en un 30,8% el consumo energético sectorial, acaparando el 43,3% del total en el año 2008. Gipuzkoa, por su parte, detenta el 38,2% del consumo vasco, con un aumento del 17,9% en el periodo 2000-2008. Por último, Álava ha incrementado su consumo en un 24,1% desde el año 2000, representando el 18,5% del consumo total en 2008.

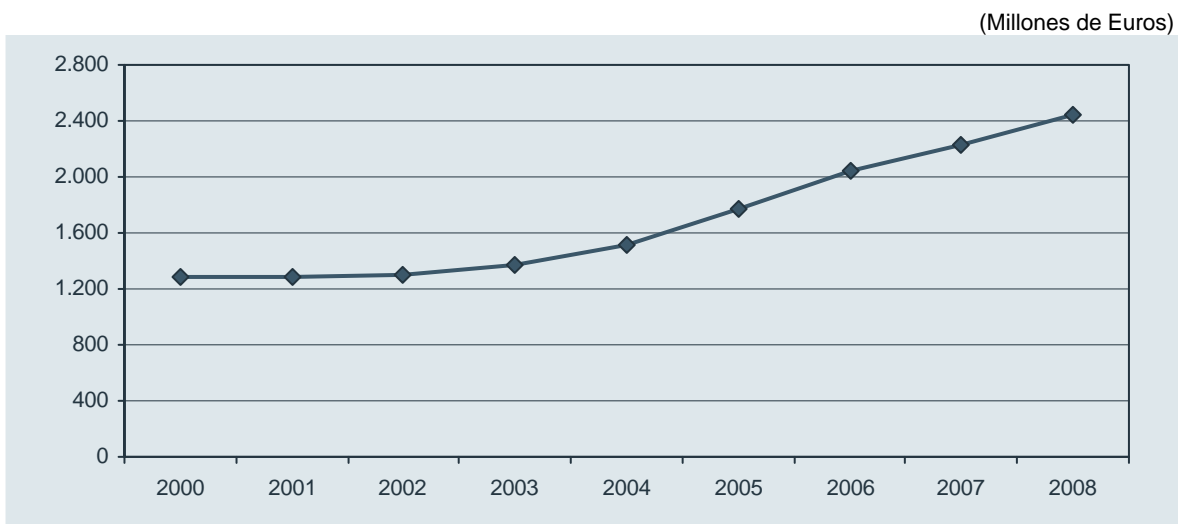
Gráfico 3.11. Consumo energético en el sector del transporte por territorios. 2000-2008.



Fuente: EVE. Datos Energéticos 2008. Elaboración propia.

Por otra parte, cabe señalar que la factura energética del transporte en 2008 se ha cifrado en 2.446 millones de euros, un 10% superior a la correspondiente a 2007. Esta cifra supone que el sector de transporte es responsable del 47,1% del coste de la factura energética vasca total.

Gráfico 3.12. Evolución de la factura energética del sector de transporte en la CAPV: Evolución 2000-2008.



Fuente: EVE. Datos Energéticos 2008. Elaboración propia

El uso de biocarburantes en el sector de transporte se ha situado en 44.000 toneladas equivalentes de petróleo en 2008, lo que supone prácticamente haber duplicado el consumo con respecto al año precedente (25.0000 tep en 2007), si bien todavía se está lejos de alcanzar el objetivo establecido para 2010 en el Programa Marco Ambiental (177 ktep).



Al respecto, cabe destacar que el 100% de los autobuses de la Compañía del Tranvía de San Sebastián utilizan biodiésel en sus desplazamientos, con una mezcla del 12%, mientras que en el caso de Bilbobus 56 de los 148 vehículos que componen la flota utilizan biodiésel mezclado al menos en un 20% (4 autobuses están en una prueba piloto del 100%).

Entre las medidas puestas en marcha por las administraciones públicas de cara a lograr el objetivo marcado en el Programa Marco Ambiental, destacan la elaboración de “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 recordar la creación del CIC energiGUNE que centrará su labor de investigación, entre otras, en el desarrollo de biocarburantes.

d) Otros efectos ambientales

Tal y como ya se ha apuntado anteriormente, ciertos impactos adversos inducidos por la actividad del transporte apenas presentan cambios significativos en el corto plazo, aspecto que unido a la falta de actualización de datos provoca que a continuación se presente una versión resumida del contenido ofrecido en informes anteriores¹⁷.

¹⁷ Para más detalle consultar “Panorámica del Transporte en Euskadi 2006”
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/panoramica_transporte_2006/es_def/panoramica_transporte_2006.html



Contaminación atmosférica

- En la CAPV, entre los años 1990 y 2004 tanto las emisiones de sustancias acidificantes y de precursores del ozono troposférico procedentes del transporte disminuyeron un 23% y un 34% respectivamente. Por su parte, las emisiones de PM10 per cápita se incrementaron un 46% entre 1990 y 2003.
- Las pérdidas económicas derivadas de la contaminación del aire en la CAPV se valoraron en 518 millones de euros en 2004, lo que suponía el 27% del total de costes derivados de la actividad de transporte¹⁸. Entre turismos, furgonetas y camiones ocasionaron el 91% de este coste.

Ocupación de superficie

- Las infraestructuras del transporte cubrían una superficie de 18.525 ha en 2005, lo que representaba el 2,56% del total del territorio, mientras que en la Unión Europea ese porcentaje era del 1,2% de media. Entre 1994 y 2005 dicha superficie se incrementó en 671 ha.
- Las pérdidas económicas derivadas de los costes externos de la actividad de transporte en áreas urbanas de la CAPV se valoraron en 91 millones de euros en 2004, lo que suponía el 5% del total de costes derivados de la actividad de transporte. El transporte por carretera era el responsable del 72% de este coste, mientras que el ferrocarril era el causante del 28% restante.

Biodiversidad y Paisaje

- En 2005 el 45% de la superficie de la CAPV se encontraba expuesta a impactos visuales negativos (321.868 hectáreas), ocasionados principalmente por el sector de transportes y el energético.
- Durante los últimos años se ha incrementado el efecto fragmentador e impermeabilizador que la construcción de infraestructuras lineales de transporte provoca en la biodiversidad y el paisaje.
- En 2004, las pérdidas económicas ocasionadas por afecciones a la biodiversidad y paisaje en la CAPV como consecuencia de la actividad de transporte se estimaron en 65 millones de euros.

Efectos indirectos

- Las externalidades provocadas por los efectos indirectos, derivados de los procesos anteriores y posteriores al funcionamiento de los diferentes vehículos de transporte, tales como los procesos propios de producción de energía y combustibles, de fabricación, mantenimiento y desguace de vehículos y de la construcción, mantenimiento y eliminación de infraestructuras, se estimaron en la CAPV en 2004 entre 28 millones de euros para el corto plazo (objetivo de Kyoto) y 75 millones de euros para el largo plazo (objetivos post Kyoto).
- En 2004 el transporte por carretera era el responsable del 86% del coste a corto plazo y el ferrocarril del 14% restante.

3.2. TENDENCIAS MÁS RELEVANTES DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE

A continuación, se presenta de forma sintética las principales tendencias de la actividad del transporte en la CAPV. Las tendencias expuestas corresponden a un periodo de varios años lo más recientes posible. También indicamos aquellos cambios o acentuación de tendencias relevantes que se hayan constatado en 2008, al ser éste el año al que corresponde este informe.

¹⁸ Costes Externos de Transporte en la CAPV. Consejería de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, 2006 (Carretera y Ferrocarril).

**Principales Tendencias en materia de movilidad**

- Aumento de la movilidad en la CAPV, con un incremento del 11,4% de desplazamientos diarios de personas en el periodo 2003-2007.
- Mantenimiento al alza de los niveles de posesión y utilización del automóvil. Los desplazamientos diarios en vehículo privado se han incrementado en un 24% en el periodo 2003-2007, pasando de suponer 35% al 38,6% del total de movimientos. Anualmente se ha registrado un incremento bastante regular del parque móvil, si bien caben señalar que en 2008 este incremento ha sido sensiblemente inferior a la media de los últimos años.
- Mejora continuada de las infraestructuras viarias. En el periodo 2000-2008 las vías de alta capacidad han aumentado un 18,9%. En 2008 dichas vías suponen el 14,0% del total de la red viaria, frente al 11,4% que representaban en el año 2000.
- impulso a las infraestructuras para servicios de alta capacidad, tales como el Tren de Alta Velocidad en el marco de la Red Transeuropea de Transporte, y la ampliación o nuevas líneas de Metro y Tranvía, como constatan las importantes inversiones ejecutadas y planificadas.
- Continuado incremento de la demanda de los servicios de transporte colectivo en el ámbito urbano, con un incremento del 35% en el periodo 2000-2008. Si bien en 2008 no ha variado la demanda respecto a 2007.
- Continuado aumento del MetroBilbao en desplazamientos interurbanos (59,4% en el periodo 2000-2008).
- Aumento del tráfico aéreo de personas con origen o destino en la CAPV (55,6% en el periodo 2000-2008). Si bien en 2008 se ha reducido el número de usuarios en los tres aeropuertos vascos.
- Crecimiento del tráfico marítimo de mercancías (32,6% en el periodo 2000-2008). Si bien se ha dado un retroceso el año 2008, atribuido a la ralentización de la economía que se hace notar especialmente a finales de año.
- Creciente importancia de los centros logísticos intermodales en el transporte de mercancías.
- Ligero reequilibrio modal de mercancías: los últimos años la carretera cede espacio a favor del modo marítimo y el ferrocarril. En 2008 se da un descenso general de la actividad, si bien menor en el modo marítimo, y con la única excepción del transporte aéreo de mercancías que se incrementa.

Principales Tendencias en materia de sostenibilidad

- En cuanto a los costes externos, los últimos años se han incrementado las emisiones de CO₂ y de ruido, y descienden la congestión viaria y los accidentes.
- Incremento continuado del consumo energético del sector. Si bien en 2008 se ha truncado dicho crecimiento al reducirse el consumo final de energía, atribuible mayormente a la menor actividad del sector.
- Interés por modelos energéticos más eficientes, menos dependiente de combustibles fósiles. Destacamos el creciente uso de biocarburantes en el sector de transporte, tendencia muy acentuada en 2008 al haberse doblado el uso de estos combustibles.
- Niveles de concienciación medioambiental crecientes.
- Implicación de todos los agentes en el desarrollo de un sistema de transportes sostenible.
- Creciente consideración de criterios medioambientales, de calidad de vida y de disposición de una buena red de comunicaciones en la ubicación de actividades económicas y sociales.
- Reconocimiento de que la protección de la calidad urbana y de la vitalidad social y económica de nuestros pueblos y ciudades forma parte integrante de la política de transporte.
- Negativa tendencia hacia la artificialización del territorio, procedente de las presiones sobre los usos del suelo derivadas de una mayor demanda de infraestructuras de transporte y suelo residencial e industrial.

Principales Tendencias en I&D aplicada al sector

- La investigación e innovación transforman el transporte en un sector de tecnología punta.
- Mejora de la ecoeficiencia debido al desarrollo tecnológico, impulsado por el desarrollo de energías renovables aplicadas al sector y la fabricación de vehículos con menor emisión de CO₂ y de partículas que los actuales.
- Reconocimiento de la importancia de las labores de gestión del sistema y de gestión de la demanda a través de los Sistemas Inteligentes de Transportes.



4. OBJETIVOS PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE 2002-2012: ACTUACIONES 2008



4. OBJETIVOS PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE 2002-2012: ACTUACIONES 2008

Los objetivos y estrategias fijadas por el Gobierno Vasco en materia de transporte se encuentran recogidas en el **Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012**, que establece la Política Común de Transportes de la Comunidad Autónoma de Euskadi. Este Plan, elaborado para un horizonte temporal de 10 años, ha tomado como referencia el Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea, que traza la Política Común a seguir a escala comunitaria en el marco de la política de transportes.

A lo largo de este apartado se resumen los principales objetivos y estrategias recogidas en el PDTS, así como las actuaciones llevadas a cabo por el Gobierno Vasco en el transcurso del ejercicio 2008 para avanzar en su consecución. Primeramente, se ofrece un resumen de las directrices marcadas por la Unión Europea en este sentido, y, a continuación, se detalla, para cada uno de los cinco objetivos del PDTS, las estrategias definidas y las acciones concretas llevadas a cabo en el último ejercicio.

4.1. PRINCIPALES DIRECTRICES DEL LIBRO BLANCO DE LA UNIÓN EUROPEA

El **Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea** trata principalmente de establecer estrategias viables para romper la relación entre crecimiento económico y crecimiento de la movilidad. En este sentido, el Libro incluye un programa de acción compuesto por 60 medidas concretas que deberán aplicarse de forma progresiva hasta el año 2010 con los objetivos generales de:

- Reequilibrar los distintos modos de transporte,
- Suprimir los puntos de estrangulamiento,
- Considerar a los usuarios/as como el elemento más importante en la política de transporte,
- Gestionar la globalización del transporte.

Las 60 propuestas de la Comisión encaminadas a la consecución de los mencionados objetivos, se basan en las orientaciones siguientes:

■ Revitalizar el ferrocarril.

El transporte ferroviario es un sector estratégico para el reequilibrio modal en el transporte de mercancías. La prioridad es conseguir la apertura de mercados, no sólo para el transporte internacional de mercancías sino también para el cabotaje en los mercados nacionales y para el transporte internacional de pasajeros.



■ **Reforzar la calidad del transporte por carretera.**

El transporte por carretera de pasajeros y mercancías es fundamental. Sin embargo es un sector sobre el que los expedidores ejercen una fuerte presión sobre el precio, dejando a las empresas de la industria ante la tentación de practicar el dumping en materia de precios y de eludir las normas de seguridad.

■ **Fomentar el transporte marítimo y fluvial.**

El transporte marítimo de corta distancia y el transporte fluvial constituyen dos modos de transporte que pueden responder a la congestión de algunas infraestructuras viales y a la falta de infraestructuras ferroviarias. La reactivación del transporte marítimo de corta distancia requiere una mayor conexión de los puertos con la red ferroviaria y fluvial, así como mayor calidad de los servicios portuarios, en tanto en cuanto el transporte fluvial requiere la creación de conexiones fluviales y la instalación de equipos de transbordo que permitan el paso continuo de buques todo el año.

■ **Reconciliar el crecimiento del transporte aéreo con el medio ambiente.**

La Unión Europea adolece de una fragmentación excesiva de sus sistemas de gestión del tráfico, que amplía los retrasos de los vuelos, genera un despilfarro de combustible y constituye una desventaja para la competitividad de las compañías europeas. Así, resulta necesario aplicar propuestas concretas para crear una regulación comunitaria de transporte aéreo.

■ **Materializar la intermodalidad.**

La intermodalidad reviste una importancia fundamental para el desarrollo de alternativas competitivas en el transporte por carretera, sin que hasta la fecha se hayan realizado importantes acciones concretas, exceptuando la buena conexión de algunos grandes puertos con el ferrocarril o los canales.

■ **Realizar la Red Transeuropea de Transportes.**

Es fundamental que la Unión Europea realice los proyectos transeuropeos que ya han sido decididos, como vía de solución a la saturación de algunos grandes ejes y sus consecuencias para la contaminación.

■ **Reforzar la seguridad vial.**

El transporte se percibe cada vez más como un peligro potencial, y por ello, el objetivo de la Unión Europea en materia de seguridad vial es la reducción de las víctimas en un 50% para el 2010.



- **Decidir una política de tarificación eficaz de los transportes.**

Se trata de internalizar todos los costes derivados de cada modo de transporte.

- **Reconocer los derechos y las obligaciones de los usuarios.**

Debe desarrollarse el derecho de acceso del ciudadano europeo a unos servicios de transporte de calidad, con prestaciones integradas y precios asequibles.

- **Desarrollar transportes urbanos de calidad.**

Se trata de perseguir y alcanzar una utilización más adecuada del transporte público y de las infraestructuras existentes.

- **Poner la tecnología al servicio de transportes limpios y eficaces.**

En los últimos años la Unión Europea ha destinado importantes esfuerzos a la investigación y desarrollo tecnológico en ámbitos tan variados como la intermodalidad, los vehículos limpios o las aplicaciones telemáticas en el transporte. No obstante, aún se deben adoptar medidas concretas para que el transporte por carretera y el transporte marítimo sean más limpios y seguros.

- **Gestionar los efectos de la globalización.**

La Comunidad trata de influir en la actividad del transporte a nivel mundial para fomentar un sistema de transporte internacional que tenga en cuenta los imperativos del desarrollo sostenible.

- **Desarrollar los objetivos medioambientales a medio y largo plazo para un sistema de transporte sostenible.**

Se necesitan varias medidas e instrumentos políticos para iniciar el proceso que desembogue en un sistema de transporte sostenible.

4.2. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTES DE EUSKADI

En noviembre de 2002 se aprobó el Plan Director de Transporte Sostenible de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en el que se detallan los objetivos generales a alcanzar en Euskadi en materia de transporte y las estrategias generales que conducen a la consecución de estos objetivos. El Plan Director de Transporte Sostenible establece la necesidad de llevar a cabo una gestión integral del sistema de transportes y de realizar todos los esfuerzos posibles para que la respuesta a la accesibilidad y movilidad tanto de personas como de mercancías sea desde un transporte sostenible. Este concepto de transporte sostenible se traduce en la priorización de las políticas a favor del sistema ferroviario y de su renovación, y también del marítimo.



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

Objetivo 1. Desvincular el desarrollo económico del incremento de demanda del transporte

Se trata de un objetivo de alcance general, ya recogido como fundamento del Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea, y que implica la desvinculación de la tendencia de crecimiento del transporte del crecimiento del Producto Interior Bruto. Un transporte sostenible implica crecimientos menores a los del PIB.

