



OBSERVATORIO DEL
TRANSPORTE DE EUSKADI
EUSKADIKO GARRAIOAREN
BEHATOKIA



Panorámica del Transporte en Euskadi

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

ETXEBIZITZA, HERRI
LAN ETA GARRAIO
SAILA

DEPARTAMENTO DE VIVIENDA,
OBRAS PÚBLICAS Y
TRANSPORTE

2009

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

Edición 2010.



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



El año 2009 se ha caracterizado por la contracción de la actividad económica, la cual afectó de forma desigual al sector del transporte.

La situación ha afectado de forma más significativa a los movimientos de mercancías a larga distancia, y en menor medida a los movimientos más locales. Por modos, el transporte de mercancías por ferrocarril ha sido el más afectado, quedando en evidencia su mayor debilidad; siendo también a destacar la fuerte reducción del movimiento de mercancías internacionales en todos los modos: marítimo, aéreo, ferrocarril y por carretera. Sin embargo, la fortaleza del sector del transporte en Euskadi ha posibilitado limitar los efectos en la cifra de riqueza generada, e incluso se ha mejorado el empleo en el sector.

Es necesario subrayar que, a pesar de la situación económica, las administraciones vascas se han destacado por su esfuerzo en mejorar tanto las infraestructuras como los servicios de transporte y algunos programas de ayudas innovadores en plena crisis económica. En especial ha sido importante la mejora en los servicios públicos de transporte de personas, tanto por las inversiones en infraestructuras como en el parque de vehículos. También debemos apuntar los avances en el desarrollo y ejecución del programa tranviario y de la Y vasca, cuyo desarrollo se encontraba ralentizado en el tramo gipuzkoano y que, el Gobierno Vasco ha impulsado de manera firme y continua. Por último, no podemos olvidar la finalización de obras de carreteras en tramos que han contribuido a reducir la congestión y mejorar la seguridad.

Por otra parte, hemos de destacar en positivo la tendencia de reducción de los costes externos del transporte, básicamente por la reducción de la siniestralidad y la reducción de emisiones que contribuyen al cambio climático. También debemos considerar aquellos indicadores que no reflejan una mejora, o al menos no en la medida que deseamos, como es el impacto ambiental por ruido procedente del tráfico o las desiguales cifras de congestión.

Todo lo anterior es reflejo, por una parte del compromiso de las administraciones públicas de apostar por el transporte colectivo como medio para mejorar la accesibilidad a la vez de avanzar hacia un transporte cada vez más sostenible en Euskadi y, por otra parte, de que los avances hacia un modelo de transporte cada vez más sostenible en Euskadi requiere mayores esfuerzos.

El conjunto de las administraciones debemos conocer la evolución del transporte y la movilidad en su globalidad, más allá de las responsabilidades particulares que el reparto competencial establece para cada uno. El sistema de transporte es un fenómeno con complejas relaciones y afectado por múltiples factores, lo cual nos condiciona a plantear para el mismo una política común que implique a todas las administraciones y departamentos con competencias directas o indirectas en la movilidad de las personas y en el transporte de mercancías. Con este enfoque, el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte está acometiendo la elaboración de un nuevo Plan Director de Movilidad Sostenible para adaptar los objetivos a las nuevas circunstancias económico-sociales, a las nuevas tendencias y al nuevo marco regulatorio. Asimismo, el Gobierno Vasco está impulsando la creación de autoridades de transporte territoriales que contribuyan al desarrollo de billetes únicos e integración tarifaria.

Por todo ello, consideramos fundamental la elaboración y existencia de informes como el actual de Panorámica del Transporte, que nos permite contar con la necesaria trazabilidad de las políticas públicas de transporte y del sistema de transporte general que se produce en la CAE. Este trabajo lo realizamos igualmente con la ayuda e implicación de otras administraciones públicas y entidades a las cuales queremos agradecer su inestimable colaboración.

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

**INDICE**

	<u>Página</u>
0. RESUMEN EJECUTIVO	2
1. MARCO GENERAL	10
1.1. EL TRANSPORTE COMO SECTOR DE ACTIVIDAD ECONÓMICA	10
1.1.1. El sector de transportes y comunicaciones	10
1.1.2. El sector de transportes en Euskadi	12
a) Principales magnitudes económicas del sector de transporte	12
b) Evolución de los precios	15
1.2. NOVEDADES LEGISLATIVAS: EUROPEAS, ESTATALES Y DE LA CAPV EN 2009	18
1.2.1. Novedades legislativas europeas	18
a) Directivas:	18
b) Reglamentos:	20
1.2.2. Novedades legislativas estatales	22
1.2.3. Novedades legislativas de la CAPV	24
2. OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2009	27
2.1. OFERTA DE TRANSPORTE	27
2.1.1. Oferta de transporte e infraestructuras asociadas	28
a) Transporte por carretera	28
b) Transporte ferroviario	35
c) Transporte aéreo	46
d) Transporte marítimo	48
e) Transporte por cable	52
f) Bicicleta	52
g) Centros logísticos	53
h) Estaciones intermodales	58
2.2. DEMANDA DE TRANSPORTE	60
2.2.1. Movilidad de personas	60
a) Transporte por carretera	63
b) Transporte ferroviario	69
c) Transporte aéreo	73
d) Transporte marítimo	76
e) Transporte por cable	77
f) Otros medios	78
2.2.2. Transporte de mercancías	79
a) Transporte global	79
b) Transporte por carretera	81
c) Transporte ferroviario	83
d) Transporte aéreo	88
e) Transporte marítimo	91
3. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE Y TENDENCIAS MÁS RELEVANTES	100
3.1. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE	100



3.1.1.	Accidentalidad.....	101
3.1.2.	Congestión viaria	104
3.1.3.	Medio ambiente.....	108
	a) Ruido	108
	b) Cambio climático	109
	c) Consumo energético.....	113
	d) Otros efectos ambientales	117
3.2.	TENDENCIAS Y DESAFÍOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE	119
4.	OBJETIVOS PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE 2002-2012: ACTUACIONES 2009	123
4.1.	PRINCIPALES DIRECTRICES DEL LIBRO BLANCO DE LA UNIÓN EUROPEA.....	123
4.2.	OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTES DE EUSKADI.....	127
	<u>Objetivo 1.</u> Desvincular el desarrollo económico del incremento de demanda del transporte.....	128
	<u>Objetivo 2.</u> Lograr una accesibilidad universal y sostenible	128
	<u>Objetivo 3.</u> Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte	129
	<u>Objetivo 4.</u> Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa	130
	<u>Objetivo 5.</u> Hacia un Transporte Sostenible.....	130
4.3.	CAMINO HACIA LA SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE	131
4.4.	ACTUACIONES EN 2009	132
5.	INDICADORES CLAVE DEL SECTOR DEL TRANSPORTE EN LA CAPV.....	142
5.1.	INDICADORES ECONÓMICOS	142
5.2.	INDICADORES SOCIALES	143
5.3.	INDICADORES MEDIOAMBIENTALES	144
6.	ANEXO ESTADÍSTICO.....	146
6.1.	ANEXO MARCO GENERAL	146
	6.1.1. Número de establecimientos.....	146
	6.1.2. Empleo.....	154
	6.1.3. Valor añadido bruto (precios corrientes)	160
6.2.	ANEXO OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE	165
	6.2.1. Oferta de transporte	165
	6.2.2. Demanda de movilidad de personas.....	174
	a) Servicios públicos de transportes colectivos	174
	b) Carretera	176
	c) Ferroviario	178
	d) Aéreo	182
	e) Marítimo.....	183
	6.2.3. Demanda de transporte de mercancías	183
	a) Carretera	183
	b) Ferroviario	184
	c) Aéreo	185
	d) Marítimo.....	186



6.3.	ANEXO EFECTOS INDUCIDOS	190
6.3.1.	Accidentalidad	190
6.3.2.	Consumo energético	193
7.	BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES	195
7.1.	FUENTES.....	195
7.2.	BIBLIOGRAFÍA	198

INDICE DE CUADROSPágina

Cuadro 1.1.	Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores. CAPV. 2009.....	13
Cuadro 1.2.	Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores y Territorio Histórico. CAPV. 2009	15
Cuadro 1.3.	Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción. 2007-2009.....	15
Cuadro 1.4.	IPC en la CAPV por grupos. 2009	16
Cuadro 1.5.	Índice de Precios Industriales (IPRI) en la CAPV por rama de actividad. 2009.....	17
Cuadro 2.1.	Sistema de Transportes en Euskadi	27
Cuadro 2.2.	Red de carreteras vasca por tipo. 2009	29
Cuadro 2.3.	Densidad de la red de carreteras. CAPV, Estado y UE27. 2009.	30
Cuadro 2.4.	Movilidad de personas en las capitales vascas: características de la oferta de transporte público urbano. 2009	33
Cuadro 2.5.	Parque de vehículos en la CAPV. 2009.....	33
Cuadro 2.6.	Índice de motorización en Europa. 2007-2008 ¹	34
Cuadro 2.7.	Densidad de líneas ferroviarias en la CAPV, Estado y UE27. 2009	35
Cuadro 2.8.	Datos básicos de la oferta de ADIF. 2009	36
Cuadro 2.9.	Datos básicos de la oferta de FEVE. 2009	38
Cuadro 2.10.	Datos básicos de la infraestructura de ETS actualmente operada por EuskoTren y los servicios de EuskoTren. 2009	39
Cuadro 2.11.	Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro de Bilbao. 2009	41
Cuadro 2.12.	Datos básicos de la oferta de EuskoTran. 2009	43
Cuadro 2.13.	Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves en los aeropuertos vascos. 1995-2009	47
Cuadro 2.14.	Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV. 1995-2009.....	49
Cuadro 2.15.	Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2007-2009.....	49
Cuadro 2.16.	Características de las Infraestructuras de Funiculares en la CAPV.....	52
Cuadro 2.17.	Kilómetros de la red ciclable en los tres territorios históricos. 2009.....	52
Cuadro 2.18.	Kilómetros de la red ciclable en las tres capitales de la CAPV (estado de las redes ciclables a diciembre de 2009)	53
Cuadro 2.19.	Evolución de la actividad de CTVi.	54
Cuadro 2.20.	Evolución de la actividad de ZAISA.	55
Cuadro 2.21.	Plazas de aparcamiento de ZAISA.	55
Cuadro 2.22.	Aparcamientos de Aparkabisa 2009.	56
Cuadro 2.23.	Características de la actividad de Aparkabisa	57
Cuadro 2.24.	Evolución de la actividad en Aduanas y Almacén de Aparkabisa.....	57
Cuadro 2.25.	Características de la actividad de ARASUR	58
Cuadro 2.26.	Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas y tasa de variación interanual).....	62
Cuadro 2.27.	Desplazamientos según modo y sexo. 2007	63
Cuadro 2.28.	Transporte público urbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2009.....	67
Cuadro 2.29.	Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús interurbano. 2000-2009.....	69
Cuadro 2.30.	Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2009	72



Cuadro 2.31.	Tráfico de personas en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros y viajeras por aeropuerto. 2000-2009	75
Cuadro 2.32.	Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao. 2003-2009.....	77
Cuadro 2.33.	Transporte de personas por cable. 2004-2009	78
Cuadro 2.34.	Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia. 2002-2009.....	78
Cuadro 2.35.	Tráfico en los botes Portugalete – Las Arenas. 2003-2009	79
Cuadro 2.36.	Distribución de mercancías por modos de transporte. 2009.....	80
Cuadro 2.37.	Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución. 2005-2009.....	81
Cuadro 2.38.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por RENFE. 2007-2009	83
Cuadro 2.39.	Transporte de mercancías por RENFE: CC.AA. de origen o destino. 2009 (%).....	85
Cuadro 2.40.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por FEVE. Evolución. 2002-2009	86
Cuadro 2.41.	Transporte de mercancías por FEVE: provincias de origen o destino. 2009 (%).....	87
Cuadro 2.42.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EUSKOTREN. 2002-2009	88
Cuadro 2.43.	Tráfico de mercancías por aeropuerto ¹ . 1980–2009.....	89
Cuadro 2.44.	Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes. Evolución 1980-2009	92
Cuadro 2.45.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por tipo de movimiento. 2006-2009.....	93
Cuadro 2.46.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por tipo de producto. 2006-2009	94
Cuadro 2.47.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por países. 2009	96
Cuadro 3.1	Accidentes de tráfico con víctimas registrados por la Ertzaintza por Territorio Histórico. 2009.....	104
Cuadro 3.2.	Horas anuales en funcionamiento según nivel de servicio. 2009	106
Cuadro 3.3.	Evolución de la congestión diaria	106
Cuadro 3.4.	Evolución de las velocidades medias en la red de interés preferente (Km.h).....	107
Cuadro 3.5.	Evolución de las velocidades medias en la red de básica (Km.h)	107
Cuadro 3.6.	Evolución de las matriculaciones ¹ por tramos de CO ₂ emitido.....	113
Cuadro 6.1.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (nº establecimientos y %)	146
Cuadro 6.2.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual).....	146
Cuadro 6.3.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (nº establecimientos y %).....	147
Cuadro 6.4.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual).....	147
Cuadro 6.5.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (nº establecimientos y %)	148
Cuadro 6.6.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual).....	148
Cuadro 6.7.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (nº establecimientos y %)	149
Cuadro 6.8.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual).....	149
Cuadro 6.9.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en la CAPV (nº establecimientos y %).....	150
Cuadro 6.10.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Álava (nº establecimientos y %).....	151
Cuadro 6.11.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº establecimientos y %).....	152
Cuadro 6.12.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº establecimientos y %).....	153



Cuadro 6.13.	Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (nº empleos y %).....	154
Cuadro 6.14.	Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual).....	154
Cuadro 6.15.	Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (nº empleos y %).....	155
Cuadro 6.16.	Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual).....	155
Cuadro 6.17.	Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (nº empleos y %).....	156
Cuadro 6.18.	Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual).....	156
Cuadro 6.19.	Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (nº empleos y %).....	157
Cuadro 6.20.	Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual).....	157
Cuadro 6.21.	Empleo del sector de transportes por modo en la CAPV (nº empleos y %).....	158
Cuadro 6.22.	Empleo del sector de transportes por modo en Álava (nº empleos y %).....	158
Cuadro 6.23.	Empleo del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº empleos y %).....	159
Cuadro 6.24.	Empleo del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº empleos y %).....	159
Cuadro 6.25.	Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (miles de euros y %).....	160
Cuadro 6.26.	Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual).....	160
Cuadro 6.27.	Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (miles de euros y %).....	160
Cuadro 6.28.	Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual).....	161
Cuadro 6.29.	Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (miles de euros y %).....	161
Cuadro 6.30.	Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual).....	161
Cuadro 6.31.	Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (miles de euros y %).....	162
Cuadro 6.32.	Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual).....	162
Cuadro 6.33.	VAB del sector de transportes por modo en la CAPV (miles de euros y %).....	163
Cuadro 6.34.	VAB del sector de transportes por modo en Álava (miles de euros y %).....	163
Cuadro 6.35.	VAB del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (miles de euros y %).....	164
Cuadro 6.36.	VAB del sector de transportes por modo en Bizkaia (miles de euros y %).....	164
Cuadro 6.37.	Longitud y densidad de la red de carreteras en la CAPV (km y m/km ²).....	165
Cuadro 6.38.	Longitud y densidad de la red de carreteras en Álava (km y m/km ²).....	166
Cuadro 6.39.	Longitud y densidad de la red de carreteras en Gipuzkoa (km y m/km ²).....	167
Cuadro 6.40.	Longitud y densidad de la red de carreteras en Bizkaia (km y m/km ²).....	168
Cuadro 6.41.	Evolución del parque de vehículos en la CAPV por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual).....	169
Cuadro 6.42.	Evolución del parque de vehículos en Álava por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual).....	170
Cuadro 6.43.	Evolución del parque de vehículos en Gipuzkoa por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual).....	171
Cuadro 6.44.	Evolución del parque de vehículos en Bizkaia por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual).....	172
Cuadro 6.45.	Índice de motorización (turismos/1.000 habitantes).....	173
Cuadro 6.46.	Tráfico de aeronaves por aeropuerto (nº aeronaves).....	173
Cuadro 6.47.	Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas).....	174
Cuadro 6.48.	Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas y tasa de variación interanual).....	175



Cuadro 6.49.	Transporte privado: Evolución de la IMD en los principales accesos a las capitales vascas (nº vehículos y %)	176
Cuadro 6.50.	Transporte público urbano: Evolución del número de viajeros y viajeras en los autobuses urbanos de las tres capitales vascas	177
Cuadro 6.51.	Transporte público interurbano: Evolución del número de viajeros y viajeras en los servicios regulares de autobús interurbano	177
Cuadro 6.52.	Transporte público urbano y metropolitano: Evolución del número de viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao (miles de personas y tasa de variación interanual)	178
Cuadro 6.53.	Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por mes (nº personas y %)	178
Cuadro 6.54.	Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por estación (nº personas y %)	179
Cuadro 6.55.	Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras de Euskotran (miles de personas y tasa de variación interanual)	180
Cuadro 6.56.	Transporte público interurbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (miles de personas)	180
Cuadro 6.57.	Transporte público interurbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (tasa de variación interanual)	181
Cuadro 6.58.	Tráfico aéreo de personas en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (miles de personas)	182
Cuadro 6.59.	Tráfico aéreo de personas en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (tasa de variación interanual)	182
Cuadro 6.60.	Evolución del tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao (nº personas y tasa de variación interanual)	183
Cuadro 6.61.	Volumen de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución 1998-2008 (miles de Tn y tasa de variación interanual)	183
Cuadro 6.62.	Volumen de mercancías transportadas según Comunidades Autónomas de origen y de destino. 2009 (Miles de Tn)	184
Cuadro 6.63.	Evolución del volumen de mercancías transportadas con origen la CAPV por FEVE (miles de Tn y tasa de variación interanual)	184
Cuadro 6.64.	Evolución del tráfico de mercancías en los aeropuertos vascos (Tn y tasa de variación interanual)	185
Cuadro 6.65.	Evolución del tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual)	186
Cuadro 6.66.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (miles de Tn y tasa de variación interanual)	187
Cuadro 6.67.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (%)	187
Cuadro 6.68.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual)	188
Cuadro 6.69.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (%)	188
Cuadro 6.70.	Evolución del tráfico de mercancías en el puerto de Bermeo (miles de Tn y tasa de variación interanual)	189
Cuadro 6.71.	Evolución del balance de accidentes registrados por la Ertzaintza por víctimas: Evolución (2000-2009)	190
Cuadro 6.72.	Carretera: Distribución de lesividad por territorio y tipo de vehículo. Datos registrados por la Ertzaintza.	191
Cuadro 6.73.	Carretera: Distribución de vehículos accidentados por tipo de accidente. Datos registrados por la Ertzaintza.	192
Cuadro 6.74.	Consumo energético del sector de transportes por tipo de energía y modo de transporte	193

INDICE DE GRÁFICOSPágina

Gráfico 1.1.	Participación del sector de transporte y comunicaciones en el VAB y el empleo de la CAPV: Evolución 2000-2009 (%)	11
Gráfico 1.2.	Distribución del VAB del sector de transporte y comunicaciones en la CAPV 2009 ¹ (%)	11
Gráfico 1.3.	Distribución del empleo del sector de transporte y comunicaciones en la CAPV 2009 (%)	12
Gráfico 1.4.	Participación sector de transporte en el VAB y el empleo en la CAPV, y comparación con otros países de interés. 2007 (%)	13
Gráfico 1.5.	Distribución del VAB del sector de transporte en la CAPV por subsectores. 2009 ¹ (%)	14
Gráfico 2.1.	Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen ¹	61
Gráfico 2.2.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte. 2007 (%)	62
Gráfico 2.3	Movilidad de personas en automóvil. Penetración del automóvil. 2003-2007	64
Gráfico 2.4	Movilidad de personas en las capitales vascas: IMD en los principales accesos a las capitales. 2009	65
Gráfico 2.5.	Movimientos interurbanos realizados en automóvil en la CAPV: Mapa Resumen.....	66
Gráfico 2.6.	Transporte público urbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2009	68
Gráfico 2.7	Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao. 1995-2009	70
Gráfico 2.8.	Transporte público urbano: Evolución de los viajeros y viajeras en EuskoTran. 2002-2009.....	71
Gráfico 2.9.	Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 1980-2009.....	73
Gráfico 2.10.	Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos. 1980-2009	74
Gráfico 2.11.	Origen/destino de pasajeros y pasajeras por aeropuerto. 2009	76
Gráfico 2.12.	Tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao. 2002-2009	76
Gráfico 2.13.	Distribución modal del transporte de mercancías. 2008 (%).....	80
Gráfico 2.14.	Transporte de mercancías interregional entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2009	82
Gráfico 2.15.	Tipología del transporte intrarregional e interregional de mercancías por carretera. 2009 (%)	83
Gráfico 2.16.	Transporte de mercancías transportadas por RENFE entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2009.....	84
Gráfico 2.17.	Tipología de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por RENFE. 2009 (%)	85
Gráfico 2.18.	Volumen de mercancías transportadas con origen la CAPV por FEVE. 1990-2009.....	87
Gráfico 2.19.	Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2009	89
Gráfico 2.20.	Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2009.....	90
Gráfico 2.21.	Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2009 (%).....	91
Gráfico 2.22.	Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Evolución. Evolución 1980-2009	92
Gráfico 2.23.	Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Tipología de mercancías. 2009 (%).....	95
Gráfico 2.24.	Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2009	97



Gráfico 2.25.	Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2009 (%) 98	98
Gráfico 3.1.	Resumen costes externos derivados del transporte en la CAPV. 2008 (%) 100	100
Gráfico 3.2.	Resumen costes externos derivados del transporte en la CAPV. Evolución 2004-2008 (Tasa de variación, %) 101	101
Gráfico 3.3.	Accidentes con víctimas y víctimas registrados por la Ertzaintza y por las Policías Locales ¹ en las infraestructuras viarias vascas . Evolución 2000-2009 102	102
Gráfico 3.4.	Número de muertes en accidentes de tráfico por millón de habitantes en UE-27. 2008..... 103	103
Gráfico 3.5.	Parque de turismos y motorización. Evolución 1990-2009 105	105
Gráfico 3.6.	Emisiones sectoriales directas de GEIs en la CAPV. 2008 (%)..... 111	111
Gráfico 3.7.	Evolución sectorial de las emisiones de GEIs por sectores de actividad en la CAPV. 1990-2008 (%) 111	111
Gráfico 3.8.	Emisiones de GEIs del sector de transporte en la CAPV. Evolución. 1990-2008..... 112	112
Gráfico 3.9.	Consumo final de energía por sectores. Evolución 1998-2009..... 114	114
Gráfico 3.10.	Distribución del consumo energético vasco por sectores de actividad. 2009 (%)..... 114	114
Gráfico 3.11.	Distribución del consumo energético en el sector del transporte..... 115	115
Gráfico 3.12.	Consumo energético en el sector del transporte por territorios. 2000-2009. 116	116
Gráfico 3.13.	Evolución de la factura energética del sector de transporte en la CAPV: Evolución 2000-2009..... 116	116



0.

Resumen Ejecutivo



0. RESUMEN EJECUTIVO

El deterioro de la coyuntura económica registrado en 2009 ha derivado en una menor actividad del sector de transporte. En este sentido, cabe señalar que tanto el número de establecimientos del sector como el valor añadido bruto sectorial han disminuido, si bien conviene precisar que el empleo asociado a los establecimientos del sector ha crecido. Con todo, el peso relativo del sector de transporte sobre el conjunto de la economía se ha mantenido respecto al ejercicio precedente, tanto en términos de establecimientos como de empleo asociado a los mismos, así como en lo referido al valor añadido bruto generado. Por otra parte, y al igual que en años anteriores, se observa un excesivo predominio del transporte por carretera frente a otros modos más sostenibles, tales como el transporte ferroviario o marítimo, los cuales alcanzan un mayor protagonismo en el ámbito europeo.

En lo que concierne a las infraestructuras del transporte, en 2009 destacan las siguientes actuaciones referentes a proyectos de mejora, ampliación y construcción desarrolladas en la CAPV:

- En relación a la *infraestructura viaria*, destacar un año más el esfuerzo inversor de las Administraciones Vascas tendente a ofrecer un mayor acondicionamiento de autovías y autopistas, con el objetivo de aligerar el problema del tráfico y mejorar la seguridad, la cobertura y la calidad del conjunto de la red de carreteras en Euskadi.

Entre los proyectos de construcción llevados a cabo en la CAPV en el transcurso de 2009, destacan:

- En Bizkaia se ha avanzado en la ejecución de la primera fase de la Variante Sur Metropolitana que conectará Santurtzi y Larraskitu, así como en los nuevos accesos a Bilbao por San Mamés, que posibilitará conectar el tramo de la A-8 (Solución Sur) y el casco urbano de Bilbao. Por su parte, la Diputación Foral ha aprobado el plan especial viario de la Variante Este de Bilbao, y se ha avanzado en los trabajos relativos al Plan de Accesibilidad Sostenible, que pretende enlazar todas las comarcas vizcaínas con la A-8 y el Corredor del Txorierrri a partir de 2013.
- En Gipuzkoa destaca la apertura de la nueva autopista Eibar-Vitoria/Gasteiz (AP-1), la conclusión de las obras de la autovía del Urumea, habiéndose abierto al tráfico en el tramo entre Martutene y Urnieta, así como la apertura del trayecto Beasain-Zumarraga del eje Beasain-Bergara (GI-632). Por su parte, todos los tramos del segundo cinturón donostiarra, que unirá Rentería y Aritzeta, se encuentran en fase de ejecución.
- En Álava sobresale igualmente la apertura de la nueva autopista Eibar-Vitoria/Gasteiz (AP-1), y los avances en las obras concernientes al Plan Integral de Carreteras de Álava, tales como los trabajos en la travesía San Vicente de Arana, en la travesía de Urturi, en la carretera Maeztu-Antoñana, en la travesía de Peñacerrada, así como la contratación de los proyectos en carreteras entre Agurain y el Alto de Opacua, y la conexión Opacua-Contrasta.



- Por lo que respecta a las *infraestructuras ferroviarias*, destacan las siguientes actuaciones:
 - Por parte de ADIF, en Bizkaia se han continuado los trabajos propios de los nuevos accesos ferroviarios de mercancías al Puerto de Bilbao a través del túnel del Serantes y la futura variante ferroviaria, y se han licitado las obras de supresión del paso a nivel en el Valle de Trápaga. En Gipuzkoa se han iniciado las obras para mejorar la accesibilidad en las estaciones de Urnieta, Lezo-Renteria y Ategorrieta en Donostia-San Sebastián y se ha adjudicado la recta final de rehabilitación de la catenaria entre Zegama-Otzaurte.
 - FEVE ha puesto en servicio el nuevo apeadero en La Calzada en Balmaseda, y ha adjudicado las obras de reacondicionamiento de los edificios de Bilbao-Concordia, cuyo objetivo es albergar el Centro de Control de Tráfico Ferroviario del País Vasco y Castilla y León, y los trabajos de adecuación de gálibos del tramo Carranza-Aranguren.
 - En lo que respecta a ETS para la red gestionada por Eusko Tren, se han adjudicado en el territorio vizcaíno las obras del túnel de Artxanda y se han iniciado las obras que posibilitarán el acceso al aeropuerto de Bilbao desde la estación del Casco Viejo. Por su parte, se ha avanzado en los trabajos correspondientes a la iniciativa “+ Durango”, promovida por el Gobierno Vasco, destacando la adjudicación de las obras de desdoblamiento de la vía en los tramos entre Euba-lurreta, los avances en la culminación de las obras del tramo lurreta-Traña, así como el parking subterráneo de Durango, y los progresos en las obras de la nueva estación de Durango.

En Gipuzkoa, en el ámbito del proyecto del Metro de Donostialdea, destaca el inicio de las obras del desdoblamiento del tramo Añorga-Errekalde en la línea Lasarte Oriá-Hendaia, los avances del desdoblamiento del tramo Loiola-Herrera, habiendo puesto en marcha la estación provisional de Herrera hasta el fin de las obras, y los avances en el desdoblamiento del tramo Fandería-Oiartzun. A su vez, en el territorio guipuzcoano se iniciaron las obras para el cubrimiento de la nueva estación Ardanza y han continuado los trabajos de la construcción del viaducto y la nueva estación de Orio en la variante Aia-Orio.
 - Respecto a Metro de Bilbao, destaca la inauguración de las estaciones de Peñota (en Portugalete) y Santurtzi de la línea 2, así como el avance en las obras para extender la línea al barrio de Kabiezes (Santurtzi) y los trabajos del tramo Ariz-Basauri, faltando a final de año 300 metros para terminar las tareas de perforación entre las dos estaciones. Respecto a la línea 1, destaca la construcción de la nueva estación de Ibarbengoa, en Getxo. Por último se han adjudicado los tramos Casco Viejo-Uribarri, Txurdinaga-Casco Viejo y Etxebarri-Txurdinaga, correspondientes a la futura línea 3.
 - En lo referente al Programa Tranviario, la actuación más destacada es la inauguración el 10 de julio del ramal Abetxuko del tranvía de Vitoria-Gasteiz, constituido por 6 estaciones. Por su parte, respecto al tranvía de Bilbao, se ha adjudicado la ampliación del tranvía entre Basurto y Autonomía, y, en lo que respecta al proyecto del tranvía Leioa-Sestao, se ha concluido la redacción del proyecto constructivo de la primera fase, que unirá la línea 1 del Metro en Leioa y el campus universitario de la UPV de Leioa.



- En cuanto a la Nueva Red Ferroviaria Vasca, ADIF ha iniciado la ejecución de las obras en 13 de los 17 tramos que comprenden la línea de alta velocidad entre Bilbao y Vitoria-Gasteiz, así como las labores de excavación en la boca sur del túnel de Udalaiz (incluido en el tramo Arrasate/Mondragón-Elorrio de la Y vasca), del túnel de Orranpe en Amorebieta/Etxano, y del túnel de Mendigain, incluido en el tramo Abadiño-Durango.

En el tramo guipuzcoano, en construcción por parte del Gobierno Vasco, en el ejercicio 2009 las obras se han centrado en el tramo Ordizia-Itsasondo, y se han iniciado las obras referentes al tramo Legorreta-Tolosa y las obras de los tramos Beasain Este y Beasain Oeste.

■ En lo referente a la infraestructura aérea:

- En el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz se ha trabajado en el recrecido de la pista de vuelo y en la renovación integral del parking.
- En el aeropuerto de Bilbao se ha avanzado en las obras de cierre de la zona de llegadas, en el marco del Plan de Actuación de Aena para la terminal bizkaina, y se ha iniciado la ejecución de la insonorización de viviendas situadas en el entorno del aeropuerto.
- Respecto al aeropuerto de Hondarribia, el Ministerio de Fomento ha dado el visto bueno a la ampliación de la pista del aeropuerto. A su vez, Aena ha licitado el recrecido de la pista de vuelo y la mejora del camino de acceso a pista desde el edificio SEI - Servicio de Extinción de Incendios.

■ En cuanto a la infraestructura marítima:

- En el Puerto de Bilbao las principales obras culminadas en 2009 han sido el relleno de la margen derecha del Canal de Deusto y la construcción de la nueva sede de la Autoridad Portuaria en Santurtzi. Asimismo, se ha avanzado en la ejecución de las obras relativas a la instalación de defensas en el Muelle AZ-1 y la construcción del Muelle AZ-2 y AZ-3. Por su parte, se han iniciado las obras de desdoblamiento de la conducción de agua al Puerto Exterior.
- En el Puerto de Pasajes, el proyecto de ampliación de la dársena exterior del puerto se encuentra en fase de realizar las modificaciones expresas al estudio previo de evaluación medioambiental. Respecto a las obras en ejecución en 2009, destaca la construcción de dos pabellones en el Muelle de La Herrera.
- En el Puerto de Bermeo ha abierto sus puertas el nuevo centro Denokin en la antigua sede de la Cofradía de Pesca, con el objetivo de captar oportunidades de negocio innovadoras para relanzar la economía de Busturialdea.