Estrategias:

- 1) Impulsar una cultura de sostenibilidad y establecer un proceso de concienciación amplia de la sociedad y sus administraciones, sobre la necesidad de asumir limitaciones a una movilidad descontrolada, consecuencia de una demanda de servicios para el desplazamiento en aumento y, por el contrario, una débil oferta de los servicios públicos de transporte, en un contexto de relación universal y, en un contexto ambiental de sostenibilidad.
- 2) Adaptar el Sector Empresarial del Transporte a la globalización de las transacciones comerciales y sociales. La seguridad, la calidad y la eficiencia de la respuesta son claves y, por ello, se buscará el fortalecimiento del actual sector empresarial, mediante la concentración, la modernización y la formación.
- 3) Aplicar criterios de "transporte preventivo" para la gestión de la demanda de servicios y de la movilidad. La gestión de la demanda en clave de sostenibilidad conlleva optar prioritariamente por la modalidad más limpia, por el desplazamiento más directo y, por la eliminación de procesos repetitivos. Es necesario introducir nuevos sistemas de organización, eliminando para ello los desplazamientos innecesarios e incorporando la intermodalidad y la logística.

Objetivo 2. Lograr una accesibilidad universal y sostenible

Es un objetivo fundamental cuya consecución permite que se satisfagan las necesidades básicas de movilidad, que demandan tanto las personas como las mercancías, sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades. Se debe procurar una accesibilidad asequible a todos los grupos sociales, y que se desarrolle en clave de eficiencia, evitando la siniestralidad y ofreciendo la libertad de elección en el modo de transporte.

Estrategias:

- 1) Gestionar la demanda de movilidad. Una nueva y viable estrategia de planificación del transporte requiere anticiparse al crecimiento de la movilidad y minimizar sus efectos, en vez de planificar para acomodar este crecimiento y darle una respuesta. Se debe cambiar el actual



modo de planificación del transporte de "predecir y proveer", por el de "anticipar y gestionar".

- 2) Mejorar el asentamiento espacial y distribución equilibrada de las actividades residenciales y socioeconómicas en el territorio. Una meditada planificación de la utilización del suelo llevada a cabo en concordancia y coordinación con el transporte público, puede permitir gestionar la demanda de manera más efectiva.

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

Se trata de buscar un mayor equilibrio en el uso de los modos de transporte, impulsando y favoreciendo los modos ferroviario y marítimo, a través de la mejora de su calidad y la inversión en infraestructura. La elección de estos modos de transporte está unida con la adopción de medidas de mejora de la calidad en la carretera, para paliar los problemas inherentes a este modo de transporte (congestión, accidentes, contaminación, etc.)

Estrategias:

- 1) Potenciar el desarrollo de la intermodalidad tanto en el transporte de personas como de mercancías, de forma que se posibilite al usuario y al cargador la elección de modos de transporte más sostenibles. Incluir medidas de apoyo al lanzamiento de iniciativas intermodales y de soluciones alternativas y suficientemente atractivas al transporte por carretera hasta que se consiga su viabilidad comercial. La intermodalidad supone asimismo que se armonicen los sistemas en lo que se refiere a los contenedores, las unidades de carga y el oficio de transitario.
- 2) Transformar servicios de transporte concurrentes en complementarios. Se trata de adoptar medidas para la utilización eficiente y óptima de los recursos disponibles mediante el aprovechamiento de los mismos, enlazando los distintos modos de transporte y facilitando su utilización a los usuarios. De este modo se evitan duplicidades de servicios, con el consiguiente ahorro económico y de menor impacto ambiental.
- 3) Potenciar los modos de transporte de menor impacto ambiental, especialmente los sistemas marítimo y ferroviario. Adopción de medidas de apoyo a las infraestructuras ferroviarias y marítimas, con el objetivo de mejorar la calidad de éstos y posibilitar que resulten suficientemente atractivos para los usuarios/as.

Objetivo 4. Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa

Euskadi tiene una ubicación geográfica estratégica en el paso Atlántico del Pirineo, constituyendo un eslabón clave en la red transeuropea de transportes. Valorizar esta posición, debe ser un objetivo prioritario de la política del transporte de la Comunidad Autónoma Vasca, no sólo como gestores de flujos de tránsito, sino también como gestores del nodo logístico de las comunicaciones continentales.

**Estrategias:**

- 1) Potenciación de la Plataforma Logística Aquitania – Euskadi para la gestión, coordinación y planificación del transporte.
- 2) Creación de Centros Logísticos con capacidad para atender y gestionar el Transporte integral.

Objetivo 5. Hacia un Transporte Sostenible

Este objetivo implica hacer posible un sistema de transportes que se desarrolle en clave de sostenibilidad, de tal forma que considerando el crecimiento económico, las necesidades de movilidad y accesibilidad, la rentabilidad y, la calidad y seguridad, se garantice un mayor bienestar y salud pública, el respeto al medio ambiente y la equidad y solidaridad entre generaciones. Es decir, el Transporte debe integrar los aspectos sociales, económicos y medioambientales, logrando una concienciación colectiva del uso personal del transporte, en el sentido de que todo ciudadano se implique de forma directa con su aportación a un sistema sostenible.

Estrategias:

- 1) Concienciar a la sociedad en general y a las instituciones y empresas en particular, sobre la necesidad de un transporte sostenible.
- 2) Mejorar y promover una mayor utilización del transporte público. Mejora de la calidad en la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros e implantación de medidas que propicien el aumento de la utilización del transporte público en sustitución del vehículo privado.
- 3) Fomentar la utilización más racional del vehículo privado. Adopción de medidas de fomento del uso conjunto por varias personas del vehículo privado, evitando el uso unipersonal del coche, lo cual logrará reducir el número de viajes y propiciará la utilización óptima de los recursos.
- 4) Discriminación positiva a favor del transporte colectivo. Implantación de medidas que impulsen y favorezcan otros modos de transporte alternativos al vehículo privado mediante la discriminación positiva hacia modos alternativos y colectivos.
- 5) Impulso de una política tarifaria. Incluye la adaptación de medidas para la racionalización de los billetes intermodales, de forma que resulte más atractivo y operativo para el usuario en términos económicos, de calidad y de efectividad.

4.3. CAMINO HACIA LA SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE

El Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco, como órgano responsable de la ordenación del transporte en Euskadi, apuesta por que el conjunto de activida-



des que se realicen en la CAPV en materia de transporte sean coherentes, de manera que sus decisiones no comprometan la capacidad de las generaciones futuras para resolver sus propias necesidades y responsabilidades, todo ello dentro del marco europeo en el que nos situamos.

En este sentido, el Transporte como actividad económica ha de desarrollarse desde una cultura de sostenibilidad y de integración de los parámetros medioambientales, de manera que una actividad tan primaria como es el transporte se inserte en el modelo de Desarrollo Sostenible que se postula.

Se considera que un Sistema de Transporte Sostenible para Euskadi debería cumplir los siguientes requisitos:

- Crecimiento del transporte por debajo del crecimiento del PIB, dado que un exceso de movilidad genera unos costes económicos, sociales y medioambientales inaceptables.
- Satisfacción de la demanda de movilidad tanto de las actividades como de las personas, de modo que se garantice la competitividad de las empresas, la calidad de vida de las ciudades y pueblos, la salud pública, el bienestar social, la ecoeficiencia y el respeto al medio ambiente.
- Ser asequible a todos los estratos y grupos sociales, funcionando con eficacia y eficiencia, limitando la siniestrabilidad y ofreciendo libertad de elección en el modo de transporte.
- Limitar el nivel de emisiones y la producción de residuos.
- Fomentar el uso de combustibles limpios con el objetivo de reducir el consumo de recursos no renovables.
- Conseguir una ordenación territorial y urbana que garantice la aplicación satisfactoria del transporte público en términos de sostenibilidad, limitando los usos del suelo, los costes externos y los impactos ambientales.

4.4. ACTUACIONES EN 2008

En cuanto a la **planificación y desarrollo del transporte**, respecto al Plan Director del Transporte Sostenible, atendiendo al Plan calendarizado elaborado, se han iniciado o continuado las acciones previstas en el mismo.

La Autoridad del Transporte de Euskadi (ATE) ha continuado con su actividad ordinaria, habiéndose celebrado 2 plenos, el 9 de julio y el 19 de diciembre, en los cuales se han expuesto los trabajos realizados por las secciones, ponencias y grupos de trabajo, entre los cuales cabe destacar la importante labor realizada en cuanto a la coordinación y unificación de criterios de algunas de las secciones o ponencias.



En la Sección de Transporte de Mercancías y en la de Transportes de Viajeros se han incorporado los operadores ferroviarios para trabajar en la intermodalidad, destacándose el trabajo realizado por esta última Sección, en relación a las tarifas especiales para las familias numerosas, y la preparación previa del estudio de interoperabilidad de tarjetas y títulos de transporte en Euskadi, con el objetivo de contar con un billete único para los tres territorios.

En el resto de secciones, en cuanto a la de Alta Inspección, se han acordado puntos de inspección para los tres territorios, se ha tratado sobre la coordinación de las campañas de inspección autonómicas y estatales de tráfico, transportes, etc. y se han propuesto mejoras técnicas para facilitar la labor inspectora. En la Sección de Normativa se han realizado informes sobre asuntos solicitados puntualmente. Además, cabe destacar el estudio desarrollado sobre Puntos de inspección de mercancías en la C.A.P.V. y redacción del proyecto tipo de las estaciones.

En cuanto a las ponencias, cabe destacar que la Ponencia Plataforma de Información ha trabajado en la mejora de la herramienta y la introducción de datos sobre líneas, horarios, etc. y la colaboración de las instituciones para la actualización de estos.

En el resto de ponencias se verán los resultados durante 2009, ya que en la de Evaluación de la Aportación a la sostenibilidad del transporte, el grupo de trabajo colaborará con la empresa adjudicadora para la realización de la Guía Metodológica, que estará finalizada ese año; y las ponencias de Juventud y Transportes e Internalización de Costes Externos, trabajarán sobre los informes de conclusiones elaborados durante las reuniones realizadas al efecto a lo largo de 2008.

En base a la función de emisión de informes por parte de la ATE, durante 2008 se han emitido los siguientes informes:

- Segregación de tráficos de las líneas A-3713 y A-3717 y posterior transferencia a la Diputación Foral de Álava, realizada por el titular de la concesión unificada A-3700 de Autobuses La Unión S.A., solicitada por la Diputación Foral de Bizkaia.
- Anteproyecto para el establecimiento de servicios regulares permanentes de uso general de transporte regular de viajeros entre la Margen Izquierda y la UPV/EHU y para la comarca de Uribe Kosta, solicitada por la Diputación Foral de Bizkaia.
- Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Por su parte, el Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS) ha desarrollado su programación con la página Web, el informe ejecutivo de la Panorámica del Transporte y la elaboración de estudios prospectivos (simulador de costes del transporte de viajeros por carretera). Se ha finalizado el estudio de reflexión estratégica del transporte de viajeros y sus claves de actuación, y el estudio del análisis del modelo del sistema aeroportuario y el plan de gestión de los aeropuertos de la CAPV.



Por último, se han promocionado los aeropuertos vascos, con apoyos a los aeropuertos de Bilbao, Vitoria-Gasteiz y al aeropuerto de Hondarribia, a través de sus sociedades gestoras.

En materia de **ordenación**, en 2008:

- Se han realizado modificaciones a la redacción de los borradores de los anteproyectos de la Ley del sector ferroviario y la Ley del transporte por cable.
- Se ha analizado el trabajo realizado en la elaboración de un borrador sobre normativa de Helipuertos.
- Se han dictado una serie de órdenes de subvenciones enmarcadas en el Programa de apoyo al sector del transporte de la CAPV:
 - Fomento del abandono de actividad- Orden de 4 de junio de 2008.
 - Concentración de empresas - Orden de 4 de junio de 2008.
 - Fomento del asociacionismo - Orden de 9 de julio de 2008.
 - Implantación de nuevas tecnologías - Orden de 9 de julio de 2008.
 - Implantación de sistemas de calidad y medioambiente - Orden de 9 de julio de 2008.
 - Implantación de elementos de localización y control (taxi) - Orden de 9 de julio de 2008.
 - Conversión de vehículos para uso de energías alternativas (taxi) – Orden 9 julio de 2008.
 - Instalación de ascensores o similares – Orden 29 julio de 2008.
 - Construcción de carriles bici – Orden 29 julio de 2008.
 - Fomento de transporte combinado de mercancías – Orden de 30 de septiembre de 2008.
- También se han dictado Órdenes en materia **regulación tarifaria**:
 - Tarifas de transporte público urbano e interurbano de viajeros tanto regular de uso general y especial (Orden del 28 de febrero de 2008) como discrecional (Orden de 4 de febrero de 2008).
 - Revisión de Tarifas de transporte público urbano e interurbano de viajeros regular de uso general (Orden de 22 de julio de 2008).
 - Tarifas de transporte público interurbano en vehículos de turismo (Orden de 16 de diciembre de 2008).
 - Revisión de Tarifas de transporte público interurbano en vehículos de turismo (Orden de de 9 julio de 2008).
 - Tarifas del transporte por cable (Ordenes de 8 de febrero de 2008 para Solokoetxe y Begoña, Orden de 15 de enero de 2008 para La Salve y Orden de 18 de diciembre de 2008 para los ascensores de Arangoiti).

**Objetivo 1 – Desvincular el desarrollo económico del incremento de demanda del transporte****Programa de Modernización del Sector del Transporte**

- Se ha continuado con las acciones previstas en el Plan Director del Transporte Sostenible, y se han desarrollado los programas relativos a abandono de la actividad, concentración empresarial, fomento del asociacionismo.
- En el sector del transporte de mercancías se ha avanzado en la implantación de nuevas tecnologías, como sistemas de localización y control, elementos de seguridad, la implantación del tacógrafo digital, así como ayudas para el fomento del transporte combinado de mercancías.
- Además se han realizado labores específicas para la mejora del transporte de mercancías, como por ejemplo la elaboración del manual de recomendaciones para el transporte de bobinas, la edición de un glosario de términos de emergencia para transportistas, finalización de la fase primera del proyecto de instalación de cámaras para el control de flujos del transporte de mercancías peligrosas, así como la preparación de las bases específicas para la segunda fase del citado proyecto de instalación.
- En el sector del transporte de viajeros se ha avanzado en la implantación de nuevas tecnologías, como sistemas de localización GPS y elementos de seguridad, así como apoyos a la implantación de sistemas de calidad y medioambiente.
- En el sector del transporte público de viajeros en automóviles de turismo (taxi) se ha fomentado la implantación de sistemas de localización y control y se han iniciado los apoyos a la conversión de vehículos para uso de energías alternativas.
- En el sector del transporte marítimo, se ha continuado con los trabajos y reuniones como miembros del Comité Director del Comisionado para la competitividad del Puerto de Bilbao, con el objetivo de conseguir un sistema de transporte competitivo, eficaz, seguro y de calidad en el Puerto de Bilbao.
- Se ha promocionado la adecuación del transporte por cable, impulsando las actuaciones previstas en el convenio para la modernización y mejora de las instalaciones del ascensor Arangoiti. Asimismo, se ha analizado la situación estructural de los ascensores de Begoña y Sokolaetxe.

Promoción y potenciación de la formación

- Se ha continuado apoyando al Instituto Vasco de Logística, instrumento clave para la formación y profesionalización del sector del transporte.
- En cuanto a las actividades docentes para formación de profesionales y postgraduados en el sector marítimo se ha desarrollado el programa de cursos comprometidos en el Master, habiendo invitado alrededor de 70 profesores. El conjunto de actividades ha supuesto no solo el desarrollo de contenidos e impartición de nuevas ediciones de cursos ya realizadas en años anteriores, sino la impartición de nuevos seminarios, entre ellos:
 - Jornada sobre abandono de marinos en puertos extranjeros.
 - Análisis técnico práctico de Derecho Marítimo.
- Se han otorgado 6 becas de formación de graduados universitarios:
 - BECA TB-1: Autoridad del Transporte de Euskadi.
 - BECA TB-2: Observatorio del Transporte de Euskadi-Oteus.
 - BECA TB-3: Desarrollo e investigación de la logística en el sector del transporte de Euskadi.
 - BECA TB-4: Seguridad y mejora de la eficiencia del transporte de mercancías.
 - BECA TB-5: Actualización, desarrollo y seguimiento de los indicadores del plan director de transporte sostenible.
 - BECA TB-6: Implantación y fomento de la comodalidad sostenible en el transporte.
- Se han organizado varias jornadas técnicas, charlas y conferencias en materia de transporte, sobre temáticas tales como: Observatorio de transporte de mercancías peligrosas, jornadas técnicas del transporte sobre el contrato de transporte, nuevas actuaciones normativas, movilidad y jornadas sobre autopistas del mar.
- Se han realizado dos convocatorias de las pruebas de Consejero de Seguridad, tanto para la obtención del título como para su renovación, y una para la obtención del título de Capacitación profesional de transportista, tramitándose las solicitudes y entregas de títulos.
- Se han impartido cuatro cursos para patrones de embarcaciones de salvamento marítimo en la Escuela de Salvamento de Getaria.

**Objetivo 2 – Lograr una accesibilidad universal y sostenible****Plan de Carreteras**

- Una de las labores principales de la Dirección en materia de planificación y fomento de infraestructuras viarias es la elaboración del Plan General de Carreteras del País Vasco, aprobado mediante Decreto de 8 de junio de 1999, su seguimiento y la actualización de la normativa técnica de acuerdo a lo previsto en la Ley Reguladora del Plan cuya 2ª modificación, que afecta al catálogo en la Red objeto del Plan fue aprobada por el Parlamento Vasco en Ley 5/2002 de 4 de octubre. Durante el ejercicio 2003 se inició la Redacción de la Revisión del Plan General de Carreteras (2005-2016), que durante el año **2008** ha sido sometido al proceso de información pública.
- Se encuentran en marcha los estudios orientados a la revisión de la normativa técnica de planes y proyectos de carreteras y se ha finalizado la redacción de los trabajos de la normativa de medio ambiente con el último volumen de los cuatro editados correspondiente a la aplicación de medidas correctoras.
- Continúa en marcha el Plan de ensayos de firmes de carreteras con escorias para un periodo de 2 años de observación, iniciados a finales de 2006, del que se han obtenido importantes conclusiones.

Sistemas y Servicios Inteligentes de Transportes (ITS)

- El Cluster de la Logística y el Transporte ha asumido la función de impulso, fomento y desarrollo de los Sistemas Inteligentes de Transporte en Euskadi.
- Asimismo, se ha trabajado en el fomento de Sistemas Inteligentes de Transportes, mediante la participación en la sociedad europea ERTICO.

**Objetivo 3 – Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte****Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte**

- Se ha continuado con la tramitación del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística de Euskadi, como herramienta fundamental para el sector. Al respecto, se han preparado los pliegos para el correspondiente estudio de impacto ambiental del mismo, así como la adjudicación del trabajo y su realización, todo ello de cara a la obtención del informe de evaluación de impacto ambiental por parte del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

Potenciación del Ferrocarril**Plan Eusko Tren XXI**

- En la línea Bilbao-San Sebastián han destacado las actuaciones correspondientes a la “Operación Durango” que suponen el desdoblamiento de vía entre Amorebieta y Lebario y el soterramiento en el tramo Iurreta-Traña. En 2008 se ha avanzado en las obras civiles del soterramiento de Durango, tramo I (Iurreta-Durango) y tramo II (Durango-Traña). Asimismo se ha continuado con la implantación de las nuevas infraestructuras de señalización y comunicaciones en estos tramos y se ha proseguido con la construcción de la nueva estación subterránea de Durango.
- Además, se ha trabajado en los proyectos de otra serie de actuaciones en red propia entre las que destacan las obras de la Variante de Aia-Orio, iniciándose en el transcurso de 2008 las obras del desdoblamiento de la línea Donostia-Hendaia entre Erreterria y Portomoko. Tramo la Fandería-Oiartzun, el desdoblamiento del tramo San Lorenzo-Unibertsitatea de la línea Bilbao-Donostia y el desdoblamiento de la línea Lasarte-Hendaia. Tramo Loiola-Herrera.
- Asimismo se han iniciado las obras de construcción de la nueva estación de Ardantza en Eibar y se ha iniciado la licitación del desdoblamiento del tramo Añorga-Rekalde de la línea Bilbao-Donostia.

Programa Tranviario

- El día 23 de diciembre de 2008 se ha puesto en marcha el Tranvía de Vitoria-Gasteiz en los ramales Lakua y Centro, continuando las obras de plataforma, vía e instalaciones de energía, señalizaciones y comunicaciones del ramal Abetxuko.
- Se ha continuado trabajando en proyectos de ampliación del sistema tranviario en los territorios históricos de Gipuzkoa y Bizkaia: tranvía del Deba, ampliación del tranvía de Bilbao (tramo Basurto-Rekalde) y tranvía de Leioa.

Nueva Red Ferroviaria Vasca

- En fecha 24 de abril de 2006 la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco, la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias suscribieron un convenio de colaboración para la construcción de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, en el que el Gobierno Vasco asumía la redacción de los proyectos constructivos de plataforma de la “Y” Vasca en el ramal guipuzcoano desde Bergara hasta Irún (incluido el tramo que acomete la inserción en Donostia-San Sebastián) así como la dirección facultativa de dichas obras, la contratación y ejecución de las mismas y la colaboración en la gestión administrativa de los expedientes expropiatorios de dicho ramal.
- En 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 2008 se ha iniciado la construcción de la plataforma de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco en el territorio de Gipuzkoa, tramo: Ordizia-Itsasondo. Asimismo, se han iniciado los trámites para la licitación de los tramos Beasain Este, Beasain Oeste, Legorreta y Tolosa.
- Se han desarrollado diferentes comisiones y grupos de trabajo para la coordinación del conjunto de la Y Vasca.
- Con fecha 30 de diciembre de 2008 se ha formalizado un Convenio de Colaboración con la Asociación de Municipios Vascos –EUDEL- para financiar la difusión, tramitación y ejecución del proyecto de Nueva Red Ferroviaria de Euskadi, Y Vasca, en el Territorio Histórico de Gipuzkoa.

**Objetivo 3 – Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte****Supresión de Pasos a Nivel**

- Se han finalizado los trabajos destinados a la eliminación del paso a nivel en Lemoa y se han aprobado los proyectos de construcción de la supresión de pasos a nivel en el tramo Usansolo-Lemoa. Término municipal de Lemoa (pasos a nivel de Kareaga y Zubieta) y término municipal de Bedia (paso a nivel de Mendizur).
- Se ha formalizado un Convenio de Colaboración con el Ayuntamiento de Eibar para la supresión del paso a nivel en Txarakoia y se ha licitado la supresión del paso a nivel en los accesos al Polígono I de Ugaldeguren en Zamudio.

Ferrocarril Metropolitano de Bilbao

- Durante el año 2008 han continuado las obras del tramo Portugalete-Santurtzi de la línea II del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao que incluyen la construcción de las nuevas estaciones de Peñota y Santurtzi así como las instalaciones asociadas al citado tramo y se ha iniciado la licitación del tramo Santurtzi-Kabiezés. De la misma forma, se desarrollan las obras del tramo Ariz-Basauri.
- Asimismo, se han iniciado las obras de supresión del paso a nivel de Maidagan y construcción de la nueva estación de Ibarbengoa en Getxo y la ejecución del estudio informativo (a nivel de proyecto de trazado) del acceso a Galdakao.

Otros

- Se han tramitado las ayudas para la instalación de ascensores o similares en zonas de fractura urbana en municipios de la CAPV (Orden 29 julio de 2008).

Transporte Aéreo

- Se han promocionado los aeropuertos vascos, mediante los apoyos y participación en las sociedades de promoción de los mismos.

Transporte en Bicicleta

- Durante el 2008 se viene redactando el Plan Territorial Sectorial de vías ciclistas de la CAPV. en coordinación con otras administraciones y agentes interesados, el desarrollo del mismo está organizado en dos mesas de trabajo; institucional y de dialogo. Al respecto, una vez redactado y consensuado el diagnóstico, se prosigue con la fase de avance.
- Se han tramitado ayudas para la construcción de nuevos carriles bici (Orden 29 julio de 2008).

Intermodalidad e interoperabilidad

- Asimismo, se ha trabajado en la potenciación del sector logístico a través de los centros de transporte y logística (Aparkabisa, Centro de Transportes de Vitoria, Zaisa y Arasur,...)
- Se fomenta el transporte combinado, entre otras medidas mediante ayudas a su financiación (Orden 30 septiembre de 2008).



Inversiones en infraestructura portuaria y mantenimiento de la infraestructura existente en Puertos Competencia de la CAPV

- El ejercicio 2008 en materia de infraestructura portuaria ha venido marcado por los extraordinarios temporales de la mar que tuvieron lugar en el anterior invierno, más concretamente el 10 de diciembre de 2007 y el 11 de marzo de 2008. Los daños han sido muy significativos en los diques de abrigo de los puertos de Bermeo y Orio y en diversos equipamientos del puerto de Ondarroa. Las correspondientes reparaciones se han realizado con carácter de emergencia, cuando el clima marítimo lo ha permitido a partir de la primavera.
- Los oleajes de esas fechas han superado sustancialmente a los registros históricos de las boyas oceanográficas existentes frente a nuestra costa. Ello ha provocado una revisión de las hipótesis de cálculo, régimen extremal, con la que se están ejecutando obras de abrigo en todo el Cantábrico; en particular, en nuestro caso, en la obra del dique de Mutriku. Esto ha provocado que se haya avanzado a un ritmo inferior al previsto una vez ejecutada la parte relativa a la central de energía de oleaje.
- Se han realizado obras como el nuevo enlace del acceso al puerto de Orio con la N-634, el refuerzo del contra-dique de Orio, el refuerzo del firme del muelle de tablestacas de Zumaia, la reparación de muelles, recalces y otras mejoras en el puerto de Ondarroa, la reforma integral del taller Erreka en Ondarroa, un nuevo muelle en la margen derecha de la ría Artibai en Ondarroa, un nuevo pantalán para embarcaciones profesionales en Lekeitio y diversas actuaciones de dragado de nuestros puertos.
- Se han preparado diversos proyectos estratégicos que permitirán mantener el ritmo inversor que requiere la mejora de los servicios prestados por los puertos competencia del Gobierno Vasco. Destacar por su importancia los siguientes: Ampliación de la Lonja del puerto de Bermeo, Edificio de servicios pesqueros en el muelle de tablestacas de Orio, Remodelación de muelles en el A.I.1 de Ondarroa y el Refuerzo del dique de San Valentín en Plentzia.
- En lo referente a la limpieza de superficies terrestres y lámina de agua de los puertos de la Comunidad Autónoma de Euskadi en el ejercicio 2008 se ha mantenido el servicio existente para la limpieza de los puertos de Ondarroa, Lekeitio, Ea y Elantxobe, procediéndose a la tramitación de las correspondientes prórrogas previstas en el contrato. Ante la finalización de uno de los contratos existentes para la prestación de este Servicio de limpieza, se ha procedido a la tramitación y formalización de un expediente de contratación para la prestación del mismo en los puertos de Mundaka, Bermeo, Armintza y Plentzia, en el que se han tenido en cuenta las nuevas necesidades detectadas ante el aumento de afluencia de público a los puertos de la Comunidad Autónoma.
- Se mantiene el contrato de limpieza de los puertos de Gipuzkoa, ya que se realizó la prórroga del mismo por un periodo de 18 meses, por lo que ha estado vigente durante todo el ejercicio 2008.
- En lo relativo al servicio de vigilancia de los puertos, en el ejercicio 2008 se ha mantenido el contrato de Vigilancia del puerto de Donostia que se formalizó el pasado ejercicio con las mismas características que el anterior, y por un periodo de 24 meses, por lo que ha estado vigente durante todo el ejercicio 2008.
- En el caso del servicio de vigilancia de los puertos de Bizkaia, se ha tramitado un nuevo expediente de contratación que se formalizó en el mes de abril por un periodo de 22 meses. Respecto a los servicios prestados en el ejercicio anterior se han introducido ampliaciones en los mismos, por lo que Bermeo cuenta con un guarda más todos los días del año, el periodo estival se amplía a 3 meses, y durante el mismo se ha prestado el servicio de vigilancia en el puerto de Lekeitio y se ha reforzado el que se venía prestando en Ondarroa.

**Objetivo 4 – Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa****Potenciación del Eje Atlántico como eje de comunicaciones**

- Se ha continuado con la labor de impulsar la posición estratégica de Euskadi en Europa mediante la actividad de la Agrupación Europea de Interés Económico "Plataforma Logística Aquitania-Euskadi"-PLAE. Dicha Agrupación ha organizado el Atlantic Logistic Forum 2008, Foro Profesional del Transporte y la Logística, que tuvo lugar el pasado 17 y 18 de noviembre en el Bilbao Exhibition Centre.
- Se ha participado en la Comisión del Arco Atlántico, que pertenece a la Conferencia de Regiones Periférico-Marítimas (CRPM) de la Unión Europea, de cara a impulsar políticas comunes de transporte con otras regiones europeas. En este sentido la Dirección de Transportes lidera, impulsa y coordina el Grupo de Transportes del Arco Atlántico, que se ha reunido en el mes de enero en Santiago de Compostela, en abril en Burdeos, en septiembre en la ciudad de Coimbra y ha celebrado la reunión correspondiente al cierre de ejercicio en diciembre en Bilbao.
- Además, durante el 2008, el Grupo de Transportes de la Comisión del Arco Atlántico ha trabajado sobre los siguientes temas:
 - Elaboración de documento de Posición del Grupo de Transportes de la Comisión Arco Atlántico al Libro verde de la movilidad urbana.
 - Evolución del transporte ferroviario en las regiones del Arco Atlántico (calidad, proyecto de autopista ferroviaria Vitoria-Paris).
 - Presentación del informe anual del proyecto prioritario nº 3 de la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T).
 - Participación en la Revisión de las RTE-T.
 - Elaboración de documento de posición inicial sobre la revisión de las RTE-T.
 - La Dirección de Transportes forma parte del grupo de trabajo creado en la CRPM al objeto de articular una posición común al Libro Verde sobre la revisión de las RTE-T.
 - Seguimiento de iniciativas de transporte marítimo y autopistas del mar (presentación de la autopista del mar Bilbao-Zeebrugge, concurso Francia-Portugal).
 - Desarrollo del Plan de Acción para una Política Marítima Integrada.
 - Presentación de experiencias de transporte público (Gales, Castilla-León).
 - Presentación de experiencias para la reducción del tráfico de vehículos pesados en las ciudades (Burdeos).
 - Plan de acción del Grupo de Transportes del Arco Atlántico para 2009 y presentación de posibles proyectos de cooperación para el Programa Operacional del Espacio Atlántico 2007-2013.

Transporte Integral

- Ha continuado la actividad del Cluster de la Logística y el Transporte, como entidad que aglutina a distintas instituciones y entidades de distintos ámbitos mediante la elaboración de proyectos de trabajo en beneficio del sector. Esta asociación ha asumido la función de impulso, fomento y desarrollo de los Sistemas Inteligentes de Transporte en Euskadi. Se ha elaborado el Plan Estratégico del Cluster 2009-2012.

**Objetivo 5 – Hacia un Transporte Sostenible**

- Se han tramitado las ayudas para la construcción de carriles bici en el ámbito de la CAPV, con el objetivo de fomentar el uso de los modos de transporte más sostenible y la intermodalidad.
- Se ha potenciado la utilización del transporte público poniendo en marcha iniciativas como “Día sin mi coche” y “Encuentro ciudadano con la movilidad”.
- Se ha continuado con el programa de apoyo a la implantación de sistemas de calidad y medioambiente para el sector del transporte de mercancías y viajeros.



5. INDICADORES CLAVE DEL SECTOR DEL TRANSPORTE EN LA CAPV

5. INDICADORES CLAVE DEL SECTOR DEL TRANSPORTE EN LA CAPV

5.1. INDICADORES ECONÓMICOS

Indicador 1	2003	2007	2008	Grado avance	
				08-03	08-07
Productividad del transporte (VAB/Empleo)	55,3 miles de euros por ocupado	63,6 miles de euros por ocupado	65,1 miles de euros por ocupado	17,7%	2,4%

En 2008 la productividad del transporte se ha cifrado en 65,1 miles de euros por persona ocupada, al tiempo que la correspondiente al conjunto de la economía ha alcanzado los 66 miles de euros por persona ocupada.

En términos de evolución, la productividad del transporte se ha incrementado un 17,7% respecto a 2003, y un 2,4% en relación al ejercicio precedente, avances que en el caso de la economía en su conjunto se sitúan en el 19,3% y 2,2%, respectivamente.

Indicador 2	2003	2007	2008	Grado avance	
				08-03	08-07
Crecimiento comparado del transporte y del conjunto de la economía de la CAPV (VAB)	Transporte: 2.148.203 miles de euros Economía: 44.646.354 miles de euros	Transporte: 2.850.229 miles de euros Economía: 59.349.634 miles de euros	Transporte: 2.968.005 miles de euros Economía: 62.239.571 miles de euros	Transporte: 38,2 % Economía: 39,4%	Transporte: 4,1% Economía: 4,9%

En el Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012 se establece como objetivo que el crecimiento del transporte debe estar por debajo del correspondiente al conjunto de la economía, ya que un exceso de movilidad generaría unos costes económicos, sociales y medioambientales excesivos.

Tanto desde una perspectiva temporal amplia (evolución 2003-2008), como desde una más limitada (evolución 2007-2008), el crecimiento del VAB del transporte (38,2% y 4,1%) ha sido inferior al de la economía en su conjunto (39,4% y 4,9%), en línea con lo establecido en el citado plan.

Indicador 3	2000	2007	2008	Grado avance	
				08-00	08-07
Proporción vías alta capacidad	11,4%	13,5%	14,0%	+2,6% / +93km.	+0,5% / +15km.

De cara a contar con la mayor proporción posible de vías de alta capacidad, en los últimos años se han realizado importantes esfuerzos tendentes al acondicionamiento y mejora de las infraestructuras viarias en los tres territorios históricos, apostando por la inversión en vías de alta capacidad, es decir, autopistas y autovías, con el objetivo de contribuir a la reducción de episodios de congestión, mejorar la accesibilidad a todos los puntos del territorio a través de una mejora en la cobertura y calidad de las carreteras, al tiempo que se incrementan los niveles de seguridad de las mismas.

Al respecto, en el periodo 2000-2008 la proporción de vías de alta capacidad sobre el conjunto de la red viaria ha aumentado en 2,6 puntos porcentuales, pasando a suponer el 14% del total de kilómetros de carreteras en la CAPV. En relación al ejercicio anterior, dicha proporción se ha incrementado en medio punto porcentual.



5.2. INDICADORES SOCIALES

Indicador 4	2000	2007	2008	Grado avance	
				08-00	08-07
Utilización transporte público colectivo	225.610 miles de viajeros	249.745 miles de viajeros	248.901 miles de viajeros	+10,3%	-0,3%

En el periodo 2000-2008 el número de viajeros de los servicios públicos de transporte colectivo por carretera y ferrocarril se ha incrementado un 10,3%, alcanzando la cifra de 248,9 millones de viajeros.

Sin embargo, a pesar de tratarse de datos positivos, este crecimiento queda disipado si se compara con el incremento en los niveles de movilidad acontecido en la población vasca. Al respecto, según los datos disponibles de los "Estudios de la Movilidad en la CAPV 2003-2007", se observa que el aumento de la movilidad motorizada en el periodo 2003-2007 ha sido el 17,8%, por lo que la demanda de movilidad de transporte público crece a un ritmo inferior al registrado por la movilidad global, lo que redundará en una mayor utilización de medios de transporte privados.