- Por último, destaca, un año más, el compromiso de todas las administraciones vascas en impulsar la bicicleta como modo sostenible de transporte, con cerca de 470 km de red construidos en el conjunto de la CAPV, un 15,8% más que en el ejercicio precedente. A su vez, merece especial mención la apertura del túnel de Morlans en Donostia-San Sebastián, habili-



tando como carril bici el antiguo túnel ferroviario de Aiete, uniendo los barrios de Amara y El Antiguo y el campus universitario de Ibaeta

Por otro lado, los indicadores de **oferta de transporte**, que muestran el servicio que en 2009 ha estado a disposición de los usuarios, revelan una mejora conjunta en lo que se refiere a la oferta de transporte público colectivo, principalmente en lo que al ámbito urbano compete. Concretamente:

- En lo que respecta al transporte público por carretera:
 - Bilbobus ha mantenido las líneas de red y el número de unidades puestas a disposición de la ciudadanía que operaban en el año precedente (43 y 153, respectivamente).
 - La Compañía del Tranvía de San Sebastián (CTSS) ha mantenido en 2009 a 36 sus líneas de red y ha incrementado en 4 su parque de autobuses en servicio (121 frente a 117 en 2008).
 - Tuvisa, por su parte, desde el 30 de octubre de 2009 ha reorganizado las líneas de autobuses coincidiendo con la nueva oferta del tranvía. Por una parte, a partir de la entrada en servicio de las 2 líneas del tranvía, se ha disminuido la longitud de las líneas de los autobuses urbanos dentro de la capital (de 122 km ofertados en 2008 a 103,5 km en 2009). Asimismo, Tuvisa ha incrementado la flota de autobuses (de 73 en 2008 a 90 en 2009). Por todo ello, el conjunto de transportes públicos en Vitoria-Gasteiz atiende la misma área habiéndose incrementado en toda ella la capacidad y frecuencia del servicio.
- En cuanto al transporte ferroviario, lo más destacable en 2009 es la puesta en funcionamiento del trazado del ramal de Abetxuko del tranvía de Vitoria-Gasteiz, con 6 nuevas estaciones. Por su parte, tanto Metro de Bilbao como EuskoTren han incrementado su oferta, poniendo a disposición de la población un número de plazas por kilómetro un 2,2% y 1,1% superior, respectivamente.
- En lo referente al tráfico aéreo, la coyuntura económica ha repercutido en los movimientos comerciales de los tres aeropuertos vascos, habiéndose reducido el tráfico de aeronaves en su conjunto en un 16% en 2009.
- Por último, en el transporte marítimo, en 2009 ha descendido en 7 el número de embarcaciones asociadas a Anavas, lo que ha repercutido en un descenso de la capacidad de tonelaje bruto del 31,5%. Por otra lado, a pesar de la crisis económica, la naviera Transfennica ha incrementado a 5 las frecuencias semanales de servicios entre el Puerto de Bilbao y el Puerto belga de Zeebrugge.

En lo que concierne a la **demanda de movilidad** en la CAPV, respecto al transporte público colectivo, el número de usuarios y usuarias del conjunto de servicios públicos de autobuses y ferrocarril se mantiene en los niveles registrados el año anterior, si bien un análisis más detallado de la distribución modal permite observar diferencias en la evolución en 2009:



- En lo referido al transporte por carretera:
 - En el ámbito urbano tanto Tuvisa como Bilbobus han asistido a una reducción de su demanda, si bien el grado de intensidad ha sido bien distinto (-16,6% y -1%, respectivamente). Por su parte, CTSS continúa su tendencia creciente, habiendo visto aumentar sus usuarios y usuarias en un 1,6%.
 - En el ámbito interurbano, Lurraldebus y Autobuses Interurbanos de Álava-AIA han incrementado su número de viajeros y viajeras en un 3,9% y 20,9%, respectivamente. Bizkaibus, sin embargo ha visto reducida su demanda en un 4,6%, si bien cabe recordar una vez más que es necesario analizar estos datos dentro del contexto de la oferta integral de servicios de transporte público colectivo en el área metropolitana del Gran Bilbao, donde en los últimos años se ha asistido a una amplia expansión de la demanda de transporte público en sus diversas modalidades.

Si bien cabe citar que estos datos se deben analizar dentro del contexto de la oferta integral de servicios de transporte público colectivo, es decir, considerando la oferta de los diferentes modos (autobús, metro y tranvía) y en el total de áreas urbanas y suburbanas o metropolitanas. En especial es necesaria esta consideración en las áreas donde se ha incrementado la oferta modal los últimos años: el área metropolitana del Gran Bilbao y Vitoria-Gasteiz.
- Atendiendo al transporte ferroviario:
 - El Metro de Bilbao continúa con su tendencia creciente en cuanto al número de viajeros y viajeras, y vuelve a registrar un récord histórico en el año 2009, alcanzando la cifra de 87 millones de personas, gracias a la apertura de las nuevas estaciones en la Margen Izquierda de Peñota y Santurtzi.
 - En lo que hace referencia a Eusko Tran , destaca la positiva acogida entre la ciudadanía del Tranvía de Vitoria-Gasteiz, que ha registrado en su primer ejercicio completo de funcionamiento una cifra de 4.689.282 desplazamientos. El Tranvía de Bilbao, por el contrario, ha experimentado un ligero descenso del 1,7% con respecto al año precedente en lo que al número de usuarios y usuarias se refiere.
 - Por su parte, en el ámbito interurbano, tanto RENFE, como EuskoTren y FEVE han contabilizado descensos en su utilización por parte de la ciudadanía, concretamente del -8,3%, -4,4% y -10,7%, respectivamente.
- En cuanto al transporte aéreo, los niveles de actividad de los aeropuertos vascos se han visto condicionados por la coyuntura económica, al igual que el resto de terminales del Estado. De esta forma, el aeropuerto que registra el descenso más acentuado es el de Vitoria-Gasteiz (-41,2%), seguido del aeropuerto de Hondarriabia (-21,8%) y el aeropuerto de Bilbao (-12,4%). Al respecto, cabe destacar que Bilbao supone el 91,1% del total de desplazamientos por vía aérea en la CAPV.
- Por último, el transporte marítimo de personas, concentrado en el Puerto de Bilbao, ha registrado un descenso del 7,5% con respecto a la cifra alcanzada en 2008, consecuencia del descenso de la actividad turística en la coyuntura económica actual.



En lo que respecta a la actividad del **transporte de mercancías**, en un día laborable medio de 2009 en la CAPV el tráfico se sitúa en 628,8 toneladas, lo que supondría una reducción del 12,9% con respecto a los datos estimados para 2008, y del -17,2% con respecto a los últimos datos publicados en el estudio *“Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. Año 2006”*. Este descenso es atribuible a la marcada sensibilidad del sector de transporte a los ciclos económicos, patente en el contexto de gradual debilitamiento de la demanda sufrida desde el último trimestre de 2007. Centrando la atención en la distribución modal:

- El volumen de mercancías transportadas por carretera en la CAPV se ha reducido en 2009 en un 10,6%, reportando al cierre del ejercicio un total de 119,1 millones de toneladas. Las cifras han sido muy dispares según el tipo de movimientos de mercancías. En especial ha disminuido el transporte internacional (-27%) y el movimiento de mercancías intermunicipal (-17,6%), y en menor medida el interregional (-5,5%) y el intramunicipal (que a diferencia de los demás flujos, se ha incrementado en un 4,4%).
- Las mercancías transportadas en ferrocarril han totalizado 3.712,6 miles de toneladas, lo que supone un significativo descenso con respecto a la cifra registrada en el ejercicio precedente (-31,1%). Por operadores, RENFE registra un decremento del 33,3%, EuskoTren del 33,8% y FEVE del 21,8%.
- El tráfico de mercancías aéreo en la CAPV se ha reducido en un 21,2% con respecto al ejercicio anterior, situándose en un movimiento de 30,1 miles de toneladas, cifra que supone el nivel de actividad más bajo de la última década. Por aeropuertos, el mayor descenso lo registra Hondarribia (-51,3%), seguido de Vitoria-Gasteiz (-21,7%) y Bilbao (-15,3%).
- Por último, la actividad portuaria en la CAPV en 2009 evidencia los efectos provocados por la recesión económica en el tráfico marítimo, tanto a nivel estatal como internacional, con una contracción conjunta del 19,1% en sus movimientos de mercancía. Por infraestructuras, el Puerto de Bilbao ha acusado un descenso del tráfico del 18,3% y el Puerto de Pasajes del 26,4%. Por su parte, el Puerto de Bermeo ha logrado registrar un incremento de actividad del 8,3%.

Cabe mencionar que, tanto en lo que se refiere al tráfico de personas como de mercancías, se observa un mayor descenso de actividad experimentado en los modos de transporte de más larga distancia, es decir en los movimientos aéreos y marítimos, frente al ferrocarril y la carretera.

Por lo que respecta a las **externalidades** adversas derivadas de la actividad del transporte, cabe señalar que en 2008 éstas se cifran en 1.700 millones de euros anuales, habiéndose reducido un 12,9% respecto a los niveles alcanzados en 2004. En cualquier caso, conviene tener en cuenta que la siniestralidad y los costes derivados de la contaminación del aire son los únicos componentes de las externalidades que han descendido.

Centrando la atención en la lucha contra la accidentalidad, merece especial mención el cumplimiento con creces del objetivo fijado 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 que entre dicho año base y 2009 el número de fallecidos y fallecidas en las carreteras vascas ha disminuido un 64,5%.

Pasando a considerar la congestión viaria, a pesar del cambio de tendencia observado en 2009 en la trayectoria creciente del índice de motorización, se observa un incremento en los costes motivados por la misma, generalizado a sus tres componentes (urbana, interurbana e incidentes).

Por lo que se refiere al impacto medioambiental del sector de transporte, cabe destacar: el incremento de los costes por ruido (6,4%), motivado por el componente ligado a la carretera, la reducción en 2008 de las emisiones de CO₂ sectoriales (-6,1%), y el descenso en 2009 del consumo energético del sector (-6,5%), encontrándose estos dos últimos aspectos estrechamente ligados a la caída de la actividad económica en su conjunto.

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 2009, además de actividades en materia de normalización, ordenación, coordinación e infraestructuras, cabe destacar la importante labor en materia de planificación, habiendo analizado el impacto ambiental de actuaciones puntuales del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística de Euskadi. Asimismo, se ha elaborado y está en funcionamiento el Plan Conjunto Diputaciones-Gobierno Vasco de coordinación de la inspección del transporte por carretera en la CAPV y se ha realizado el estudio de ubicación de puntos de inspección, y se han promocionado los aeropuertos de Bilbao, Vitoria-Gasteiz y Hondarribia, apoyando a sus respectivas sociedades gestoras.

A su vez, el Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS) ha desarrollado sus funciones de elaboración de la información básica del transporte en Euskadi, mediante el mantenimiento del SIT (Sistema de Información del Transporte) y la realización del *"Informe anual de Panorámica del Transporte en Euskadi"*. Asimismo, en relación a las funciones de investigación y análisis de las tendencias del transporte, se está realizando un estudio de actualización de los costes externos del transporte. 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 relevancia del sector de transporte en nuestra economía queda contrastada a través del elevado número de establecimientos, personas empleadas y valor añadido bruto creado por el sector.

Como ya se ha señalado en ediciones anteriores del presente informe, el sector de transportes viene incorporado en la división "transportes y comunicaciones"¹, de la distribución sectorial A31 de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas, centrándose el inicio de este capítulo en dicho macrosector.

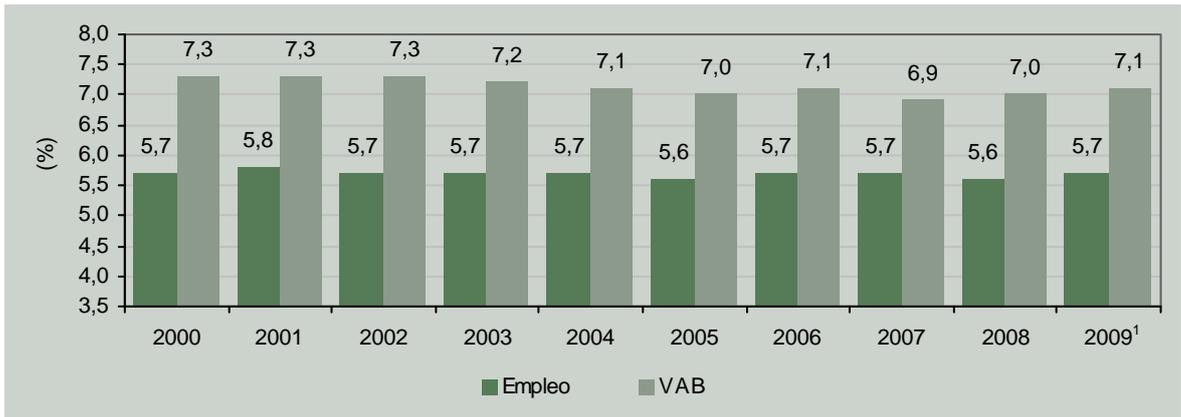
Atendiendo a los datos publicados por el Instituto Vasco de Estadística (Eustat), los indicadores principales registran las siguientes cifras en 2009:

- En Euskadi **operan 15.574 establecimientos** en el sector vasco de transportes y comunicaciones. Este volumen,
 - Ha disminuido un 1,2% con respecto al año anterior, observándose en el conjunto de la economía vasca un descenso del 1%.
 - Ha decrecido un 1,6% en la última década, mientras que el conjunto de la economía vasca ha incrementado un 22,1% su número de establecimientos.
 - Es responsable del 7,7% del total de los establecimientos de la CAPV (mismo peso que en el ejercicio anterior).
- Este sector **emplea a 53.835 personas**. Dicha cuantía supone,
 - Un aumento del 1,2% con respecto al ejercicio precedente, progresión ligeramente mayor que la experimentada por el conjunto de la economía vasca (0,9%).
 - Un crecimiento del 26,8% en la última década, menor al registrado por el conjunto de la economía (31,9%).
 - Un peso relativo del 5,7% con respecto al empleo total de la CAPV, lo cual no constituye un cambio significativo en relación al registrado en 2008 (5,6%).
- El sector genera un **Valor Añadido Bruto (VAB) de 4.205,0 millones de euros**, importe que supone:
 - Una contracción del 2,1% respecto al año anterior, menor que la correspondiente al conjunto de la economía vasca (-4%).
 - Un peso porcentual del 7,1% del VAB de la economía, participación similar a la alcanzada en el ejercicio precedente (7% en 2008).

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

El siguiente gráfico muestra que la participación del sector transportes y comunicaciones en el VAB de la economía vasca se ha reducido levemente en los últimos nueve años, habiendo pasado del 7,3% en 2000 al 7,1% en 2009. Por su parte, el empleo generado en el sector ha mantenido su peso entorno al 5,7% aproximadamente.

Gráfico 1.1. Participación del sector de transporte y comunicaciones en el VAB y el empleo de la CAPV: Evolución 2000-2009 (%)

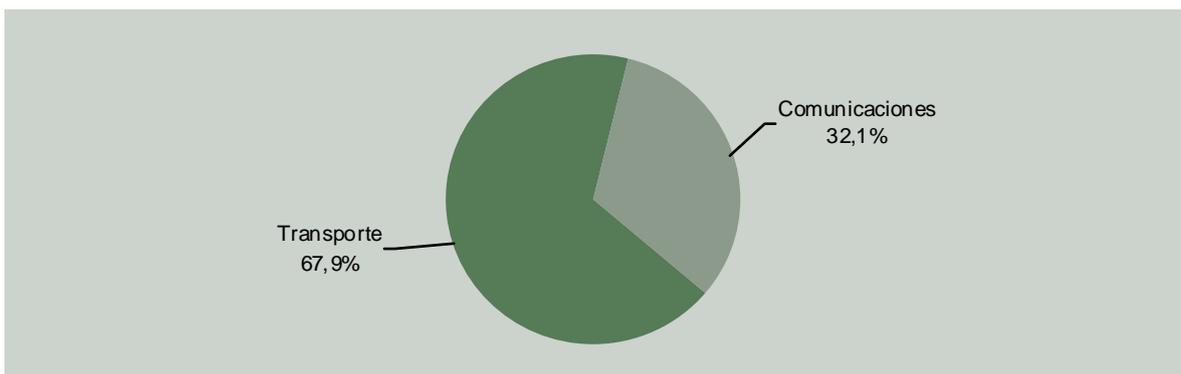


¹ El dato de VAB referido a 2009 es un avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas y DIRAE).

La actividad del transporte contribuye en más de dos tercios al VAB generado por el sector de transporte y comunicaciones. Concretamente, éste genera 2.855,4 millones de euros, frente a los 1.349,6 millones de euros que acoge la actividad de comunicaciones.

Gráfico 1.2. Distribución del VAB del sector de transporte y comunicaciones en la CAPV 2009¹ (%)

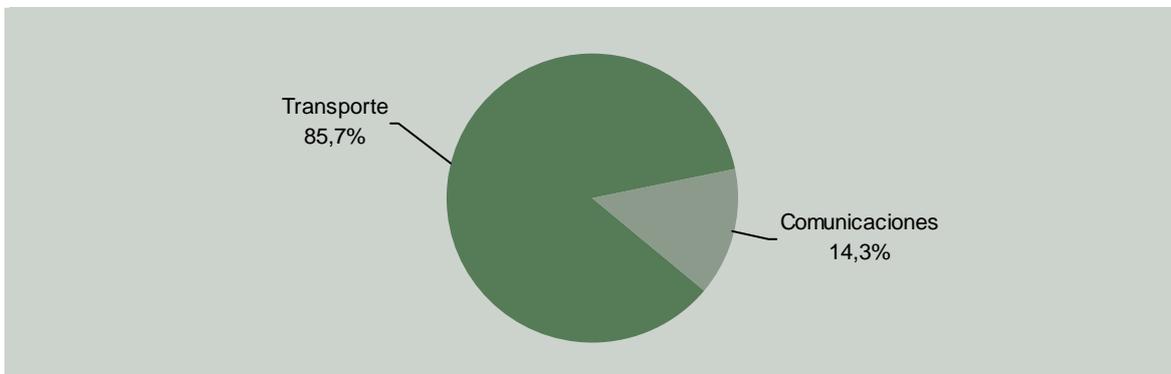


¹ El dato de VAB referido a 2009 es un avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas).

La notoriedad del sector de transportes es mayor en lo referido a su empleabilidad. Así, al igual que en el ejercicio anterior, el transporte sigue acaparando la mayor parte del empleo sectorial, con un 85,7% del total, frente al 14,3% correspondiente a las comunicaciones.

Gráfico 1.3. Distribución del empleo del sector de transporte y comunicaciones en la CAPV 2009 (%)



Fuente: Eustat (DIRAE).

1.1.2. El sector de transportes en Euskadi

a) *Principales magnitudes económicas del sector de transporte*

Centrando ya la atención en el sector de transportes, cabe señalar que:

- En 2009 el sector comprende **14.500 establecimientos**.
- En ellos se emplea a un total de **46.128 personas**.
- Genera un **VAB de 2.855,4 millones de euros**.

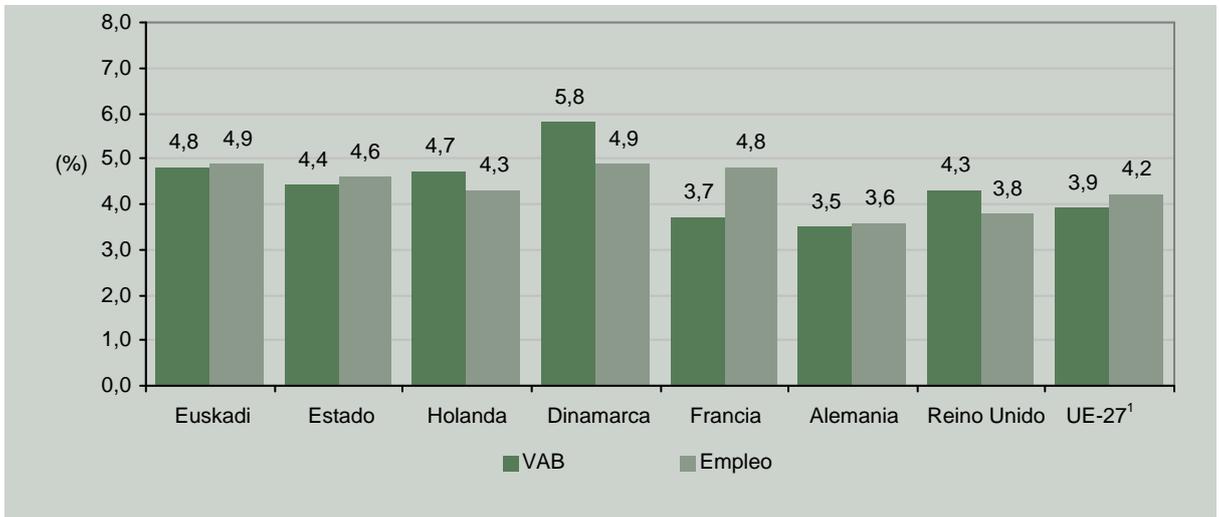
La actividad del transporte supone el 4,8% de la economía vasca tanto en términos de VAB como en términos de empleo (misma cifra que en el ejercicio precedente en ambos casos), y el 7,2% de los establecimientos (idéntica participación a la alcanzada en el año anterior).

Respecto al reparto del empleo por género de la población ocupada, de más de 16 años, en el sector del transporte, los hombres representan del orden del 80% y alrededor del 20% las mujeres. Durante la última década se ha dado una ligera tendencia de reducción en la diferencia de porcentaje de población ocupada por género. En 2009 el 82,2% del personal ocupado del sector son varones y el 17,8% mujeres².

El siguiente gráfico (referido a 2007 puesto que éste es el último año para el que se dispone de 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. Así, en términos de VAB, en 2007 el Estado alcanza cuatro décimas menos que Euskadi, al tiempo que en el caso de la UE-27 el diferencial crece hasta las nueve décimas. Atendiendo al empleo esta diferencia es menor, ya que el Estado y la UE-27 se desmarcan en tres y siete décimas de la CAPV, respectivamente.

² Fuente: Eustat, PRA (Encuesta de Población en relación con la Actividad). Para más detalle consultar los indicadores del grupo "11.3 Empleo" del S.I.T. en la Web de OTEUS: <http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es/>

Gráfico 1.4. Participación sector de transporte en el VAB y el empleo en la CAPV, y comparación con otros países de interés. 2007 (%)



¹ Estimación.

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

i) Por subsector de actividad

En el análisis referido a los subsectores del transporte destaca por mayoría absoluta el transporte por carretera, ya que con 12.200 establecimientos y 29.237 personas empleadas representa el 84,1% y 63,4% del sector, respectivamente. Le siguen, a una gran distancia, las actividades anexas con la suma de 2.183 establecimientos y 13.937 empleos, lo que supone cerca de un tercio del total del empleo sectorial (30,2%), si bien la cifra de los establecimientos es menos significativa (15,1%). Así, la suma de estas dos subcategorías de transporte concentra el 99,2% de los establecimientos y el 93,6% del empleo del sector, de tal forma 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. 2009

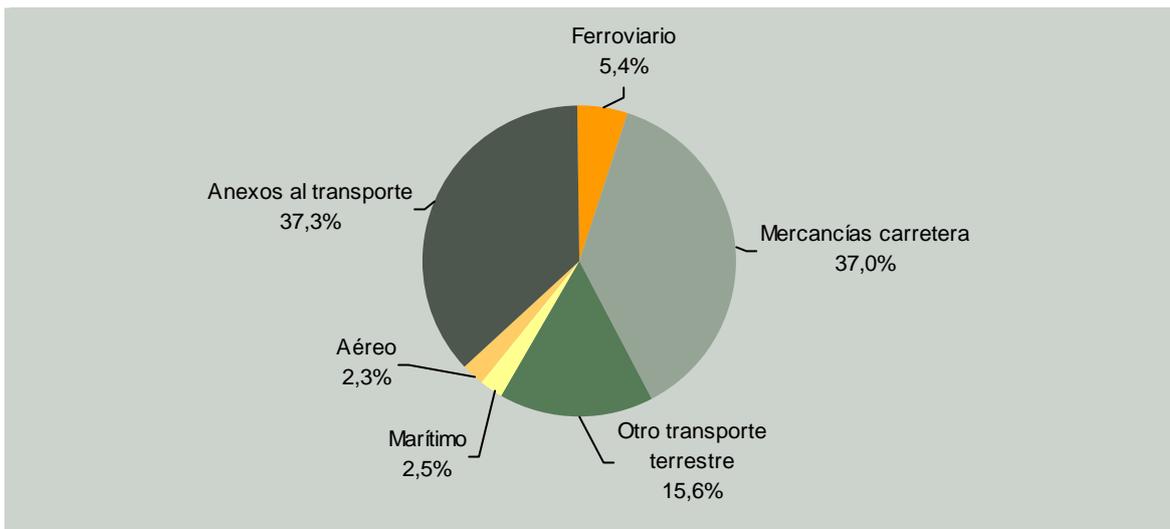
	Establecimientos		Empleo	
	Nº	%	Nº	%
Carretera	12.200	84,1	29.237	63,4
Ferroviario	58	0,4	2.144	4,6
Marítimo	39	0,3	387	0,8
Aéreo	20	0,1	423	0,9
Actividades anexas	2.183	15,1	13.937	30,2
TOTAL	14.500	100,0	46.128	100,0

Fuente: Eustat (DIRAE).

El siguiente gráfico confirma lo señalado anteriormente. Así, atendiendo a la distribución del VAB, destaca el peso del transporte de mercancías por carretera (37% del total sectorial), junto con las actividades anexas al transporte (37,3%), de tal forma que la suma de ambas actividades, junto

con el otro transporte terrestre³ (15,6%), acaparan el 89,9% del VAB total del sector (90,1% en 2008). 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 92,5% del VAB del transporte, frente al 7,5% 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. 2009¹ (%)



¹ El dato de VAB referido a 2009 es un avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas).

³ 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. 2009

	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Establecimientos								
Carretera	1.553	12,7	6.437	52,8	4.210	34,5	12.200	100,0
Ferroviario	2	3,4	40	69,0	16	27,6	58	100,0
Marítimo	-	-	29	74,4	10	25,6	39	100,0
Aéreo	7	35,0	11	55,0	2	10,0	20	100,0
Actividades anexas	262	12,0	1.196	54,8	725	33,2	2.183	100,0
TOTAL	1.824	12,6	7.713	53,2	4.963	34,2	14.500	100,0
Empleo								
Carretera	3.954 y (*)	13,5 y (*)	15.224 y (*)	52,1 y (*)	10.022	34,3	29.237	100,0
Ferroviario	(*)	(*)	(*)	(*)	480	22,4	2.144	100,0
Marítimo	-	-	365	94,3	22	5,7	387	100,0
Aéreo	54	12,8	333	78,7	36	8,5	423	100,0
Actividades anexas	2.276	16,3	7.527	54,0	4.134	29,7	13.937	100,0
TOTAL	6.363	13,8	25.071	54,4	14.694	31,9	46.128	100,0

(*) Eustat no facilita el dato para salvaguardar el secreto estadístico. Se incluye en los datos de la CAPV.

Fuente: DIRAE (Eustat).

Al igual que en años anteriores, la lectura que se puede hacer del cuadro anterior es que el número de establecimientos y el empleo es muy dispar entre los tres territorios históricos. Bizkaia concentra más de la mitad de los establecimientos y del empleo sectorial de la CAPV, aglutinando 7.713 establecimientos y 25.071 personas empleadas. A continuación figura Gipuzkoa, con un tercio de los establecimientos y empleo del sector (4.963 y 14.694 respectivamente). Finalmente, 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 (12,6% y 13,8%, respectivamente).

b) *Evolución de los precios*

Cuadro 1.3. Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción. 2007-2009

	2007	2008	2009	Δ 09/08
Gasóleo automoción	40,10	52,69	31,90	-39,46%
Sin plomo	37,64	42,13	31,31	-25,70%
Brent	33,08	41,00	27,62	-32,65%

Unidad: céntimos de euro por litro.

Fuente: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

En 2009 el precio medio del barril Brent se sitúa en 61,53 dólares, habiéndose abaratado un 36,7% con respecto al ejercicio precedente (97,2 dólares en 2008). La trayectoria ha sido creciente a lo largo de prácticamente todo el año, habiendo alcanzado su máximo anual en noviembre (76,69 dólares por barril). No obstante, la apreciación del euro frente al dólar, especialmente en el tramo final del ejercicio, ha compensado en parte la trayectoria alcista del barril. Así las cosas, la cotización del gasóleo de automoción ha registrado una caída interanual del 39,46%, superior a la registrada por la gasolina sin plomo (-25,7%).



En línea con la intensificación de la contracción económica, el IPC ha continuado desacelerando su crecimiento en 2009. En este sentido, cabe señalar que al cierre del ejercicio (variación diciembre sobre diciembre), el crecimiento de los precios en la CAPV se ha limitado al 1%, frente al 1,9% registrado en 2008 y 4,2% en 2007. (De hecho, el IPC correspondiente a la CAPV ha presentado crecimientos interanuales negativos desde mayo hasta octubre de 2010). Atendiendo a los grupos de bienes, excepto los transportes, las bebidas alcohólicas y tabaco, y las comunicaciones, el resto de grupos han presentado tasas menores que en el ejercicio precedente. Precisamente, las bebidas alcohólicas y tabaco, los transportes, y la enseñanza han sido los grupos más inflacionarios (12,1%, 3,8% y 2,2%, respectivamente).

Cuadro 1.4. IPC en la CAPV por grupos. 2009

	Variación interanual de diciembre		
	2007	2008	2009
Alimentos y bebidas no alcohólicas	7,3	2,6	-1,3
Bebidas alcohólicas y tabaco	5,6	4,1	12,1
Vestido y calzado	1,3	0,6	-0,5
Vivienda	4,5	6,8	0,6
Menaje	3,1	3,1	1,0
Medicina	-1,1	0,2	-0,7
Transportes	7,0	-5,3	3,8
Comunicaciones	0,8	-0,3	-0,3
Ocio y cultura	-0,8	0,9	-0,7
Enseñanza	4,6	5,1	2,2
Hoteles, cafés y restaurantes	4,2	4,6	1,8
Otros	2,9	3,8	1,8
General	4,2	1,9	1,0

Fuente: INE.

De forma análoga, el Índice de Precios Industriales también refleja la caída de la actividad, tanto en el caso del índice general (-2,9%), como en el de la industria manufacturera (-1,8%), así como en el de la industria extractiva (0%), pero especialmente, en el de la energía eléctrica, gas y agua (-13,9%).

No obstante, ha habido actividades industriales, entre las que destacan el refino de petróleo y otras manufacturas, que han llevado sus precios al alza. Concretamente, estas actividades han incrementado sus precios un 20,5% y 4,4%, respectivamente (-21,6% y 0,9% en 2008, respectivamente).



Cuadro 1.5 Índice de Precios Industriales (IPRI) en la CAPV por rama de actividad. 2009

	Variación interanual de diciembre		
	2007	2008	2009
IPRI General	4,4	1,9	-2,9
IPRI Industrias Extractivas	9,0	13,1	0,0
Minerales metálicos y no metálicos	9,0	13,1	0,0
IPRI Industria manufacturera	3,9	0,7	-1,8
Industria de la alimentación	7,3	2,8	-1,3
Textil y confección	-1,0	5,0	-2,4
Industria del cuero y calzado	3,0	-0,8	1,2
Industria de la madera	6,0	2,2	-5,7
Papel, edición y gráficas	0,6	2,5	-1,9
Refino de petróleo	14,8	-21,6	20,5
Industria química	4,7	6,5	-3,8
Caucho y plástico	2,2	4,4	-0,1
Industria no metálica	4,2	1,5	2,7
Metalurgia y artículos metálicos	0,7	3,6	-9,7
Maquinaria	2,3	3,4	-0,1
Material eléctrico	1,6	2,9	-1,3
Material de transporte	5,4	2,0	2,0
Otras manufacturas	8,7	0,9	4,4
IPRI Energía eléctrica, gas y agua	9,8	14,2	-13,9
Energía eléctrica, gas y agua	9,8	14,2	-13,9

Fuente: Eustat.