Por otra parte, en el último ejercicio el número de viajeros de los servicios públicos de transporte colectivo por carretera y ferrocarril se ha reducido un 0,3%.

Indicador 5	2003	2007	2008	Grado avance	
				06-03	08-07
Transporte mercancías ferrocarril y marítimo	19,2%	26,7%	27,3%	+2,6%	+0,6%

Atendiendo a los datos presentados por los estudios "Imagen Final de la Demanda en la CAPV 2003-2006", en el periodo 2003-2006 se ha tendido a una distribución modal más equilibrada y sostenible del transporte de mercancías en la CAPV. Así, la proporción de mercancía transportada en ferrocarril o en barco ha aumentado en 2,6 puntos porcentuales.

Aún así, la distribución presenta un elevado peso del transporte de mercancías por carretera, el 78% en 2006, muy por encima de la observada en el conjunto de la UE-27, donde el peso del transporte de carga ferroviario y marítimo es muy superior, aglutinando entre ambos el 53% de la mercancía transportada.

En el caso de considerar datos propios, más recientes, (periodo 2008-2007) el transporte de mercancías por ferrocarril y marítimo ha incrementado su participación sobre el total en un 0,6%.

Indicador 6	2001	2007	2008	Grado avance	
				08-01	08-07
Fallecidos en las carreteras*	186	102	84	-54,8%	-17,6%

En el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010 se fija como objetivo reducir el número de personas fallecidas en accidentes de tráfico en un 50% para el año 2010 con respecto al valor de 2001.

Entre 2001 y 2008 el número de fallecidos en las carreteras vascas ha disminuido un 54,8%, cumpliéndose así con creces el objetivo marcado en el citado plan, si bien debe perseguirse que el número de fallecidos en las carreteras sea el menor posible.

Atendiendo a la evolución más reciente, (periodo 2007-2008), las personas fallecidas en las carreteras vascas se han reducido un 17,6%.

* Incluye accidentes con víctimas registrados por la Ertzaintza y por las Policías Locales (hasta 2005 Policías Locales sólo de las tres capitales vascas; 2006 capitales vascas, Irún, Santurtzi, Sestao y Basauri; 2007 capitales vascas, Irún, Beasaín y Basauri; 2008 capitales vascas, Irún, Santurtzi y Sestao).



5.3. INDICADORES MEDIOAMBIENTALES

Indicador 7	1990	2006	2007	Grado avance	
				07-90	07-06
Emisiones de CO₂ del transporte	2.717 miles de Tn CO ₂ equivalente	5.686 miles de Tn CO ₂ equivalente	6.074 miles de Tn CO ₂ equivalente	123,6%	6,8%

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

Entre 1990 y 2007 las emisiones de CO₂ del transporte se han incrementado un 123,6%, de tal forma que si esta tendencia creciente tuviera continuidad, difícilmente se podría alcanzar el compromiso asumido en el Protocolo de Kyoto, aplicado al transporte. De hecho, únicamente entre 2006 y 2007 las emisiones de CO₂ del transporte han crecido un 6,8%.

Indicador 8	1998	2007	2008	Grado avance	
				08-98	08-07
Consumo energético del transporte	1.357 ktep	2.008 ktep	1.906 ktep	40,5%	-5,1%

De acuerdo con el Programa de Acción PMA 2007-2010 de la Estrategia Ambiental Vasca se debe reducir el consumo energético y aumentar la eficiencia y el ahorro energético.

El consumo energético del transporte se ha incrementado un 40,5% en la última década, evolución que choca frontalmente con el citado objetivo de ahorro energético. No obstante, entre 2007 y 2008 el consumo energético del transporte ha descendido un 5,1%.

Indicador 9	2006	2007	2008	Grado avance	
				08-06	08-07
Consumo de biocarburantes	5.600 toneladas equivalentes de petróleo	25.000 toneladas equivalentes de petróleo	44.000 toneladas equivalentes de petróleo	685,7%	76%

La Estrategia Energética de Euskadi 2010 establece como objetivo, en cuanto a consumo de biocarburantes, alcanzar en 2010 las 177.000 toneladas equivalentes de petróleo en la automoción.

El consumo de biocarburantes por parte del transporte ha crecido un 685,7% entre 2006 y 2008 (fecha en la que se cifra en 44.000 toneladas equivalentes de petróleo), ritmo de avance que, aparentemente, resultaría suficiente para alcanzar el objetivo previamente señalado. No obstante, si atendemos a la evolución más reciente de dicha magnitud, observamos que esto no es así, ya que el crecimiento entre 2007 y 2008 se limita al 76%, ritmo de avance que de mantenerse hasta 2010, supondría un consumo de biocarburantes de 136.000 toneladas equivalentes de petróleo, nivel inferior al objetivo marcado.



6. ANEXO ESTADÍSTICO



6. ANEXO ESTADÍSTICO

6.1. ANEXO MARCO GENERAL

6.1.1. Número de establecimientos

Cuadro 6.1. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (nº establecimientos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes			Transportes y Comunicaciones (1)		Total Economía (2)
	nº establ.	% s/ (1)	% s/ (2)	nº establ.	% s/ (2)	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

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

Cuadro 6.2. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)

AÑO / SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
1996	190,0	168,8	6,2
1997	10,2	9,4	5,5
1998	4,2	3,9	4,8
1999	1,8	1,8	2,3
2000	-1,1	-1,0	1,7
2001	-1,9	-1,9	-0,8
2002	-1,6	-0,9	2,1
2003	-1,8	-1,8	0,9
2004	-0,6	-0,5	2,0
2005	0,5	1,1	3,5
2006	-0,1	0,6	2,6
2007	3,6	4,2	7,0
2008	-0,9	-0,2	2,3

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

Cuadro 6.3. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (nº establecimientos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes			Transportes y Comunicaciones (1)		Total Economía (2)
	nº establ.	% s/ (1)	% s/ (2)	nº establ.	% s (2)	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

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

Cuadro 6.4. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)

(%)

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

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



Cuadro 6.5. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (nº establecimientos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes			Transportes y Comunicaciones (1)		Total Economía (2)
	nº establ.	% s/ (1)	% s/ (2)	nº establ.	% s/ (2)	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

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

Cuadro 6.6. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)

(%)

AÑO / SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
1995	--	--	--
1996	198,6	178,8	6,9
1997	12,2	11,5	5,8
1998	6,0	5,7	5,8
1999	2,8	2,6	2,5
2000	0,6	0,7	2,4
2001	-1,6	-1,6	-0,4
2002	-2,8	-1,9	1,8
2003	-2,6	-2,8	1,2
2004	-0,8	-0,5	2,0
2005	0,0	0,6	2,8
2006	-0,3	0,1	2,1
2007	4,0	4,4	7,3
2008	-2,1	-1,7	1,4

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



Cuadro 6.7. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (nº establecimientos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes			Transportes y Comunicaciones (1)		Total Economía (2)
	nº establ.	% s/ (1)	% s/ (2)	nº establ.	% s/ (2)	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

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

Cuadro 6.8. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)

(%)

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

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



Cuadro 6.9. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en la CAPV (nº establecimientos y %)

AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS						
1995	2.756	78	17	45	1.637	4.533
1996	11.785	78	10	28	1.243	13.144
1997	12.967	69	11	24	1.419	14.490
1998	13.436	69	13	27	1.552	15.097
1999	13.633	68	14	27	1.633	15.375
2000	13.309	68	15	27	1.781	15.200
2001	12.890	68	16	30	1.900	14.904
2002	12.568	72	15	39	1.972	14.666
2003	12.281	70	15	35	1.995	14.396
2004	12.172	67	14	33	2.018	14.304
2005	12.228	73	20	36	2.014	14.371
2006	12.184	78	18	37	2.035	14.352
2007	12.601	77	19	38	2.135	14.870
2008	12.462	72	20	42	2.146	14.742
%						
1995	60,8	1,7	0,4	1,0	36,1	100,0
1996	89,7	0,6	0,1	0,2	9,4	100,0
1997	89,5	0,5	0,1	0,2	9,7	100,0
1998	89,0	0,4	0,1	0,2	10,3	100,0
1999	88,7	0,4	0,1	0,2	10,6	100,0
2000	87,6	0,4	0,1	0,2	11,7	100,0
2001	86,5	0,5	0,1	0,2	12,7	100,0
2002	85,7	0,5	0,1	0,3	13,4	100,0
2003	85,3	0,5	0,1	0,2	13,9	100,0
2004	85,1	0,5	0,1	0,2	14,1	100,0
2005	85,1	0,5	0,1	0,3	14,0	100,0
2006	84,9	0,5	0,1	0,3	14,2	100,0
2007	84,7	0,5	0,1	0,3	14,4	100,0
2008	84,5	0,5	0,1	0,3	14,6	100,0

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



Cuadro 6.10. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Álava (nº establecimientos y %)

AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS						
1995	290	0	3	0	187	480
1996	1.411	0	3	0	152	1.566
1997	1.574	0	3	0	177	1.754
1998	1.632	0	6	0	195	1.833
1999	1.684	0	7	0	196	1.887
2000	1.626	0	6	0	202	1.834
2001	1.592	0	6	0	214	1.812
2002	1.529	0	5	0	229	1.763
2003	1.493	0	4	0	218	1.715
2004	1.490	0	4	0	230	1.724
2005	1.526	1	7	0	240	1.774
2006	1.502	1	7	0	236	1.746
2007	1.590	1	7	0	253	1.851
2008	1.577	1	7	0	258	1.843
%						
1995	60,4	0,0	0,6	0,0	39,0	100,0
1996	90,1	0,0	0,2	0,0	9,7	100,0
1997	89,7	0,0	0,2	0,0	10,1	100,0
1998	89,0	0,0	0,3	0,0	10,7	100,0
1999	89,2	0,0	0,4	0,0	10,4	100,0
2000	88,7	0,0	0,3	0,0	11,0	100,0
2001	87,9	0,0	0,3	0,0	11,8	100,0
2002	86,7	0,0	0,3	0,0	13,0	100,0
2003	87,1	0,0	0,2	0,0	12,7	100,0
2004	86,4	0,0	0,2	0,0	13,4	100,0
2005	86,0	0,1	0,4	0,0	13,5	100,0
2006	86,0	0,1	0,4	0,0	13,5	100,0
2007	85,9	0,1	0,4	0,0	13,6	100,0
2008	85,5	0,1	0,4	0,0	14,0	100,0

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



Cuadro 6.11. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº establecimientos y %)

AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS						
1995	868	20	0	15	570	1.473
1996	3.977	21	0	7	394	4.399
1997	4.471	19	1	5	438	4.934
1998	4.714	19	0	7	489	5.229
1999	4.846	18	0	8	503	5.375
2000	4.822	18	1	8	560	5.409
2001	4.674	18	1	10	621	5.324
2002	4.505	18	1	13	637	5.174
2003	4.337	21	2	9	669	5.038
2004	4.299	19	2	11	667	4.998
2005	4.297	22	2	10	669	5.000
2006	4.276	22	1	10	676	4.985
2007	4.427	22	1	10	722	5.182
2008	4.327	22	2	10	714	5.075
%						
1995	58,9	1,4	0,0	1,0	38,7	100,0
1996	90,3	0,5	0,0	0,2	9,0	100,0
1997	90,6	0,4	0,0	0,1	8,9	100,0
1998	90,1	0,4	0,0	0,1	9,4	100,0
1999	90,2	0,3	0,0	0,1	9,4	100,0
2000	89,2	0,3	0,0	0,1	10,4	100,0
2001	87,8	0,3	0,0	0,2	11,7	100,0
2002	87,1	0,3	0,0	0,3	12,3	100,0
2003	86,1	0,4	0,0	0,2	13,3	100,0
2004	86,1	0,4	0,0	0,2	13,3	100,0
2005	86,0	0,4	0,0	0,2	13,4	100,0
2006	85,8	0,4	0,0	0,2	13,6	100,0
2007	85,5	0,4	0,0	0,2	13,9	100,0
2008	85,4	0,4	0,0	0,2	14,0	100,0

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



Cuadro 6.12. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº establecimientos y %)

AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS						
1995	1.598	58	14	30	880	2.580
1996	6.397	57	7	21	697	7.179
1997	6.922	50	7	19	804	7.802
1998	7.090	50	7	20	868	8.035
1999	7.103	50	7	19	934	8.113
2000	6.861	50	8	19	1.019	7.957
2001	6.624	50	9	20	1.065	7.768
2002	6.534	54	9	26	1.106	7.729
2003	6.451	49	9	26	1.108	7.643
2004	6.383	48	8	22	1.121	7.582
2005	6.405	50	11	26	1.105	7.597
2006	6.406	55	10	27	1.123	7.621
2007	6.584	54	11	28	1.160	7.837
2008	6.558	49	11	32	1.174	7.824
%						
1995	61,9	2,2	0,5	1,2	34,2	100,0
1996	89,1	0,8	0,1	0,3	9,7	100,0
1997	88,7	0,6	0,1	0,2	10,4	100,0
1998	88,2	0,6	0,1	0,2	10,9	100,0
1999	87,6	0,6	0,1	0,2	11,5	100,0
2000	86,3	0,6	0,1	0,2	12,8	100,0
2001	85,3	0,6	0,1	0,3	13,7	100,0
2002	84,6	0,7	0,1	0,3	14,3	100,0
2003	84,5	0,6	0,1	0,3	14,5	100,0
2004	84,2	0,6	0,1	0,3	14,8	100,0
2005	84,4	0,7	0,1	0,3	14,5	100,0
2006	84,1	0,7	0,1	0,4	14,7	100,0
2007	84,0	0,7	0,1	0,4	14,8	100,0
2008	83,8	0,7	0,1	0,4	15,0	100,0

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

6.1.2. Empleo

Cuadro 6.13. Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (nº empleos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes			Transportes y Comunicaciones (1)		Total Economía (2)
	nº empleos	% s/ (1)	% s/ (2)	nº empleos	% s/ (2)	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	42.744	88,7	5,0	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	942.478

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

Cuadro 6.14. Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación inter-anual)

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	8,7	2,5	4,1
2006	-1,0	3,5	3,1
2007	5,9	5,2	4,5
2008	1,7	1,4	2,5

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



Cuadro 6.15. Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (nº empleos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes			Transportes y Comunicaciones (1)		Total Economía (2)
	nº empleos	% s/ (1)	% s/ (2)	nº empleos	% s/ (2)	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	6.962	116,6	5,0	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

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

Cuadro 6.16. Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (tasa de variación inter-anual)

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	40,0	3,4	4,3
2006	-19,4	7,6	1,8
2007	7,0	7,8	4,0
2008	2,2	2,4	2,3

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



Cuadro 6.17. Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (nº empleos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes			Transportes y Comunicaciones (1)		Total Economía (2)
	nº empleos	% s/ (1)	% s/ (2)	nº empleos	% s/ (2)	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	14.482	86,2	4,7	16.804	5,5	307.346
2008	14.660	87,1	4,7	16.824	5,4	313.168

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

Cuadro 6.18. Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación inter-anual)

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	-1,1	2,5
2007	3,6	4,6	4,9
2008	1,2	0,1	1,9

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

Cuadro 6.19. Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (nº empleos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes			Transportes y Comunicaciones (1)		Total Economía (2)
	nº empleos	% s/ (1)	% s/ (2)	nº empleos	% s/ (2)	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	23.594	82,1	5,1	28.733	6,2	464.483
2008	24.816	84,8	5,2	29.274	6,1	478.326

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

Cuadro 6.20. Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación inter-anual)

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	3,7	5,0	4,3
2008	5,2	1,9	3,0

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



Cuadro 6.21. Empleo del sector de transportes por modo en la CAPV (nº empleos y %)

AÑO / MODO	Carretera	Ferrovioario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
Nº EMPLEOS						
2003	25.407*	--	342	471	12.594	38.814
2004	24.049	1.693	341	457	12.769	39.309
2005	26.590	2.744	409	470	12.531	42.744
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
%						
2003	65,5	--	0,9	1,2	32,4	100,0
2004	61,2	4,3	0,9	1,2	32,4	100,0
2005	62,2	6,4	1,0	1,1	29,3	100,0
2006	61,7	6,2	0,9	1,0	30,2	100,0
2007	62,1	5,5	0,9	1,0	30,5	100,0
2008	63,2	5,0	0,8	0,9	30,1	100,0

(*): Se proporciona el dato de transporte terrestre (incluye carretera y ferrocarril)

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

Cuadro 6.22. Empleo del sector de transportes por modo en Álava (nº empleos y %)

AÑO / MODO	Carretera	Ferrovioario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
Nº EMPLEOS						
2004	3.215	0	41	0	1.718	4.974
2005	5.074	(*)	55	0	1.782	6.962
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
%						
2004	64,6	0,0	0,8	0,0	34,6	100,0
2005	72,9	(*)	0,8	0,0	25,6	100,0
2006	63,6 y (*)	(*)	0,9	0,0	35,2	100,0
2007	64,1 y (*)	(*)	0,9	0,0	34,7	100,0
2008	62,6 y (*)	(*)	0,9	0,0	36,2	100,0

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

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



Cuadro 6.23. Empleo del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº empleos y %)

AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
Nº EMPLEOS						
2004	8.895	248	24	32	4.046	13.245
2005	9.340	847	17	30	3.757	13.991
2006	9.400	560	0	30	3.984	13.974
2007	9.839 y (*)	521	(*)	35	4.119	14.537
2008	10.066	501	36	32	4.025	14.660
%						
2004	67,2	1,9	0,2	0,2	30,5	100,0
2005	66,8	6,1	0,1	0,2	26,8	100,0
2006	67,3	4,0	0,0	0,2	28,5	100,0
2007	67,7 y (*)	3,6	(*)	0,2	28,3	100,0
2008	68,7	3,4	0,2	0,2	27,5	100,0

(*) Datos no disponibles por territorio por motivos de confidencialidad.

Se incluye en los datos de la CAPV.

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

Cuadro 6.24. Empleo del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº empleos y %)

AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
Nº EMPLEOS						
2004	11.939	1.445	276	425	7.005	21.090
2005	12.176	1.846	337	440	6.992	21.791
2006	13.117 y (*)	2.054	314	382	6.874	22.748
2007	14.156 y (*)	(*)	320	390	7.495	24.304
2008	14.899 y (*)	(*)	301	363	7.482	24.816
%						
2004	56,6	6,9	1,3	2,0	33,2	100,0
2005	55,9	8,5	1,5	2,0	32,1	100,0
2006	57,7 y (*)	9,0	1,4	1,7	30,2	100,0
2007	58,2 y (*)	(*)	1,3	1,6	30,8	100,0
2008	60,0 y (*)	(*)	1,2	1,5	30,1	100,0

(*) Datos no disponibles por territorio en Eustat por motivos de confidencialidad.

Se incluye en los datos de la CAPV.

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

6.1.3. Valor añadido bruto (precios corrientes)

Cuadro 6.25. Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (miles de euros y %)

AÑO / SECTOR	Transportes			Transportes y Comunicaciones (1)		Total Economía (2)
	miles de euros	% s/ (1)	% s/ (2)	miles de euros	% s/ (2)	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 ^(a)	2.968.005	69,1	4,8	4.292.900	6,9	62.239.571

(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas Trimestrales). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Cuadro 6.26. Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación inter-anual)

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 ^(a)	4,1	4,1	6,7

(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas Trimestrales). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Cuadro 6.27. Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (miles de euros y %)

AÑO / SECTOR	Transportes		Total Economía (2)
	miles de euros	% s/ (2)	miles de euros
2003	277.320	3,8	7.338.666
2004	296.367	3,6	8.127.822
2005	321.937	3,7	8.661.296
2006	348.974	3,8	9.202.895
2007	373.920	3,8	9.846.988
2008 (a)	382.793	3,7	10.282.547

(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas Trimestrales). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Cuadro 6.28. Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)

AÑO / SECTOR	Transportes	Total Economía
2004	6,9	10,8
2005	8,6	6,6
2006	8,4	6,3
2007	7,1	7,0
2008 ^(a)	2,4	4,4

(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas Trimestrales). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Cuadro 6.29. Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (miles de euros y %)

AÑO / SECTOR	Transportes		Total Economía (2)
	miles de euros	% s/ (2)	miles de euros
2003	646.905	4,4	14.657.746
2004	690.505	4,4	15.628.580
2005	747.667	4,5	16.664.331
2006	807.224	4,4	18.175.363
2007	855.325	4,4	19.581.970
2008 ^(a)	890.069	4,3	20.487.830

(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas Trimestrales). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Cuadro 6.30. Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)

AÑO / SECTOR	Transportes	Total Economía
2004	6,7	6,6
2005	8,3	6,6
2006	8,0	9,1
2007	6,0	7,7
2008 ^(a)	4,1	4,6

(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas Trimestrales). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.



Cuadro 6.31. Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (miles de euros y %)

AÑO / SECTOR	Transportes		Total Economía (2)
	miles de euros	% s/ (2)	miles de euros
2003	1.223.978	5,4	22.649.942
2004	1.301.940	5,4	24.297.952
2005	1.393.226	5,4	25.784.691
2006	1.506.783	5,5	27.524.823
2007	1.620.984	5,4	29.920.676
2008 ^(a)	1.695.143	5,4	31.469.194

(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas Trimestrales). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Cuadro 6.32. Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)

AÑO / SECTOR	Transportes	Total Economía
2004	6,4	7,3
2005	7,0	6,1
2006	8,2	6,7
2007	7,6	8,7
2008	4,6	5,2

(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas Trimestrales). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Cuadro 6.33. VAB del sector de transportes por modo en la CAPV (miles de euros y %)

AÑO / MODO	Carretera+Otros*		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros*					
MILES DE EUROS							
2003	1.122.259		142.989	40.682	52.336	789.937	2.148.203
2004	1.201.681		147.163	49.748	56.245	833.975	2.288.812
2005	966.425	374.589	122.935	65.200	62.824	870.857	2.462.830
2006	1.038.737	404.371	128.773	71.311	68.654	951.135	2.662.981
2007	1.091.517	430.351	130.661	76.047	82.786	1.038.867	2.850.229
2008 ^(a)	1.124.870	449.290	132.699	74.470	83.399	1.103.277	2.968.005
%							
2003	52,2		6,7	1,9	2,4	36,8	100,0
2004	52,5		6,4	2,2	2,5	36,4	100,0
2005	39,2	15,2	5,0	2,6	2,6	35,4	100,0
2006	39,0	15,2	4,8	2,7	2,6	35,7	100,0
2007	38,3	15,1	4,6	2,7	2,9	36,4	100,0
2008 ^(a)	37,9	15,1	4,5	2,5	2,8	37,2	100,0

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

(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas Trimestrales). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.



Cuadro 6.34. VAB del sector de transportes por modo en Álava (miles de euros y %)

AÑO / MODO	Carretera+Otros*		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros*					
MILES DE EUROS							
2003	176.563		4.891	4.615	0	91.251	277.320
2004	188.792		5.063	5.341	0	97.171	296.367
2005	143.673	72.505	606	7.235	0	97.918	321.937
2006	153.729	77.890	637	8.031	0	108.687	348.974
2007	161.540	88.937	641	7.975	0	114.827	373.920
2008 ^(a)	166.476	85.778	642	7.951	0	121.946	382.793
%							
2003	63,6		1,8	1,7	0,0	32,9	100,0
2004	63,7		1,7	1,8	0,0	32,8	100,0
2005	44,6	22,5	0,2	2,2	0,0	30,4	100,0
2006	44,1	22,3	0,2	2,3	0,0	31,1	100,0
2007	43,2	23,8	0,2	2,1	0,0	30,7	100,0
2008 ^(a)	43,5	22,4	0,2	2,1	0,0	31,8	100,0

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

^(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas Trimestrales). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Cuadro 6.35. VAB del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (miles de euros y %)

AÑO / MODO	Carretera+Otros*		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros*					
MILES DE EUROS							
2003	376.246		50.511	2.307	889	216.952	646.905
2004	403.927		52.076	2.517	955	231.030	690.505
2005	356.540	84.395	47.945	3.298	1.463	254.026	747.667
2006	381.499	90.729	50.410	3.693	1.464	279.429	807.224
2007	400.877	99.412	51.274	3.897	1.719	298.146	855.325
2008 ^(a)	413.159	102.509	52.282	3.756	1.732	316.631	890.069
%							
2003	58,2		7,8	0,4	0,1	33,5	100,0
2004	58,5		7,5	0,4	0,1	33,5	100,0
2005	47,7	11,3	6,4	0,4	0,2	34,0	100,0
2006	47,3	11,2	6,2	0,5	0,2	34,6	100,0
2007	46,9	11,6	6,0	0,5	0,2	34,8	100,0
2008 ^(a)	46,4	11,5	5,9	0,4	0,2	35,6	100,0

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

^(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas Trimestrales). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.



Cuadro 6.36. VAB del sector de transportes por modo en Bizkaia (miles de euros y %)

AÑO / MODO	Carretera+Otros*		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros*					
MILES DE EUROS							
2003	569.450		87.587	33.760	51.447	481.734	1.223.978
2004	608.962		90.024	41.890	55.290	505.774	1.301.940
2005	466.212	217.689	74.384	54.667	61.361	518.913	1.393.226
2006	503.509	235.752	77.726	59.587	67.190	563.019	1.506.783
2007	529.100	242.002	78.746	64.175	81.067	625.894	1.620.984
2008^(a)	545.235	261.003	79.775	62.763	81.667	664.700	1.695.143
%							
2003	46,5		7,2	2,7	4,2	39,4	100,0
2004	46,8		6,8	3,2	4,2	38,8	100,0
2005	33,5	15,6	5,3	3,9	4,4	37,3	100,0
2006	33,4	15,6	5,2	3,9	4,5	37,3	100,0
2007	32,6	14,9	4,9	3,9	5,0	38,6	100,0
2008^(a)	32,2	15,4	4,7	3,7	4,8	39,2	100,0

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

^(a): Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas Trimestrales). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.



6.2. ANEXO OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE

6.2.1. Oferta de transporteCuadro 6.37. Longitud y densidad de la red de carreteras en la CAPV (km y m/km²)

AÑO / MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL
LONGITUD (km)				
1992	186	197	4.046	4.429
1993	186	231	3.880	4.297
1994	186	247	3.887	4.320
1995	187	240	3.931	4.358
1996	187	251	3.858	4.296
1997	187	276	3.787	4.250
1998	188	275	3.854	4.317
1999	188	292	3.966	4.446
2000	196	299	3.858	4.353
2001	196	300	3.816	4.312
2002	192	303	3.768	4.263
2003	201	318	3.744	4.263
2004	206	316	3.728	4.250
2005	211	325	3.682	4.218
2006	211	317	3.677	4.205
2007	228	345	3.656	4.229
2008	240	348	3.615	4.203
DENSIDAD (m/km²) (1)				
1992	25,7	27,2	559,2	612,1
1993	25,7	31,9	536,3	593,9
1994	25,7	34,1	537,3	597,1
1995	25,8	33,2	543,3	602,3
1996	25,8	34,7	533,3	593,8
1997	25,8	38,1	523,4	587,3
1998	26,0	38,0	532,7	596,7
1999	26,0	40,4	548,2	614,6
2000	27,1	41,3	533,3	601,7
2001	27,1	41,5	527,5	596,1
2002	26,5	41,9	520,8	589,2
2003	27,8	44,0	517,5	589,3
2004	28,5	43,7	515,3	587,5
2005	29,2	44,9	508,9	583,0
2006	29,2	43,8	508,2	581,2
2007	31,5	47,7	505,3	584,5
2008	33,2	48,1	499,7	580,9

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 y Eustat. Elaboración propia.

Cuadro 6.38. Longitud y densidad de la red de carreteras en Álava (km y m/km²)

AÑO / MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL
LONGITUD (km)				
1992	60	79	1.492	1.631
1993	60	112	1.321	1.493
1994	60	112	1.339	1.511
1995	61	100	1.333	1.494
1996	61	111	1.299	1.471
1997	61	111	1.299	1.471
1998	61	113	1.348	1.522
1999	61	113	1.409	1.583
2000	62	112	1.296	1.470
2001	62	112	1.296	1.470
2002	62	112	1.296	1.470
2003	62	112	1.296	1.470
2004	62	112	1.304	1.478
2005	62	112	1.304	1.478
2006	62	112	1.303	1.477
2007	62	112	1.303	1.477
2008	75	105	1.286	1.466
DENSIDAD (m/km²)				
1992	19,8	26,0	491,2	537,0
1993	19,8	36,9	434,9	491,6
1994	19,8	36,9	440,9	497,5
1995	20,1	32,9	438,9	491,9
1996	20,1	36,5	427,7	484,3
1997	20,1	36,5	427,7	484,3
1998	20,1	37,2	443,8	501,1
1999	20,1	37,2	463,9	521,2
2000	20,4	36,9	426,7	484,0
2001	20,4	36,9	426,7	484,0
2002	20,4	36,9	426,7	484,0
2003	20,4	36,9	426,7	484,0
2004	20,4	36,9	429,3	486,6
2005	20,4	36,9	429,3	486,6
2006	20,4	36,9	429,0	486,3
2007	20,4	36,9	429,0	486,3
2008	24,7	34,6	423,4	482,7

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

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

Cuadro 6.39. Longitud y densidad de la red de carreteras en Gipuzkoa (km y m/km²)

AÑO / MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL
LONGITUD (km)				
1992	70	52	1.182	1.304
1993	70	52	1.182	1.304
1994	70	68	1.171	1.309
1995	70	69	1.197	1.336
1996	70	69	1.197	1.336
1997	70	75	1.137	1.282
1998	70	75	1.137	1.282
1999	70	83	1.197	1.350
2000	75	83	1.198	1.356
2001	75	83	1.201	1.359
2002	69	85	1.194	1.348
2003	77	85	1.196	1.358
2004	81	85	1.195	1.361
2005	86	91	1.194	1.371
2006	86	90	1.195	1.371
2007	81	107	1.191	1.379
2008	81	111	1.193	1.385
DENSIDAD (m/km²)				
1992	35,3	26,3	596,9	658,5
1993	35,3	26,3	596,9	658,5
1994	35,3	34,3	591,3	660,9
1995	35,3	34,8	604,5	674,6
1996	35,3	34,8	604,5	674,6
1997	35,3	37,9	574,2	647,4
1998	35,3	37,9	574,2	647,4
1999	35,3	41,9	604,5	681,7
2000	37,9	41,9	605,0	684,8
2001	37,9	41,9	606,5	686,3
2002	34,8	42,9	602,9	680,6
2003	38,9	42,9	603,9	685,7
2004	40,9	42,9	603,4	687,2
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	696,4
2008	40,9	56,1	602,4	699,4

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 y Eustat. Elaboración propia.

Cuadro 6.40. Longitud y densidad de la red de carreteras en Bizkaia (km y m/km²)

AÑO / MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL
LONGITUD (km)				
1992	56	66	1.372	1.494
1993	56	67	1.377	1.500
1994	56	67	1.377	1.500
1995	56	71	1.401	1.528
1996	56	71	1.362	1.489
1997	56	90	1.351	1.497
1998	57	87	1.369	1.513
1999	57	96	1.360	1.513
2000	59	104	1.364	1.527
2001	59	105	1.319	1.483
2002	61	106	1.278	1.445
2003	62	121	1.252	1.435
2004	63	119	1.229	1.411
2005	63	122	1.184	1.369
2006	63	115	1.179	1.357
2007	85	126	1.162	1.373
2008	84	132	1.136	1.352
DENSIDAD (m/km²)				
1992	25,3	29,8	618,8	673,9
1993	25,3	30,2	621,1	676,6
1994	25,3	30,2	621,1	676,6
1995	25,3	32,0	631,9	689,2
1996	25,3	32,0	614,3	671,6
1997	25,3	40,6	609,3	675,2
1998	25,7	39,2	617,4	682,3
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	668,9
2002	27,5	47,8	576,4	651,7
2003	28,0	54,6	564,7	647,3
2004	28,4	53,7	554,3	636,4
2005	28,4	55,0	534,0	617,4
2006	28,4	51,9	531,8	612,0
2007	38,3	56,8	524,1	619,2
2008	37,9	59,5	512,4	609,8

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 y Eustat. Elaboración propia.

Cuadro 6.41. Evolución del parque de vehículos en la CAPV por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)

AÑO / TIPO	Turismos		Motocicletas		Camiones y furgonetas		Autobuses		Tractores industriales		Otros vehículos		TOTAL	
	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)
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	904.969	1,8	72.605	13,4	182.103	4,1	2.859	1,8	8.811	0,6	34.003	9,8	1.205.350	3,0
2007	928.759	2,6	82.564	13,7	191.684	5,3	2.908	1,7	9.138	3,7	37.466	10,2	1.252.519	3,9
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	1,8

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

Cuadro 6.42. Evolución del parque de vehículos en Álava por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)

AÑO / TIPO	Turismos		Motocicletas		Camiones y furgonetas		Autobuses		Tractores industriales		Otros vehículos		TOTAL	
	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)
1992	90.131	--	4.741	--	17.949	--	422	--	783	--	1.640	--	115.666	--
1993	91.885	1,9	4.928	3,9	18.582	3,5	423	0,2	801	2,3	1.742	6,2	118.361	2,3
1994	96.172	4,7	4.996	1,4	19.170	3,2	418	-1,2	807	0,7	1.848	6,1	123.411	4,3
1995	102.049	6,1	5.084	1,8	20.074	4,7	418	0,0	909	12,6	2.000	8,2	130.534	5,8
1996	107.247	5,1	5.322	4,7	21.657	7,9	437	4,5	950	4,5	2.094	4,7	137.707	5,5
1997	112.004	4,4	5.258	-1,2	22.279	2,9	429	-1,8	1.029	8,3	2.256	7,7	143.255	4,0
1998	117.890	5,3	5.423	3,1	23.489	5,4	428	-0,2	1.193	15,9	2.467	9,4	150.890	5,3
1999	123.477	4,7	5.543	2,2	25.004	6,4	456	6,5	1.231	3,2	2.691	9,1	158.402	5,0
2000	127.351	3,1	5.623	1,4	25.932	3,7	474	3,9	1.275	3,6	2.970	10,4	163.625	3,3
2001	131.537	3,3	5.848	4,0	26.672	2,9	467	-1,5	1.294	1,5	3.338	12,4	169.156	3,4
2002	135.345	2,9	6.063	3,7	27.366	2,6	465	-0,4	1.333	3,0	3.663	9,7	174.235	3,0
2003	125.458	-7,3	5.934	-2,1	26.734	-2,3	448	-3,7	1.340	0,5	3.991	9,0	163.905	-5,9
2004	129.882	3,5	6.391	7,7	27.855	4,2	443	-1,1	1.369	2,2	4.393	10,1	170.333	3,9
2005	132.927	2,3	7.286	14,0	29.219	4,9	468	5,6	1.406	2,7	4.898	11,5	176.204	3,4
2006	136.615	2,8	8.267	13,5	30.541	4,5	497	6,2	1.410	0,3	5.473	11,7	182.803	3,7
2007	141.555	3,6	9.566	15,7	32.267	5,7	495	-0,4	1.466	4,0	6.152	12,4	191.501	4,8
2008	144.419	2,0	10.602	10,8	32.673	1,2	496	0,2	1.447	-1,3	6.450	4,8	196.087	2,3

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

Cuadro 6.43. Evolución del parque de vehículos en Gipuzkoa por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)

AÑO / TIPO	Turismos		Motocicletas		Camiones y furgonetas		Autobuses		Tractores industriales		Otros vehículos		TOTAL	
	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)
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	291.589	1,5	33.957	13,2	66.478	4,2	785	1,8	3.498	0,1	12.668	8,7	408.975	3,0
2007	298.750	2,5	38.378	13,0	70.070	5,4	811	3,3	3.629	3,7	13.743	8,5	425.381	4,0
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

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

Cuadro 6.44. Evolución del parque de vehículos en Bizkaia por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)

AÑO / TIPO	Turismos		Motocicletas		Camiones y furgonetas		Autobuses		Tractores industriales		Otros vehículos		TOTAL	
	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)	nº vehículos	Δ inter-anual (%)
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	476.765	1,7	30.381	13,6	85.084	3,9	1.577	0,4	3.903	1,1	15.862	10,0	613.572	2,7
2007	488.454	2,5	34.620	14,0	89.347	5,0	1.602	1,6	4.043	3,6	17.571	10,8	635.637	3,6
2008	493.116	0,9	38.333	10,7	90.601	1,4	1.622	1,2	4.135	2,3	18.522	5,4	646.329	1,7

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



Cuadro 6.45. Índice de motorización (turismos/1.000 habitantes)

(turismos/1.000 habitantes)

AÑO / TT.HH.	Álava	Gipuzkoa	Bizkaia	CAPV
1995	360,7	325,2	317,5	325,7
1996	380,6	339,2	332,8	341,3
1997	397,4	349,9	341,4	351,7
1998	414,3	365,3	355,5	366,6
1999	432,1	380,4	369,3	381,4
2000	444,5	388,5	379,0	391,0
2001	455,5	399,1	389,0	401,4
2002	463,7	405,4	396,2	408,5
2003	426,2	403,5	397,1	403,2
2004	438,9	412,2	407,1	413,2
2005	443,2	417,0	412,8	418,4
2006	452,5	421,4	418,3	424,1
2007	462,9	435,1	429,7	436,2
2008	466,4	430,3	430,1	435,4

Fuente: Dirección General de Tráfico, INE y Eustat. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración Propia.