1.2. NOVEDADES LEGISLATIVAS: EUROPEAS, ESTATALES Y DE LA CAPV EN 2009

1.2.1. Novedades legislativas europeas

a) *Directivas:*

Transporte por carretera

- Directiva 2009/139/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, relativa a las inscripciones reglamentarias de los vehículos de motor de dos o tres ruedas (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 322 de 9.12.2009, p. 3/11).
- Directiva 2009/149/CE de la Comisión, de 27 de noviembre de 2009, por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los indicadores comunes de seguridad y a los métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 313 de 28.11.2009, p. 65/74).
- Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 263 de 7.10.2009, p. 11/31).
- Directiva 2009/78/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa al caballete de apoyo de los vehículos de motor de dos ruedas (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 231 de 3.9.2009, p. 8/20).
- Directiva 2009/113/CE de la Comisión, de 25 de agosto de 2009, que modifica la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el permiso de conducción (DO L 223 de 26.8.2009, p. 31/35).
- Directiva 2009/112/CE de la Comisión, de 25 de agosto de 2009, que modifica la Directiva 91/439/CEE del Consejo sobre el permiso de conducción (DO L 223 de 26.8.2009, p. 26/30).
- Directiva 2009/108/CE de la Comisión, de 17 de agosto de 2009, por la que se modifica, a efectos de adaptarla al progreso técnico, la Directiva 97/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a determinados elementos y características de los vehículos de motor de dos o tres ruedas (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 213 de 18.8.2009, p. 10/25).
- Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques (versión refundida) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 141 de 6.6.2009, p. 12/28).
- Directiva 2009/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 98/70/CE en relación con las especificaciones de la gasolina, el diésel y el gasóleo, se introduce un mecanismo para controlar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, se modifica la Directiva 1999/32/CE del Consejo en relación con las especificaciones del combustible utilizado por los buques de navegación interior y se deroga la Directiva 93/12/CEE (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 140 de 5.6.2009, p. 88/113).
- Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 120 de 15.5.2009, p. 5/12).
- 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 2008/4/CE de la Comisión, de 23 de enero de 2009, relativa a las medidas para prevenir y detectar la manipulación de los datos de los tacógrafos, por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CEE) n.º 3820/85 y (CEE) n.º 3821/85 del Consejo en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 21 de 24.1.2009, p. 39/40).
- Directiva 2009/1/CE de la Comisión, de 7 de enero de 2009, por la que se modifica, para su adaptación al progreso técnico, la Directiva 2005/64/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la homologación de tipo de los vehículos de motor en lo que concierne a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 9 de 14.1.2009, p. 31/32).

Transporte ferroviario

- Directiva 2009/131/CE de la Comisión, de 16 de octubre de 2009, que modifica el anexo VII de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 273 de 17.10.2009, p. 12/13).

Transporte marítimo y fluvial

- Directiva 2009/149/CE de la Comisión, de 27 de noviembre de 2009, por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los indicadores comunes de seguridad y a los métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 313 de 28.11.2009, p. 65/74).



- Directiva 2009/100/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al reconocimiento recíproco de los certificados de navegación expedidos para los barcos de la navegación interior (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 259 de 2.10.2009, p. 8/13).
- Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (Versión refundida) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 163 de 25.6.2009, p. 1/140).
- Directiva 2009/56/CE de la Comisión, de 12 de junio de 2009, que corrige, en lo que se refiere a su fecha de transposición, la Directiva 2008/126/CE, 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 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 150 de 13.6.2009, p. 5/5).
- Directiva 2009/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre la relación estadística del transporte marítimo de mercancías y pasajeros (versión refundida) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 141 de 6.6.2009, p. 29/47).
- Directiva 2009/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 98/70/CE en relación con las especificaciones de la gasolina, el diésel y el gasóleo, se introduce un mecanismo para controlar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, se modifica la Directiva 1999/32/CE del Consejo en relación con las especificaciones del combustible utilizado por los buques de navegación interior y se deroga la Directiva 93/12/CEE (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 140 de 5.6.2009, p. 88/113).
- Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 131 de 28.5.2009, p. 128/131).
- Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 131 de 28.5.2009, p. 114/127).
- Directiva 2009/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 131 de 28.5.2009, p. 101/113).
- Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57/100).
- Directiva 2009/13/CE del Consejo, de 16 de febrero de 2009, por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE (DO L 124 de 20.5.2009, p. 30/50).
- Directiva 2009/46/CE de la Comisión, de 24 de abril de 2009, 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 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 109 de 30.4.2009, p. 14/36).
- 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).

Transporte Aéreo

- Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 70 de 14.3.2009, p. 11/16).
- 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).

Otras Novedades

- Directiva 2009/149/CE de la Comisión, de 27 de noviembre de 2009, por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los indicadores comunes de seguridad y a los métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 313 de 28.11.2009, p. 65/74).

b) *Reglamentos:***Transporte por carretera**

- Reglamento (UE) no 1266/2009 de la Comisión, 16 de diciembre de 2009, por el que se adapta por décima vez al progreso técnico el Reglamento (CEE) n o 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L339 de 22.12.2009, p.3/23).
- Reglamento (CE) no 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n o 561/2006 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88/105).
- Reglamento (CE) no 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72/87).
- Reglamento (CE) no 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 200 de 31.7.2009, p. 1/24).
- Reglamento (CE) no 631/2009 de la Comisión, de 22 de julio de 2009, por el que se establecen las normas de desarrollo del anexo I del Reglamento (CE) no 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y por el que se derogan las Directivas 2003/102/CE y 2005/66/CE (DO L 195 de 25.7.2009, p. 1/60).
- Reglamento (CE) no 640/2009 de la Comisión, de 22 de julio de 2009, por el que se aplica la Directiva 2005/32/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los requisitos de diseño ecológico para los motores eléctricos (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 191 de 23.7.2009, p. 26/34).
- Reglamento (CE) no 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) no 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 188 de 18.7.2009, p. 1/13).
- Reglamento (CE) no 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO 2 de los vehículos ligeros (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 140 de 5.6.2009, p. 1/15).
- Reglamento (CE) no 399/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) no 1172/98 del Consejo, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera, en lo que se refiere a las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión (DO L 126 de 21.5.2009, p. 9/10).
- Reglamento (CE) no 385/2009 de la Comisión, de 7 de mayo de 2009, que sustituye el anexo IX 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 118 de 13.5.2009, p. 13/65).
- Reglamento (CE) no 169/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (Versión codificada) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 61 de 5.3.2009, p. 1/5).
- Reglamento (CE) no 79/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor impulsados por hidrógeno y que modifica la Directiva 2007/46/CE (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 35 de 4.2.2009, p. 32/46).
- Reglamento (CE) no 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009, relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 2003/102/CE y 2005/66/CE (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 35 de 4.2.2009, p. 1/31).
- Reglamento (CE) no 68/2009 de la Comisión, de 23 de enero de 2009, por el que se adapta por novena vez al progreso técnico el Reglamento (CEE) no 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 21 de 24.1.2009, p. 3/9).

Transporte ferroviario

- Reglamento (CE) no 352/2009 de la Comisión, de 24 de abril de 2009, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6, apartado 3, letra a), de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 108 de 29.4.2009, p. 4/19).



- Reglamento (CE) no 169/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (Versión codificada) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 61 de 5.3.2009, p. 1/5).

Transporte marítimo

- Reglamento (CE) no 1163/2009 de la Comisión, de 30 de noviembre de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) no 417/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 314 de 1.12.2009, p. 13/14).
- Reglamento (CE) no 906/2009 de la Comisión, de 28 de septiembre de 2009, sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea regular (consorcios) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 256 de 29.9.2009, p. 31/34).
- Reglamento (CE) no 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 131 de 28.5.2009, p. 24/46).
- Reglamento (CE) no 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 131 de 28.5.2009, p. 11/23).
- Reglamento (CE) no 246/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009, sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea (consorcios) (Versión codificada) (DO L 79 de 25.3.2009, p. 1/4).
- Reglamento (CE) no 169/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (Versión codificada) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 61 de 5.3.2009, p. 1/5).

Transporte aéreo

- Reglamento (UE) no 1266/2009 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2009, por el que se adapta por décima vez al progreso técnico el Reglamento (CEE) no 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L339 de 22.12.2009, p3/23).
- Reglamento (CE) no 194/2009 de la Comisión, de 30 de noviembre de 2009, que modifica el Reglamento (CE) no 1702/2003 por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 321 de 8.12.2009, p. 5/35).
- Reglamento (CE) no 1144/2009 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2009, 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 312 de 27.11.2009, p. 16/37).
- Reglamento (CE) no 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) no 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea y se deroga la Directiva 2006/23/CE (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 309 de 24.11.2009, p. 51/70).
- Reglamento (CE) no 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifican los Reglamentos (CE) no 549/2004, (CE) no 550/2004, (CE) no 551/2004 y (CE) no 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 300 de 14.11.2009, p. 34/50).
- Reglamento (CE) no 748/2009 de la Comisión, de 5 de agosto de 2009, sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE el 1 de enero de 2006 o a partir de esta fecha, en la que se especifica el Estado miembro responsable de la gestión de cada operador (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 219 de 22.8.2009, p. 1/94).
- Reglamento (CE) no 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 200 de 31.7.2009, p. 1/24).
- Reglamento (CE) no 619/2009 de la Comisión, de 13 de julio de 2009, 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 182 de 15.7.2009, p. 4/24).
- Reglamento (CE) no 545/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CEE) no 95/93 relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO L 167 de 29.6.2009, p. 24/25).
- Reglamento (CE) no 487/2009 del Consejo, de 25 de mayo de 2009, relativo a la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos y prácticas concertadas en el sector del transporte aéreo (Versión codificada) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 148 de 11.6.2009, p. 1/4).



- Reglamento (CE) no 483/2009 de la Comisión, de 9 de junio de 2009, que modifica el Reglamento (CE) no 820/2008 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 145 de 10.6.2009, p. 23/24).
- Reglamento (CE) no 298/2009 de la Comisión, de 8 de abril de 2009, 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 95 de 9.4.2009, p. 16/36).
- Reglamento (CE) no 272/2009 de la Comisión, de 2 de abril de 2009, que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil establecidas en el anexo del Reglamento (CE) no 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 91 de 3.4.2009, p. 7/13).
- Reglamento (CE) no 262/2009 de la Comisión, de 30 de marzo de 2009, por el que se establecen requisitos para la atribución y utilización coordinadas de los códigos de interrogador en modo S para el cielo único europeo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 84 de 31.3.2009, p. 20/32).
- Reglamento (CE) no 80/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009, por el que se establece un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n o 2299/89 del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 35 de 4.2.2009, p. 47/55).
- Reglamento (CE) no 68/2009 de la Comisión, de 23 de enero de 2009, por el que se adapta por novena vez al progreso técnico el Reglamento (CEE) n o 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 21 de 24.1.2009, p. 3/9).
- Reglamento (CE) no 29/2009 de la Comisión, de 16 de enero de 2009, por el que se establecen requisitos relativos a los servicios de enlace de datos para el cielo único europeo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 13 de 17.1.2009, p. 3/19)

Otras novedades legislativas

- Reglamento (CE) no 923/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, que modifica el Reglamento (CE) n o 1692/2006 1692/2006 por el que se establece el segundo programa Marco Polo para la concesión de ayuda financiera comunitaria a fin de mejorar el comportamiento medioambiental del sistema de transporte de mercancías (Marco Polo II) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 266 de 9.10.2009, p. 1/10).

Fuente: Diario Oficial de la Unión Europea.

1.2.2. Novedades legislativas estatales

Transporte por carretera

- Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (Boletín Oficial del Estado nº 273, de 12 de noviembre de 2009).
- Real Decreto 1163/2009, de 10 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera (Boletín Oficial del Estado nº 177, de 23 de julio de 2009).
- Orden FOM/3509/2009, de 23 de diciembre, por la que se establece un régimen transitorio para la rehabilitación de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera. (Boletín Oficial del Estado nº 314, de 30 de diciembre de 2009).
- Orden FOM/3370/2009, de 2 de diciembre, por la que se determinan los órganos competentes para el otorgamiento y la tramitación de las ayudas para la formación en el transporte por carretera y para las sociedades de garantía recíproca que operen en este sector (Boletín Oficial del Estado nº 301, de 15 de diciembre de 2009).
- Orden FOM/3342/2009, de 4 de diciembre, por la que se convocan ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad (Boletín Oficial del Estado nº 300, de 14 de diciembre de 2009).
- Orden FOM/287/2009, de 9 de febrero, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de prestación de caución a favor de personas no residentes en territorio español que cometan infracciones en España en materia de transporte (Boletín Oficial del Estado nº 41, de 17 de febrero de 2009).
- Orden FOM/207/2009, de 26 de enero, por la que se regula el régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo (Boletín Oficial del Estado nº 35, de 10 de febrero de 2009).

Transporte marítimo

- Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante (Boletín Oficial del Estado nº 159, de 2 de julio de 2009).



Transporte aéreo

- Real Decreto 714/2009, de 24 de abril, relativo a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan aeropuertos situados en territorio español (Boletín Oficial del Estado nº 112, de 8 de mayo de 2009).
- Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de inspección aeronáutica (Boletín Oficial del Estado nº 48, de 25 de febrero de 2009).
- Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado (Boletín Oficial del Estado nº 132, de 1 de junio de 2009).
- Real Decreto 1516/2009, de 2 de octubre, por el que se regula la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo (Boletín Oficial del Estado nº 250, de 16 de octubre de 2009).
- Orden FOM/3376/2009, de 26 de noviembre, por la que se modifica la Orden de 21 de marzo de 2000, por la que se adoptan los requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo relativos a las condiciones para el ejercicio de las funciones de los pilotos de los aviones civiles (Boletín Oficial del Estado nº 302, de 16 de diciembre de 2009).
- Orden FOM/3619/2009, de 26 de noviembre, por la que se modifica la Orden FOM/3811/2004, de 4 de noviembre, por la que se adoptan los requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo relativos a las condiciones para el ejercicio de las funciones de los pilotos de los helicópteros civiles (Boletín Oficial del Estado nº 7, de 8 de enero de 2010).

Fuente: Ministerio de Fomento.



1.2.3. Novedades legislativas de la CAPV

Transporte por carretera

- Decreto 599/2009, de 10 de noviembre, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Álava, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de construcción de reordenación y mejora de la intersección entre las carreteras A-3020 y A-3138 mediante la implantación de glorieta (BOPV 19 de noviembre de 2009).
- Decreto 539/2009, de 6 de octubre, 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 mejora de trazado y ampliación de plataforma de la carretera A-3314, PK 19,300 (intersección con la A-2622) a PK 32,300 (Andagoia) (BOPV 15 de octubre de 2009).
- Decreto 517/2009, de 22 de septiembre, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Álava, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de construcción de acondicionamiento y vía lenta en el Alto de Las Chozas en la carretera A-624 (BOPV 22 de septiembre de 2009).
- Decreto 469/2009, de 28 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 modificado del viaducto sobre la N-622 para la conexión de caminos vecinales en el término de Etxabarrí-Ibiña (BOPV 10 de agosto de 2009).
- Decreto 459/2009, de 14 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 mejora de trazado y ampliación de la plataforma de la carretera A-3212, p.k. 58,22 (intersección con la A-124) a p.k. 65,72» (BOPV 23 de julio de 2009).
- Decreto 438/2009, de 30 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: tramo de vía ciclista peatonal desde el acceso al barrio de Kortaberria (Segura) al polígono industrial de Ondarlea (Zegama). Itinerario nº 3: Donostia/San Sebastián-Beasain (BOPV 15 de julio de 2009).
- Decreto 437/2009, de 30 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 construcción de mejora de trazado y ampliación de la plataforma de la carretera A-3214, p.k. 59,25 a p.k. 63,57 (BOPV 14 de julio de 2009).
- Decreto 387/2009, de 5 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 construcción de acondicionamiento y mejora de la intersección de la carretera A-3604 con el acceso al Parque Tecnológico de Álava (BOPV 17 de junio de 2009).
- Decreto 182/2009, de 19 de mayo, 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 ampliación de plataforma, mejora y refuerzo de la carretera A-4121, tramo comprendido entre su intersección con la A-3110 y Añua (BOPV 1 de junio de 2009).
- Decreto 181/2009, de 19 de mayo, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto modificado nº 6 del proyecto de construcción del ensanche y mejora de la carretera N-121-A desde la glorieta de Laskuain (Behobia) hasta Endarlatsa (límite con Navarra) (BOPV 29 de mayo de 2009).
- Decreto 213/2009, de 19 de mayo, por el que se nombra Directora de Tráfico (BOPV 22 de mayo de 2009).
- Decreto 204/2009, de 19 de mayo, por el que se dispone el cese del Director de Tráfico (BOPV 22 de mayo de 2009).
- Decreto 66/2009, de 17 de marzo, 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 PK 27,062 y 27,125 de la N-634 (BOPV 25 de marzo de 2009).
- Decreto 58/2009, de 3 de marzo, 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-3314 en la travesía de Izarra y de la A-3612 entre su intersección con la A-2521 en Beluntza e Izarra (BOPV 13 de marzo de 2009).
- Decreto 28/2009, de 3 de febrero, 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-Aparkabisa) (BOPV 17 de febrero de 2009).
- Decreto 27/2009, de 3 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 modificado nº 1 del proyecto de construcción del ensanche y mejora de la carretera N-121-A desde la glorieta de Laskuain (Behobia) hasta Endarlatsa (límite con Navarra) (BOPV 13 de febrero de 2009).



- Decreto 26/2009, de 3 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 modificado nº 3 del proyecto de construcción del ensanche y mejora de la carretera N-121-A desde la glorieta de Laskoain (Behobia) hasta Endarlatsa (límite con Navarra) (BOPV 13 de febrero de 2009).
- Decreto 18/2009, de 3 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 nuevo acceso de la carretera N-1 al barrio de Izaskun» (BOPV 6 de febrero de 2009).
- Decreto 15/2009, de 27 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 modificado nº 4 del proyecto de construcción del ensanche y mejora de la carretera N-121-A desde la glorieta de Laskoain (Behobia) hasta Endarlatsa (límite con Navarra) (BOPV 4 de febrero de 2009).
- Decreto 236/2008, de 30 de diciembre, 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 1 del proyecto de construcción del ensanche y mejora de la carretera N-121-A desde la glorieta de Laskoain (Behobia) hasta Endarlatsa (límite con Navarra) (BOPV 13 de enero de 2009).

Transporte ferroviario

- Decreto 532/2009, de 29 de septiembre, de cese y nombramiento de miembros del Consejo de Administración de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea (BOPV 9 de octubre de 2009).
- Decreto 435/2009, de 30 de junio, por el que se aprueba la relación de los cargos directivos del Ente Público Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, adscrito al Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes (BOPV 10 de julio de 2009).
- Decreto 276/2009, de 26 de mayo, de ceses y nombramientos de miembros del Consejo de Administración de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea (BOPV 3 de junio de 2009).

Transporte marítimo

- Decreto 614/2009, de 1 de diciembre, 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 9 de diciembre de 2009).
- Decreto 449/2009, de 7 de julio, 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 17 de julio de 2009).
- Decreto 404/2009, de 16 de junio, por el que se cesan y se designan vocales de los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias de Bilbao y Pasajes (BOPV 3 de julio de 2009).
- Decreto 386/2009, de 5 de junio, de cese y de designación del Presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao (BOPV 15 de junio de 2009).
- Decreto 169/2009, de 12 de mayo, por el que se nombra Director de Puertos y Asuntos Marítimos (BOPV 15 de mayo de 2009).
- Decreto 167/2009, de 12 de mayo, por el que se dispone el cese del Director de Puertos y Asuntos Marítimos (BOPV 15 de mayo de 2009).
- Decreto 17/2009, de 27 de enero, de cese y de designación de un Vocal representante de la Organización Sindical LAB en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasajes (BOPV 4 de febrero de 2009).

Otras novedades legislativas

- Decreto 607/2009, de 24 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes (BOPV 4 de diciembre de 2009).
- Decreto 307/2009, de 26 de mayo, por el que se nombra Director de Infraestructura del Transporte (BOPV 29 de mayo de 2009).
- Decreto 237/2009, de 19 de mayo, por el que se dispone el cese de la Directora de Infraestructura del Transporte (BOPV 22 de mayo de 2009).
- Decreto 128/2009, de 12 de mayo, por el que se nombra Director de Transportes (BOPV 13 de mayo de 2009).
- Decreto 126/2009, de 12 de mayo, por el que se nombra Viceconsejero de Transportes y Obras Públicas (BOPV 13 de mayo de 2009).
- Decreto 123/2009, de 12 de mayo, por el que se dispone el cese de la Directora de Transportes (BOPV 13 de mayo de 2009).
- Corrección de errores del Decreto 121/2009, de 12 de mayo, por el que se dispone el cese del Viceconsejero de Transportes y Obras Públicas (BOPV 2 de junio de 2009).
- Decreto 121/2009, de 12 de mayo, por el que se dispone el cese del Viceconsejero de Transportes y Obras Públicas (BOPV 13 de mayo de 2009).
- Corrección de errores del Decreto 9/2009, de 8 de mayo, del Lehendakari, de nombramiento del Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes (BOPV 8 de julio de 2009).
- Decreto 9/2009, de 8 de mayo, del Lehendakari, de nombramiento del Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes (BOPV 9 de mayo de 2009).

Fuente: Boletín Oficial del País Vasco. Gobierno Vasco.



2.

Oferta y Demanda de Transporte en 2009



2. OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2009

2.1. OFERTA DE TRANSPORTE

La Comunidad Autónoma Vasca muestra una amplia organización del conjunto del sistema de transporte, cuya base está establecida por sus infraestructuras viarias, ferroviarias, aéreas, portuarias, sistema de cables y de logística integral. Los componentes del conjunto del sistema se representan en el siguiente cuadro.

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 Privado
	Puertos Interés General	Autoridad Portuaria Bilbao	
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.

A continuación se ofrece una vista del sistema completo con mayor detalle.



Descripción del Sistema de Transportes en Euskadi

- En lo referente al sistema viario, en 2009 la red de carreteras en la CAPV consta de 4.209 kilómetros. La proporción de vías de alta capacidad, es decir, de autopistas, autovías y carreteras de doble calzada, continúa su incremento, alcanzando en la actualidad 14,4% del total de la oferta viaria de la CAPV.
- El órgano titular de la mayor parte de las infraestructuras viarias es la Diputación Foral de cada territorio. En el caso de la autopista A-68, el Estado es el ente responsable, y los Túneles de Artxanda, constituyen una concesión de la Diputación Foral de Bizkaia. Por su parte, los gestores de la explotación de la A-8 son BIDEGI e INTERBIAK, sociedades dependientes de Diputaciones de Gipuzkoa y Bizkaia, cada cual en su respectivo territorio.
- En el sistema ferroviario, los operadores que ofrecen servicios de transporte de personas y mercancías en el ámbito de la CAPV son: 1) Renfe, que en su servicio interurbano, conecta las capitales vascas con otros municipios de las provincias, además de servir como unión con el resto del Estado, 2) FEVE, que opera únicamente en Bizkaia, 3) EuskoTren, ofreciendo servicios interurbanos en Gipuzkoa y Bizkaia, 4) Metro de Bilbao, que cubre el transporte de pasajeros en el ámbito urbano y metropolitano de la capital vizcaína y 5) Euskotran, que con el Tranvía de Bilbao y el Tranvía de Vitoria-Gasteiz abarcan el tránsito del área urbano de la capital vizcaína y alavesa, respectivamente.
- La titularidad de las infraestructuras ferroviarias en cuestión son de ADIF (cuya estructura es gestionada por Renfe), FEVE (sus infraestructuras son operadas por el mismo ente) y Euskal Trenbide Sarea / Red Ferroviaria Vasca (ETS), cuyas infraestructuras se gestionan por medio de Euskotren, Euskotran y Metro de Bilbao.
- A esta oferta ferroviaria se le incorporará la nueva construcción de la “Nueva Red Ferroviaria Vasca de Altas Prestaciones”, más conocida como “Y vasca”.
- Por su parte, la actividad del Puente Colgante (Puente Vizcaya) es gestionada por la sociedad “Transbordador de Vizcaya S.L.”.
- Dentro del sistema portuario, los dos puertos destacados por su actividad comercial son el Puerto de Bilbao y el Puerto de Pasajes. Los 15 puertos autonómicos restantes completan el sistema portuario vasco.
- El sistema aéreo de la CAPV está constituido por el aeropuerto de Bilbao, el aeropuerto de Hondarribia (Donostia-San Sebastián) y el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz. Los tres aeropuertos se ubican en la periferia de las tres capitales vascas.
- El sistema de cable está conformado en la CAPV por tres funiculares (Funicular de Artxanda, Funicular de Larreineta y Funicular de Igueldo) y cinco ascensores (Arangoiti, La Salve, Solokoetxe, Begoña y Ereaga). A excepción del Funicular de Igueldo, todos ellos se ubican en el Territorio Histórico de Bizkaia.
- En materia de logística, y en colaboración con la eficiencia del transporte de mercancías y sus actividades anexas, el sistema de transporte vasco se completa con los cuatro centros logísticos de la CAPV: Aparkabisa en Bizkaia, Zaisa en Gipuzkoa y CTV y Arasur en Álava.

2.1.1. Oferta de transporte e infraestructuras asociadas

El apartado actual reúne los detalles específicos de cada una de las infraestructuras existentes en Euskadi por modo de transporte. Asimismo, se recogen las últimas novedades del ejercicio, señalando los planes de actuación, las obras realizadas e inversiones llevadas a cabo en cada segmento.

a) *Transporte por carretera*

La red de carreteras vascas esta conformado por 4.209 kilómetros en 2009. Aún cuando la longitud global de la red no se ha visto significativamente alterada desde el ejercicio anterior (4.203



km), cabe destacar la apertura de 16 kilómetros de autopista de peaje en el último año, debido a la inauguración de la autopista de Eibar-Vitoria/Gasteiz (AP-1), junto con la reducción de 13 kilómetros de carreteras de calzada única. De esta forma, un año más se incrementa la proporción de vías de alta capacidad (autopistas, autovías y carreteras de doble calzada) sobre el total de las carreteras, suponiendo en 2009 el 14,4% del total de la red viaria frente al 14,0% en el ejercicio precedente.

Cuadro 2.2. Red de carreteras vasca por tipo. 2009

	1996	2008	2009
LONGITUD (km)			
Autopistas de peaje	187	240	256
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	251	348	351
Carreteras de calzada única	3.858	3.615	3.602
Total	4.296	4.203	4.209
DENSIDAD (m/km²)¹			
Autopistas de peaje	25,8	33,2	35,4
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	34,7	48,1	48,5
Carreteras de calzada única	533,3	499,7	497,9
Total	593,8	580,9	581,8

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

Fuente: INE y Eustat

Con el fin de ampliar el análisis de la CAPV al marco comparativo del Estado y UE 27, el siguiente cuadro pone de manifiesto las diferencias entre los tres ámbitos geográficos con respecto a la densidad de infraestructuras de la red de carreteras. En este sentido cabe destacar la hegemonía de la CAPV, donde en el presente ejercicio se registra una densidad de 581,8 m/km², muy por encima del Estado y UE 27, en cuyo caso presentan niveles de 326,9 m/km² y 407,7 m/km², respectivamente.

En esta línea, con respecto a la proporción de vías de gran capacidad, la UE 27 es el ámbito geográfico que presenta una mayor concentración de carreteras de alta capacidad (en su caso, considerando la suma de autopistas y carreteras principales o nacionales), registrando ya en 2008 una tasa del 19,0%. Por su parte, la CAPV se sitúa en 2009 en una proporción del 14,4%, por encima de los datos recogidos para el conjunto del Estado (9,4%).



Cuadro 2.3. Densidad de la red de carreteras. CAPV, Estado y UE27. 2009.

Modalidad de carreteras	2007		2008		2009	
	Longitud (km)	Densidad (m/km ²) ¹	Longitud (km)	Densidad (m/km ²) ¹	Longitud (km)	Densidad (m/km ²) ¹
CAPV						
Autopistas de peaje	228	31,5	240	33,2	256	35,4
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	345	47,7	348	48,1	351	48,5
Carreteras de calzada única	3.656	505,3	3.615	499,7	3.602	497,9
Total	4.229	584,5	4.203	580,9	4.209	581,8
ESTADO						
Autopistas de peaje	2.972	5,9	2.997	5,9	3.016	6,0
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	11.717	23,2	12.115	23,9	12.604	24,9
Carreteras de calzada única	151.322	299,1	149.898	296,3	149.794	296,1
Total	166.011	328,1	165.011	326,1	165.416	326,9
EU 27						
Autopistas	63.400	14,4	65.100	14,7	--	--
Carreteras principales o nacionales	266.733	60,4	276.046	62,5	--	--
Carreteras secundarias o regionales	1.407.527	318,9	1.458.309	330,4	--	--
Total	1.737.660	393,7	1.799.455	407,7	--	--

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 2010, International Road Federation.

Por tanto, es patente la tendencia en la CAPV de reducir el porcentaje de calzadas únicas, así como de 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 2009.

Infraestructuras viarias – Principales novedades 2009

- En **Bizkaia**, la principal protagonista en materia de infraestructura viaria es la Variante Sur Metropolitana, un eje de 36 kilómetros que conectará Muskiz y Galdakao. Esta obra incurrirá en gastos que ascienden al importe de 1.300 millones de euros. La primera fase de esta obra, que cuenta con 800 millones de euros de presupuesto, conectará Santurtzi y Larraskitu y su finalización se estima para 2011.
- Por su parte, Interbiak avanza en los trabajos correspondientes a los nuevos accesos a Bilbao por San Mamés, una obra adjudicada a la unión temporal de excavaciones Viuda de Sainz, Enrique Otaduy Excavaciones Cantábricas, Asfaltos Uribe y Cimentaciones Abando, por un importe de 147,8 millones de euros. Esta construcción posibilitará conectar el tramo de la A-8 (Solución Sur) y el casco urbano de Bilbao, entre el actual acceso por Sabino Arana y el enlace con el Corredor de Kadagua, a través de la Avenida del Ferrocarril.
- El consejo de gobierno foral aprobó en octubre el plan especial viario de la Variante Este de Bilbao, definiendo su trazado así como las estructuras anexas y conexiones. Los seis carriles de la futura variante enlazarán el viaducto de Miraflores con la subida a Santo Domingo, permitiendo el tráfico entre la A-8 y el Txorierrri sin entrar a Bilbao y sin tener que llegar hasta el puente de Rontegi. De sus tres kilómetros de longitud, entre el viaducto de Miraflores hasta la rotonda de Ibarsusi, prácticamente dos serán puentes. Las obras tendrán un plazo de ejecución de 36 meses y un presupuesto de 143 millones de euros.



- Asimismo, la Diputación de Bizkaia tiene en marcha el Plan de Accesibilidad Sostenible, que contempla una inversión de 1.300 millones de euros en la construcción de 6 autovías y 13 túneles en las comarcas de Lea-Artibai, Mungialdea, Duranguesado, Urdaibai y Arratia. Esta iniciativa supone la construcción de más de 50 kilómetros de autovías para conectar Mungia-Bidebieta-Bermeo; Boroa-Igorre; Urberuaga-Berriatua; Amorebieta-Muxika; Gederiaga-Elorrio y la variante de Ermua, con el fin de que todas las comarcas vizcaínas queden enlazadas con la A-8 y el Corredor del Txorierrri a partir de 2013.
- En el **territorio guipuzcoano**, se debe destacar la apertura de la nueva autopista Eibar-Vitoria/Gasteiz (AP-1) como la principal actuación del año. El trazado tiene una longitud de 32 kilómetros y recorre el valle del Deba entre Eibar y la frontera con Álava, que debido a su orografía, ha sido necesario construir 11 túneles y 12 viaductos. Más de la mitad del trayecto transcurre bajo túnel o sobre viaducto. El gasto total de esta macroinversión ha ascendido a más de 700 millones de euros.
- Además, entre las obras culminadas en el ejercicio de 2009 en Gipuzkoa, se señala la autovía del Urumea, abierta ya al tráfico entre Martutene y Urnieta, a falta de completar las tareas en el acceso de centro de Donostia-San Sebastián y la variante del Urumea, que ya se encuentran en su fase final. El corredor de 12 kilómetros que enlaza Donostia-San Sebastián y Andoain, posibilitarán desviar 30.000 vehículos diarios de tramo de la N-1. El conjunto de la inversión alcanza la cifra de 180 millones de euros.
- Asimismo, en el eje Beasain-Bergara (GI-632), se abre el trayecto de Beasain-Zumarraga. El tramo entre Zumarraga y Urretxu actualmente progresa en las obras. La siguiente conexión con Antzuola iniciará sus labores de construcción en 2010, y el tramo correspondiente de Antzuola-Bergara se encuentra en fase de redacción del proyecto.
- Por su parte, el segundo cinturón donostiarra ya cuenta con todos sus tramos en obra. Esta infraestructura unirá Rentería y Aritzeta a través de una autopista de 17 kilómetros. Este proyecto sirve de alternativa a la variante de Donostia-San Sebastián que pretende absorber el tráfico internacional de camiones mayoritariamente. La obra se estima finalice el 2010 y el presupuesto acometido para ello asciende a 300 millones de euros.
- En el **territorio alavés**, cobra mayor importancia la inauguración de la autopista Eibar-Vitoria/Gasteiz (AP-1), cuya participación de los agentes políticos alaveses ha sido tan intenso como el de los agentes guipuzcoanos.
- Al mismo tiempo, el Plan Integral de Carreteras de Álava contiene el calendario para las obras de mayor interés a ejecutar hasta el período de 2015, con un plan de inversiones del importe de 600 millones de euros. Aparte de la culminación del tramo alavés de la AP-1 (Eibar-Vitoria/Gasteiz), contempla otras actuaciones como la de reformar el último tramo de la N-1, mejorar la carretera N-124 y prolongar la autovía en Legutiano y entre Llodio y Amurrio. Además, este plan recoge la renovación de 65% de la red viaria alavesa (900 kilómetros de vías).
- Actualmente, entre las obras en curso y previstas para empezar destacan la renovada travesía en San Vicente de Arana, el comienzo de las labores en la travesía de Urturi y la obra en la carretera Maeztu-Antoñana. Del mismo modo, han empezado las obras en la travesía de Peñacerrada y se ha procedido a la contratación de los proyectos en carreteras entre Agurain y el Alto de Opacua, junto a la conexión Opacua-Contrasta, cuya fecha tentativa para su inicio se presenta la segunda mitad de 2010.