Cuadro 6.46. Tráfico de aeronaves por aeropuerto (nº aeronaves)

(nº aeronaves)

AÑO / AEROPUERTO	Bilbao	Hondarribia	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	13.488	59.652
2002	37.134	6.032	11.949	55.115
2003	40.864	6.257	11.281	58.402
2004	47.020	6.295	10.848	64.163
2005	51.745	7.135	8.894	67.774
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

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

6.2.2. Demanda de movilidad de personas

a) *Servicios públicos de transportes colectivos*



Cuadro 6.47. Evolución de viajeros en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de viajeros).

(miles de viajeros)

AÑO	BUS urbano Bilbao	BUS urbano Donostia	BUS urbano Gasteiz	Bus interurbano Bizkaia	Bus interurbano Gipuzkoa	Bus interurbano Alava	Metro Bilbao	Euskotran	Renfe ¹	Euskotren	FEVE ²
2000	22.729	27.213	11.383	36.062	18.461	--	54.173	--	35.288	18.138	1.866
2001	23.277	27.239	11.474	38.536	17.749	--	55.895	--	36.533	18.073	1.835
2002	23.146	26.483	11.561	35.115	17.022	295	66.706	47	34.288	17.961	1.900
2003	24.093	26.511	11.718	37.031	16.712	333	72.609	1.144	32.926	18.156	1.841
2004	25.518	26.003	11.805	36.876	16.627	437	73.089	2.192	29.864	16.704	1.895
2005	26.086	26.219	11.513	34.134	15.382	317	77.802	2.820	29.223	17.757	1.945
2006	27.264	26.670	10.686	32.810	16.109	347	79.780	2.935	28.934	18.111	1.832
2007	27.705	27.361	12.043	30.876	16.120	349	85.864	2.906	26.430	18.319	1.772
2008	26.004	28.002	12.643	30.196	17.185	348	86.334	2.958	25.785	17.940	1.506

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

(2) Datos de la línea de cercanía Bilbao-Balmaseda.

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



Cuadro 6.48. Evolución de viajeros en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de viajeros y tasa de variación interanual).

(miles de viajeros)

AÑO/	BUS urbano	BUS interurbano	TREN urbano	TREN interurbano	TOTAL	Variación Anual	Variación acumulada desde 2000
2000	61.325	54.523	54.173	55.292	225.313	--	--
2001	61.990	56.285	55.895	56.441	230.611	2,4	2,4
2002	61.190	52.432	66.753	54.149	234.524	1,7	4,1
2003	62.322	54.076	73.753	52.923	243.074	3,6	7,9
2004	63.326	53.940	75.281	48.463	241.010	-0,8	7,0
2005	63.818	49.833	80.622	48.925	243.198	0,9	7,9
2006	64.620	49.266	82.715	48.877	245.478	0,9	8,9
2007	67.109	47.345	88.770	46.521	249.745	1,7	10,8
2008	66.649	47.729	89.292	45.231	248.901	-0,3	10,5

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



b) Carretera

Cuadro 6.49. Transporte privado: Evolución de la IMD en los principales accesos a las capitales vascas (nº vehículos y %)

CAPITAL/AÑO	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Δ 08/07
(nº vehículos y %)									
Vitoria-Gasteiz									
Arkaute	11.197	11.484	12.329	10.838	10.119	10.547	10.733	10.201	-4,9
Gamarra Mayor	22.946	22.801	22.801	23.751	23.608	24.036	24.056	23.769	-1,2
Puente Zadorra	27.739	29.799	34.756	33.734	34.283	24.419	34.113	33.438	-2,0
Krispijana	28.092	27.689	30.370	31.871	34.381	34.269	37.510	36.861	-1,7
Gometxa	20.358	N.D.	15.239	16.954	17.991	18.506	19.323	18.816	-2,6
TOTAL	110.332	91.773	115.495	117.148	120.382	111.777	125.735	123.085	-2,1
Donostia-San Sebastián(1)									
Herrera	53.923	49.379	49.891	45.750	40.700	38.637	28.093	20.728	-26,2
Loiola	18.524	17.574	15.405	17.503	17.248	15.723	14.717	15.167	3,1
Zapatari-Av. Tolosa	34.724	29.858	29.555	31.407	32.560	30.734	32.584	32.148	-1,3
Subida hospitales	15.696	17.494	17.177	18.083	19.639	19.421	18.648	17.733	-4,9
Amara	40.370	43.135	44.547	43.529	38.758	47.831	44.083	42.934	-2,6
TOTAL	163.237	157.440	156.575	156.272	148.905	152.346	138.125	128.707	-6,8
Bilbao									
Deusto-Elorrieta	25.769	23.634	22.796	17.124	17.305	17.109	16.730	16.186	-2,2
Deusto-Enekuri	29.123	25.896	33.156	46.025	46.198	49.805	48.921	48.580	-1,8
Túneles Artxanda	--	11.709	14.552	14.732	15.749	16.891	16.427	17.647	-2,7
Begoña-Sto.Domingo	38.657	37.131	39.109	37.800	36.098	36.990	37.464	36.443	1,3
Ibarsusi-Etxebarri	44.129	45.741	46.654	45.072	44.625	41.945	40.987	40.132	-2,3
Bolueta-Zubialdea	18.772	18.594	18.207	17.320	15.182	13.627	13.988	14.168	2,6
Miraflores-S.Sur	34.267	34.256	36.745	40.318	40.326	43.641	44.280	46.021	1,5
Plaza Zababuru-S.Sur	51.566	44.089	38.970	34.422	34.144	34.502	35.582	35.616	3,1
Plaza Sagrado Corazón-S.Sur	66.284	71.198	71.178	67.683	66.857	63.282	66.603	66.953	5,2
Basurto-Kaxtresana	10.838	10.899	10.929	10.827	10.065	8.917	9.266	8.883	3,9
Basurto-Zorrotza	22.873	21.908	19.661	18.571	17.143	16.292	13.679	13.330	-16,0
TOTAL	342.278	345.055	351.957	349.894	343.692	343.001	343.927	343.959	0,3

Fuente: Plan de Aforo de la Diputación Foral de Álava 2008, Plan de Aforo de la Diputación Foral de Bizkaia 2008, Plan de Aforo de la Diputación Foral de Gipuzkoa 2008. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.



Cuadro 6.50. Transporte público urbano: Evolución del número de viajeros en los autobuses urbanos de las tres capitales vascas (nº viajeros y tasa de variación interanual)

AÑO / CAPITAL	Bilbao		Donostia-San Sebastián		Vitoria-Gasteiz		TOTAL	
	nº viajeros	Δ inter-anual (%)	nº viajeros	Δ inter-anual (%)	nº viajeros	Δ inter-anual (%)	nº viajeros	Δ inter-anual (%)
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	27.264	4,5	26.670	1,7	10.686	-7,2	64.620	1,3
2007	27.705	1,6	27.361	2,6	12.043	12,7	67.109	3,9
2008	26.004	-6,1	28.002	2,3	12.643	5,0	66.649	-0,7

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

* No disponemos de los datos correspondientes a TUVISA para Vitoria-Gasteiz.

Cuadro 6.51. Transporte público interurbano: Evolución del número de viajeros en los servicios regulares de autobús interurbano (nº viajeros y tasa de variación interanual)

AÑO / AMBITO	Interurbano Bizkaia		Interurbano Gipuzkoa		Interurbano Álava	
	nº viajeros	Δ interanual (%)	nº viajeros	Δ interanual (%)	nº viajeros	Δ interanual (%)
1999	35.474.000	--	19.003.213	--	n.d.	--
2000	36.359.000	2,5	18.461.211	-2,9	n.d.	--
2001	38.852.000	6,9	17.748.700	-3,9	n.d.	--
2002	35.284.000	-9,2	17.022.302	-4,1	295.200	--
2003	37.232.000	5,5	16.711.965	-1,8	333.300	12,9
2004	36.875.775	-1,0	16.626.639	-0,5	437.200	31,2
2005	34.134.235	-7,4	15.382.307	-7,5	317.400	-27,4
2006	32.809.996	-3,9	16.109.088	4,7	347.200	9,4
2007	30.876.000	-5,9	16.120.200	0,1	349.300	0,6
2008	30.196.000	-2,2	17.185.130	6,6	348.200	-0,3

Fuente: Consorcio de transportes de Bizkaia, Diputación Foral de Gipuzkoa y Diputación Foral de Álava. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

c) *Ferrovionario*

Cuadro 6.52. Transporte público urbano y metropolitano: Evolución del número de viajeros en el Metro de Bilbao (miles de viajeros y tasa de variación interanual)

AÑO	Metro de Bilbao	
	miles de viajeros	Δ interanual (%)
1995 ⁽¹⁾	4.730	--
1996	31.660	--
1997	41.494	31,1
1998	49.102	18,3
1999	50.886	3,6
2000	54.173	6,5
2001	55.895	3,2
2002	66.706	19,3
2003	72.609	8,8
2004	73.089	0,7
2005	77.802	6,4
2006	79.780	2,5
2007	85.864	7,6
2008	86.334	0,6

(1): Desde su puesta en marcha el 11 de noviembre hasta fin de año.

Fuente: Metro Bilbao. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Cuadro 6.53. Distribución del volumen de viajeros del Metro de Bilbao por mes (nº viajeros y %)

MES / AÑO	2000		2005		2006		2007		2008	
	nº viajeros	% vertical	nº viajeros	% vertical	nº viajeros	% vertical	nº viajeros	% vertical	nº viajeros	% vertical
Enero	4.468.038	8,2	6.586.321	8,5	7.032.992	8,8	7.523.252	8,8	7.890.635	9,1
Febrero	4.633.620	8,6	6.440.618	8,3	6.568.638	8,2	7.169.034	8,3	7.535.389	8,7
Marzo	5.158.580	9,5	6.413.153	8,2	7.482.706	9,4	8.019.898	9,3	6.496.436	7,5
Abril	3.863.360	7,1	6.834.091	8,8	5.871.471	7,4	6.513.817	7,6	7.844.999	9,1
Mayo	4.863.045	9,0	7.102.045	9,1	7.256.017	9,1	7.892.988	9,2	7.729.117	9,0
Junio	4.673.533	8,6	6.716.785	8,6	6.780.003	8,5	7.386.012	8,6	7.243.399	8,4
Julio	3.875.806	7,2	5.833.745	7,5	5.704.203	7,1	6.373.981	7,4	6.447.061	7,5
Agosto	3.377.290	6,2	4.982.061	6,4	5.223.175	6,5	5.471.464	6,4	5.179.199	6,0
Septiembre	4.308.540	8,0	6.309.961	8,1	6.411.497	8,0	6.657.528	7,8	6.921.810	8,0
Octubre	5.017.855	9,3	6.780.388	8,7	7.182.365	9,0	7.856.072	9,1	8.035.544	9,3
Noviembre	5.114.878	9,4	6.975.674	9,0	7.258.179	9,1	7.545.386	8,8	7.483.017	8,7
Diciembre	4.818.804	8,9	6.826.999	8,8	7.008.848	8,9	7.455.024	8,7	7.527.137	8,7
TOTAL	54.173.349	100,0	77.801.841	100,0	79.780.094	100,0	85.864.456	100,0	86.333.743	100,0

Fuente: Metro de Bilbao. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.



Cuadro 6.54. Distribución del volumen de viajeros del Metro de Bilbao por estación (nº viajeros y %)

ESTACIÓN / AÑO	2000		2005		2006		2007		2008	
	nº viajeros	% vertical	nº viajeros	% vertical	nº viajeros	% vertical	nº viajeros	% vertical	nº viajeros	% vertical
Etxebarri	--	--	758.915	1,0	1.394.808	1,7	2.289.196	2,7	2.395.473	2,8
Boluet	1.320.541	2,4	1.598.436	2,1	1.566.993	2,0	1.467.988	1,7	1.436.556	1,7
Basarrate	1.820.404	3,4	2.184.931	2,8	2.247.571	2,8	2.336.064	2,7	2.321.533	2,7
Santutxu	4.067.312	7,5	4.857.664	6,2	4.908.771	6,2	4.952.330	5,8	4.912.223	5,7
Casco Viejo	5.133.486	9,5	6.310.756	8,1	6.427.006	8,1	6.554.028	7,6	6.426.806	7,4
Abando	4.998.904	9,2	6.489.365	8,3	6.569.655	8,2	6.786.616	7,9	6.618.653	7,7
Moyua	4.389.232	8,1	5.924.437	7,6	6.036.020	7,6	6.342.798	7,4	6.322.474	7,3
Indautxu	4.375.665	8,1	5.749.883	7,4	5.876.539	7,4	6.195.720	7,2	6.255.867	7,3
San Mamés	4.084.384	7,5	5.464.727	7,0	5.541.777	6,9	5.769.908	6,7	5.822.744	6,7
Deusto	4.412.197	8,1	5.366.038	6,9	5.238.886	6,6	5.262.567	6,1	5.246.947	6,1
Sarriko	2.440.168	4,5	2.611.465	3,4	2.614.024	3,3	2.650.973	3,1	2.643.049	3,1
San Inazio	1.742.686	3,2	2.280.153	2,9	2.318.850	2,9	2.342.613	2,7	2.379.879	2,8
Lutxana	149.925	0,3	209.224	0,3	211.865	0,3	229.890	0,3	221.927	0,3
Erandio	1.476.705	2,7	1.701.962	2,2	1.744.584	2,2	1.788.761	2,1	1.764.629	2,0
Astrabudua	1.124.242	2,1	1.400.838	1,8	1.459.769	1,8	1.497.341	1,7	1.485.266	1,7
Leioa	670.441	1,2	832.916	1,1	853.008	1,1	952.726	1,1	1.024.912	1,2
Lamiako	268.173	0,5	336.427	0,4	341.927	0,4	362.606	0,4	341.899	0,4
Areeta	3.478.184	6,4	3.855.954	5,0	3.882.611	4,9	3.761.924	4,4	3.692.580	4,3
Gobela	878.447	1,6	961.050	1,2	953.432	1,2	959.730	1,1	958.223	1,1
Neguri	704.075	1,3	750.100	1,0	756.424	0,9	734.539	0,9	711.199	0,8
Aiboa	347.406	0,6	382.839	0,5	375.904	0,5	378.658	0,4	390.173	0,4
Algorta	2.470.523	4,6	2.655.105	3,4	2.628.411	3,3	2.640.362	3,1	2.611.496	3,0
Bidezabal	1.439.741	2,7	1.634.322	2,1	1.633.598	2,0	1.611.073	1,9	1.614.788	1,9
Berango	341.709	0,6	408.625	0,5	426.331	0,5	453.825	0,5	461.699	0,5
Larrabasterra	413.973	0,8	500.746	0,6	481.173	0,6	455.085	0,5	453.070	0,5
Sopelana	594.527	1,1	657.819	0,8	677.124	0,8	657.434	0,8	659.325	0,8
Urduliz	308.424	0,7	334.794	0,5	335.587	0,4	333.704	0,4	327.080	0,4
Plentzia	721.875	1,3	716.306	0,9	711.588	0,9	683.487	0,8	667.496	0,8
Gurutze-ta/Cruces	--	--	3.110.785	4,0	3.187.994	4,0	3.512.401	4,1	3.580.776	4,1
Ansio	--	--	867.176	1,1	1.035.401	1,3	1.143.813	1,3	1.217.557	1,4
Barakaldo	--	--	3.118.872	4,0	3.199.779	4,0	3.568.451	4,2	3.625.942	4,2
Bagatza	--	--	1.440.756	1,9	1.550.906	1,9	1.727.943	2,0	1.858.581	2,1
Urbina	--	--	127.175	0,2	132.711	0,2	140.170	0,2	153.996	0,2
Sestao	--	--	2.201.280	2,8	2.459.067	3,1	2.308.827	2,7	2.262.446	2,6
Abatxolo	--	--	--	--	--	--	659.380	0,8	733.287	0,8
Portugalete	--	--	--	--	--	--	2.351.525	2,7	2.733.192	3,2
TOTAL	54.173.349	100,0	77.801.841	100,0	79.780.094	100,0	85.864.456	100,0	86.333.743	100,0

Fuente: Metro de Bilbao. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.