Atendiendo 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 los de ámbito interurbano.

De este modo, la oferta de los servicios prestados a los usuarios en las capitales de Euskadi lo conforman Tuvisa (Transportes Urbanos de Vitoria, S.A.) en Vitoria-Gasteiz, Bilbobus en Bilbao y la Compañía del Tranvía (CTSS) en Donostia-San Sebastián.

En este sentido, Bilbobus es el operador que presenta una mayor flota urbana, con un total de 153 autobuses acreditados en 43 líneas, recorriendo sus 446,9 kilómetros de recorrido. Le sigue la capital guipuzcoana, cuya oferta de CTSS asciende a 121 autobuses en 36 líneas puestas a



disposición de los usuarios, computando un recorrido de 237,1 kilómetros. El servicio ofertado incluye las líneas BRT (Bus Rapid Transit) de alta capacidad y frecuencia, constituidas por las líneas 5 a Bentaberri y 28 de Amara-Hospitales, que funcionan con vehículos articulados de 18 metros frecuentados cada 6-8 minutos.

Tuvisa, por su parte, desde el 30 de octubre de 2009 ha reorganizado las líneas de autobuses en el seno de la capital alavesa, coincidiendo con la nueva oferta del tranvía de Vitoria-Gasteiz. A partir de la entrada en servicio de las 2 líneas del tranvía (los ramales Centro y Lakua abiertos en 23 de diciembre de 2008 y la línea de Abetxuko en 10 de julio de 2009), se genera una disminución en la longitud de las líneas de los autobuses urbanos dentro de la capital (de 122 km ofertados en 2008 a 103,5 km en 2009).

No obstante, contrariamente a lo que puedan reflejar los datos, este hecho no repercute en el detrimento de servicios de transporte público, sino que se han visto mejorados, cubriendo la misma área geográfica e incrementando la capacidad y frecuencia del servicio. De esta forma, las 18 líneas de red de autobuses ofertadas en el 2008, se redistribuyen en 9 líneas de red a partir del 30 de octubre de 2009, reestructuradas en líneas con un recorrido más amplio, de manera que el área abarcada continúa siendo cubierta. Asimismo, por una parte la liberación de autobuses de las líneas de Tuvisa sustituidas o modificadas tras la entrada en servicio del tranvía y, por otra parte, el incremento de su flota de autobuses (23,3% el año 2009), trasciende en una mayor frecuencia y por tanto calidad de los servicios de Tuvisa. Por último, cabe mencionar que si bien ya en el ejercicio actual los efectos de esta reestructuración son notorios, se espera que se consoliden en el transcurso de 2010.



Cuadro 2.4. Movilidad de personas en las capitales vascas: características de la oferta de transporte público urbano. 2009

Modalidad de carreteras	2007	2008	2009	Δ % 07/09
BILBAO				
Líneas de Red ¹	44	43	43	-2,3
Longitud (Km) ¹	442,3	451,4	446,9	1,0
Parque autobuses	146	153	153	4,8
DONOSTIA-SAN SEBASTIAN				
Líneas de Red ¹	31	36	36	16,1
Longitud (Km) ¹	177	225,3	237,1	34,0
Parque autobuses	112	117	121	8,0
VITORIA-GASTEIZ				
Líneas de Red	18	18	9 ²	-50,0
Longitud (Km)	122,0	122,0	103,5	-15,2
Parque autobuses	73	73	90	23,3
TOTAL				
Líneas de Red	93	97	88	-5,4
Longitud (Km)	741,3	798,7	787,5	6,2
Parque autobuses	331	343	364	10,0

¹Incluidos servicios nocturnos.

² Desde 30/10/09, fecha en la que se procedió a la reestructuración del sistema de transporte público urbano en Vitoria-Gasteiz.

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

Por su parte, y en lo respecta a la caracterización del transporte privado, señalar que el parque de vehículos durante el año 2009 no presenta alteraciones significativas. El conjunto de la CAPV apenas alcanza un ligero crecimiento del 0,8%, en su registro de 1.286.541 vehículos al final del ejercicio. En representación de un 88% del conjunto del parque de vehículos, los turismos y los camiones y furgonetas se sostienen en una humilde tendencia al alza, al registrar 0,4% y 0,3% de crecimiento durante el último año³, respectivamente. No obstante, y debido al actual contexto económico, suponen un menor crecimiento en comparación con años anteriores (crecimiento de 1,1% y 1,4% registrado en 2008).

Cuadro 2.5. Parque de vehículos en la CAPV. 2009

	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
	nº vehículos	%	nº vehículos	%	nº vehículos	%	nº vehículos	%
Turismos	146.071	73,3	495.067	76,1	302.256	69,3	943.394	73,3
Motocicletas	11.328	5,7	40.612	6,2	44.060	10,1	96.000	7,5
Camiones	32.740	16,4	90.946	14,0	71.268	16,3	194.954	15,2
Autobuses	519	0,3	1.643	0,3	844	0,2	3.006	0,2
Tractores industriales	1.391	0,7	4.050	0,6	3.306	0,8	8.747	0,7
Otros vehículos	7.259	3,6	18.574	2,9	14.607	3,3	40.440	3,1
Total	199.308	100,0	650.892	100,0	436.341	100,0	1.286.541	100,0

Fuente: DGT.

Dentro del ámbito europeo, la disparidad de liderazgo en cuanto a la posesión de turismos por cada 1.000 habitantes queda patente en el siguiente cuadro. Su ranking ha sufrido pocas altera-



ciones en el último año del que disponemos datos de Eurostat (2008). Únicamente se podría destacar el aumento del índice en los Países Bálticos, Polonia o Grecia con respecto de 2007.

Así como en el 2007, Luxemburgo lidera posiciones en 2008, último año disponible, con un índice de motorización de 667 turismos por 1.000 habitantes, mientras que Rumania repite el último puesto del Ranking con el modesto índice de 187.

En el contexto de la CAPV en 2008, este índice es 35% menor (435) en comparación con el líder del ranking. Su clasificación por provincias se retrata de la misma manera que en 2007. Álava sigue siendo el territorio vasco en posesión del índice mayor (466), seguido por Gipuzkoa y Bizkaia (430 en ambos casos). Por su parte, la media del Estado (483) supera el índice registrado en los tres territorios vascos.

Cuadro 2.6. Índice de motorización en Europa. 2007-2008¹.

País / Año	Turismos/1.000 habitantes	
	2007	2008
Luxemburgo	665	667
Italia	598	601
Malta	548	555
Chipre	521	518
Eslovenia	504	514
Austria	510	513
Finlandia	485	507
Alemania	501	504
Lituania	472	499
Francia	506	498
España	481	483
Bélgica	473	477
Reino Unido	476	475
Suecia	464	462
Países Bajos	451	458
Grecia	428	446
Irlanda	434	439
CAPV	434	435
▪ Álava	463	466
▪ Gipuzkoa	430	430
▪ Bizkaia	428	430
República Checa	412	423
Polonia	383	422
Portugal	412	415
Letonia	398	413
Estonia	391	412
Dinamarca	378	381
Bulgaria	272	311
Hungría	300	305
Eslovaquia	265	285
Rumania	164	187

¹ Los últimos datos de los países de Europa provenientes del informe de Energy and Transport in Figures 2010 son de 2008.

Fuente: Energy and Transport in Figures 2010 y Eustat.

En la CAPV en 2009, el índice de motorización ha sido de 434,3, un 0,3% inferior a 2008. Por territorios este parámetro ha sido en 2009: 465,5 en Álava, 428,3 en Gipuzkoa y 429,5 en Bizkaia.



b) Transporte ferroviario

El sistema ferroviario dentro de la CAPV cuenta con infraestructuras que están gestionadas por los siguientes agentes:

- ▶ ADIF-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias: RENFE es la compañía prestataria de servicios que opera en sus vías dentro del ámbito de Euskadi.
- ▶ FEVE: el mismo agente es el que opera en sus infraestructuras.
- ▶ ETS-RFV (Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca): los operadores en las vías de ETS son Eusko Tren, Metro Bilbao y Eusko Tran.

Un análisis comparado con respecto a la superficie que ocupan las infraestructuras ferroviarias dentro de la CAPV con el resto del Estado y la UE 27, permite observar ciertas diferencias. De esta forma, Euskadi, con un total de 640 kilómetros de recorrido, presenta una densidad de infraestructuras ferroviarias del 88,5 m/km². Esta cifra es significativamente mayor que en el conjunto del Estado y en la UE 27, donde se registran densidades de 30,3 m/km² y 48,2 m/km², respectivamente. Asimismo, el predominio de las vías electrificadas con respecto a las no electrificadas es patente en el conjunto de la CAPV, donde 92,7% de las vías son electrificadas, mientras que en el Estado y UE 27 representan 58,3% y 51,9%, respectivamente.

Cuadro 2.7. Densidad de líneas ferroviarias en la CAPV, Estado y UE27. 2009

	Total	No Electrificadas			Electrificadas		
		Total	% del total	Vía única	Total	% del total	Vía única
Longitud (kms)							
CAPV	640	47	7,4	47	593	92,6	252
Estado	15.330	6.394	41,7	6.258	8.936	58,3	4.090
UE 27 ¹	212.842	102.384	48,1	--	110.458	51,9	--
Densidad (m/km²)							
CAPV	88,5	6,6	--	6,6	81,9	--	34,8
Estado	30,3	12,6	--	12,4	17,7	--	8,1
UE 27 ¹	48,2	23,2	--	--	25,0	--	--

¹ Los últimos datos disponibles correspondientes a EU27 son del 2008.

Fuente: 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 2010, Eurostat.

En adelante, la sección de oferta de transporte se limitará a describir los detalles de las infraestructuras gestionadas por sus correspondientes agentes responsables -ADIF, FEVE y ETS-RFV-, así como las líneas ofrecidas por los distintos operadores en estas infraestructuras.

i) ADIF-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

Las infraestructuras de ADIF en la CAPV cuentan con un total de 311,4 kilómetros de recorrido. El 76% de las vías son de doble carril, mientras que las de vía única se limitan a una cuarta parte de



la longitud de las líneas. Todo el recorrido que ofrece ADIF dentro del territorio vasco se constituye por vías electrificadas.

El servicio que presta RENFE en estas infraestructuras está delimitado por la siguiente oferta:

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

Cuadro 2.8. Datos básicos de la oferta de ADIF. 2009

Longitud de líneas en km.	2008	2009
Vía doble electrificada		
Irún-Donostia/San Sebastián-Vitoria/Gasteiz-Miranda de Ebro	181,5	181,5
Bilbao-Orduña	40,3	40,3
Bilbao-Barakaldo-Santurtzi	13,6	13,6
Total vía doble electrificada	235,4	235,4
Vía única electrificada		
Orduña-Miranda	62,9	62,9
Barakaldo-Muskiz	13,1	13,1
Total vía única electrificada	76,0	76,0

Fuente: ADIF.

Las principales actuaciones en las infraestructuras de ADIF se concentran en el siguiente cuadro resumen.

Infraestructura ferroviaria de ADIF– Principales novedades 2009

- Adif ha licitado en abril las obras de supresión del paso a nivel del municipio del término municipal del Valle de Trápaga, junto a la estación de Trapagaran, ubicado en el punto kilométrico 3/017 de la línea de Cercanías C2 Bilbao-Muskiz (tramo Desierto-San Julián de Muskiz). Las obras cuentan con el presupuesto de 2.735.354,2 euros y el plazo de ejecución estimado es de 12 meses.
- En el territorio de Guipuzkoa, en la línea de Cercanías Irún-Brinkola, Adif inicia en diciembre las obras referentes a mejorar la accesibilidad en la estación de Urnieta. El presupuesto de las obras asciende a 531.801,2 euros. Los trabajos incluyen el acondicionamiento del paso a nivel peatonal, el recrecido y adecuación de los andenes, la mejora de la iluminación, y la rehabilitación del refugio de la estación.
- En la misma línea, en diciembre, Adif da comienzo a las obras para mejorar la accesibilidad en la estación de Lezo-Rentería. El presupuesto de las obras es de 489.159,8 euros y el plazo de ejecución de 3 meses. La obra constituye el recrecido en altura de los andenes hasta el nivel de 68 centímetros respecto del carril.
- En el mismo mes, Adif ha iniciado las obras para mejorar la accesibilidad en la estación de Ategorrieta en Donostia-San Sebastián, perteneciente a la línea de Cercanías Irún-Brinkola. El presupuesto de dichas obras asciende a 336.860 euros. Las labores se centran en construir una rampa de acceso al andén 2 y de acondicionar el acceso desde la calle peatonal contigua a la estación para permitir el paso al andén 1 a las personas con dificultades de movilidad.



- Por su parte, Adif adjudica en la recta final del ejercicio las obras de rehabilitación y modernización de la catenaria entre Zegama-Otzaurte (Gipuzkoa) y Alsasua (Navarra) por un importe de 1.158.839,9 euros y un plazo de ejecución de 6 meses. Su objetivo es mejorar las condiciones de seguridad y explotación ferroviaria en este tramo. Igualmente, Adif procede a la modernización de la catenaria entre las estaciones de Brinkola y Zegama-Otzaurte (Gipuzkoa) por el importe de 1.827.379 euros y 8 meses de plazo de ejecución.
- 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.
- Por último, Adif procede a mejorar dos instalaciones técnicas para transporte de mercancías en la provincia de Gipuzkoa. Las obras se realizarán en el Centro Logístico de Irún y en la Instalación Técnica de Pasaia y su propósito es la de contribuir a reforzar la seguridad de los operarios. Las obras constituyen la construcción, adecuación y conservación de los pasillos de entrevías en las instalaciones técnicas para el tránsito de los operarios y cuentan con un presupuesto conjunto de 30.405 euros, para ejecutarlos en el plazo de un mes.

ii) FEVE

Las infraestructuras de FEVE (Ferrocarriles de Vía Estrecha) enlaza todo el territorio que bordea la cornisa cantábrica. Dentro de la CAPV, sus infraestructuras se circunscriben a la provincia de Bizkaia, ofreciendo servicios de líneas regionales Bilbao-Santander y Bilbao-León, además de la línea de cercanías dentro de la provincia Bilbao-Balmaseda. Asimismo, ofrece una línea de acceso al Puerto de Bilbao en Lutxana.

En cuanto a los servicios que presta a los usuarios y usuarias, la oferta equivale a una mayor frecuencia en las líneas de cercanías que en las regionales, hecho que se proyecta con una mayor oferta de trenes en esas líneas. En estas condiciones, el número de trenes ofertados en servicios de cercanías Bilbao-Balmaseda es de 16.997 trenes, cifra que desciende en 0,2% durante el último ejercicio. Del mismo modo, aún cuando se llega a alcanzar los 560.408 trenes-km y ascendiendo esta cifra en 2,9% desde el 2008, el deterioro en las plazas-km ofertadas en el 2009 (79.635.006) se hace palpable con la bajada de alrededor de 10 millones de plazas-km, lo que se traduce en un retroceso del 10,9% en el último año.

El análisis que se presta a las líneas regionales conduce a que los trenes ofertados en estos servicios sufren un ligero descenso durante el 2009, llegando a perder 11 trenes en el último ejercicio (3.655 trenes ofrecidos). El comportamiento ha seguido la misma línea general de leve descenso en los apartados de trenes-km ofertados (-0,1%), así como en plazas-km ofertadas (-0,9%).



Cuadro 2.9. Datos básicos de la oferta de FEVE. 2009

	2008	2009
LÍNEAS REGIONALES		
Nº de líneas	2	2
Nº de trenes ofertados ¹	3.666	3.655
Trenes-km ofertados ¹	537.233	536.938
Plazas-km ofertadas ¹	42.759.594	42.372.996
LÍNEA DE CERCANÍAS		
Nº de líneas	1	1
Nº de trenes ofertados	17.022	16.997
Trenes-km ofertados	544.455	560.408
Plazas-km ofertadas	89.392.522	79.635.006

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

Fuente: Feve.

A continuación se resumen las actuaciones destacables de FEVE en el ámbito de las infraestructuras vascas en 2009.

Infraestructura y Oferta de FEVE- Principales novedades 2009

- Feve adjudica en septiembre las obras de reacondicionamiento de los edificios de Bilbao-Concordia, con el objetivo de establecer en esa ubicación el Centro de Tráfico Ferroviario del País Vasco y Castilla y León. La empresa Balzola S.A. ha sido dotada de 2,1 millones de euros para promover las obras citadas en un plazo de 11 meses.
- Asimismo, dentro del Plan de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020 del Ministerio de Fomento, en mayo el Consejo de Administración de Feve adjudica las obras de adecuación de gálibos del tramo Carranza-Aranguren. Estas labores comprenden el tramo de Carranza y Aranguren de 26 kilómetros de longitud. Esta obra se contextualiza dentro del plan de electrificación de los tramos regionales en el principal corredor de transporte de mercancías (Asturias-Bizkaia), para posibilitar el paso de trenes de tracción eléctrica y así contribuir al ahorro energético y la reducción de la emisión de gases contaminantes. El proyecto tendrá un importe de 1.694.178 euros y un plazo de ejecución de 15 meses.
- Dentro del mismo plan, en abril Feve pone en servicio a los usuarios y usuarias el nuevo apeadero en La Calzada (Balmaseda). Esta iniciativa ha tenido el coste de 593.000 euros. El nuevo apeadero responde las necesidades de 1.500 personas. La construcción del andén se ha realizado entre los puntos kilométricos 282/943 y 283/014 de la línea Bilbao-León, sobre la actual vía 11 de la estación. El andén consta de 70,5 metros de longitud por 2,50 metros de anchura mínima.
- Los trenes regulares de la línea Bilbao-Balmaseda hacen parada en el apeadero de Bolunburu (en la localidad de Zalla) en los meses de verano. Con esta iniciativa Feve pretende ofrecer el servicio a la gente que quiera acercarse por ferrocarril a la zona de Las Encartaciones que se encuentra en las campos adyacentes al río Cadagüa.

iii) *ETS-Euskal Trenbide Sarea: infraestructuras operadas por Euskotren.*

a) Infraestructuras de ETS operadas por Euskotren

Este apartado hace referencia a la parte de infraestructuras de ETS en las que opera la compañía Euskotren para ofrecer sus servicios ferroviarios a lo largo de 181,1 kilómetros de recorrido dentro de la CAPV. Prácticamente en su totalidad son vías electrificadas (176,6 kilómetros), las no electrificadas sólo constituyen una parte marginal (4,5 kilómetros). El 83% de la longitud total de las



vías (150,2 kilómetros) transcurren en vía única y el restante 17% en vías dobles (30,9 kilómetros). En este aspecto, ETS abarca planes de actuación de gran calado para llegar a desdoblarse partes considerables de su recorrido, como las que vienen recogidas más adelante en el cuadro y las principales novedades de 2009.

Los servicios que pone Euskotren a disposición de los usuarios y usuarias en estas infraestructuras se clasifican en tres líneas:

- 1) Bilbao (Deusto)-Lezama, cuya longitud de 15,8 kilómetros ofrece conexión con el Metro de Bilbao en la estación de Casco Viejo en Bilbao,
- 2) Bilbao-Bermeo: su longitud de 49,4 kilómetros⁴ permite la correspondencia con el Metro de Bilbao en la estación de Bolueta de Bilbao, así como con la línea al Hospital de Usánsolo en Galdakao operado por el servicio de microbús de EuskoTren.
- 3) Bilbao-Donostia/San Sebastián: a lo largo de sus 107,9 kilómetros, EuskoTren ofrece varias conexiones con otras modalidades de transporte, así como con el Metro de Bilbao en la estación de Bolueta en Bilbao, con el microbús de EuskoTren hacia el Hospital de Usánsolo en Galdakao, con los autobuses de EuskoTren en Zumaia cubriendo el servicio en la comarca del Urola y con el servicio ferroviario del Topo de EuskoTren hacia Hendaia en la estación de Amara en Donostia-San Sebastián.

En referencia a datos más específicos al servicio ofrecido por Euskotren, se aprecia un ligero descenso en número de trenes ofertados (191.852 en 2009), plazas para los usuarios y usuarias (46.896.624 en 2009) y kilómetros ofertados (4.556.762), a pesar de que en plazas-km ofertadas se ha registrado un avance positivo del 1,2% en el último ejercicio.

Cuadro 2.10. Datos básicos de la infraestructura de ETS actualmente operada por EuskoTren y los servicios de EuskoTren. 2009

	2008	2009
Nº de líneas	3	3
Longitud de líneas convencionales (km)	181,1	181,1
Longitud de líneas convencionales de vía única (km)	150,2	150,2
Longitud de líneas convencionales de doble vía (km)	30,9	30,9
Longitud de líneas convencionales electrificadas (km)	176,6	176,6
Longitud de líneas convencionales sin electrificar (km)	4,5	4,5
Nº trenes ofertados	194.452	191.852
Nº plazas ofertadas	47.658.493	46.896.624
Nº km ofertados	4.587.171	4.556.762
Plazas-Km ofertadas	1.197.811.477	1.211.528.660

Fuente: Euskal Trenbide Sarea (ETS).

Las principales obras, inversiones y actuaciones del último año en materia de las infraestructuras de ETS y oferta de servicios de EuskoTren quedan anotadas en el siguiente cuadro resumen.

⁴ El tramo de Bilbao-Amorebieta es común para los itinerarios Bilbao-Bermeo y Bilbao-Donostia-San Sebastián; desde Amorebieta parte un ramal hacia la zona de Urdaibai.

**Infraestructura y Oferta de ETS-EuskoTren – Principales novedades 2009**

- Dentro del **territorio vizcaíno**, en julio de 2009 ETS adjudicó a Construcciones Murias las obras del túnel de Artxanda, con un presupuesto de 20 millones de euros y 28 meses de plazo de ejecución. En octubre iniciaron las obras, que posibilitarán el acceso al aeropuerto de Bilbao en 9 minutos desde la estación del Casco Viejo de Bilbao. Este trayecto tendrá 1,88 kilómetros en vía doble y dos galerías de evacuación. Además, hará conexión en La Ola-Sondika con la actual línea operada por Eusko Trenbideak.
- La iniciativa “+ Durango” promovida por el Gobierno Vasco ha seguido su curso, siendo las acciones más destacables durante el 2009 las siguientes:
 - En el mes de julio, se adjudicaron las obras de desdoblamiento de la vía en los tramos entre Euba-Iurreta a la empresa UTE Corsan Corviam-Balzola, con un presupuesto de 15 millones de euros y plazo de ejecución de 22 meses. El tramo es de 4,3 km de longitud y las obras también incluyen el soterramiento de 6 pasos a nivel de la zona.
 - Para finales del 2009, las obras del tramo Iurreta-Traña se encontraban en su recta final, así como el parking subterráneo de Durango (a este respecto, a falta de finalizar los accesos para los peatones).
 - Progresan las obras de la nueva estación de Durango.
 - Se han llevado a cabo las labores de adecuación de los terrenos que acondicionarán las nuevas instalaciones de Eusko Trenbideak en el tramo de Traña-Lebario, así como las excavaciones de la traza de las vías y la cimentación de las nuevas cocheras y talleres de mantenimiento.
- Las actuaciones en el **territorio de Gipuzkoa** incluyen el proyecto que contempla el desdoblamiento de la vía férrea en Eibar, entre las estaciones de San Lorentzo y Unibertsitatea (tramo de 680 metros), así como la supresión del paso a nivel de Olarreaga. En la recta final del año, se sustituye y se amplía el paso superior de Olarreaga, se monta el sistema de alimentación energética y la instalación de drenajes, estructuras de contención y de señalización. Además, se concluyen las obras del nuevo andén, el desvío en la estación de San Lorentzo y el escape en la estación de Unibertsitatea.
- Antes de concluir el año, y respecto con el proyecto de la nueva estación de Ardanza, comenzaron las obras para el cubrimiento de la estación, cuyo importe asciende a cerca de 2 millones de euros y 12 meses de plazo de ejecución. Se pretende habilitar un paseo peatonal, en el espacio que actualmente ocupa el trazado ferroviario. El nuevo trayecto será de 217,3 metros y 2.256 m² de superficie, y la estación contará con accesos por pasarela, escalera y ascensor.
- A finales de 2009 continúan los trabajos de la construcción del viaducto y la nueva estación de Orio en la variante Aia-Orio. El trazado que estará compuesto por 1,5 kilómetros de longitud (580 metros por viaducto) permitirá mayor frecuencia de trenes entre Zumaia y Donostia-San Sebastián. Asimismo, las obras de la nueva estación elevada, que suprimen el actual paso a nivel en la carretera GI-3710, cuentan con ascensores para una accesibilidad total y una pasarela de acceso para evitar cruzar la carretera nacional N-634 para el acceso a la estación. También habrá acondicionamiento para bicicletas y turismo.
- En agosto se abrieron las instalaciones del bidegorri de Morlans acondicionado en lo que había sido el antiguo túnel ferroviario de Aiete. Este carril bici que une los barrios donostiarros de Amara, el Antiguo y el campus universitario de Ibaeta a lo largo de 840 metros de longitud, dispone de equipamiento de seguridad compuesto por sistemas de iluminación, megafonía e interponía, 25 cámaras y un circuito cerrado de televisión a la supervisión de la Policía Municipal.
- En el ámbito del proyecto del **Metro de Donostialdea**, se ha progresado con las siguientes actuaciones:
 - El desdoblamiento del tramo Añorga-Errekalde en la línea Lasarte Oria-Hendaia: en abril, ETS licitó el proyecto a la UTE TECSA – Grupo Campezo – Obras Subterráneas S.A. por el importe de 29 millones de euros y 27 meses de plazo de ejecución. En agosto se iniciaron las obras del proyecto que incluyen la supresión del paso a nivel de Errekalde y de Añorga.
 - Las obras de desdoblamiento del tramo Loiola-Herrera avanzan según lo previsto en la planificación establecida. En agosto se puso en marcha la estación provisional de Herrera hasta el fin de las obras. El proyecto incluye la construcción de una variante ferroviaria de doble vía de 2,7 km de longitud destinado a desplazamientos de pasajeros. Así la vía actual se limitará para el transporte de mercancías. Además, se construirán 2 nuevas estaciones en los barrios de Intxaurrenondo y Herrera para responder a la demanda de más de 20.000 personas habitadas en la zona. Estas obras tienen el presupuesto de 60 millones de euros.



- Dentro de las obras de desdoblamiento del tramo Fandería-Oiartzun, han finalizado las obras pertinentes a la plataforma para la ampliación del paso inferior de vehículos que conecta el paseo de Fandería con la calle Erramun Astibia, se han llevado a cabo las cimentaciones de las estructuras que permitirán evitar el canal y el río Oiartzun y se trabaja en el acondicionamiento de la plataforma en Fandería para la nueva construcción de la estación. Por su parte, en Oiartzun, han desmontado la trinchera entre la estación actual y el túnel y han avanzado con la plataforma y el drenaje de la futura vía doble y de la vía mango central de salida de la nueva estación.
- En octubre, ETS adjudicó el estudio informativo del Metro de Donostialdea a la UTE formada por ETT, Euroestudios y Sestra. El estudio de 2,2 millones de euros de importe, tiene un plazo de realización de 18 meses y en él se definirán las características, trazado, ubicaciones de estaciones, viabilidad técnica y económica del proyecto.

b) Infraestructuras de ETS operadas por Metro de Bilbao

Las actuaciones más destacables en el último ejercicio en el marco de las infraestructuras de ETS operadas por Metro de Bilbao se centran en la ampliación del servicio con la apertura de las estaciones de Peñota y Santurtzi en el mes de julio de 2009. Con ello, la red de infraestructuras de ETS en este ámbito se amplía a sus 40,64 kilómetros de recorrido (aumento de 1,7 kilómetros desde 2008), contando a partir de julio de 2009 con 38 estaciones clasificadas en dos líneas: la línea Plentzia-Etxebarri (línea que ofrece servicio a la zona de la margen derecha) y Portugalete-Etxebarri (línea con dirección a la margen izquierda).

Cuadro 2.11. Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro de Bilbao. 2009

	2008	2009
Nº de líneas	2	2
Nº de estaciones	36	36/38 ¹
Longitud de la red (km)	38,91	38,91/40,64 ¹
Nº km ofertados	4.176.201	4.270.626
Coche-km ofertados	16.704.804	17.082.504
Plazas-km ofertadas	2.380.434.570	2.434.256.820

¹ Desde 04/07/09 el número de estaciones asciende a 38 y la longitud de la red a 40,64 kilómetros, debido a la apertura de las estaciones de Peñota y Santurtzi.

Fuente: Metro de Bilbao.

El Metro de Bilbao ha ofrecido en disposición de estas infraestructuras un total de 4.270.626 kilómetros y 17.082.504 coches-km (lo que en ambas categorías resulta en un incremento del 2,3% con respecto al año precedente). Este positivo desarrollo en cuanto a la oferta conlleva que su oferta de plazas-km alcance la cifra de 2.434 millones (cerca de 54 millones más que en 2008).

Las principales novedades en cuanto a las actividades de ETS en el desarrollo de sus infraestructuras y de Metro de Bilbao, respecto a sus servicios puestos en disposición de la ciudadanía, se resumen a continuación.

**Infraestructuras ETS operadas por Metro de Bilbao – Principales novedades 2009**

- En la **Línea 1**, destaca la construcción de la nueva estación de Ibarbengoa, en Getxo, así como la supresión del paso a nivel de Maidagan en el mismo municipio.
- Dentro de la **Línea 2**, el año se ha saldado con las siguientes actuaciones:
 - Las estaciones de Peñota (en Portugalete) y Santurtzi se inauguraron en 4 de julio, dando cobertura a un trazado de 1,7 km de longitud y cubriendo las necesidades de alrededor de 57.000 personas que residen en la zona. Esta actuación está financiada por el Gobierno Vasco, así como por la Diputación Foral de Bizkaia. Además, una vez finalizadas las obras pertinentes a la construcción de las nuevas estaciones, se empieza a extender la actividad de las obras al barrio de Kabiezes, en el cual se han excavado más de 200 metros desde el frente de Kabiezes antes de finalizar el año.
 - En el tramo Ariz-Basauri progresan las obras. Del recorrido que comprende la ampliación del Metro hasta Basauri (2,3 kilómetros), para finales del año sólo faltan 300 metros para finalizar las tareas de perforación entre las dos estaciones.
- Por su parte, el Metro de Bilbao se extiende a la **Línea 3** con las siguientes acciones:
 - El tramo de Casco Viejo-Uribarri, de 0,8 km de longitud fue adjudicado por el Gobierno Vasco a la UTE formada por Ferrovial, Amenabar y Exbasa en octubre. El proyecto cuenta con 27,5 millones de euros de presupuesto y 29 meses de plazo de ejecución.
 - El tramo Txurdinaga-Casco Viejo de 1,5 km de longitud, por su parte, se le fue adjudicada por parte del Gobierno Vasco a la UTE conformada por Sacyr-Altuna y Uria-Cavosa, con 35,7 millones de euros de presupuesto y 30 meses de plazo de ejecución.
 - El tramo Etxebarri-Txurdinaga, de 2,6 km de longitud bajo túnel en su mayor parte del recorrido, fue adjudicado por ETS a la UTE CYCASA-COMSA-Nortúnel en abril. El importe de esta obra asciende a 55,5 millones de euros y cuenta con 38 meses de plazo de ejecución. El proyecto incluye la habilitación de las estaciones en Otxarkoaga y Txurdinaga y para el final de año, ya se ultimaban las labores de excavación de los emboquilles de los túneles entre estas dos futuras estaciones.

Con la puesta en marcha de la línea 3 de Metro de Bilbao, se podrá acceder a conexiones ferroviarias cada 5 minutos entre Etxebarri y el barrio de Matiko de Bilbao.

c) Infraestructuras de ETS operadas por Euskotran.

Las infraestructuras de ETS operadas por Euskotran están cobrando cada vez mayor fuerza con nuevos trayectos abiertos durante este último ejercicio, junto con futuros proyectos de ampliación de este sistema ferroviario.

Desde que el 23 de diciembre de 2008 se pusieran en disposición de la ciudadanía las nuevas instalaciones del tranvía de Vitoria-Gasteiz (con la apertura de los ramales Centro y Lakua a lo largo de 5 kilómetros de recorrido y 12 estaciones), la nueva incorporación del trazado del ramal de Abetxuko de 2,2 kilómetros de longitud, inaugurado el 10 de julio de 2009, aporta protagonismo al modo de desplazamiento por esta vía de transporte público en la zona urbana de Álava. Este trayecto consta de 6 paradas: Intermodal, Forondako Atea/Portal de Foronda, Gernikako Arbola, Arriaga, Artapadura y Abetxuko.

Debido a esta ampliación del tranvía en Vitoria-Gasteiz, este modo de transporte se ha ido asentando como un importante modo de desplazamiento dentro del área urbana en cuanto a los viajeros y viajeras que transporta (contenido de viajeros y viajeras analizado en la sección de demanda más adelante en este mismo capítulo), en cuya disposición Euskotran pone 10.787.288 plazas



en un total de 70.969 trenes en los 336.547 kilómetros ofertados. Las plazas-kilómetro ofertadas ascienden en el ejercicio de 2009 a 51.155.180.

Cuadro 2.12. Datos básicos de la oferta de EuskoTran. 2009

	Bilbao	Vitoria-Gasteiz
Nº de líneas	1	2
Nº de estaciones	12	18
Capacidad (personas)	192 (50 plazas para sentarse)	244 (52 plazas para sentarse)
Nº trenes ofertados	64.970	70.969
Nº plazas ofertadas	8.121.250	10.787.288
Nº km ofertados	310.843	336.547
Plazas-km ofertadas	38.855.316	51.155.180

Fuente: EuskoTren.

En referencia a las infraestructuras del tranvía de Bilbao, ETS mantiene su orden en las mismas características del ejercicio anterior, con el trazado de 5 kilómetros entre Atxuri y Basurto y 12 estaciones de servicio a la ciudadanía. La capacidad que EuskoTran ofrece en sus Tranvías continúa en el orden de 192 plazas. Por su parte, los trenes ofertados y plazas ofertadas por EuskoTran descienden ambos en 2,2% durante el último año (cifras que constituyen 64.970 y 8.121.250, respectivamente). Asimismo, la operadora se limita a su oferta de 310.843 kilómetros, así como de 38.855.316 plazas-km, lo que resulta en un descenso del 1,1% en ambos con respecto a 2008.

En vista de futuras actuaciones en este sistema de transporte, ETS se encuentra actualmente trabajando en los proyectos vinculados al Tranvía de Urbinaga-Leioa-UPV y de Barakaldo, así como en los referidos a las ampliaciones del Tranvía de Bilbao y de Vitoria-Gasteiz. Las acciones más destacables del año quedan recogidas en el siguiente cuadro.

**Infraestructuras ETS operadas por EuskoTran – Principales novedades 2009**

- Dentro de las actuaciones del **tranvía de Vitoria-Gasteiz**, lo más destacable es la inauguración del ramal de Abetxuko el 10 de julio de 2009. El nuevo ramal de 2,2 kilómetros de longitud, está constituido por 6 estaciones: Intermodal, Forondako Atea/Portal de Foronda, Gernikako Arbola, Arriaga, Artapadura y Abetxuko. Este nuevo trayecto ofrece cobertura a 30.000 integrantes de la ciudadanía de las inmediaciones. El punto origen del ramal se sitúa en la plaza de América Latina, donde se concentran los puntos de partida de los tres ramales. En su conjunto, y con la última incorporación del nuevo ramal, la línea del tranvía de Vitoria-Gasteiz cuenta con 18 paradas a lo largo de 7,2 kilómetros de recorrido de vía doble.
- Las actuaciones entorno a las mejoras para el **tranvía de Bilbao** se centran en la ampliación del tranvía entre Basurto y Autonomía. Este proyecto se adjudicó por parte del Gobierno Vasco en octubre y la fecha prevista para su comienzo es el 2010.
- Además, ETS se encuentra en su fase final en la redacción del Estudio Informativo para el cierre del anillo tranviario Autonomía-Zabalburu-Pío Baroja, en el cual se contempla desdoblarse el tramo de la línea de Abando-Pío Baroja.
- Por su parte, dentro del proyecto del **tranvía Leioa-Sestao**, la redacción del Proyecto Constructivo de la primera fase ya está concluida. La primera fase unirá la Línea 1 de Metro en Leioa y el campus universitario de la UPV de Leioa, un recorrido comprendido por 3,8 kilómetros, distribuido en las siguientes paradas: Estación de Metro, Boulevard de Udondo, Avenida Sabino Arana (a la altura de la plaza de los Arkupes y frente al polideportivo Sakoneta), Ayuntamiento, Rotonda de Sarriena, Colegio Askartza y las dos estaciones que se ubicarán dentro del campus universitario.
- En la segunda fase del proyecto, se ha finalizado la redacción del Estudio Informativo. El objetivo del proyecto radica en enlazar Leioa con el barrio de Urbinaga (Sestao) por medio de un puente móvil que atraviese la ría del Nervión. El tramo será de 1,8 kilómetros de longitud y contará con dos paradas. Este proyecto posibilitará la conexión del tranvía con las líneas 1 y 2 del Metro de Bilbao y trenes de cercanías de RENFE en la estación intermodal de Urbinaga.
- El proyecto para el **tranvía de Barakaldo** se encuentra en fase de estudio. Una vez que el estudio de factibilidad hubiera terminado en octubre por la ingeniería Ineco, el Gobierno Vasco ha encargado la redacción del estudio informativo.

iv) Nueva Red Ferroviaria Vasca – ETS y ADIF

La Y Vasca servirá de unión de las tres capitales de la Comunidad Autónoma Vasca ofreciendo un medio de transporte sostenible y rápido, que cumplirá con las necesidades de desplazamiento tanto de personas como mercancías. Además, con esta infraestructura Euskadi se integra en la red transeuropea de alta velocidad, superando la tradicional barrera con Europa provocada por el diferente ancho de vía, y permitiendo la proximidad de los mercados europeos, factor que deriva en la disminución de los costes de transporte, que a su vez, repercute en un aumento de las exportaciones y en el incremento de la productividad empresarial.

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



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

Esta infraestructura, que beneficiará tanto al transporte de personas como de mercancías, dará servicio a lo largo de 172 kilómetros. Su apuesta en materia de medio ambiente ha sido el de ocupar menor espacio de suelo posible en un medio de transporte energéticamente eficiente y minimizar al máximo el impacto visual de una obra de este tipo.

Así, el nuevo tren será invisible en más del 60% del recorrido, ya que 104,3 kilómetros discurren a través de 80 túneles. El 10% del trazado fluye entre los 71 viaductos y el restante 30% será 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, factor que proporcionará mayor impulso al paso transfronterizo de personas y mercancías. Su velocidad máxima será de 200-220 km/hora para viajeros y viajeras y de 100-120 km/hora para mercancías. La nueva red ferroviaria dispondrá de seis estaciones: Bilbao (Abando), Vitoria-Gasteiz (Parque de Arriaga), Donostia-San Sebastián (Atotxa), Astigarraga, Irun y Ezkio-Itsaso.

El impacto que tendrá esta nueva estructura será notable. En la actualidad, se registran 47.000 desplazamientos diarios entre las tres capitales vascas, 60% de los cuales en transporte privado. Se espera que con la nueva Y Vasca se libere la carretera A-8 en los tramos Bilbao-Donostia/San Sebastián en 1.690 coches diarios, la A-68 (entre Bilbao-Vitoria/Gasteiz) en 2.475 coches y la N-1 entre Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz en 1.210 coches y 1.175 camiones.

Además, aportará al beneficio de acercamiento a las principales ciudades, lo que implica la llegada desde las capitales vascas a Madrid en poco más de dos horas, y a París en cerca de cinco horas y media.

**Infraestructuras Nueva Red Ferroviaria Vasca – Principales novedades 2009**

- El ente estatal Adif ha iniciado ya la ejecución de las obras en 13 de los 17 tramos que comprenden la línea de alta velocidad entre **Bilbao y Vitoria-Gasteiz**, lo que se traduce en que alrededor del 80% del recorrido planificado está ya en obras, a falta de los accesos a las capitales, que incluyen operaciones urbanísticas más complejas y la adaptación de las estaciones, y los dos tramos que discurren por Abadiño y Elorrio (cercanos al nudo intercambiador de Arrasate).
- Además, comenzaron las labores de excavación en la boca sur del túnel de Udalaiz (incluido en el tramo Arrasate/Mondragón-Elorrio de la Y vasca), del túnel de Orranpe en Amorebieta/Etxano, al mismo tiempo que la excavación del túnel de Mendigain, incluido en el tramo Abadiño-Durango.
- En el **tramo guipuzcoano**, en el cual la competencia recae en el Gobierno Vasco tras el acuerdo de colaboración adoptado con la Administración General del Estado el 24 de abril de 2006, los tramos en fase de ejecución son: Ordizia-Itsasondo, Beasain Este y Oeste, Tolosa y Legorreta. Destacan las siguientes acciones:
 - En el ejercicio de 2009 las obras se centran en el tramo Ordizia-Itsasondo, donde se ha alcanzado excavar 1,4 kilómetros del túnel de 2,8 kilómetros de longitud.
 - En la recta final del año, se han iniciado las obras referentes al tramo Legorreta-Tolosa. El tramo de Legorreta recorre los municipios de Itsasondo, Legorreta y Tolosa a lo largo de sus 3,6 kilómetros de longitud, de los cuales 2,9 discurrirán bajo túnel. Solamente 117 metros se mostrarán a cielo abierto. Por su parte, el tramo de Tolosa, entre Tolosa y Alegia, será de 3,8 kilómetros de longitud y sólo 169 metros estarán expuestos a cielo abierto.
 - Al mismo tiempo, dan comienzo a las obras en los tramos Beasain Este y Beasain Oeste. El tramo Beasain Este, en su discurso por los municipios de Beasain y Ordizia en su trayecto de 2,2 kilómetros, tendrá 25 metros construidos a cielo abierto. El tramo Beasain Oeste, a su vez, recorrerá sus 1,9 kilómetros por dicho municipio, con 252 metros construidos a cielo abierto.

En materia de transporte de mercancías, en un período de 10 a 15 años se aspira a incrementar en 400% el transporte de bienes por ferrocarril. Se pretende aliviar así 800.000 camiones al año desde las carreteras. A su vez, la introducción de esta infraestructura al sistema de transportes inducirá en la liberación de 240 trenes semanales de largo recorrido, hecho que incurrirá en el incremento de 200% en la capacidad en los servicios de mercancías en esas líneas.

Con todo ello, se impulsa la capacidad de transporte de mercancías por modo ferroviario, que hasta ahora se veía limitada por la falta de capacidad de las redes y la ausencia de adecuación del material móvil al tráfico de mercancías. Asimismo, la eliminación del obstáculo originado por el diferente ancho de vía, superará el inconveniente de la actual situación, en la cual las mercancías deben ser transbordadas del tren a causa de sus diferencias con el ancho europeo.

c) Transporte aéreo

Las infraestructuras en las que se concentra toda actividad aeroportuaria dentro de la CAPV se ubican en las inmediaciones de las tres capitales vascas, en concreto en el aeropuerto de Bilbao en el territorio vizcaíno, en el aeropuerto de Hondarribia en el lado guipuzcoano y, por último, en el aeropuerto alavés de Vitoria-Gasteiz.

En el último ejercicio, las consecuencias de la reducción en la actividad económica global han hecho eco en los movimientos comerciales de los aeropuertos. Tanto es así que en el 2009, el tráfico de aeronaves ha sufrido un descenso de 16% y sólo se han registrado 59.972 aeronaves en el conjunto de los aeropuertos de la CAPV con respecto a los 71.360 aeronaves registrados en



el 2008. Esta caída ha sido generalizada en los tres territorios. De este modo, el aeropuerto de Bilbao ha retrocedido en 12,2 puntos porcentuales en 2009, el de Vitoria-Gasteiz ha experimentado un desplome del 31,4% y el de Hondarribia un 21,8%. La evolución del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz es destacable, ya que su bajada de 31,4% hace contraste con el crecimiento del 4% registrado el año anterior.

Las cifras ofrecidas en el cuadro siguiente denotan que el aeropuerto que constituye la mayor densidad en las operaciones aéreas con 77,5% del total de aeronaves es el de Bilbao. Le siguen los aeropuertos de Hondarribia y Vitoria-Gasteiz, con la oferta de 11,6% y 10,9% de las aeronaves, respectivamente.

Cuadro 2.13. Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves en los aeropuertos vascos. 1995-2009

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	-10,0	52.966	-3,5	71.360	-3,4
2009	6.518	-31,4	6.957	-21,8	46.497	-12,2	59.972	-16,0

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA.

Las acciones más significativas en torno a las infraestructuras aéreas y noticias a cerca de ellas en el ámbito de la CAPV quedan expuestas en el siguiente cuadro resumen.

Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz – Novedades 2009

- El aeropuerto de Vitoria-Gasteiz está llevando a cabo el recrecido de la pista de vuelo, para que los aviones de mayor tonelaje no se encuentren con ningún problema a la hora de aterrizar o despegar. La responsabilidad de esta obra recae en la empresa Vías y Construcciones, con el presupuesto de 10,6 millones de euros y un plazo de ejecución de 12 meses.
- Entre las actuaciones ya finalizadas dentro de las instalaciones aeroportuarias, cabe señalar la reforma del sistema eléctrico del aeródromo.
- Asimismo, destaca la renovación integral del parking existente, que a través de la inversión de 2,2 millones de euros, ofrece estacionamiento gratuito para 550 vehículos.
- En este sentido, avanza el Plan Director del Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz. Los terrenos, con una superficie total de 22.000 m², pertenecientes a un total de tres fincas de propiedad privada de la localidad de Vitoria-Gasteiz, pasarán a formar parte del Sistema General Aeroportuario y se utilizarán para ampliar el aparcamiento de pasajeros y pasajeras del Aeropuerto en más de 450 plazas.

**Aeropuerto de Bilbao – Novedades 2009**

- Aena abarca un plan de actuación hasta el 2014 que recoge la ejecución de inversiones de 114 millones de euros en el aeropuerto de Bilbao. Su objetivo es aumentar el espacio en un 65% y ofrecer el servicio a 8 millones de personas anuales. La obra más destacable es la del cierre de la zona de llegadas, actualmente en curso. El nuevo vestíbulo de llegadas tendrá una superficie de 3.500 m², con un cerramiento acristalado de 3.200 m² de vidrio.
- Además están previstas la construcción del edificio de servicios generales para la zona de carga, así como la ampliación de la plataforma de carga y aviación general, aumentando los puestos de estacionamiento de aeronaves actuales (21) a 33. Asimismo, se acondicionará una nueva central eléctrica, un nuevo aparcamiento de 3.500 plazas y la terminal se verá ampliada en 25.000 m².
- Aena inicia en noviembre la ejecución de la insonorización de viviendas situadas en el entorno del Aeropuerto de Bilbao, en las localidades de Derio, Erandio, Loiu, Sondika y Zamudio. Desde Aena, se estiman que serán 1.983 viviendas las que se benefician del Plan de Aislamiento Acústico (PAA).

Aeropuerto de Hondarribia – Novedades 2009

- El aeropuerto de Hondarribia contempla la ampliación de sus pistas en 200 metros, que se cubrirán con una inversión de 15,3 millones de euros. Esta iniciativa de ampliación de las pistas se encuentra a esperas de superar el trámite de su declaración ambiental, ya que esta prolongación afecta a los humedales protegidos de la bahía de Txingudi.
- En este sentido, el Ministerio de Fomento ha dado el visto bueno a una alternativa para salvar la operatividad del Aeropuerto de Hondarribia, que consiste en ocupar 150 metros de longitud en dirección al polígono de Mendelu y por otra, en conseguir alrededor de 50 metros de longitud, verticalizando la escollera existente en el otro extremo de la pista (dirección Hendaia), al tiempo que se adoptan franjas de seguridad a cada lado de la pista y resas (en la zona anexa a cada una de las cabeceras de la pista) de 300 metros. Al ampliar la pista en 200 metros, la longitud operativa pasaría a ser de 1.754 a 1.954 metros.
- Aena saca en marzo la licitación del recrecido de la pista de vuelo y la mejora del camino de acceso a pista desde el edificio SEI (Servicio de Extinción de Incendios) del Aeropuerto de Hondarribia. La inversión es de 1.465.277 euros y de 4 meses de plazo de ejecución. El proyecto envuelve el trabajo de expandir una capa de rodadura de igual espesor en toda la pista, conformada por un aglomerado asfáltico discontinuo con aporte de fibras. Asimismo, se aprovechará para mejorar el camino de acceso a pista desde el edificio SEI. Además, se construirá un banco de tubos bajo el paso pavimentado.

d) Transporte marítimo

Así como en la actividad aérea, el ejercicio de 2009 se ha saldado con un destacable descenso en los principales indicadores de la actividad de transporte por mar, en consonancia con la desaceleración mundial y por el mayor colapso del comercio internacional en décadas tras la intensificación de la crisis financiera en septiembre de 2008.

La retracción de la flota mercante asociada a Anavas-Asociación de Navieros Vascos a lo largo del ejercicio de 2009 resulta en una flota compuesta por 13 empresas navieras, responsables de 73 buques mercantes y remolcadores, con la capacidad de 393.275 toneladas brutas y 631.405 de tonelaje de peso muerto. Estas cifras denotan para el 2009 la reducción de una empresa asociada, debido a la baja en la Asociación de la compañía Eitzen Chemical (Spain), S.A., el crecimiento negativo de 8,8% en el número de buques en la flota mercante, y el desplome de 31,5% y 34,9% en lo que respecta a toneladas brutas (TB) y tonelaje de peso muerto (TPM), respectivamente.

Cuadro 2.14. Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV. 1995-2009

Año	Nº empresas	Nº buques	TB 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	14	68	535.720	927.707
2008	14	80	574.292	970.421
2009	13	73	393.275	631.405

¹ Toneladas Brutas.

² Tonelaje de Peso Muerto.

Fuente: Anavas.

Entre el conjunto de la flota, cabe señalar que el 50,7% de los buques lo constituyen los remolcadores y de tráfico interior, seguidos por los buques L.P.G. (19,2%) y de tipo bulk carrier y portacontenedores (17,8%). Todos ellos en su conjunto conforman el 87,7% de la tipología de la flota. El restante 12,3% está constituido por buques tanque (8,2%) y frigoríficos (4,1%).

Cuadro 2.15. Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2007-2009

Tipo de buque	Nº buques		
	2007	2008	2009
Remolcador y tráfico interior	34	40	37
Químico	0	0	0
Buque tanque	8	8	6
G.L.P.	11	14	14
Bulk Carrier y portacontenedores	12	15	13
Frigorífico	3	3	3
TOTAL	68	80	73

Fuente: Anavas.

Y por último destacar que, los ataques de piratería marítima constituyen un obstáculo para la navegación marítima, ya que suponen un importante incremento de los costos marítimos. En 2009 ascendieron a 406 los asaltos registrados por buques de diferentes nacionalidades. En este contexto, como medida de seguridad adoptada en el marco de la legislación internacional en relación al incremento de la piratería en la Costa de Somalia y el Golfo de Adén, el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó una guía (MSC Circ. 1334) para los armadores, operadores, capitanes y tripulaciones, conjuntamente con las Recomendaciones a los Gobiernos, con objetivo de prevenir actos de piratería y asalto armado contra los buques.

El cuadro siguiente refleja las actuaciones de mayor envergadura en las infraestructuras de los principales puertos vascos.



Puerto de Bilbao – Situación y Novedades 2009

- Las obras vinculadas al relleno de la Margen derecha del Canal de Deusto finalizaron en 2009. Estas comenzaron en septiembre de 2007, constituyendo el primer paso para el acondicionamiento del Canal y de la Península de Zorrozaurre, proyecto que busca cubrir las necesidades de las instalaciones portuarias para los nuevos usos de tipo urbanístico que se encuentran en uso. Esta polémica primera fase de las obras llegó en 2009 a su suspensión temporal, debido a la verificación de diversos aspectos técnicos del proyecto, y ese mismo año se suspendieron definitivamente. Sin embargo, se facturó un importe de 711 miles de euros en virtud de las obras realizadas hasta la fecha.
- Las obras para la construcción de la nueva sede de la Autoridad Portuaria de Bilbao en Santurtzi finalizaron en septiembre de 2009. La parcela de la nueva sede dispone de 25.000 m² urbanizables, el edificio cuenta con 13 plantas de altura y las instalaciones incluyen el acondicionamiento del área de cafetería y restaurante. El coste de las obras ascendió a 28.488 miles de euros.
- Las obras adjudicadas en julio de 2008 para reforzar la actual Rampa Ro-Ro Nº 5 llegaron a su fin en febrero de 2009, doblando su capacidad de 125 tm. A 250 tm. El desarrollo y puesta en servicio de la nueva línea marítima de transporte de camiones y transportes especiales entre el Puerto de Bilbao y el Norte de Europa requiere acciones de este tipo, ya que esta inversión de 1.050 miles de euros mejora el servicio y potencia las "Autopistas de Mar".
- Dentro de las obras en ejecución, se continúa en las labores de suministro e instalación de defensas en el Muelle AZ-1 adosado al dique de Zierbena. Asimismo, se procede a la construcción del Muelle AZ-3 situado en el arranque del Dique de Zierbena y adosado a éste. El nuevo muelle de gravedad de 560 metros de longitud y 20 metros de calado útil, está constituido por 18 cajones celulares de hormigón armado de 31,28 metros de eslora; 18,60 de manga; y 24 de puntal, similares a los utilizados anteriormente en el Muelle AZ-1. La superficie ganada al mar mediante rellenos es de 240.000 m², con un fondo de muelle de 300 metros de ancho desde el cantil. Se prevé su finalización para principios de 2010. Para completar con las obras acometidas entorno a los muelles, también se destacan las obras de la construcción del Muelle AZ-2 adosado al Dique de Zierbena. El muelle será de 654 metros de longitud y 21 metros de calado útil, situado entre los Muelles AZ-1 y AZ-3, estará constituida por 21 cajones celulares de hormigón armado de 31,28 m. de eslora; 18,60 de manga; y 24 de puntal, similares a los utilizados anteriormente en los Muelles AZ-1 y AZ-3. La superficie ganada al mar mediante rellenos es de 293.000 m², con un fondo de muelle de 300 m. de ancho desde el cantil. Según la planificación de las obras, se prevé que estará concluido para la primera mitad de 2011.
- Por otro lado, las obras del desdoblamiento de la conducción de suministro de agua al Puerto Exterior comenzaron en agosto de 2009, con el objetivo de dar servicio al caudal de 150 l/s que se estima se necesitará en un período corto de tiempo, frente a la actual capacidad del caudal de 60 l/s.
- Las labores de la construcción de una glorieta en la carretera BI-711 de Bilbao a Las Arenas, en la cual la Autoridad Portuaria de Bilbao aún es competente, comenzaron en noviembre de 2009 y su fin se estima para mediados de 2010. Esta obra responde a la necesidad de facilitar el acceso a las antiguas instalaciones portuarias en Axpe, actualmente concesión de Navacel.
- En cuanto a la oferta de servicios del puerto, se debe destacar la actuación de la naviera Transfennica que, desde septiembre de 2009 ha incrementado a cinco las frecuencias semanales entre el Puerto de Bilbao y el Puerto belga de Zeebrugge, gracias a la incorporación a esta línea de un tercer buque con-ro. Los días de salida de estos buques son los lunes, martes, miércoles, viernes y sábados y el tiempo de desplazamiento al puerto de destino en Zeebrugge es de 38 horas. La línea está dirigida al transporte de camiones sin conductor, contenedores de 20, 30, 40 y 45 pies, y mercancía ADR y/o proyectos y cargas especiales.
- En el mes de marzo y abril entraron en funcionamiento dos plantas de biocombustibles en el Puerto de Bilbao, la planta de Biocombustibles de Zierbana y la planta de Bunge Ibérica, en la que participa Acciona Biocombustibles. Estas plantas producirán 200.000 toneladas de biodiesel al año a partir de aceites vegetales de primer uso (soja, colza o palma). Gran parte de los aceites serán originados por la planta de molienda que la propia Bunge tiene en la misma planta. Esta inversión cuenta con 25 millones de euros y atribuirá al beneficio de ahorrar con el combustible creado, la emisión en el transporte de 496.000 toneladas de CO₂ procedentes del uso del gasóleo convencional.



Puerto de Pasajes – Situación y Novedades 2009

- Dentro de los planes de actuación de la autoridad Portuaria de Pasajes, cobra significado el planteamiento de inversión de 1.500 millones de euros para la ampliación de su dársena exterior a una superficie útil de 135 hectáreas (en la actualidad cuenta 75 hectáreas), que se planea iniciar a finales de 2012-comienzo de 2013. Esta iniciativa pretende impulsar el tráfico de contenedores, graneles líquidos y el atraque de grandes buques. La primera fase del proyecto (en total contará con 3 fases) acumula el 70% de la obra, dotado por 1.000 millones de euros. Sus consiguientes fases se harán de manera que el abra exterior esté operativo en 2020. El proyecto cumplirá con las medidas correctoras del Ministerio de Medio Ambiente. En fase de realizar las modificaciones expresas al estudio previo de evaluación medioambiental del proyecto, una vez se exponga al público y se someta al periodo de alegaciones, se darán comienzo a los trámites necesarios para la iniciación de las obras en un plazo de dos años.
- En el contexto de las obras terminadas en la actuación de 2009, destacan:
 - La reparación de la cubierta del edificio de la Aduana en el Puerto de Pasajes, que ha tenido el coste de 149.278 euros.
 - Dragado de mantenimiento de calados en los Muelles de Molinao y Capuchinos por un importe de 170.538 euros y la Liquidación Provisional del Proyecto de “Dragado de mantenimiento de calados en los Muelles de Molinao y Capuchinos”, con una prestación de 16.665 euros.
 - Actuaciones diversas en Sistema Ferroviario a lo largo del año 2009, presupuestado en 275.123 euros.
 - Actuaciones relacionadas con mejoras medioambientales en el Puerto de Pasajes durante el año, por el importe de 72.356 euros.
 - Por último, las obras, suministros y adquisiciones menores han tenido un coste de 449.800 euros.
- Por su parte, y destacando las actuaciones en el Puerto de Pasajes en fase de ejecución en el año 2009:
 - Construcción de 2 pabellones en el Muelle de La Herrera, en la zona de servicio del Puerto de Pasajes (2.017.332 euros).
 - Renovación de la vía 1, entre el Edificio Trasatlántico y el antiguo Edificio de Vigilancia (249.634 euros).
 - Construcción de nueva capa de rodadura en carretera de acceso al Faro de la Plata y actuaciones de urbanización complementarias (112.383 euros).
 - Automatización de la gestión de los servicios de suministro eléctrico y abastecimiento de agua potable en los muelles de Hospitalillo, Trintxerpe y San Pedro (245.090 euros).
- Asimismo, en materia de asistencia técnica llevado a cabo durante el ejercicio de 2009, es de destacar el desarrollo del sistema informático de Operaciones Portuarias en Oracle 10G (169.783 euros), así como la implantación del sistema para la gestión del mantenimiento y conservación de las instalaciones de la Autoridad Portuaria de Pasajes (119.000 euros) y el desarrollo y ejecución de la aplicación informática para generar automáticamente y gestionar informe estadísticos para la Autoridad Portuaria.
- Además, se han culminado los estudios geológicos y geotécnicos para cimentación y construcción de pabellones en Muelles Reloj y Molinao (45.253 euros), estudios relacionados con la construcción de la nueva lonja pesquera (35.742 euros), se ha llevado a cabo la investigación preliminar sobre calidad de los suelos de la Herrera Sur (28.200 euros) y ejecutado el análisis técnico jurídico sobre flota de pesca y embarcaciones recreativas en canal de acceso al Puerto de Pasajes (45.607 euros). En fase de ejecución se encuentran la Redacción del Proyecto de construcción y Dirección de las obras de 4 pabellones en los muelles de La Herrera, Buenavista y Molinao (189.086 euros) y los estudios de asesoramiento técnicos diversos relacionados con el Proyecto de Puerto Exterior de Pasaia (144.235 euros).

Puerto de Bermeo – Situación y Novedades 2009

- El nuevo centro Denokinn abre sus puertas en la antigua sede de la Cofradía de Pesca, con el ánimo de captar oportunidades de negocio innovadoras para relanzar la economía de Busturialdea. Este centro nace con el objetivo de identificar oportunidades de negocio en sectores estratégicos y con proyección de futuro para la CAPV, y promover nuevas empresas o nuevas unidades de negocio en empresas existentes para obtener beneficio de la investigación desarrollada en el ámbito internacional. El proyecto prevé la constitución de varios laboratorios: Innovalab, de creatividad y conceptualización (situado en un barco pesquero rehabilitado y atracado en el mismo puerto); Fabalab, de prototipos y fabricación rápida (ubicado en el edificio de la antigua Cofradía de Pescadores); Formalab, de formación y Applab, para la formación de emprendedores. Esta iniciativa viene promovida por el Gobierno Vasco, Diputación de Bizkaia y los ayuntamientos de Bermeo, Elantxobe y Mundaka.

e) *Transporte por cable*

Con el único fin de movilidad de personas, esta clasificación abarca la oferta de transporte en **funiculares y ascensores públicos** dentro de la CAPV, y en concreto, en el territorio vizcaíno y en el guipuzcoano. La oferta de este modo se ajusta a 3 funiculares (Arxanda, Larreineta e Iguel-do) y a 5 ascensores (Arangoiti, La Salve, Solokoetxe, Begoña y Ereaga), todos ellos ubicados en Bizkaia, excepto el funicular de Igueldo, situado en Donostia-San Sebastián.

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

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

Fuente: Observatorio del Transporte en Euskadi (OTEUS).

f) *Bicicleta*

La ciudadanía que se desplaza en bicicleta tiene su exclusivo espacio de maniobra por los carriles bici o **bidegorris**. Estas vías cada vez cobran mayor fuerza por la creciente apuesta desde las instituciones públicas por la sostenibilidad y medioambiente, que a su vez están haciendo un considerable esfuerzo por impulsar este medio de transporte en estos últimos años en los tres territorios de la CAPV. La responsabilidad de estas vías recae tanto en diputaciones forales como en los agentes municipales.

Cuadro 2.17. Kilómetros de la red ciclable en los tres territorios históricos. 2009

	Red prevista total		Tramos ejecutados		Tramos en construcción	Tramos con proyecto constructivo elaborado
	Kms	Δ 09/08	Kms	Δ 09/08	Kms	Kms
Álava ¹	286,5	-	152,0	-	13'4	-
Bizkaia ²	624,0	2,6%	171,0	10,8%	36,0	54,0
Gipuzkoa ³	424,0	12,1%	146,7	47,8%	4,0	20,3

¹ Datos recogidos desde el PTS de vías ciclistas en la CAPV. Los datos corresponden a principios del año 2008 (últimos datos disponibles).

² Datos de la red prevista en el Plan Director Ciclable 2003-2016 de la Diputación Foral de Bizkaia.

³ Los datos corresponden a septiembre de 2010. Datos del Mapa de la red prevista total y de los tramos ejecutados es la suma de la Red Básica Foral y Red Básica Local. Para tramos en construcción y con proyecto constructivo elaborado no se dispone del dato local. Diputación Foral de Gipuzkoa.