Cuadro 6.55. Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros de Euskotran (miles de viajeros y tasa de variación interanual)

AÑO	nº viajeros	Δ interanual (%)
2002 ⁽¹⁾	47,2	--
2003	1.144,0	--
2004	2.191,7	91,6
2005	2.819,9	28,7
2006	2.934,9	4,1
2007	2.906,4	-1,0
2008 ⁽²⁾	2.958,0	1,8

⁽¹⁾: Se contabilizan los viajeros desde la puesta en marcha del Tranvía de Bilbao en 12 de diciembre de 2002.

⁽²⁾ Se incluyen los viajeros del Tranvía de Vitoria-Gasteiz desde su puesta en marcha en 23 de diciembre de 2008.

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

Cuadro 6.56. Transporte público interurbano: Evolución de viajeros en servicios regulares de ferrocarril (miles de viajeros)

AÑO / COMPAÑÍA	Renfe ¹	EuskoTren	FEVE ²	TOTAL
1980	31.404	30.234	1.631	63.269
1981	28.503	27.564	1.631	57.698
1982	32.834	26.973	1.532	61.339
1983	37.669	23.222	1.579	62.470
1984	47.852	21.178	1.386	70.416
1985	43.443	21.263	1.294	66.000
1986	41.524	22.725	1.380	65.629
1987	41.530	25.189	1.571	68.290
1988	41.533	26.571	1.320	69.424
1990	31.023	35.253	1.211	67.487
1991	27.644	36.437	1.441	65.522
1992	33.143	36.438	1.531	71.112
1993	33.318	37.064	1.553	71.935
1994	34.164	37.212	1.668	73.044
1995	34.412	31.344	1.744	67.500
1996	34.196	17.245	1.820	53.261
1997	33.765	19.952	1.872	55.589
1998	32.321	16.525	1.872	50.718
1999	33.777	16.865	1.863	52.505
2000	35.288	18.138	1.866	55.292
2001	36.533	18.073	1.835	56.441
2002	34.288	17.961	1.900	54.149
2003	32.926	18.156	1.841	52.923
2004	29.864	16.704	1.895	48.463
2005	29.223	17.757	1.945	48.925
2006	28.934	18.111	1.832	48.877
2007	26.430	18.319	1.772	46.521
2008	25.785	17.940	1.506	45.231

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

⁽²⁾ Datos de la línea de cercanía Bilbao-Balmaseda.

Fuente: Renfe, EuskoTren, FEVE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.



Cuadro 6.57. Transporte público interurbano: Evolución de viajeros en servicios regulares de ferrocarril (tasa de variación interanual)

(%)

AÑO / COMPAÑÍA	Renfe ¹	EuskoTren	FEVE ²	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	8,6
1993	0,5	1,7	1,4	1,1
1994	2,5	0,4	7,4	1,6
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	-0,4	-1,7	2,1
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	6,3	2,6	1,0
2006	-1,0	2,0	-5,8	-0,1
2007	-8,7	1,1	-3,3	-4,8
2008	-2,4	-2,1	-15,0	-2,8
Δ 80/08	-17,9	-40,7	-7,7	-28,5

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

(2) Datos de la línea de cercanía Bilbao-Balmaseda.

Fuente: Renfe, EuskoTren, FEVE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.



d) Aéreo

Cuadro 6.58. Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros en los servicios aéreos (miles de viajeros)

(miles de viajeros)

AÑO / AEROPUERTO	Bilbao	Hondarribia	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	2.217	243	147	2.607
2000	2.556	284	125	2.965
2001	2.492	281	129	2.902
2002	2.464	271	99	2.834
2003	2.851	284	102	3.237
2004	3.396	296	95	3.787
2005	3.844	309	92	4.245
2006	3.876	368	174	4.418
2007	4.263	460	172	4.895
2008	4.150	396	67	4.613

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

Cuadro 6.59. Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros en los servicios aéreos (tasa de variación interanual)

(%)

AÑO / AEROPUERTO	Bilbao	Hondarribia	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	6,1	11,5	14,8	7,1
2000	13,8	14,4	-25,2	11,7
2001	-2,5	-1,0	3,4	-2,1
2002	-1,1	-3,5	-23,3	-2,3
2003	15,7	4,6	3,3	14,2
2004	19,1	4,1	-7,0	17,0
2005	13,2	4,5	-3,7	12,1
2006	0,8	19,2	89,5	4,1
2007	10,0	25,0	-1,1	10,8
2008	-2,6	-13,9	-61,0	-5,8
Δ 92/08	200,5	296,0	-70,3	170,2

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



e) Marítimo

Cuadro 6.60. Evolución del tráfico de pasajeros en el puerto de Bilbao (nº viajeros y tasa de variación interanual)

AÑO / TIPO	Embarcados		Desembarcados		TOTAL	
	nº viajeros	▲ interanual (%)	nº viajeros	▲ interanual (%)	nº viajeros	▲ interanual (%)
2002	60.209	--	76.732	--	136.941	--
2003	47.833	-20,6	64.011	-16,6	111.844	-18,3
2004	43.642	-8,8	101.035	57,8	144.677	29,4
2005	51.067	17,0	126.728	25,4	177.795	22,9
2006	55.841	9,3	112.902	-10,9	168.743	-5,1
2007	46.746	-16,3	102.908	-8,9	149.654	-11,3
2008	43.337	-7,3	99.109	-3,7	142.446	-4,8

Fuente: Puerto de Bilbao. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

6.2.3. Demanda de transporte de mercancías

a) Carretera

Cuadro 6.61. Volumen de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución 1998-2008 (miles de Tn y tasa de variación interanual)

Años	Transporte Intrarregional(1)				Transporte interregional(2)		Transporte Internacional		Total CAPV	
	Intra-municipal(*)	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	9,9	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

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

(2) Entre la CAPV y otras Comunidades Autónomas.

(*) 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. Elaboración propia.



Cuadro 6.62. Volumen de mercancías transportadas según Comunidades Autónomas de origen y de destino. 2008 (Miles de Tn).

Origen/Destino	Origen País Vasco	Destino País Vasco	Total
Andalucía	853	523	1.376
Aragón	2.186	1.751	3.937
Asturias	1.297	1.452	2.749
Balears, Illes
Canarias
Cantabria	2.667	1.898	4.565
Castilla-La Mancha	627	535	1.162
Castilla y León	4.738	5.656	10.394
Cataluña	2.076	2.202	4.278
Comunidad Valenciana	1.063	956	2.019
Extremadura	133	302	435
Galicia	1.342	1.702	3.044
Madrid	2.073	1.595	3.668
Murcia	397	221	618
Navarra	4.907	4.442	9.349
Rioja	1.703	1.119	2.822
Ceuta y Melilla
TOTAL expedido/recibido a/de otras CC.AA.	26.063	24.410	50.473

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

(..)Al tratarse de transporte por carretera, no son significativos los flujos con las autonomías insulares, con Ceuta y Melilla, aunque sus valores se incluyen en la fila de "Total expedido/recibido a/de otras CC.AA.".

b) Ferroviario

Cuadro 6.63. Evolución del volumen de mercancías transportadas con origen la CAPV por FEVE (miles de Tn y tasa de variación interanual)

AÑO	miles de Tn	Δ interanual (%)
1990	303,7	--
1991	270,1	-11,1
1992	283,5	5,0
1993	275,8	-2,7
1994	286,9	4,0
1995	256,5	-10,6
1996	145,4	-43,3
1997	58,6	-59,7
1998	132,4	125,9
1999	65,3	-50,7
2000	107,6	64,8
2001	97,4	-9,5
2002	96,4	-1,0
2003	62,9	-34,8
2004	72,9	15,9
2005	41,9	-42,5
2006	63,6	51,8
2007	67,0	5,3
2008	41,6	-37,9
Δ 90/08	--	-86,3

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



c) Aéreo

Cuadro 6.64. Evolución del tráfico de mercancías en los aeropuertos vascos (Tn y tasa de variación interanual)

AÑO / AEROPUERTO	Bilbao		Hondarribia		Vitoria - Gasteiz		TOTAL	
	Tn	Δ inter- anual (%)	Tn	Δ inter- anual (%)	Tn	Δ inter- anual (%)	Tn	Δ inter- anual (%)
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	3.879,7	-18,8	292,6	-4,6	13.782,1	830,7	17.954,4	173,6
1996	4.637,3	19,5	264,0	-9,8	26.721,4	93,9	31.622,7	76,1
1997	5.734,9	23,7	313,6	18,8	31.469,3	17,8	37.517,8	18,6
1998	3.631,1	-36,7	213,3	-32,0	42.296,9	34,4	46.141,3	23,0
1999	3.573,7	-1,6	178,9	-16,1	39.917,7	-5,6	43.670,3	-5,4
2000	4.038,7	13,0	176,1	-1,6	35.609,8	-10,8	39.824,6	-8,8
2001	3.655,0	-9,5	154,1	-12,5	36.202,0	1,7	40.011,1	0,5
2002	4.099,2	12,2	127,1	-17,5	42.482,4	17,3	46.708,7	16,7
2003	3.813,6	-7,0	96,6	-24,0	40.152,6	-5,5	44.062,8	-5,7
2004	4.152,8	8,9	115,0	19,0	43.683,8	8,8	47.951,6	8,8
2005	3.956,7	-4,7	415,2	261,0	34.785,8	-20,4	39.157,7	-18,3
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	-74,0	34.989,7	11,6	38.232,3	9,7
Δ 92/08		-6,9		-75,2		3.668,4		730,9

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



d) Marítimo

Cuadro 6.65. 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	Δ interanual (%)	miles de Tn	Δ interanual (%)	miles de Tn	Δ interanual (%)
1990	30.066,2	-	3.823,5	-	33.889,7	-
1991	32.674,9	8,7	3.979,9	4,1	36.654,8	8,2
1992	30.560,2	-6,5	4.141,3	4,1	34.701,5	-5,3
1993	30.006,0	-1,8	4.292,5	3,7	34.298,5	-1,2
1994	29.482,7	-1,7	3.886,9	-9,4	33.369,6	-2,7
1995	27.766,1	-5,8	4.146,6	6,7	31.912,7	-4,4
1996	22.646,5	-18,4	3.510,1	-15,3	26.156,6	-18,0
1997	23.078,5	1,9	3.837,8	9,3	26.916,3	2,9
1998	27.241,5	18,0	4.007,9	4,4	31.249,4	16,1
1999	27.055,5	-0,7	4.552,7	13,6	31.608,2	1,1
2000	28.637,8	5,8	4.671,4	2,6	33.309,2	5,4
2001	27.100,7	-5,4	4.720,0	1,0	31.820,7	-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	34.100,6	2,3	5.410,0	-5,7	39.510,6	1,1
2006	38.590,8	13,2	5.504,6	1,7	44.095,4	11,6
2007	40.014,3	3,7	5.074,4	-7,8	45.088,7	2,3
2008	39.397,6	-1,5	4.773,7	-5,9	44.171,3	-2,0
Δ 90/08		31,0		24,8		30,3

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao, Autoridad Portuaria de Pasajes. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.



Cuadro 6.66. 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	Δ inter- anual (%)	miles de Tn	Δ inter- anual (%)	miles de Tn	Δ inter- anual (%)	miles de Tn	Δ inter- anual (%)	Miles de Tn	Δ inter- anual (%)
1990	17.986,1	--	7.219,3	--	4.648,7	--	211,9	--	30.066,0	--
1991	18.893,2	5,0	8.487,2	17,6	5.076,3	9,2	218,0	2,9	32.674,7	8,7
1992	17.973,5	-4,9	7.543,9	-11,1	4.841,5	-4,6	201,2	-7,7	30.560,1	-6,5
1993	17.284,5	-3,8	7.717,9	2,3	4.771,4	-1,4	232,1	15,4	30.005,9	-1,8
1994	17.701,2	2,4	7.763,8	0,6	3.878,1	-18,7	139,6	-39,9	29.482,7	-1,7
1995	18.094,9	2,2	6.912,6	-11,0	2.610,8	-32,7	147,8	5,9	27.766,1	-5,8
1996	14.897,5	-17,7	6.838,8	-1,1	770,7	-70,5	139,5	-5,6	22.646,5	-18,4
1997	15.584,6	4,6	6.826,7	-0,2	539,8	-30,0	127,4	-8,7	23.078,5	1,9
1998	18.491,1	18,6	7.947,7	16,4	669,6	24,0	133,1	4,5	27.241,5	18,0
1999	18.786,0	1,6	7.243,9	-8,9	893,9	33,5	131,7	-1,1	27.055,5	-0,7
2000	19.560,3	4,1	7.957,6	9,9	990,8	10,8	129,1	-2,0	28.637,8	5,8
2001	18.943,9	-3,2	7.715,5	-3,0	306,0	-69,1	135,1	4,6	27.100,5	-5,4
2002	18.616,9	-1,7	7.007,2	-9,2	505,9	65,3	129,1	-4,4	26.259,1	-3,1
2003	20.551,2	10,4	7.833,8	11,8	502,5	-0,7	122,7	-5,0	29.010,1	10,5
2004	23.916,3	16,4	8.590,1	9,7	690,3	37,4	139,6	13,8	33.336,3	14,9
2005	24.421,5	2,1	8.815,6	2,6	726,4	5,2	137,0	-1,9	34.100,5	2,3
2006	27.596,2	13,0	9.612,1	9,0	1.241,1	70,9	141,5	3,3	38.590,9	13,2
2007	28.545,2	3,4	9.877,3	2,8	1.439,6	16,0	152,2	7,6	40.014,3	3,7
2008	27.758,1	-2,7	10.222,3	3,5	1.265,2	-12,1	152,3	0,1	39.397,6	-1,5
Δ 90/08	--	54,3	--	41,6	--	-72,9	--	-28,1	--	31,0

Fuente: Puerto de Bilbao. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Cuadro 6.67. 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	70,4	25,9	3,2	0,4	100,0

Fuente: Puerto de Bilbao. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.



Cuadro 6.68. 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	Δ inter-anual (%)	miles de Tn	Δ inter-anual (%)	Miles de Tn	Δ inter-anual (%)	miles de Tn	Δ inter-anual (%)	miles de Tn	Δ inter-anual (%)
1990	2.888,1	--	848,5	--	73,0	--	13,9	--	3.823,5	--
1991	2.865,4	-0,8	1.021,4	20,4	78,7	7,8	14,4	3,6	3.979,9	4,1
1992	3.044,4	6,2	1.001,9	-1,9	81,6	3,7	13,4	-6,9	4.141,3	4,1
1993	3.081,6	1,2	1.121,3	11,9	76,2	-6,6	13,4	0,0	4.292,5	3,7
1994	2.726,1	-11,5	1.075,5	-4,1	72,9	-4,3	12,4	-7,5	3.886,9	-9,4
1995	3.274,0	20,1	793,3	-26,2	65,8	-9,7	13,5	8,9	4.146,6	6,7
1996	2.627,8	-19,7	804,0	1,3	62,1	-5,6	16,2	20,0	3.510,1	-15,3
1997	2.906,2	10,6	854,7	6,3	62,0	-0,2	14,9	-8,0	3.837,8	9,3
1998	3.115,1	7,2	826,4	-3,3	52,4	-15,5	14	-6,0	4.007,9	4,4
1999	3.657,7	17,4	830,0	0,4	50,9	-2,9	14,1	0,7	4.552,7	13,6
2000	3.812,5	4,2	792,7	-4,5	51,5	1,2	14,7	4,3	4.671,4	2,6
2001	3.836,5	0,6	822,8	3,8	47,0	-8,7	13,7	-6,8	4.720,0	1,0
2002	4.327,7	12,8	1.018,0	23,7	45,1	-4	11,9	-13,1	5.402,7	14,5
2003	4.566,5	5,5	1.336,3	31,3	45,3	0,4	11,4	-4,2	5.959,5	10,3
2004	4.434,8	-2,9	1.244,1	-6,9	46,5	2,6	11,1	-2,6	5.736,5	-3,7
2005	4.182,2	-5,7	1.178,3	-5,3	41,0	-11,8	8,5	-23,4	5.410,0	-5,7
2006	4.324,6	3,4	1.127,0	-4,4	45,7	11,5	7,3	-14,1	5.504,6	1,7
2007	3.842,2	-11,2	1.181,7	4,9	43,8	-4,2	6,7	-8,2	5.074,4	-7,8
2008	3.210,3	-16,4	1.515,1	28,2	40,4	-7,8	7,7	14,9	4.773,7	-5,9
Δ 90/08	--	11,1	--	78,6	--	-44,6	--	-44,6	--	24,8

Fuente: Puerto de Pasajes. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Cuadro 6.69. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (%)

(% horizontal)

AÑO / ACTIVIDAD	Descargas	Cargas	Avituallamiento	Pesca	TOTAL
1990	75,5	22,2	1,9	0,4	100,0
1991	72,0	25,7	2,0	0,4	100,0
1992	73,5	24,2	2,0	0,3	100,0
1993	71,8	26,1	1,8	0,3	100,0
1994	70,1	27,7	1,9	0,3	100,0
1995	79,0	19,1	1,6	0,3	100,0
1996	74,9	22,9	1,8	0,5	100,0
1997	75,7	22,3	1,6	0,4	100,0
1998	77,7	20,6	1,3	0,3	100,0
1999	80,3	18,2	1,1	0,3	100,0
2000	81,6	17,0	1,1	0,3	100,0
2001	81,3	17,4	1,0	0,3	100,0
2002	80,1	18,8	0,8	0,2	100,0
2003	76,6	22,4	0,8	0,2	100,0
2004	77,3	21,7	0,8	0,2	100,0
2005	77,3	21,8	0,7	0,2	100,0
2006	78,6	20,5	0,8	0,1	100,0
2007	75,7	23,3	0,9	0,1	100,0
2008	67,2	31,7	0,8	0,2	100,0

Fuente: Puerto de Pasajes. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.