Fuente: Diputación Foral de Bizkaia, Diputación Foral de Gipuzkoa y PTS de Vías Ciclistas de la CAPV.

El desarrollo de este tipo de infraestructuras ha tenido un balance muy positivo. El conjunto de la CAPV dispone de una red construida de cerca de 470 kilómetros de los 1.335 kilómetros de red prevista en total para el conjunto de los tres territorios. La mayor concentración de los tramos



construidos se percibe en el territorio vizcaíno, que con 36% de los tramos de la CAPV ejecutados, constituye 171 kilómetros de red ciclable. Cabe destacar el aumento de la red guipuzcoana, que en septiembre de 2010 cuenta con 146,7 kilómetros, lo que supone un aumento de 48% con respecto a diciembre de 2008.

Cuadro 2.18. Kilómetros de la red ciclable en las tres capitales de la CAPV (estado de las redes ciclables a diciembre de 2009)

	Totales		Habilitados		En construcción	En planeamiento
	Kms	Δ 09/08	Kms	Δ 09/08	Kms	Kms
Bilbao	83,0	6,4%	25,0	54,3%	3,0	55,0
Donostia – San Sebastián	46,1	9,2%	33,9	11,1%	4,7	7,5
Vitoria-Gasteiz	135,0	0,0%	91,0	21,3%	3,0	41,0

Fuente: Ayuntamientos de las tres capitales vascas.

Al respecto de la red ciclable en las capitales vascas, Vitoria-Gasteiz cuenta con la mayor longitud de carriles bici, con 135 kilómetros de red, lo que constituye el 51,1% de la suma de las tres capitales. Le sigue Bilbao con 83 kilómetros y 31,4% de distribución y Donostia-San Sebastián, por su parte, llega a 46,1 kilómetros (17,5% del total de las tres capitales). Con excepción de Vitoria-Gasteiz, el cual en el transcurso del ejercicio de 2009 ha mantenido el recorrido total de los bidegorris, en caso de Bilbao y Donostia-San Sebastián se han registrado aumentos significantes en la longitud de sus carriles bici (6,4% y 9,2%, respectivamente).

Novedades 2009

- El túnel de Morlans de Donostia-San Sebastián entró en funcionamiento en agosto de 2009, dando así cobertura a 840 metros de carril para bicicletas por el antiguo túnel ferroviario de Aiete, uniendo el barrio de Amara y Antiguo y el campus universitario de Ibaeta. El túnel dispone de un equipamiento de seguridad que incluye un circuito cerrado por televisión, más de 25 cámaras, sistemas de iluminación, megafonía e interponía, en conexión con las dependencias de la policía municipal.

g) Centros logísticos

Los centros logísticos funcionan como centros neurálgicos en la gestión del transporte de mercancías. Estos centros, intentan proporcionar las mejores soluciones en cuanto a la descongestión del tráfico en los núcleos urbanos, la liberación de suelo y las materias relacionadas con la distribución de mercancías.

Este papel tan importante es desempeñado en la CAPV por 4 centros logísticos: Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi), Zaisa, Aparkabisa y Arasur. A continuación se especifican los datos y características de cada uno de ellos.

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

Las instalaciones de este centro logístico se encuentran en el Polígono Industrial de Júndiz, en las inmediaciones de Vitoria-Gasteiz. Cuenta con una superficie bruta urbanizada de 718.141m², de los cuáles 231.371m² son construidas y 584.711m² dedicadas directamente a parcelas industriales y equipamientos. El centro acoge actividades varias en directa relación con el transporte y gestión de mercancías: almacenaje, distribución, gestiones aduaneras y de stocks, fraccionamiento y consolidación de cargas e intercambio modal. La distribución de la superficie en dichas actividades se plantea de tal manera que la zona atribuida a la actividad intermodal ocupa 122.587 m². Otras actividades como de distribución abarcan 110.336 m² y la actividad de almacenaje y transporte 109.312 m². La zona de actividad logística, por su parte, se centra en la superficie de 190.441 m² y en su caso, a los aparcamientos de vehículos industriales se les asigna el espacio de 23.821 m² y a la zona de servicios 28.214 m².

Estas instalaciones están muy bien comunicadas con todas las modalidades de transporte, de manera que la ampliación del Centro Intermodal de Transporte y Logística de Vitoria-Gasteiz ha estado dirigido al impulso de instalaciones para agentes logísticos que ofrecen soluciones intermodales, tanto como lo hace el acondicionamiento de la zona de cerca de 120.000 m² de parcelas industriales con ramal ferroviario para almacenes con doble acceso vagón-camión.

Cuadro 2.19. Evolución de la actividad de CTVi.

	2007	2008	2009
Empresas instaladas	59	62	65
Empleo	1.015	1.101	1.128
Tráfico de vehículos industriales diarios			
-Camiones	954	873	893
-Furgonetas	254	259	271
Total Ocupación Media de aparcamiento camiones	175	178	163

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

En la actualidad, el Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz acoge a 65 empresas y ofrece empleo a 1.128 personas. Mantiene sus 182 plazas de aparcamiento de camiones en la superficie de 23.821 m², y sufre un ligero descenso en la ocupación media mensual, registrando 163 plazas de aparcamiento frente a 178 del año anterior.

En cuanto al tráfico de vehículos industriales diarios, en el ejercicio actual se constata un tráfico de 1.164 vehículos, entre los cuales 893 son camiones y 271 furgonetas. La cifra global ha ascendido comparando con el ejercicio anterior, ya que en 2008 el tráfico registrado fue de 1.132 vehículos.

ii) Zaisa

Zaisa (Centro de Transportes de Irún) es el centro logístico guipuzcoano ubicado en un enclave estratégico del tráfico viario europeo, en la frontera entre Francia y España, y junto a las autopis-



tas A-8 y A-68, en el eje Madrid-París, y cerca de los aeropuertos de Hondarribia y Biarritz y del Puerto de Pasajes.

El centro consta de una superficie de 410.000 m² en el cual se desarrollan las actividades de transporte y logística. Con 143 empresas del sector en sus instalaciones, el centro emplea aproximadamente a 1.600 profesionales, que llegan a transportar y gestionar 2.450.000 toneladas de mercancías a lo largo del 2009. Estas características de conglomeración empresarial del sector de transporte y logística convierten a Zaisa en un centro de referencia en el ámbito del sur de Europa.

Cuadro 2.20. Evolución de la actividad de ZAISA.

	2007	2008	2009
Empresas instaladas	142	143	143
Empleo	1.700	1.700	1.600
Tráfico de mercancías	2.800.000	3.000.000	2.450.000
Total Ocupación Media de aparcamiento camiones ¹			
-Parking 1	--	--	142.180
-Parking 2	--	--	56.528

¹ Se refiere a la suma de abonados y de rotación.

Fuente: ZAISA.

En una superficie de 278.874 m² dedicada directamente a parcelas industriales y equipamiento, contiene 8.500 m² de naves de almacenamiento, 7.000 m² de oficinas y locales comerciales, el solar del centro de acogida y el solar de la estación de servicio de ZAISA III. En estas instalaciones las empresas del centro cubren las actividades de transporte nacional e internacional, carga fraccionada, carga completa, transporte de mercancías peligrosas, logística y almacenaje, distribución frigorífica y actividades aduaneras.

Las plazas de aparcamiento en el centro han ido evolucionando a lo largo de sucesivas fases de ampliación (3 fases). En 2009 hay 2.327 aparcamientos (públicos y privados) para coches y camiones.

Cuadro 2.21. Plazas de aparcamiento de ZAISA.

	ZAISA I		ZAISA II	ZAISA III	TOTAL
	Plaza de Euskadi	C/Europa	C/Comete Sa-rea	C/Antxon Txipi	
Coches Público	101	218	90	243	652
Coches Privado	400 ¹	45	31	119	595
	ZAISA	Aduana	C/Comete Sa-rea	C/Antxon Txipi	
Camiones Público	100 ¹	99		275 ¹	474
Camiones Privado	236		101	269	606

¹ Para abonados y rotación. El parking de ZAISA I para coches privados de la Plaza de Euskadi es subterráneo.

Fuente: ZAISA.

iii) *Aparkabisa*

APARKABISA. Bizkaiko Garraio Gunea, A.B. – Centro de Transportes de Bizkaia, S.A es la denominación al que ha accedido el centro en enero de 2009. El objetivo de este centro es la promoción, preparación y explotación de centrales integradas de mercancías y aparcamiento para camiones. Este centro se beneficia de la buena comunicación de la que dispone, gracias al área logística conectada al Puerto de Bilbao, la proximidad al aeropuerto de Bilbao y las principales redes viarias y ferroviarias que permiten unir al Estado con el resto de Europa.

Cuadro 2.22. Aparcamientos de Aparkabisa 2009.

	Plazas	Nivel de ocupación %
Aparcamiento nº 1 "Recinto Aparkabisa"	219	95,71%
Aparcamiento nº 2 "Recinto Aparkabisa"	398 ¹	99,44%
Aparcamiento nº 4 – Zorrozaurre (Bilbao)	106	99,22%
Aparcamiento nº 6 – Zierbena (Bizkaia)	391 ²	97,92%
Aparcamiento nº 7 – Zierbena: Mercancías peligrosas en Zierbena (Bizkaia)	230	76,02%

¹ Este dato incluye 9 plazas para camiones frigoríficos.

² Incluye 10 plazas para camiones frigoríficos.

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

El centro cuenta con aparcamientos en 3 diferentes recintos. Dispone de dos aparcamientos en el recinto de Aparkabisa en Trapagaran, uno en Zorrozaurre y otros dos en Zierbena. En 2009 los niveles de ocupación en estos aparcamientos han rondado el 97%, a excepción del recinto de Zierbena dirigido a mercancías peligrosas. Así, el aparcamiento nº 1 de Trapagaran con capacidad de 219 plazas, ha obtenido una media de ocupación del 95,7%; el aparcamiento nº 2 de Trapagaran con capacidad de 389 plazas y 9 plazas para camiones frigoríficos, registra el 99,4% de ocupación; el aparcamiento nº 4 de Zorrozaurre (106 plazas disponibles) se ha saldado con el 99,2%; el nº 6 de Zierbena (capacidad de 381 plazas y 10 para camiones frigoríficos) con 97,9% y por último, el aparcamiento nº 7 de Zierbena que trata con mercancías peligrosas y dispone de 230 plazas ha conseguido 76% de ocupación⁵.

En cuanto a su actividad, el centro acoge a 51 empresas en sus instalaciones, dando empleo a cerca de 700 personas. El tráfico de vehículos pesados llega a 115 unidades, mientras que el de vehículos ligeros se sitúa en 345, llegando a manipular hasta finales del ejercicio la cantidad de 327.028 toneladas en su conjunto.

⁵ Los aparcamientos nº 3 y nº 5 (en Zorroza y Basauri, respectivamente) en los que operaba Aparkabisa eran concesiones de la Diputación de Bizkaia, estando destinados en el ejercicio 2009 a otro uso.



Cuadro 2.23. Características de la actividad de Aparkabisa

Actividad en el 2009.	
Empresas instaladas	51
Personal de empresas	695
Tráfico vehículos pesados diarios	115
Tráfico vehículos ligeros diarios (reparto y furgonetas)	345
Mercancías manipuladas diariamente (toneladas diarias)	1.324
Mercancías manipuladas anualmente (toneladas anuales)	327.028

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

El ejercicio de 2009 ha mostrado síntomas de debilidad a causa de la crisis, que en definitiva se ha hecho notar en el desarrollo de todas las actividades concentradas en Aparkabisa. En este sentido, la ocupación se ha visto mermada en todos los aparcamientos de los que dispone el centro; el tráfico global en cuanto a movimiento y cargas originadas por Aparkabisa ha descendido un 25% en tráfico de vehículos y un 26% en las mercancías manipuladas; y las actividades de las aduanas y almacenes también han sufrido los efectos de la crisis (15%). Precisamente, los camiones registrados en la Aduana de Aparkabisa durante el ejercicio de 2009 han evolucionado negativamente (12,42%), así como las mercancías manipuladas en almacén de Aparkabisa, que con un total de 10.031 toneladas, repercute a la bajada de 21,57% con respecto de 2008 (12.791 tn).

Cuadro 2.24. Evolución de la actividad en Aduanas y Almacén de Aparkabisa

	2008	2009	% Crec. Interanual
Camiones registrados en Aduana			
-Importación	2.161	1.189	-12,58%
-Exportación	519	458	-11,75%
-Total	2.680	2.347	-12,42%
Mercancías manipuladas en Almacén (tn)			
-Importación C.E.E. y terceros países	8.151	6.390	-21,60%
-Exportación C.E.E. y terceros países	4.610	3.641	-21,02%
-Total	12.791	10.031	-21,57%

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

Con todo, la contracción en la actividad se ha visto reflejada en el descenso en el alquiler de almacenes (8%), en el alquiler de oficinas en el Edificio de Trapagaran (14%) y de Zierbena (11%).

iv) Arasur

Por su ubicación en la diagonal del suroeste europeo, la plataforma logística multimodal se conecta con los principales itinerarios y tráfico internos de la Península Ibérica y del resto del territorio europeo. Su proximidad a los puertos (Bilbao a 65 Km., Pasajes 120 Km., Santander 160 Km.), al aeropuerto de Vitoria-Gasteiz (tercer aeropuerto estatal de carga, a 20 Km.), a las principales redes viarias del Estado (Autopistas AP-1, A-8 y A-1) y a la red ferroviaria por Vitoria-Gasteiz (líneas Madrid-Irún-París; Lisboa-Irún-París; Bilbao-Barcelona y Madrid-Bilbao) hacen del centro un lugar idóneo para su actividad intermodal para una gestión óptima de distribución de mercancías.



El centro se extiende en una superficie de 2.000.000 m² y cuenta con una superficie dedicada directamente a parcelas industriales y equipamientos de 600.000 m². Las 10 empresas en sus instalaciones se especializan en actividades que se distribuyen en área de apoyo a actividades portuarias y aéreas; almacenamiento, regulación y distribución; trasbordo intermodal; transporte de flotistas; tránsito internacional y actividades correspondientes al centro administrativo y comercial. Asimismo, cuenta con servicio de acceso ferroviario a las naves del centro, así como de intermodalidad ferrocarril-camión.

Sus instalaciones cuentan con la superficie de 20.000 m² con un total de 197 plazas de parking para camiones, cuya ocupación media en el ejercicio actual ha sido del 25%. El tráfico registrado es de 100 camiones por día.

Cuadro 2.25. Características de la actividad de ARASUR

Actividad en el 2009	
Empresas instaladas	10
Tráfico de vehículos industriales diarios (camiones).	100
Total superficie de aparcamiento camiones	20.000 m ²
Total plazas de aparcamiento camiones	197
Total Ocupación Media de aparcamiento camiones	25%

Fuente: Arasur.

Dentro de las novedades a destacar en el ejercicio de 2009, el centro ha llevado a cabo la venta a Atisae de dos parcelas con una superficie total de 10.900 m². Estas parcelas irán dirigidas a complementar la zona de servicios del centro mediante el traslado de la estación de ITV de Miranda de Ebro a las instalaciones de Arasur, que se prevé llegue a ser operativa en el ejercicio 2010.

Al mismo tiempo, el centro Arasur concede a Saba Aparcamientos S.A. (filial del grupo Abertis) la gestión del nuevo parking vigilado para camiones de 194 plazas en un espacio de 23.700 m², contribuyendo así al desarrollo de la zona de servicios del centro logístico. La construcción de este aparcamiento responde a la creciente demanda de estacionamientos vigilados en el entorno de la Red Transeuropea de Transportes, con objeto de garantizar la seguridad viaria de los transportistas de mercancías por carretera. Por su parte, Compass Transworld Logistics, compañía participada en un 51% por Gamesa y en un 49% por Bergé, duplica su base logística en Arasur, elevando su espacio de 100.000 m² a 205.000 m².

Con todo, y con las inversiones en torno a los 360 millones de euros para la construcción de más de un millón de metros cuadrados de naves en los próximos nueve años, Arasur se proclama como uno de los parques logísticos más importantes del sur de Europa.

h) Estaciones intermodales

El Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián y la Diputación de Gipuzkoa han acordado un presupuesto conjunto en torno a los 15 millones de euros (repartidos al 50%) para la infraestructura de la futura estación intermodal de Atotxa. El resto hasta cubrir el gasto total de la obra (que se sitúa



cerca de 28 millones de euros) será responsabilidad de la empresa adjudicataria para la construcción y explotación del equipamiento. En ella se incluyen 700 plazas de aparcamiento de rotación para vehículos privados y 22 dársenas para autobuses, rodeadas de servicios comerciales y zonas de espera.

De este modo se centralizarán en un mismo punto la intermodalidad de trenes de alta velocidad, los de cercanías de Adif y los autobuses interurbanos y de largo recorrido. Por su parte, Euskotren estudiará las posibilidades de llevar su trazado hasta la Estación del Norte, para completar la conexión entre los modos de transporte en la futura estación intermodal de Atotxa.

En el mismo territorio, en septiembre comenzaron las obras correspondientes a la construcción de la estación intermodal de Zumarraga, previstas a concluir las en el período de un año. Para su coste de más de 5 millones de euros, el consejo del Gobierno Vasco ha aprobado una partida de un millón de euros y La Diputación Foral aportará 400.000 euros. Las obras contemplan la construcción de un aparcamiento subterráneo de 6.650 m² repartidos en dos plantas (acondicionará 220 plazas de aparcamiento, de las cuales 90 serán garajes cerrados privados); las paradas para los autobuses (4 plazas para interurbanos y 1 para urbano); y aparcamiento en superficie que incluye el uso compartido carga-descarga-taxis. La nueva infraestructura que está previsto finalice en 2011, posibilitará el trasvase de pasajeros procedentes de líneas de autobús o vehículos propios para su conexión con la línea ferrocarril de Renfe.

Además, en el Plan General de Ordenación Urbana de Tolosa se recoge la iniciativa de la construcción de una estación intermodal, en la que se proyecta integrar en un único edificio tanto las estaciones de autobús (urbano, interurbano y de larga distancia), como las de tren, incluyendo un nuevo aparcamiento subterráneo en la actual plaza de la estación. Por su parte, el Ayuntamiento de Eibar tiene en proyecto realizar un estudio de viabilidad para una estación intermodal en Eibar, que centralice en un punto las líneas de tren, autobús y parking de vehículos y bicicletas.

En cuanto al territorio vizcaíno, cabe señalar el proyecto de la estación intermodal de Urbinaga en Sestao, para el cual el Ministerio de Fomento ha aportado 8,6 millones de euros. El intercambiador, la tercera del Bilbao metropolitano tras las de Abando y San Mamés, posibilitará la conexión del metro, el tren (las dos líneas de Renfe Cercanías, C-1 de Bilbao-Santurtzi y la C-2 desde Bilbao por Trapagarán y Gallarta hasta Muskiz) y el futuro tranvía que unirá la Universidad del País Vasco (UPV) con la margen izquierda.

Por último, en el territorio alavés, en diciembre de 2008 se presentó 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 a lo largo del 2010 y tendrán una duración de dos años. La nueva infraestructura contará con 25 dársenas para autobuses y un parking de 364 plazas para turismos. Esta estación intermodal conectará la red de autobuses interurbanos y urbanos, la red de tranvía y la nueva red ferroviaria.



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 y pasajeras como al de mercancías.

2.2.1. Movilidad de personas

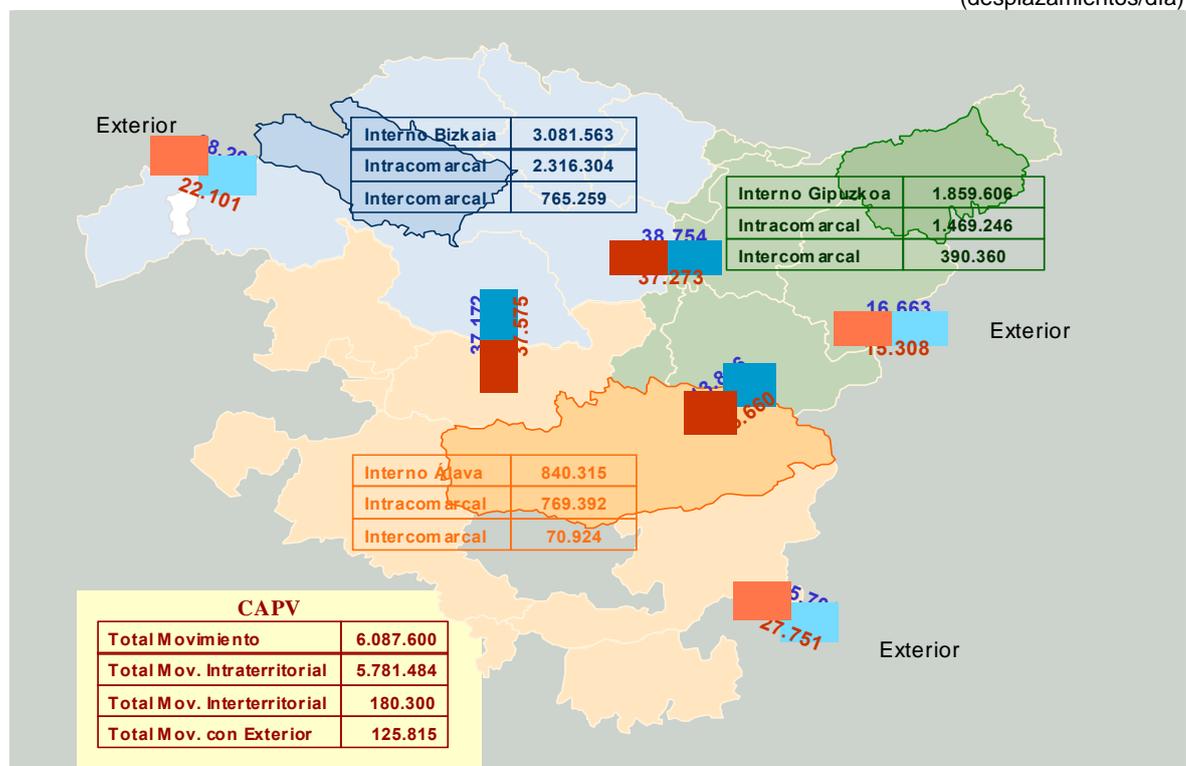
En lo referente a la movilidad de personas, los últimos datos disponibles proceden del “*Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2007*”, al margen de la información obtenida de los diferentes operadores que ofrecen sus servicios en la CAPV. Dicho trabajo da continuidad al anterior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

Al respecto, debido a que dicha información ya fue recogida en ediciones anteriores de este informe⁶, 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.

⁶ 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 resumen¹.
(desplazamientos/día)



¹ Se refiere a los residentes en la CAPV.
Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007.

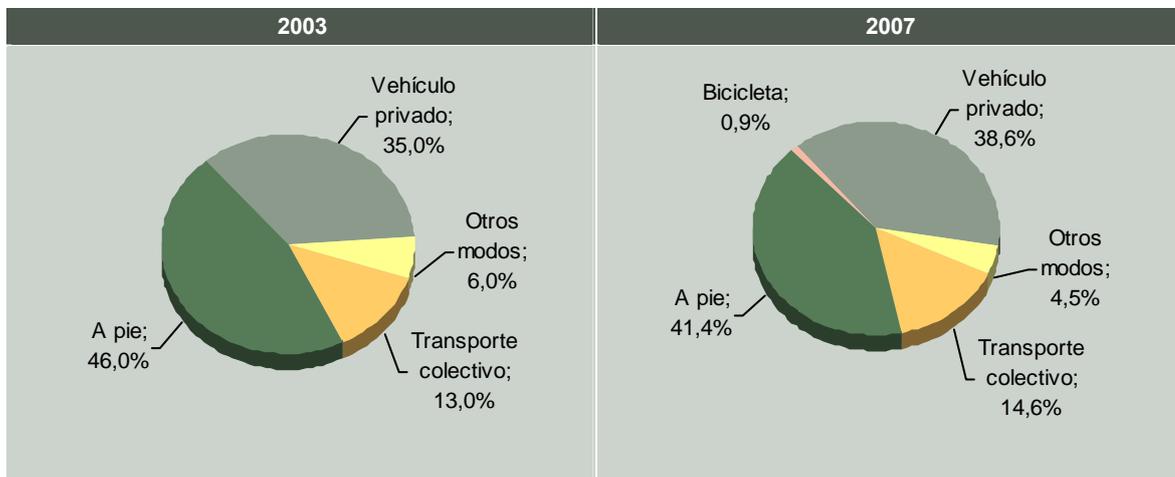
Atendiendo al ámbito de la movilidad, el 95% de los desplazamientos son intraterritoriales (5.781.484 desplazamientos se realizan dentro del mismo territorio), el 3% interterritoriales (180.300 desplazamientos tienen origen y destino en diferentes territorios) y el 2% restante con el exterior (125.815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

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).

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. .

Profundizando en el análisis de la evolución de la movilidad en servicios de transporte colectivo por carretera y ferroviario, en su conjunto, los datos aportados directamente por los operadores permiten observar que en 2009 el número de personas que viaja se ha reducido en un 0,2% con respecto al año precedente, alcanzando la cifra de 248,5 millones de usuarios y usuarias. Al respecto, destaca el crecimiento en más de cinco millones de los desplazamientos realizados en tren urbano, en buena medida justificado por la puesta en marcha del tranvía de Vitoria-Gasteiz. Por el contrario, el tren interurbano es el modo que mayor pérdida de viajeros y viajeras ha experimentado (-3,1 millones), seguido de los autobuses urbanos, que han visto caer sus clientes en 1,9 millones.

Cuadro 2.26. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas y tasa de variación inter-anual).

(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
2009	64.759	47.080	94.533	42.149	248.521	-0,2	10,3

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

En este sentido, cabe matizar que, en lo que al análisis de la evolución del transporte colectivo hace referencia, es necesaria una visión global del desempeño de la oferta existente en el área



geográfica de estudio, ya que la puesta en marcha de nuevas infraestructuras tiene como consecuencia, por un lado, la satisfacción de nuevas demandas de transporte colectivo y, por el otro lado, un trasvase modal en los desplazamientos realizados, sin que ello suponga una reducción de la oferta de transporte público.

Por último, desde una perspectiva de género se observa un uso diferenciado entre mujeres y hombres de los diferentes modos de transporte. De esta forma, queda patente la mayor presencia del vehículo privado en los desplazamientos realizados por los hombres, siendo el medio protagonista en el 45,7% del total de movimientos, mientras que entre las mujeres representa el 31,8%. Asimismo, se constata una mayor utilización por parte de las mujeres de medios de transporte colectivos, autobús y ferrocarril, y modos no motorizados (a pie y en bicicleta).

Cuadro 2.27. Desplazamientos según modo y sexo. 2007

Modo	Mujer	%	Hombre	%	Total	%
No motorizado	1.466.875	47,0	1.106.470	37,3	2.573.344	42,2
Ferrocarril	270.186	8,7	198.541	6,7	468.726	7,7
Autobús	361.593	11,6	231.949	7,8	593.542	9,8
Automóvil	990.960	31,8	1.359.028	45,7	2.349.987	38,6
Otros	28.106	0,9	73.894	2,5	102.000	1,7

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

a) *Transporte por carretera*

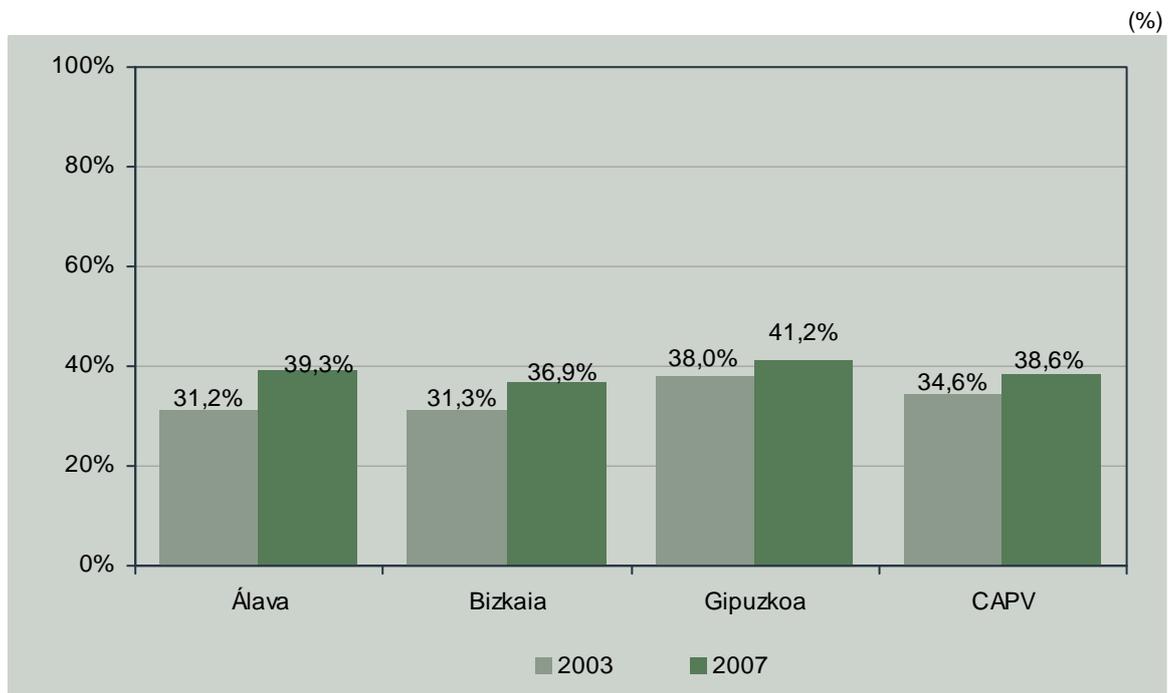
i) *Movilidad en vehículo privado*

La creciente utilización del automóvil queda constatada con la tendencia al alza del índice de motorización experimentado en la presente década, habiendo pasado de 391 a 434 turismos por cada mil habitantes en el período 2000-2009. Sin embargo, a pesar de este destacado crecimiento, en los últimos años se observan síntomas de estancamiento de la motorización de la población vasca, permaneciendo prácticamente invariable en los últimos 2 años.

En lo referente 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 la población de Bizkaia es la que más se desplaza en transporte público.



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

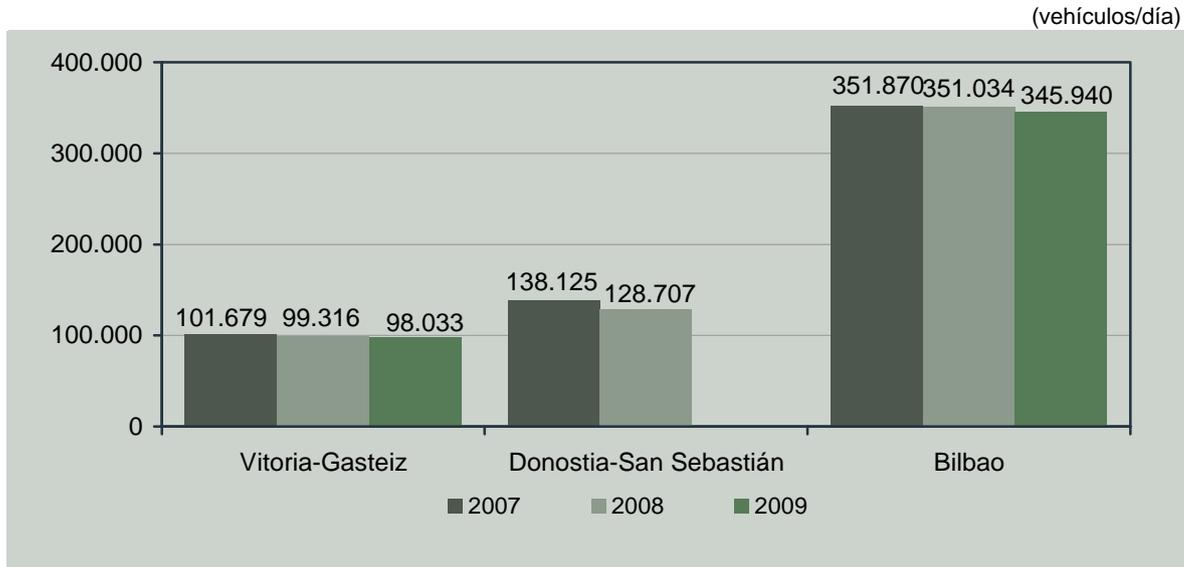


Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2003 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007.

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: IMD⁷ en los principales accesos a las capitales. 2009 (vehículos/día)



- Vitoria-Gasteiz: incluye los accesos de Arkaute / Puente de Zadorra / Krispiana / Gometxa.
- Bilbao: incluye los accesos de Deusto-Elorrieta / Deusto-Enekuri / Túneles de Artxanda / Begoña-Sto.Domingo / Ibarsusi-Etxebarri / Bolueta-Zubialdea / Miraflores-S.Sur / Zabalburu-S.Sur / Sdo. Corazón-S.Sur / Basurto- Kaxtresana / Basurto- Zorrotza.
- Donostia-San Sebastián (años 2007 y 2008) incluye los accesos: Herrera / Loiola / Zapatari-Avda.Tolosa / Subida a Hospitales / Amara. A la fecha de la publicación de este informe, no se encuentran disponibles los datos de 2009.

Fuente: Plan de Aforo de la Diputación Foral de Álava 2009. Plan de Aforo de la Diputación Foral de Bizkaia 2009. Plan de Aforo de la Diputación Foral de Gipuzkoa 2008.

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 sus vías de acceso (Intensidad Media Diaria-IMD de 345.940 vehículos/día), seguida de Donostia-San Sebastián (128.707 vehículos/día en 2008, último dato disponible) y Vitoria-Gasteiz (98.033 vehículos/día).

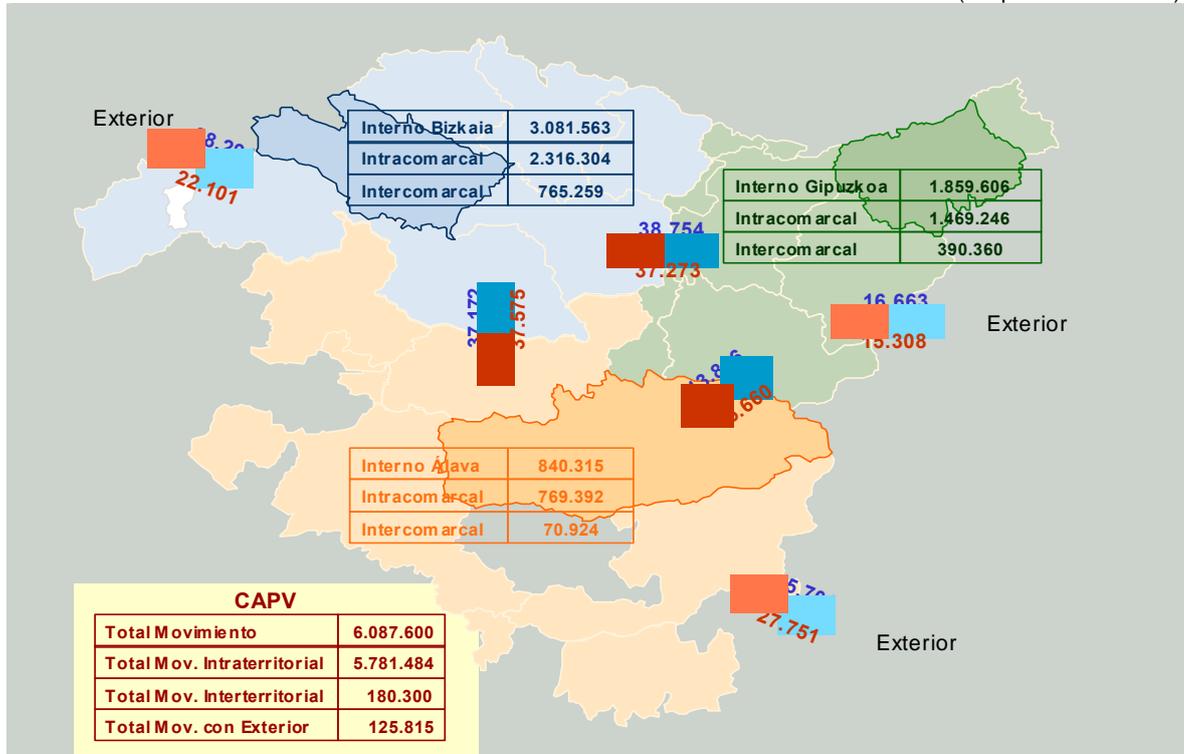
En lo referente al tránsito de **vehículos por carretera en el ámbito interurbano**, el automóvil es el modo utilizado en el 78% de los casos, registrando 694.894 desplazamientos interurbanos diarios.

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).

⁷ 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. .

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 y usuarias 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 2.28. Transporte público urbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2009

(miles de personas y %)

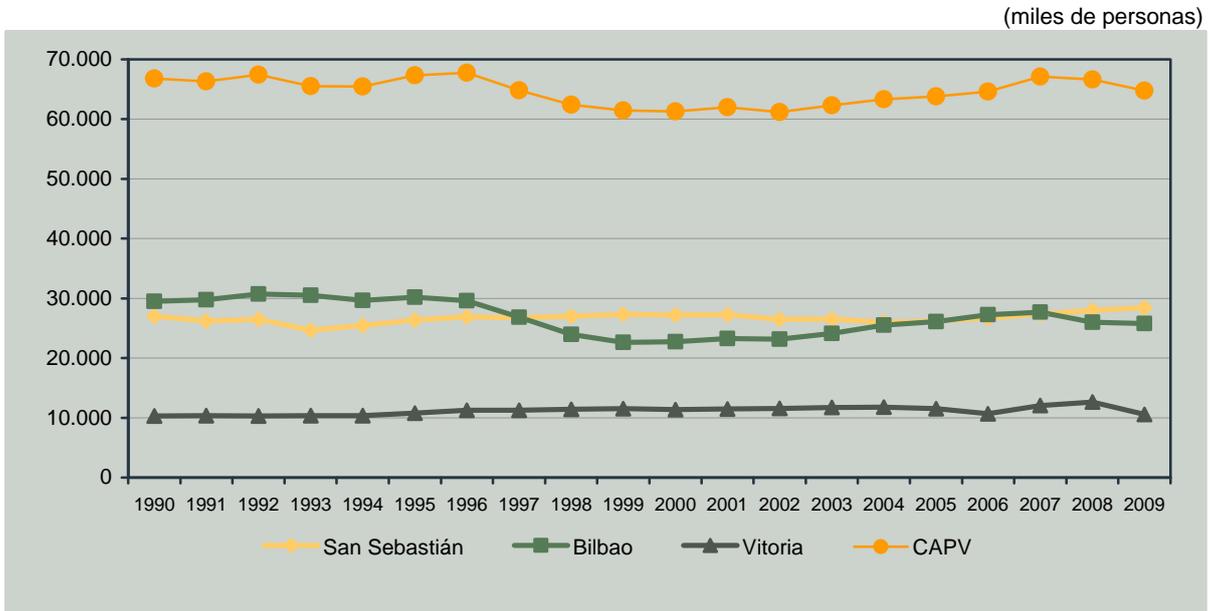
Años	Vitoria-Gasteiz		Donostia-San Sebastián		Bilbao		TOTAL	
	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)
1990	10.295	-	27.001	-	29.494	-	66.790	-
1995	10.765	0,9	26.371	-0,5	30.208	0,5	67.344	0,2
2000	11.383	1,1	27.213	0,6	22.729	-5,0	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
2009	10.544	-16,6	28.460	1,6	25.755	-1,0	64.759	-2,8

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

Circunscribiendo el análisis al **ámbito** específicamente **urbano**, las tres compañías de autobuses que operan en las capitales vascas, es decir, Transportes Urbanos de Vitoria-Tuvisa, Compañía del Tranvía de San Sebastián-CTSS y Bilbobus, han prestado servicio conjuntamente a 64,8 millones de personas en 2009, cifra que supone un descenso del 2,8% con respecto a la registrada en 2008. Este descenso se debe básicamente a la disminución de actividad experimentada por Tuvisa (-16,6%), condicionada por la puesta en marcha del tranvía en la capital alavesa y el consiguiente trasvase modal producido en los desplazamientos urbanos, si bien el número de usuarios y usuarias del conjunto del sistema urbano de transporte colectivo (autobús y tranvía) ha aumentado en Vitoria-Gasteiz en un 19,4% en 2009. Por su parte, Bilbobus ha reportado una pérdida del 1% en su número de usuarios y usuarias, mientras que CTSS ha visto aumentar la ciudadanía que ha utilizado sus servicios en un 1,6%. De esta forma, CTSS ha desplazado en 2009 a 28,5 millones de personas, 43,9% del total de usuarios de autobuses urbanos en la CAPV, Bilbobus a 25,8 millones (39,8% del total) y Tuvisa a 10,5 millones (16,3%).

El análisis de un periodo de evolución más amplio, permite observar que el número de personas transportadas por las tres compañías se ha visto reducido en un 3% con respecto a los niveles existentes al inicio de la década de los noventa, si bien se aprecian diferencias entre las capitales. De esta forma, mientras que en Vitoria-Gasteiz y Donostia-San Sebastián se han producido ligeros incrementos en el número de usuarios y usuarias (2,4% y 5,4%, respectivamente), en Bilbao se ha experimentado una contracción del 12,7% en el mismo periodo. Sin embargo, esta evolución hay que analizarla en el marco global de la oferta del servicio de transporte público colectivo en el área metropolitana del Gran Bilbao, donde en el periodo contemplado se han puesto a disposición de los usuarios y usuarias nuevos modos de transporte como MetroBilbao y EuskoTran, por lo que la demanda conjunta de servicios de transporte público urbano se ha visto ampliamente incrementada.

Gráfico 2.6. Transporte público urbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2009



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

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

En Bizkaia, la afluencia de personas de los autobuses interurbanos englobados en Bizkaibus ha sido en 2009 de 28,8 millones, lo que significa un decremento interanual del 4,6%. 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 en los últimos años se ha asistido a una amplia expansión de la demanda de transporte público en sus diversas modalidades.



Cuadro 2.29. Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús interurbano. 2000-2009

Años	Resto provincia Gipuzkoa		Resto provincia Bizkaia ¹		Resto provincia Álava ²	
	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)
2000	18.461,2	--	36.062,0	--	n.d.	--
2001	17.748,7	-3,9	38.535,9	6,9	145,5	--
2002	17.022,3	-4,1	35.115,4	-8,9	267,0	83,5
2003	16.712,0	-1,8	37.030,6	5,5	315,3	18,1
2004	16.626,6	-0,5	36.875,8	-0,4	439,2	39,3
2005	15.382,3	-7,5	34.134,2	-7,4	324,3	-26,2
2006	16.109,1	4,7	32.810,0	-3,9	374,0	15,3
2007	16.120,2	0,1	30.876,0	-5,9	349,3	-6,6
2008	17.185,1	6,6	30.196,0	-2,2	348,2	-0,3
2009	17.850,5	3,9	28.808,0	-4,6	421,0	20,9

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

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

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

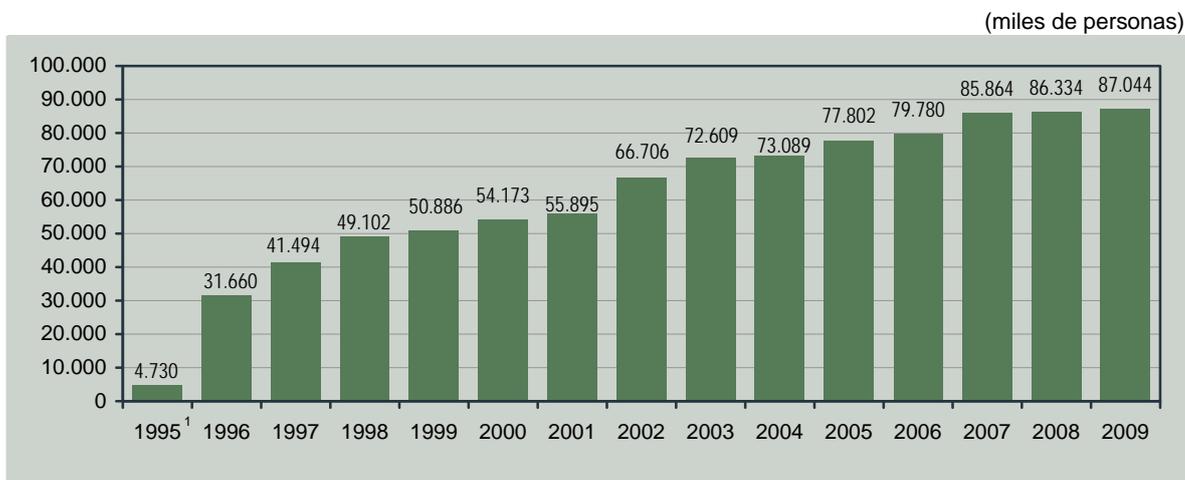
En lo que respecta al territorio guipuzcoano, los autobuses interurbanos han mantenido su tendencia creciente, alcanzando la cifra de 17,9 millones de viajeros y viajeras, lo que supone un incremento del 3,9% con respecto a los datos de 2008.

En Álava, por su parte, el número de usuarios y usuarias de los autobuses interurbanos ha registrado un notable incremento del 20,9%, situándose en 421 miles de desplazamientos. Ante estas cifras, cabe matizar que 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 la propia capital, lo que conlleva una menor utilización del servicio interurbano.

b) Transporte ferroviario

El Metro de Bilbao continúa con su tendencia creciente en cuanto al número de viajeros y viajeras y vuelve a registrar un récord histórico en el año 2009, alcanzando la cifra de 87 millones de personas, 710 mil desplazamientos más que los computados el año anterior. Este ligero incremento (0,8%) se debe principalmente a la apertura el 4 de julio de las nuevas estaciones en la Margen Izquierda de Peñota y Santurtzi, que en tan sólo seis meses de funcionamiento, han aportado a la red de Metro un movimiento de 1,7 millones de personas (667.870 y 1.074.953, respectivamente).

Gráfico 2.7 Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao. 1995-2009



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

Fuente: Metro Bilbao.

En lo que respecta a la distribución de personas por estaciones, como en años anteriores, Abando, Casco Viejo, Moyúa e Indautxu son las estaciones con un mayor tránsito de usuarios y usuarias, superando todas ellas la barrera de los seis millones de desplazamientos anuales, y representando en conjunto el 29,2% del total del tráfico del Metro de Bilbao. Les siguen en importancia, las estaciones de San Mames y Deusto, ambas por encima de los cinco millones de desplazamientos anuales.

Por su parte, las estaciones de Bagatza, Ansío y Abatxolo son las que han experimentado un mayor incremento en el tráfico de pasajeros y pasajeras con respecto a 2008, registrando unas tasas de variación interanual del 5,9%, 5,4% y 4,2%, respectivamente. En este sentido, el crecimiento de desplazamientos en la estación de Ansio está relacionado con el aumento de actividades celebradas en el BEC, más concretamente los partidos del Bizkaia Bilbao Basket, así como los conciertos o festivales que se han organizado en el 2009. Por contra, entre los descensos de usuarios más acusados, destaca la estación de Portugalete, que ha reducido su tráfico en casi 300.000 personas. Este descenso se explica ampliamente por la apertura de la estación de Peñota, ya que parte de los usuarios y usuarias del Metro en la villa portugaluja se decantan por la recién estrenada estación por motivos de cercanía.

Atendiendo a la distribución de los viajes por zonas, la zona A, que discurre en el municipio de Bilbao, continúa presentando la mayor afluencia de personas (57,4% del total), seguido de la zona B2, que da cobertura a la Margen Izquierda desde Cruces a Santurtzi (20,6%), y la B1, que transita por la Margen Derecha entre Lutzana y Berango (17%). Por su parte, las zonas B0, Larrabastera-Plentzia, y C, Etxebarri, suponen en conjunto el 5,1% del total de desplazamientos.



Por último, respecto al porcentaje de utilización de los títulos existentes, Creditrans se consolida como el billete más utilizado, aglutinando el 53,1% de los viajes, seguido del Bono Mensual con el 15,6%. Por su parte el billete ocasional continúa su tendencia descendente, suponiendo el 2,6% del total de títulos expedidos. Estas cifras confirman el alto grado de penetración del Metro de Bilbao entre la población vizcaína.

Gráfico 2.8. Transporte público urbano: Evolución de los viajeros y viajeras en EuskoTran. 2002-2009



¹ Desde su puesta en funcionamiento el 12 de diciembre de 2002 hasta fin de año.

Fuente: EuskoTran. .

En lo que hace referencia a Eusko Tran, la puesta en marcha del Tranvía de Vitoria-Gasteiz el 23 de diciembre de 2008 ha supuesto multiplicar en 2009 por 2,5 veces el tráfico de personas de Eusko Tran, alcanzando en el último año la cifra en conjunto de 7.488.734 usuarios y usuarias.

El Tranvía de Vitoria-Gasteiz ha gozado de una positiva acogida entre la ciudadanía, registrando en su primer ejercicio completo de funcionamiento una cifra de 4.689.282 viajeros, cifra que se supone irá en aumento en 2010, ya que la segunda línea entró en servicio (ramal Abetxuko) en julio de 2009, concluyendo la primera fase del proyecto del Tranvía.

Por su parte, el Tranvía de Bilbao ha desplazado en el transcurso de 2009 a un total de 2.799.452 personas, lo que supone un ligero descenso del 1,7% con respecto al año precedente. Un año más, las estaciones que presentan un mayor tráfico son San Mames, dado su carácter de enlace intermodal, y Abandoibarra, dada su cercanía a espacios tractores y de confluencia social, tales como el Guggenheim, la Universidad de Deusto y el centro comercial Zubiarte.

El resto de operadores ferroviarios que prestan servicios de transporte interurbano de viajeros y viajeras en la CAPV son RENFE, EuskoTren y FEVE. En 2009, el número de personas que han



utilizado los servicios de estas tres compañías, en conjunto, se cifra en 42,1 millones, un 6,8% inferior al volumen de pasajeros y pasajeras registrado el año anterior, continuando con la tendencia descendente experimentada en los últimos años. Este descenso en la actividad es extensible a los tres operadores, si bien se observan diferencias en cuanto a su grado de intensidad.

Cuadro 2.30. Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2009

(miles de personas y %)

Años	RENFE ¹		EUSKOTREN		FEVE ²		TOTAL	
	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)
2000	35.288	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
2009	23.654	-8,3	17.150	-4,4	1.345	-10,7	42.149	-6,8

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. .

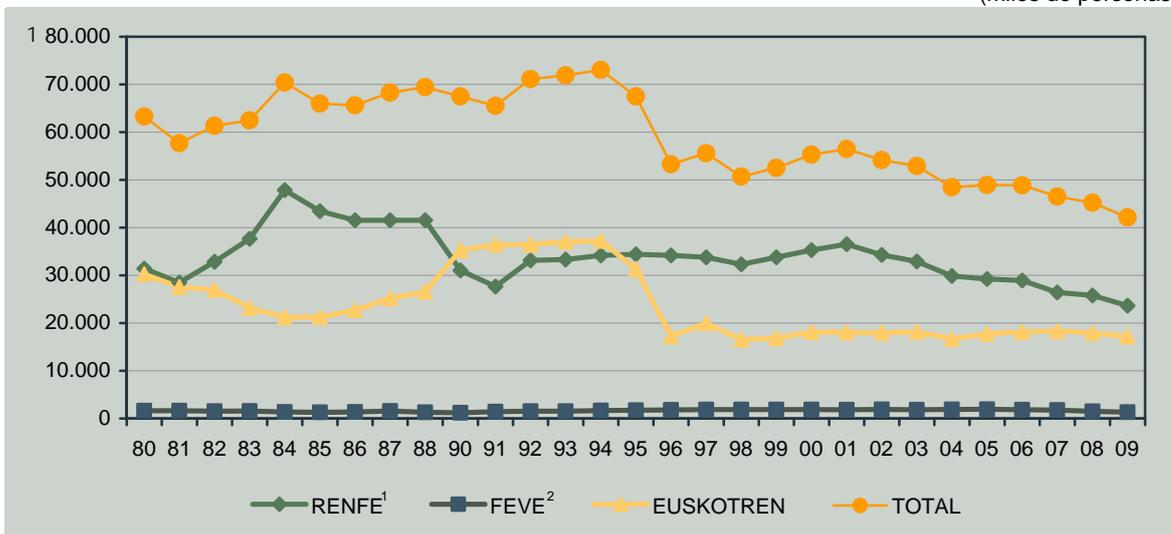
RENFE, compañía que supone el 56,1% del total de traslados interurbanos realizados por tren, sin tener en cuenta, obviamente, los realizados por Metro de Bilbao, ha experimentado en 2009 un descenso del 8,3% en su número de usuarios y usuarias, lo que supone una pérdida efectiva de más de 2,1 millones de personas. Por líneas, las que han registrado una menor disminución han sido la C-2 Bilbao Abando – Muskiz, que prácticamente iguala las cifras de 2008 (-0,3%), así como la línea en territorio guipuzcoano de Irún Brinkola, que experimenta un ligero descenso del 1,7%. Por su parte, las líneas C-3 Bilbao Abando Orduña y la C-1 Bilbao Abando Santurtzi han perdido el 15,1% y el 11,4% de su pasaje, respectivamente. Al respecto, cabe matizar que el descenso acontecido en la línea C-1 se debe, en su mayor parte, a un trasvase a la utilización del Metro de Bilbao.

EuskoTren, por su parte, con una cuota en 2009 del 40,6% del total de desplazamientos ferroviarios interurbanos, excluido el Metro, ha registrado un movimiento cercano a 17,2 millones de personas, lo que supone una disminución del 4,4% con respecto a las cifras de 2008. Este descenso se traduce en una pérdida efectiva de cerca 800 mil viajes.

Con respecto a la línea de FEVE, que cubre el trayecto de Bilbao-Balmaseda, el volumen de pasajeros y pasajeras se ha reducido en 2009 en un 10,7%, lo que supone la mayor contracción relativa de los tres operadores, si bien su participación en el transporte ferroviario interurbano de la CAPV es mucho menor (3,2% del total). En términos globales, FEVE ha disminuido su tráfico en 161.000 personas con respecto al ejercicio anterior.

Gráfico 2.9. Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 1980-2009

(miles de personas)



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.

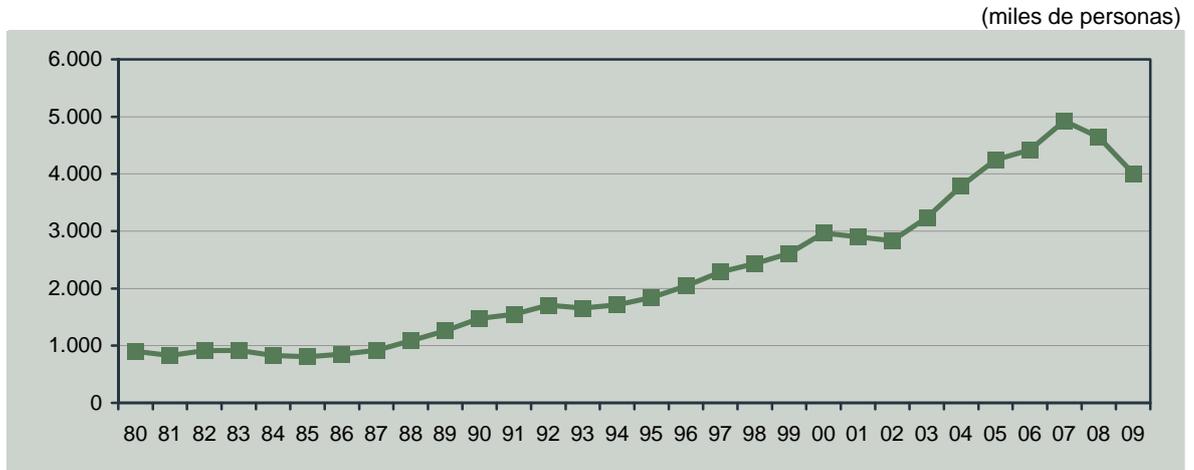
Fuente: Renfe, FEVE y EuskoTren. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Un análisis de la evolución a largo plazo permite observar que, en los últimos treinta años, el número de desplazamientos anuales realizados por los citados operadores de transporte ferroviario interurbano se ha reducido en más de 21 millones en el conjunto de la CAPV. Al respecto, merece señalar, una vez más, que el análisis de la evolución del transporte colectivo requiere una visión global del desempeño de la oferta existente en cada área geográfica. De esta forma, y concretamente en lo que se refiere al Territorio Histórico de Bizkaia, la disminución es consecuencia de la puesta a disposición del usuario de una mayor oferta de otros modos de transporte público colectivo, tales como el Metro de Bilbao, el cuál ha absorbido gran parte de los viajeros y viajeras del servicio de cercanías de RENFE en el área metropolitana de la capital vizcaína.

c) Transporte aéreo

La actividad de los aeropuertos constituye un fiel termómetro de la coyuntura económica a nivel internacional. La crisis económica continúa condicionando los niveles de actividad de los aeropuertos vascos, invirtiendo la tendencia creciente experimentada en los últimos años. De esta forma, los aeropuertos de la CAPV han registrado en 2009 un volumen total de 4 millones de personas, lo que supone un decremento del 13,6% con respecto a los desplazamientos registrados en 2008. Este descenso, salvo excepciones, se ha producido en el resto de aeropuertos a nivel estatal, que en su conjunto ha experimentado una contracción del 8% en lo que al número de pasajeros aéreos se refiere.

Gráfico 2.10. Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos. 1980-2009



Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA.

El aeropuerto de Bilbao, que concentra en 2009 el 91,1% del total de viajeros y viajeras en los aeropuertos vascos, ha sufrido un descenso de la demanda del 12,4% con respecto al año precedente, registrando una cifra de tráfico anual de cerca 3,7 millones de usuarios.

Atendiendo al origen y destino de los pasajeros y pasajeras de la Terminal vizcaína, cabe destacar que el tráfico internacional es el que ha experimentado una mayor contracción (-14,2%), situándose ligeramente por debajo de la cifra del millón de personas (941.559). Esta cifra supone que, en 2009, el tráfico internacional aglutina la cuarta parte del total de desplazamientos (25,8%) realizados con origen y/o destino el aeropuerto de Bilbao. Este descenso se debe principalmente a la contracción experimentada en el tráfico con Francia, que ha perdido más de 100 mil personas en el último año (-42,9%), debido al cese de actividad de la conexión de Clickair con la capital gala en enero 2009. Asimismo, el tráfico con Italia se ha reducido en cerca 40 mil viajeros y viajeras, consecuencia de la cancelación desde noviembre de 2008 de los dos vuelos diarios que Alitalia operaba desde Bilbao con destino Milán. Por su parte, destaca el favorable desempeño de los intercambios con Alemania, que han registrado un incremento del 6,7% gracias a la expansión en el número de pasajeros y pasajeras de los vuelos operados por Lufthansa con Munich, mientras que el tráfico con el Reino Unido se ha mantenido en los niveles del año anterior (+0,3%).

Entre los destinos estatales, Madrid-Barajas continúa siendo el aeropuerto con el que se produce mayor número de intercambios, computando el 24% del total de movimiento de personas con origen o destino la terminal de Loiu, seguido del aeropuerto de Barcelona (15,3%) y Palma de Mallorca (6%). En cuanto a la evolución en el año 2009, el tráfico con los tres aeropuertos mencionados ha experimentado descensos de diferente intensidad (-13%, -3,7% y -2,8%, respectivamente). Asimismo, cabe mencionar que el cese de actividad de la conexión con Málaga de Spanair ha provocado el descenso del tráfico con el aeropuerto andaluz en 93 mil personas. Por el contrario, destaca el favorable desempeño de los intercambios con Sevilla que, a pesar de la coyuntura económica actual, ha logrado incrementar el número de pasajeros y pasajeras en un



2,9%. De esta forma, la Terminal sevillana se sitúa como el cuarto aeropuerto estatal en cuanto al movimiento de personas con Bilbao, suponiendo el 5% del total del tráfico en 2009.

Por su parte, el aeropuerto de Hondarribia ha experimentado en el último ejercicio un descenso de actividad del 21,8%, lo que supone una pérdida de 87,9 miles de personas con respecto a los datos de 2008. Este descenso se debe, por un lado, por la retirada en agosto de 2008 de la compañía Spanair de la Terminal guipuzcoana y, por otro lado, por el descenso de viajeros y viajeras registrado por Air Nostrum, que se han reducido en un 19,5% en el último año. En cuanto al origen y destino, Madrid-Barajas aglutina el 77,1% del total del tráfico de personas del aeropuerto, seguido de Barcelona con el 19,6%, quedando limitado el resto de destinos prácticamente a vuelos charter a las Islas Baleares en temporada estival y a operaciones de carácter privado.

Cuadro 2.31. Tráfico de personas en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros y viajeras por aeropuerto. 2000-2009

Años	BILBAO		HONDARRIBIA		VITORIA-GASTEIZ		TOTAL	
	Miles personas	Δ anual per. %	Miles personas	Δ anual per. %	Miles personas	Δ anual per. %	Miles personas	Δ anual per. %
2000	2.556,4	--	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
2009	3.655,0	-12,4	315,3	-21,8	39,9	-41,2	4.010,2	-13,6

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA.

Por último, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz continúa el acusado descenso registrado en el año anterior y experimenta en 2009 una disminución de su tráfico de pasajeros del 41,2%, totalizando un movimiento de 39,9 miles de viajeros y viajeras, lo que constituye los peores datos de la historia de la terminal alavesa. Así, con el cese de actividad de Ryanair en noviembre de 2007 y la supresión en noviembre de 2008 de uno de los dos vuelos diarios a Madrid de Air Nostrum, la actividad regular de pasajeros del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz queda limitada a un vuelo diario con Madrid y Barcelona, salvo en la última semana de julio y la totalidad de agosto en los que Air Nostrum suprimió sus vuelos regulares desde Vitoria-Gasteiz, dejando a la terminal vitoriana, por séptimo año consecutivo, sin vuelos regulares operados por la compañía en parte del periodo estival. Por su parte, las operaciones charter realizadas desde el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz se han reducido a un vuelo semanal a Tenerife entre febrero y octubre, y a los realizados en veranos con destino Lanzarote, Tenerife, Ibiza, Palma de Mallorca y Túnez, si bien este último dejó de operar el 31 de julio.

Gráfico 2.11. Origen/destino de pasajeros y pasajeras por aeropuerto. 2009

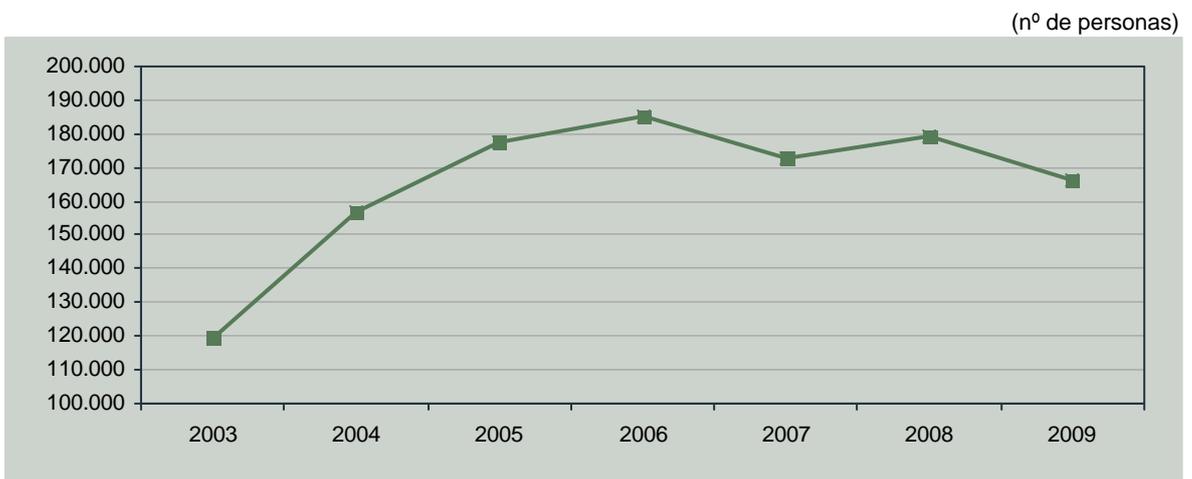


Fuente: AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. .

d) *Transporte marítimo*

El Puerto de Bilbao es la única infraestructura portuaria en la CAPV que presenta actividad en lo que al tráfico marítimo de pasajeros y pasajeras se refiere, ya que el resto de puertos se dedican exclusivamente al transporte de mercancías y a otras actividades no relacionadas con el transporte.