Cuadro 6.70. Evolución del tráfico de mercancías en el puerto de Bermeo (miles de Tn y tasa de variación interanual)

AÑO	miles de Tn	Δ interanual (%)
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	411,5	36,2
1998	442,3	7,5
1999	397,4	-10,2
2000	461,5	16,1
2001	424,1	-8,1
2002	342,9	-19,1
2003	416,5	21,5
2004	406,5	-2,4
2005	287,6	-29,2
2006	304,9	6,0
2007	317,2	4,0
2008	234,3	-26,1
Δ 90/08		60,5

Fuente: Puerto de Bermeo. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.



6.3. ANEXO EFECTOS INDUCIDOS

6.3.1. Accidentalidad

Cuadro 6.71. Evolución del balance de accidentes registrados por la Ertzaintza por víctimas: Evolución (2000-2006)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	(nº y %) Δ 00/08
ALAVA										
Accid. con víctimas	434	534	597	588	512	469	444	457	375	-13,6
Heridos graves	245	237	184	166	126	116	103	100	66	-73,1
Heridos leves	452	653	765	800	637	628	538	608	483	6,9
TOTAL HERIDOS	697	890	949	966	763	744	641	708	549	-21,2
TOTAL FALLECIDOS	38	52	35	38	24	29	23	22	22	-42,1
BIZKAIA										
Accid. con víctimas	1.949	2.134	2.056	2.212	2.033	1.929	1.644	1.582	1.447	-25,8
Heridos graves	419	389	373	348	280	227	185	197	177	-57,8
Heridos leves	2.646	2.862	2.799	3.073	2.863	2.693	2.235	2.150	1.972	-25,5
TOTAL HERIDOS	3.065	3.251	3.172	3.421	3.143	2.920	2.420	2.347	2.149	-29,9
TOTAL FALLECIDOS	66	61	70	73	43	36	33	26	22	-66,7
GIPUZKOA										
Accid. con víctimas	736	1.686	1.565	1.647	1.478	1.339	1.325	1.345	1.275	73,2
Heridos graves	358	356	296	296	255	227	212	193	182	-49,2
Heridos leves	872	2.103	1.929	2.062	1.834	1.675	1.611	1.614	1.480	69,7
TOTAL HERIDOS	1.230	2.459	2.225	2.358	2.089	1.902	1.823	1.807	1.662	35,1
TOTAL FALLECIDOS	60	54	65	64	40	37	36	32	32	-46,7
CAPV										
Accid. con víctimas	3.119	4.354	4.218	4.447	4.023	3.737	3.413	3.384	3.039	-2,6
Heridos graves	1.022	982	853	810	661	570	500	490	425	-58,4
Heridos leves	3.970	5.618	5.493	5.935	5.334	4.996	4.384	4.372	3.935	-0,9
TOTAL HERIDOS	4.992	6.600	6.346	6.745	5.995	5.566	4.884	4.862	4.360	-12,7
TOTAL FALLECIDOS	164	167	170	175	107	102	92	80	76	-53,7

Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, Anuario de Accidentes. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.



Cuadro 6.72. Carretera: Distribución de lesividad por territorio y tipo de vehículo. Datos registrados por la Ertzaintza.

(nº personas)

	Personas muertas					Heridos graves					Heridos leves				
	2004	2005	2006	2007	2008	2004	2005	2006	2007	2008	2004	2005	2006	2007	2008
ÁLAVA															
Vehículos de dos ruedas	2	2	6	5	1	13	14	15	21	12	62	43	42	35	40
Vehículos ligeros	19	24	13	15	16	97	90	74	64	46	546	546	465	520	419
Vehículos pesados	2	1	0	2	2	6	3	7	8	4	22	27	19	44	17
Peatones	1	2	4	0	3	8	8	5	3	2	7	8	11	3	4
Otros vehículos	0	0	0	0	0	2	1	2	4	2	0	4	1	6	3
TOTAL	24	29	23	22	22	126	116	103	100	66	637	628	538	608	483
BIZKAIA															
Vehículos de dos ruedas	7	6	6	5	6	61	72	44	61	51	257	301	275	270	222
Vehículos ligeros	24	14	24	13	11	177	117	110	108	90	2.468	2.238	1.806	1.762	1.617
Vehículos pesados	2	1	2	0	2	9	7	5	7	11	60	62	64	48	55
Peatones	9	15	1	8	2	30	33	22	18	24	69	96	80	65	76
Otros vehículos	1	0	0	0	1	3	1	4	3	1	9	7	10	5	2
TOTAL	43	36	33	26	22	280	230	185	197	177	2.863	2.704	2.235	2.150	1.972
GIPUZKOA															
Vehículos de dos ruedas	3	12	4	8	9	48	62	50	44	63	230	232	257	317	233
Vehículos ligeros	23	17	22	14	14	163	131	125	105	92	1.477	1.352	1.211	1.184	1.129
Vehículos pesados	1	3	2	2	1	13	10	14	17	8	54	57	73	55	62
Peatones	12	4	8	8	7	31	22	21	26	18	71	43	66	54	56
Otros vehículos	1	0	0	0	1	0	0	2	1	1	2	0	4	4	0
TOTAL	40	36	36	32	32	255	225	212	193	182	1.834	1.684	1.611	1.614	1.480
CAPV															
Vehículos de dos ruedas	12	20	16	18	16	122	148	109	126	126	549	576	574	622	495
Vehículos ligeros	66	55	59	42	41	437	338	309	277	228	4.491	4.136	3.482	3.466	3.165
Vehículos pesados	5	5	4	4	5	28	20	26	32	23	136	146	156	147	134
Peatones	22	21	13	16	12	69	63	48	47	44	147	147	157	122	136
Otros vehículos	2	0	0	0	2	5	2	8	8	4	11	16	15	15	5
TOTAL	107	101	92	80	76	661	571	500	490	425	5.334	5.016	4.384	4.372	3.935

Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, Anuario de Accidentes. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.



Cuadro 6.73. Carretera: Distribución de vehículos accidentados por tipo de accidente. Datos registrados por la Ertzaintza.

(nº vehículos)

	Con víctimas					Sin víctimas					Total vehículo				
	2004	2005	2006	2007	2008	2004	2005	2006	2007	2008	2004	2005	2006	2007	2008
ÁLAVA															
Vehículos de dos ruedas	75	55	62	61	54	19	20	16	11	18	94	75	78	72	72
Vehículos ligeros	638	608	559	574	476	1.275	1.300	1.359	1.547	1.541	1.913	1.908	1.918	2.121	2.017
Vehículos pesados	149	152	128	144	112	310	292	433	531	439	459	444	561	675	551
Otros vehículos	19	13	19	23	18	295	291	268	305	310	314	304	287	328	328
Total	881	828	768	802	660	1.899	1.903	2.076	2.394	2.308	2.780	2.731	2.844	3.196	2.968
BIZKAIA															
Vehículos de dos ruedas	304	372	297	321	262	107	119	107	138	105	411	491	404	459	367
Vehículos ligeros	3.217	2.948	2.496	2.363	2.188	5.325	4.646	4.028	3.876	3.271	8.542	7.594	6.524	6.239	5.459
Vehículos pesados	403	348	329	334	292	898	810	796	769	592	1.301	1.158	1.125	1.103	884
Otros vehículos	22	26	30	28	17	142	183	162	182	129	164	209	192	210	146
Total	3.946	3.694	3.152	3.046	2.759	6.472	5.758	5.093	4.965	4.097	10.418	9.452	8.245	8.011	6.856
GIPUZKOA															
Vehículos de dos ruedas	276	294	319	363	308	128	154	137	130	134	404	448	456	493	442
Vehículos ligeros	2.178	1.896	1.813	1.823	1.629	6.314	6.264	5.694	5.604	5.338	8.492	8.160	7.507	7.427	6.967
Vehículos pesados	379	369	403	342	334	1.820	1.775	1.699	1.844	1.476	2.199	2.144	2.102	2.186	1.810
Otros vehículos	13	22	18	11	14	113	103	77	81	87	126	125	95	92	101
Total	2.846	2.581	2.553	2.539	2.285	8.375	8.296	7.607	7.659	7.035	11.221	10.877	10.160	10.198	9.320
CAPV															
Vehículos de dos ruedas	655	721	678	745	624	254	293	260	279	257	909	1.014	938	1.024	881
Vehículos ligeros	6.033	5.452	4.868	4.760	4.293	12.914	12.210	11.081	11.027	10.150	18.947	17.662	15.949	15.787	14.443
Vehículos pesados	931	869	860	820	738	3.028	2.877	2.928	3.144	2.507	3.959	3.746	3.788	3.964	3.245
Otros vehículos	54	61	67	62	49	550	577	507	568	526	604	638	574	630	575
Total	7.673	7.103	6.473	6.387	5.704	16.746	15.957	14.776	15.018	13.440	24.419	23.060	21.249	21.405	19.144

Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, Anuario de Accidentes. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

6.3.2. Consumo energético

Cuadro 6.74. Consumo energético del sector de transportes por tipo de energía y modo de transporte.

Ktep (miles de toneladas equivalentes de petróleo)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
PETRÓLEO Y DERIVADOS									
Ferrocarril	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carretera	1.452	1.448	1.487	1.558	1.618	1.687	1.757	1.875	1.757
Aire	56	56	56	65	61	78	75	82	78
Navegación	9	25	30	17	12	12	10	10	10
TOTAL TRANSPORTE	1.517	1.529	1.573	1.639	1.691	1.777	1.842	1.967	1.845
ENERGÍAS RENOVABLES									
Ferrocarril	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carretera	0	0	0	0	4	5	6	24	44
Aire	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navegación	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL TRANSPORTE	0	0	0	0	4	5	6	24	44
ELECTRICIDAD									
Ferrocarril	17	18	17	17	15	18	18	17	17
Carretera	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aire	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navegación	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL TRANSPORTE	17	18	17	17	15	18	18	17	17
TOTAL									
Ferrocarril	17	18	17	17	15	18	18	17	17
Carretera	1.452	1.448	1.487	1.558	1.623	1.692	1.763	1.899	1.801
Aire	56	56	56	65	61	78	75	82	78
Navegación	9	25	30	17	12	12	10	10	10
TOTAL TRANSPORTE	1.534	1.547	1.590	1.657	1.711	1.800	1.866	2.008	1.906

Fuente: Eve. Elaboración propia.



7. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES



7. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

7.1. BIBLIOGRAFÍA.

- ▶ Administrador de Infraestructuras ferroviarias-ADIF.
- ▶ Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA.
- ▶ Agencia Europea del Medio Ambiente.
- ▶ *Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico*. Dirección de Tráfico. Departamento de Interior. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco.
- ▶ Arasur.
- ▶ Asociación de Navieros Vascos-Anavas.
- ▶ Autoridad Portuaria de Bilbao.
- ▶ Autoridad Portuaria de Pasajes.
- ▶ Ayuntamiento de Bilbao.
- ▶ Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.
- ▶ Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.
- ▶ Bikakobo-Aparcabisa.
- ▶ Bilbobus.
- ▶ Bizkaibus
- ▶ Boletín Oficial del Estado.
- ▶ Boletín Oficial del País Vasco.
- ▶ Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi)
- ▶ Compañía de Tranvía de San Sebastián-CTSS.
- ▶ Consorcio de Transportes de Bizkaia (Cotrabi)
- ▶ *Costes Externos del Transporte en el País Vasco, 2004*. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco. Año 2006.
- ▶ Cuentas Económicas. Eustat.
- ▶ Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco.
- ▶ Diario Oficial de la Unión Europea.
- ▶ Diputación Foral de Álava.



- ▶ Diputación Foral de Bizkaia.
- ▶ Diputación Foral de Gipuzkoa.
- ▶ Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.
- ▶ Dirección de Transportes del Gobierno Vasco.
- ▶ Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.
- ▶ Dirección General de Tráfico (DGT)
- ▶ Directorio de Actividades Económicas. Eustat.
- ▶ PTS de Vías Ciclistas de la CAPV.
- ▶ Economy and Finance Statistics (Eurostat)
- ▶ Encuesta de Medio Ambiente a Familias 2008. Eustat.
- ▶ Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera. Ministerio de Fomento.
- ▶ *Energy and Transport in Figures 2009*. European Commission. Directorate-General for Energy and Transport. Año 2009.
- ▶ Ente Vasco de Energía (EVE). Datos Energéticos 2008.
- ▶ Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020.
- ▶ *Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007*. Departamento de Transportes y Obras Públicas. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco.
- ▶ *Estudio General de la Sociología del Transporte de Viajeros, 2005*. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco. Año 2006.
- ▶ *EU Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2009*. European Commission. Directorate-General for Energy and Transport. Año 2009.
- ▶ Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca (ETS)
- ▶ EuskoTran.
- ▶ EuskoTren.
- ▶ Eustat.
- ▶ Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia. Diputación Foral de Bizkaia.
- ▶ Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE)
- ▶ Imagen de la Demanda de Transportes en la CAPV, Actualización 2006. Departamento de Transportes del Gobierno Vasco.



- ▶ *Indicadores Ambientales 2007*. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco. Año 2008.
- ▶ Información de aforos en las carreteras de Gipuzkoa. Diputación Foral de Gipuzkoa.
- ▶ Informe del Transporte Público en Bizkaia. Consorcio de Transportes de Bizkaia.
- ▶ International Road Federation.
- ▶ Interurbanos de Álava (IDA).
- ▶ INE–Instituto Nacional de Estadística.
- ▶ Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea. Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo.
- ▶ Metro Bilbao.
- ▶ Ministerio de Fomento.
- ▶ Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
- ▶ Plan de Aforo de la Diputación Foral de Álava 2008.
- ▶ Plan de Aforo de la Diputación Foral de Bizkaia 2008.
- ▶ Plan de Aforo de la Diputación Foral de Gipuzkoa 2008.
- ▶ Plan Director Ciclable 2003-2016. Diputación Foral de Bizkaia.
- ▶ Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012: La Política Común de Transportes en Euskadi. Departamento de Transportes y Obras Públicas. Eusko Jaurlaritza – Gobierno Vasco. Año 2002.
- ▶ *Plan Estratégico de Seguridad Vial del País Vasco 2003-2006*. Departamento de Interior. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco.
- ▶ *Plan Estratégico para el Sector del Transporte de Mercancías por Carretera-PETRA*. Dirección General de Transportes por Carretera. Ministerio de Fomento. Año 2001.
- ▶ Population and Social Conditions Statistics (Eurostat)
- ▶ Renfe.
- ▶ Sistema de Información del Transporte-SIT (OTEUS).
- ▶ Structural Business Statistics 2007 (Eurostat)
- ▶ Transporte Urbanos de Vitoria (Tuvisa). Anuario Estadístico de Movilidad y Desplazamientos
- ▶ Zaisa.



7.2. FUENTES DE LA RED.

<http://www.adif.es/>

<http://www.aena.es/csee/Satellite?pagename=Estadisticas/Home>

<http://www.eea.europa.eu/es>

<http://www.trafikoa.net/>

<http://www.anavas.es/memoria.html>

<http://www.bilbaoport.es/>

<http://www.puertopasajes.net/>

<http://www.bilbao.net/>

<http://www.donostia.org/>

<http://www.vitoria-gasteiz.org/>

<http://www.bilbao.net/bilbobus/>

<http://www.bizkaia.net/>

<http://www.boe.es/>

<http://www.euskadi.net/>

<http://www.dbus.es/>

http://www.cotrabi.com/ctb/ctb_principal_es.htm

http://www.eustat.es/estadisticas/idioma_c/opt_0/id_13/ti_Cuentas_Economicas_y_Sector_Publico/subarbol.html

<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/>

<http://eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?ihmlang=es>

www.alava.net

www.bizkaia.net

www.gipuzkoa.net

www.trafikoa.net

http://www.ejgv.euskadi.net/r53-2291/es/contenidos/guias_departamento/1709/es_5130/es_18176.html

http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/



<http://www.dgt.es/portal/es/publicaciones/publicaciones/>

http://www.eustat.es/estadisticas/idioma_c/tema_368/opt_0/ti_Empresas_y_establecimientos/temas.html

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/national_accounts/data/database

http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/INFORMACION_MFOM/INFORMACION_ESTADISTICA/Transporte/EPTMC/default.htm

<http://www.eve.es/>

http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-5832/es/contenidos/plan_programa_proyecto/eavds_pma/es_9688/pma_2002_2006.html

<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es/>

<http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/>

http://ec.europa.eu/energy/publications/statistics/doc/2009_energy_transport_figures.pdf

<http://www.ets-rfv.es/>

<http://www.euskotren.es/euskotran/index.html>

www.euskotren.es

www.eustat.es

<http://www.feve.es/>

<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es/>

http://www.euskadi.net/r33-2734/es/contenidos/libro/informe_indicadores/es_10186/adjuntos/2007.pdf

<http://www.ine.es/>

http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24007_es.htm

<http://www.metrobilbao.net/>

<http://www.fomento.es/>

<http://www.mityc.es/>

www.alava.net

www.bizkaia.net

www.gipuzkoa.net

http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r496152/es/contenidos/informacion/transporte/es_10076/plan_director_transporte.html



<http://www.interior.ejgv.euskadi.net/>

http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_POR_CARRETERA/Documentos/PETRA/

www.euskadi.net

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/labour_market/introduction

<http://www.renfe.es/empresa/index.html>

<http://www1.euskadi.net/sistrans/indice.apl?idioma=c>

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/european_business/data/database

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/themes>

<http://www.vitoria-gasteiz.org>

www.bizkaia.net/herri_lanak/pdf/aforos2008/Aforos_2008.pdf

www.gipuzkoa.net/noticias/archivos/aforos2008.pdf