Gráfico 2.12. Tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao. 2002-2009



Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. (Línea regular)

Según la Autoridad Portuaria de Bilbao, en 2009 el Puerto de Bilbao ha registrado un volumen de 166.104 personas, lo que supone un descenso del 7,5% con respecto a la cifra alcanzada en 2008, consecuencia del descenso de la actividad turística en la coyuntura económica actual. De esta forma, se observa que esta disminución se debe principalmente a la bajada experimentada por los cruceros, que han visto reducido en un 21,9% el número de personas con respecto a



2008. Así, en 2009, un total de 30 cruceros han atracado en las instalaciones del Puerto, frente a un total de 38 del año anterior. Sin embargo, no hay que olvidar que en 2008 la temporada de cruceros marcó un récord histórico, por lo que, pese al descenso, 2009 constituye el segundo mejor año para el Puerto de Bilbao en lo que al tráfico de cruceristas se refiere. Además, los datos demuestran que las compañías de cruceros mantienen su apuesta por Bilbao a lo largo de todo el año, sin que se aprecie una marcada estacionalidad en la actividad.

Por su parte, cabe destacar que la Autoridad Portuaria de Bilbao participa en el proyecto "Cruise Atlantic Europe" que pretende desarrollar una ruta de crucero específica entre Portugal, Norte de España, Francia y las Islas Británicas, para lo que cuenta con el apoyo y subvención de la Unión Europea.

Cuadro 2.32. Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao. 2003-2009

Puerto	(Nº de personas)							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	% Δ anual 09/08
Línea regular	111.844	144.677	164.416	168.743	149.654	142.446	137.109	-3,7
▪ Embarcados	47.833	43.642	51.048	55.841	46.746	43.337	45.370	4,7
▪ Desembarcados	64.011	101.035	113.368	112.902	102.908	99.109	91.739	-7,4
Cruceros	7.433	12.180	13.379	16.645	22.972	37.126	28.995	-21,9
▪ Inicio línea	--	--	19	155	118	382	59	-84,6
▪ Fin de línea	--	--	58	193	62	388	339	-12,6
▪ En tránsito	--	--	13.302	16.297	22.792	36.356	28.597	-21,3
TOTAL	119.277	156.857	177.795	185.388	172.626	179.572	166.104	-7,5

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. (Línea regular)

En cuanto a la línea regular, el número de personas que han viajado en el ferry que une Santurtzi con el puerto de Portsmouth ha sido de 137.109, lo que supone un decremento del 3,7% con respecto a 2008. Este descenso se debe a la disminución del número de desembarcos (-7,4%), mientras que el número de turistas embarcados se ha incrementado en un 4,7%.

e) Transporte por cable

Con respecto a la movilidad de personas en el sistema de transporte por cable operativo en la CAPV, es decir, funiculares y ascensores públicos, en 2009 se ha registrado una caída del 1,9% en el número de usuarios y usuarias, totalizando 2,5 millones de traslados. Cabe mencionar que estas cifras no incluyen los datos del ascensor de Arangoiti, por no estar disponibles a la realización del presente trabajo, ni del ascensor de La Salve, debido a que no se dispone de registro de usuarios dada su condición de gratuidad desde mayo de 2008.



Cuadro 2.33. Transporte de personas por cable. 2004-2009

(Miles de personas)

Modo	2004	2005	2006	2007	2008	2009	% Δ 09/08
Funicular Artxanda	432	453	483	489	512	517	-1,0
Funicular Larreineta	204	204	198	182	182	178	-2,2
Funicular Igueldo	278	305	339	310	304	376	23,7
TOTAL FUNICULARES	914	962	1.020	981	998	1.071	7,3
Ascensor Arangoiti ¹	441	484	313	278	--	--	--
Ascensor La Salve ²	213	206	212	194	212	--	--
Ascensor Solokoetxe	995	919	888	814	785	731	-6,9
Ascensor Begoña	630	597	594	554	492	416	-15,4
Ascensor Ereaga	--	108	252	251	276	284	2,9
TOTAL ASCENSORES	2.279	2.206	2.259	2.091	1.765	1.431	-7,9³
TOTAL	3.193	3.168	3.279	3.072	2.763	2.502	-1,9³

¹ Los datos correspondientes al año 2008 y 2009 del Ascensor de Arangoiti no se encuentran disponibles.

² El ascensor de La Salve es gratuito desde el 1 de mayo de 2008, y se ha dejado de contabilizar el número de personas.

³ No incluye los datos correspondientes al Ascensor de Arangoiti ni al Ascensor de La Salve al no estar disponibles.

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

Al respecto, las infraestructuras que presentan un mayor descenso en el número de viajeros y viajeras son los ascensores de Begoña (-15,4%) y Solokoetxe (-6,9%), cuya actividad se ha visto resentida con la progresiva instalación de tramos de escaleras y rampas mecánicas, mientras que el funicular de Igueldo (+23,7%) y el ascensor de Ereaga (+2,9%) son los únicos que experimentan un desempeño positivo en 2009.

f) Otros medios

Un año más, el Puente Colgante de Bizkaia mantiene su tendencia descendente en cuanto al número de usuarios y usuarias, consecuencia de la ampliación del servicio del MetroBilbao a los municipios de la margen izquierda. De esta forma, en 2009, el Puente Colgante de Bizkaia fue utilizado por cerca 4 millones de personas para cruzar la Ría de Bilbao, lo que supone un descenso en el número de viajeros del 11% con respecto a 2008.

Cuadro 2.34. Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia. 2002-2009

(Miles de personas)

Puente Colgante	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	% Δ anual 09/08
TOTAL	5.830	5.751	5.670	5.243	4.972	4.567	4.463	3.970	-11,0

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia. .

Algo similar ocurre con el número de viajeros y viajeras de los botes que cruzan la ría entre Portugalete y Las Arenas, que en el periodo 2003-2006 han visto reducida su clientela en un 12,6%, si bien el último ejercicio ha logrado un ligero incremento en el número de usuarios y usuarias del 0,7%.



Cuadro 2.35. Tráfico en los botes Portugalete – Las Arenas. 2003-2009

(Miles de personas)

Botes	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	% Δ anual 09/08
TOTAL	635	680	609	610	582	551	555	0,7

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia.

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 (EPTM)” del Ministerio de Fomento y el estudio “Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2006”. Este último estudio utilizaba como fuentes de información básicas, además de la citada EPTM, encuesta realizadas a camiones en Biriattou para determinar el tráfico fronterizo y la composición del mismo.

En este sentido, al no disponer de los datos provenientes de las encuestas a camiones en el punto fronterizo de Biriattou, y con el objeto de realizar un ejercicio comparativo con las cifras ofrecidas en ediciones anteriores del informe, se ha procedido a estimar el tráfico total de mercancías en la CAPV a través de los datos ofrecidos por los operadores y por la EPTM, partiendo de la hipótesis de que, en lo referente al transporte por carretera, el tránsito supone el 20%⁸ del total de la carga transportada sobre ruedas, el cuál no es computado por el Ministerio de Fomento en 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 2009 en 628,8 toneladas, lo que supondría una reducción del 12,9% con respecto a los datos estimados para 2008⁹, y del -17,2% con respecto a los últimos datos publicados en el estudio “Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2006”. Este descenso es atribuible a la marcada sensibilidad del sector de transporte a los ciclos económicos, patente en el contexto de gradual debilitamiento de la demanda sufrida desde el último trimestre de 2007.

⁸ 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”.

⁹ Ver Panorámica del Transporte en Euskadi 2008: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/panoramica_2008/es_def/panoramica2008.html

Cuadro 2.36 Distribución de mercancías por modos de transporte. 2009

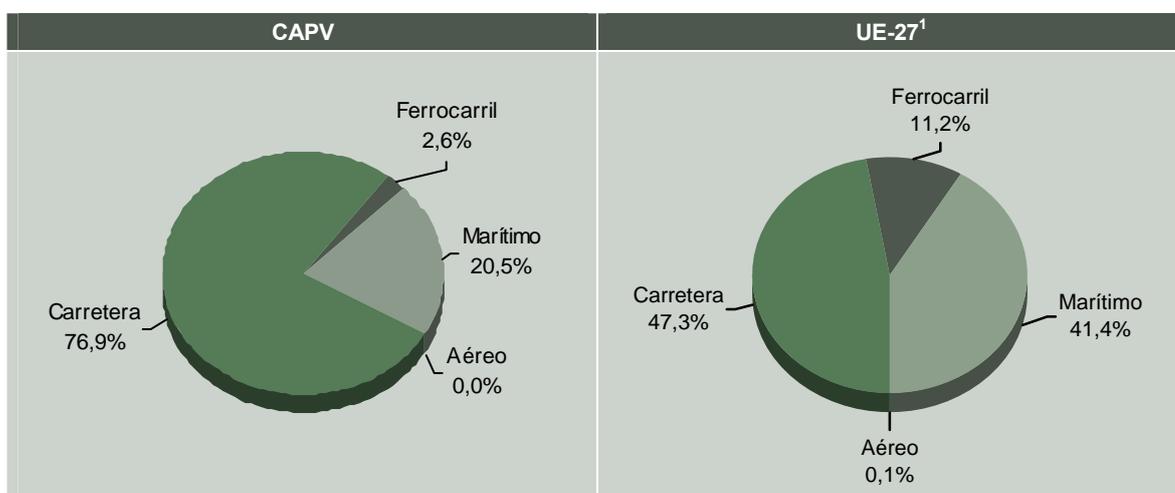
Tipo de tráfico	Miles Tn.	Tn. / día	%
Carretera	148.856	496,2	78,9
▪ Internos	67.125	223,8	35,6
▪ Origen / Destino	51.960	173,2	27,5
▪ Tránsito ¹	29.771	99,2	15,8
Ferrocarril	3.815	12,7	2,0
Aéreo	30	0,1	0,0
Marítimo	35.946	119,8	19,1
TOTAL	188.647	628,8	100,0

¹ Estimado en base a datos del estudio "Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. 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.

Centrando la atención en la distribución modal, y tomando como referencia los datos de 2008 a efectos de comparabilidad con los datos de la UE-27, se observa que la CAPV presenta un reparto más desequilibrado en favor del transporte por carretera que el conjunto europeo. 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.

Gráfico 2.13. Distribución modal del transporte de mercancías. 2008 (%)



¹ Último dato disponible 2008. 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 2010.

Al respecto cabe destacar el compromiso de las administraciones públicas en trabajar en la implementación de medidas tendentes al trasvase de mercancías transportadas por carreteras a otros modos más sostenibles, como son el marítimo y el ferrocarril.



b) Transporte por carretera

Atendiendo a los datos ofrecidos por la EPTM, el volumen de mercancías transportadas por carretera en la CAPV se ha reducido en 2009 en un 10,6%, reportando al cierre del ejercicio un total de 119,1 millones de toneladas. Esta disminución, si bien es generalizada en los tres ámbitos de transporte de mercancías considerados, esto es, transporte intrarregional, interregional e internacional, presenta diferentes grados de intensidad en función del tipo de desplazamiento realizado. De esta forma, el transporte internacional es el que registra el mayor descenso (-27%), con 4,3 millones de toneladas en 2009. Por su parte, el transporte intrarregional, es decir, el que tiene su origen y destino en la CAPV, ha disminuido en un 12,6%, situándose en 67,1 millones de toneladas. Por último, el tráfico interregional (con origen o destino CAPV) ha alcanzado la cifra de 47,7 millones de toneladas, lo que supone una disminución del 5,5% con respecto al ejercicio anterior.

Cuadro 2.37. Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución. 2005-2009

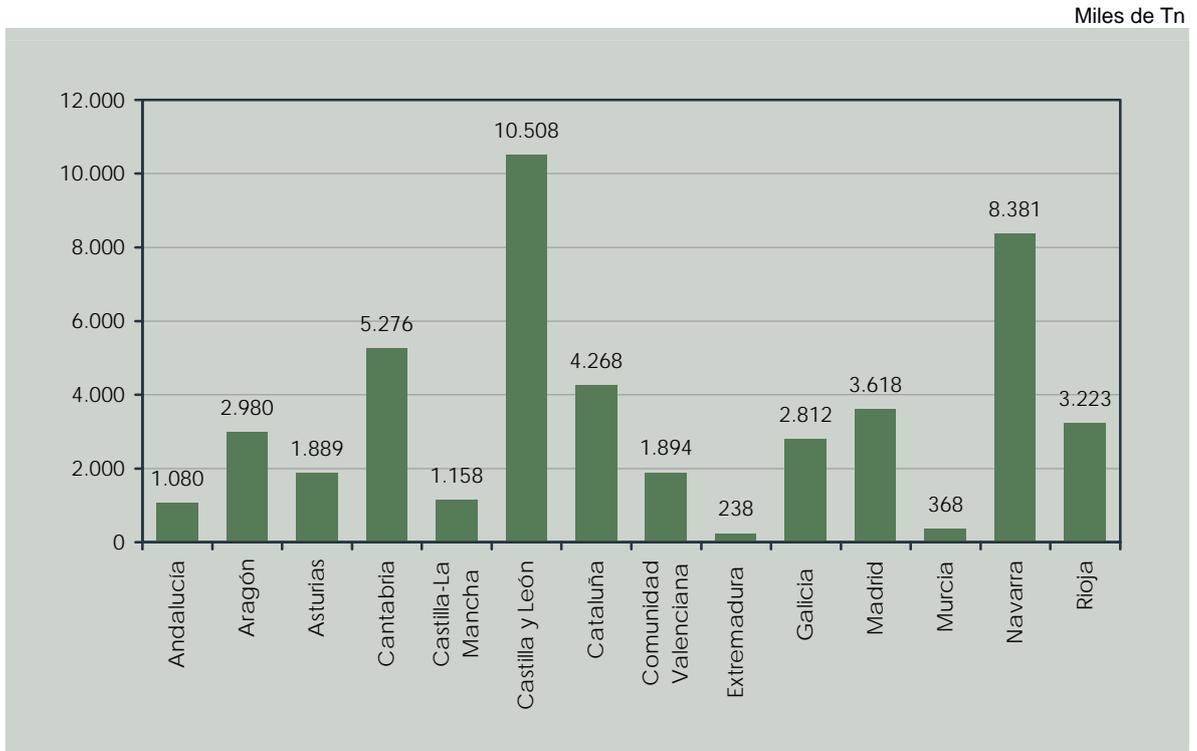
Tipo de desplazamiento	2005		2006		2007		2008		2009	
	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %
Transporte intrarregional¹	79.122	--	82.523	4,3	80.166	-2,9	76.823	-4,2	67.125	-12,6
Intra-municipal	19.487	--	23.889	22,6	18.321	-23,3	17.641	-3,7	18.356	4,1
Inter-municipal	59.635	--	58.634	-1,7	61.845	5,5	59.182	-4,3	48.769	-17,6
Transporte interregional²	47.474	--	49.609	4,5	55.838	12,6	50.473	-9,6	47.707	-5,5
Recibido de otras CC.AA.	23.448	--	24.244	3,4	28.343	16,9	24.410	-13,9	23.878	-2,2
Expedido a otras CC.AA.	24.026	--	25.365	5,6	27.495	8,4	26.063	-5,2	23.829	-8,6
Transporte internacional	5.260	--	4.789	-8,6	6.042	26,2	5.828	-3,5	4.253	-27,0
Recibido	2.977	--	2.754	7,5	3.494	26,9	3.208	-8,2	2.016	-37,2
Expedido	2.283	--	2.035	-10,9	2.548	25,2	2.620	2,8	2.237	-14,6
Total CAPV	131.856	--	136.921	3,8	142.046	3,7	133.124	-6,3	119.085	-10,6

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.

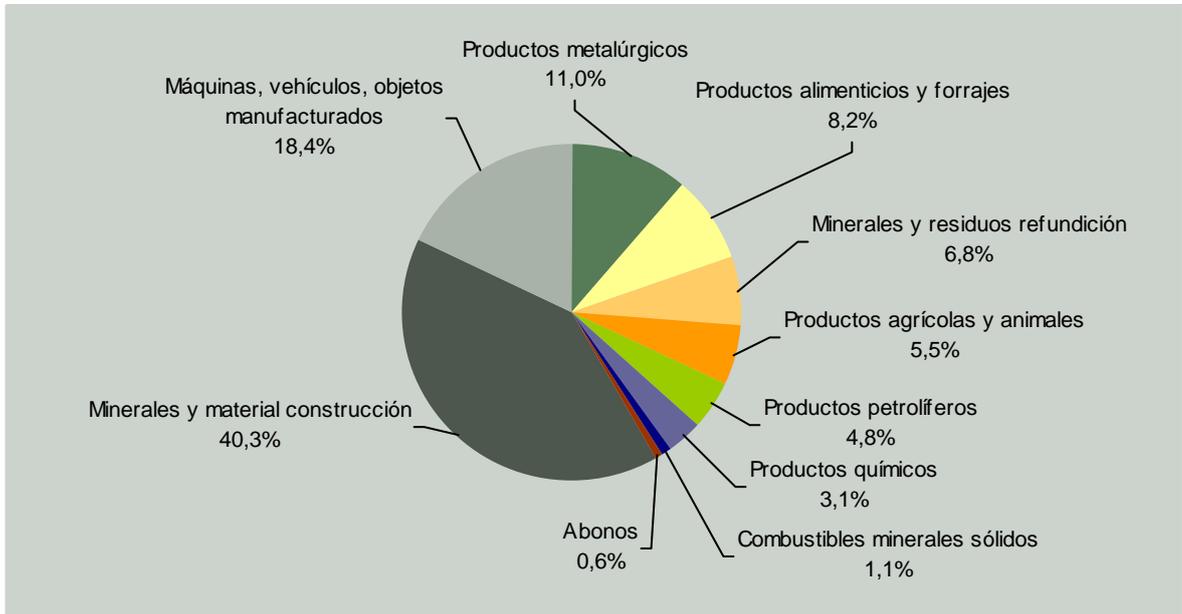
En el ámbito interregional, el mayor flujo de intercambios de mercancías se produce con Castilla y León, que acapara el 22,2% del total de movimientos con el resto de Comunidades Autónomas, alcanzando en 2009 la cifra de 10,5 millones de toneladas, un 1,1% más que en 2008. Le siguen en importancia Navarra con 8,4 millones de toneladas (17,6%), Cantabria y Cataluña con 5,3 y 4,3 millones de toneladas, respectivamente.

Gráfico 2.14. Transporte de mercancías interregional entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2009


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

Por último, atendiendo a la tipología de mercancías del transporte interregional e intrarregional por carretera en la CAPV, cabe destacar que el 40,3% de los bienes transportados lo constituyen minerales y materiales para la construcción, seguido de máquinas, vehículos y objetos manufacturados, con el 18,4% y productos metalúrgicos (11%).

Gráfico 2.15. Tipología del transporte intrarregional e interregional de mercancías por carretera. 2009 (%)



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

c) Transporte ferroviario

En el presente apartado se analiza el transporte de mercancías por ferrocarril en la CAPV. Para ello se presentan los datos de actividad disponibles de las tres compañías que operan en el territorio, RENFE, FEVE y EuskoTren. Así, en 2009, entre los tres operadores han movido 3.712,6 miles de toneladas de mercancía, lo que supone un significativo descenso con respecto a la cifra registrada en el ejercicio precedente (-31,1%).

En cuanto al reparto por operadores, RENFE es responsable de 3 de cada 4 toneladas de mercancías transportadas por ferrocarril con origen y/o destino la CAPV en 2009, reportando 2,8 millones de toneladas. Este volumen de carga transportado supone un decremento del 33,3% con respecto a la actividad computada en 2008.

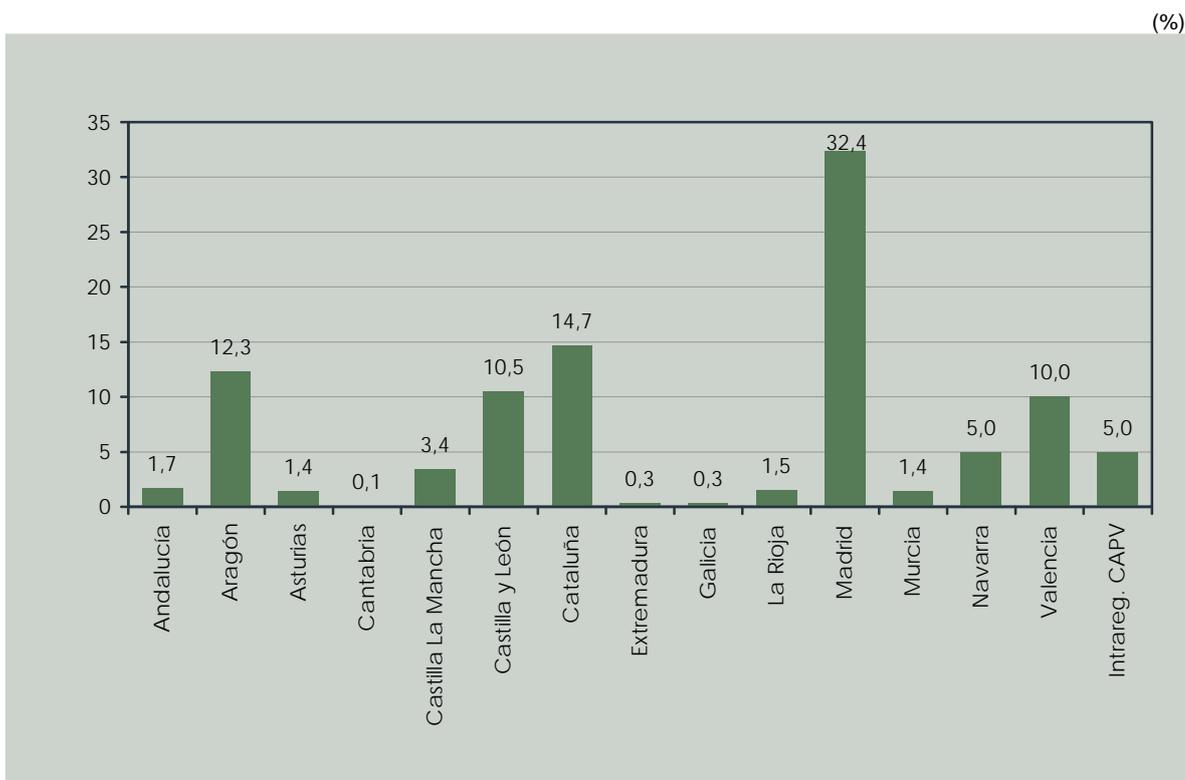
Cuadro 2.38. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por RENFE. 2007-2009

	2007		2008		2009		Δ % 08-09
	Toneladas	Ton/día	Toneladas	Ton/día	Toneladas	Ton/día	
Álava	261.446	716,3	236.649	648,4	139.420	382,0	-41,1
Gipuzkoa	2.215.465	6.069,8	1.919.844	5.259,8	1.266.165	3.468,9	-34,0
Bizkaia	2.002.391	5.486,0	1.991.861	5.457,2	1.361.871	3.731,2	-31,6
TOTAL	4.479.302	12.272,1	4.148.355	11.365,4	2.767.456	7.582,1	-33,3

Fuente: RENFE

Al respecto, cabe destacar que este tráfico se concentra ampliamente en Gipuzkoa y Bizkaia, que aglutinan el 95% del total de movimiento de mercancías transportadas por RENFE en la CAPV (45,8% y 49,2%, respectivamente), mientras que por Álava, transcurre el 5% restante. Como en años precedentes, las líneas que presentan una mayor actividad son la Hendaya – Irún, que supone el 36,1% del total, y la Bilbao – Santurtzi, con el 39,9%.

Gráfico 2.16. Transporte de mercancías transportadas por RENFE entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2009



Fuente: RENFE

El análisis de los flujos de mercancías interregionales permite observar que es la Comunidad de Madrid con la que se registra un mayor número de intercambios, representando el 32,4% del total de movimientos con el resto de Comunidades Autónomas. Le siguen en importancia Cataluña (14,7%), Aragón (12,3%), Castilla y León (10,5%) y Valencia (10%). Por tanto, cuatro de cada cinco toneladas transportadas por RENFE tienen como origen y/o destino una de éstas cinco Comunidades Autónomas.

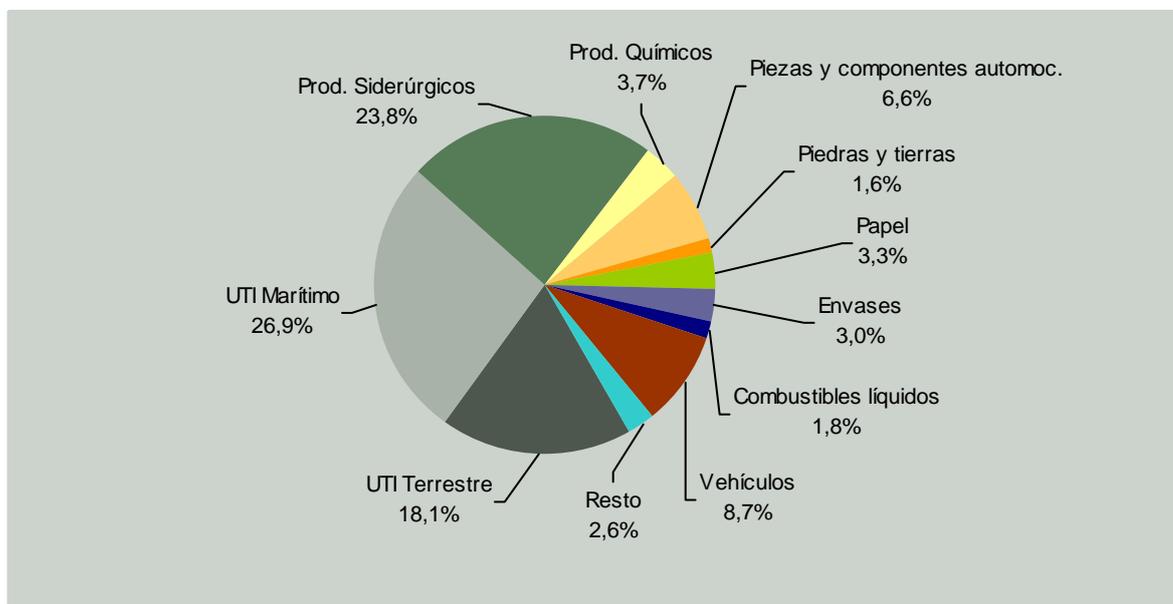
Cuadro 2.39. Transporte de mercancías por RENFE: CC.AA. de origen o destino. 2009 (%)

Destino / Origen	Origen País Vasco	Destino País Vasco	Total
Andalucía	1,9	1,3	1,7
Aragón	7,6	17,4	12,3
Asturias	0,0	3,1	1,4
Cantabria	0,2	0,0	0,1
Castilla La Mancha	5,6	0,0	3,4
Casilla y León	14,9	3,2	10,5
Cataluña	13,4	14,8	14,7
Extremadura	8,1	11,3	0,3
Galicia	0,5	0,0	0,3
La Rioja	0,3	0,1	1,5
Madrid	0,0	3,4	32,4
Murcia	34,2	26,3	1,4
Navarra	1,4	1,1	5,0
Valencia	5,1	4,4	10,0
CAPV (Intrarregional)	6,7	13,4	5,0
TOTAL	100,0	100,0	100,0

Fuente: RENFE.

Atendiendo a la tipología de las mercancías transportadas en el último ejercicio, las Unidades de Transporte Intermodal (UTI¹⁰) marítimas, incluyendo tanto las cargadas como las vacías, constituyen el 26,9% del total de toneladas movidas por RENFE en la CAPV, seguido de los productos siderúrgicos (23,8%), las UTIs terrestres (18,1%) y, a cierta distancia, los vehículos (8,7%).

Gráfico 2.17. Tipología de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por RENFE. 2009 (%)



Fuente: RENFE.

¹⁰ La Unidad de Transporte Intermodal (UTI) es el contenedor, caja móvil o semiremolque adecuado para el transporte intermodal.



Asimismo, cabe mencionar que RENFE es el único operador ferroviario que realiza transporte de mercancías peligrosas en la CAPV. Al respecto, en el año 2009 RENFE ha movido en Euskadi 79 miles de toneladas en contenedores y 159,2 miles de toneladas en vagones de mercancías catalogadas como peligrosas. Atendiendo a los principales productos transportados, en contenedores destacan los líquidos orgánicos corrosivos (13,6% del total de mercancía peligrosa en contenedores), materiales potencialmente peligrosos para el medioambiente (8,9%) y metacrilatos de metilo (8,7%), mientras que en vagones, los productos que en mayor proporción se han movilizado son Tiapental (45,9% del total de mercancía peligrosa en vagones), combustibles (31,1%) y amoníaco (16,4%).

Por su parte, la actividad de FEVE tampoco se ha mantenido ajena a los efectos de la crisis económica, y ha experimentado en 2009 una contracción de su volumen de mercancías transportadas del 21,8%, reportando un movimiento total de 823,7 miles de toneladas con origen o destino en el Territorio Histórico de Bizkaia. Esta cifra supone un descenso del 21,8% con respecto a los datos computados el año anterior.

Cuadro 2.40. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por FEVE. Evolución. 2002-2009

Año	Miles Ton. ¹	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
2009	823,7	2.256,8	-21,8

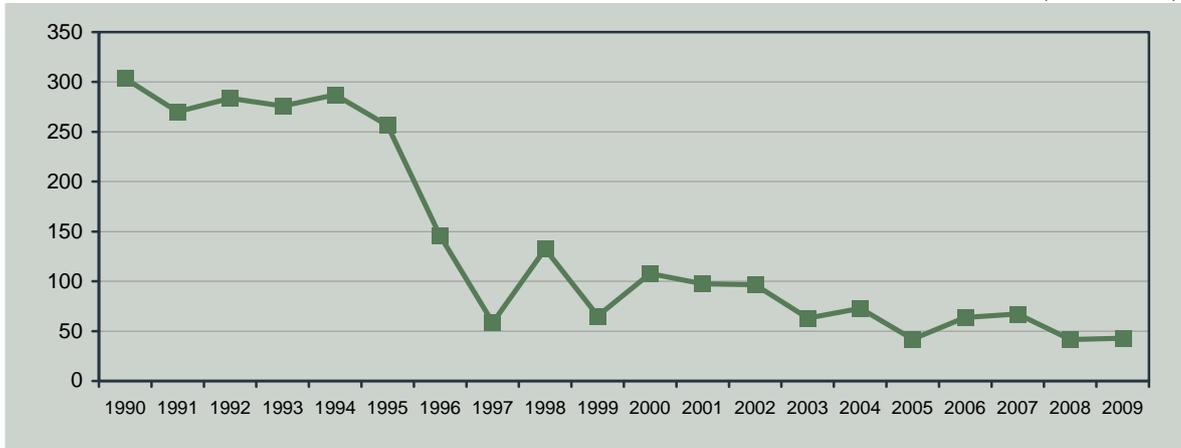
¹ No incluye la mercancía en tránsito

Fuente: FEVE.

Las descargas de mercancías en Bizkaia procedentes de otras CC.AA. constituyen la principal línea de operaciones de FEVE, totalizando 780,8 miles de toneladas (94,8% del total de carga transportada) frente a los 41,9 miles de toneladas cargadas con destino fuera de Bizkaia (5,1%). El tráfico intraprovincial, esto es, el que tiene su origen y destino en el Territorio Histórico de Bizkaia, ha alcanzado la cifra de 1.012 toneladas, lo que apenas representa el 0,1% del total de movimientos de mercancías. Al respecto, cabe mencionar que este tráfico intraprovincial es el que ha experimentado una mayor contracción el último ejercicio (-82,3%), seguido del tráfico con destino Bizkaia procedente de otras CC.AA. (-22,9%), mientras que el despacho de mercancías con origen Bizkaia a otras provincias se ha incrementado en un 17%.

Gráfico 2.18. Volumen de mercancías transportadas con origen la CAPV por FEVE. 1990-2009

(Miles de Tn.)



Fuente: FEVE.

Un análisis detallado del origen/destino geográfico de las toneladas movidas por FEVE permite constatar que el tráfico entre Bizkaia y Asturias, un año más, continúa constituyendo el principal flujo de intercambio de mercancías, si bien su peso específico se ha reducido con respecto al año anterior (46% del total en 2009, frente al 54,8% en 2008). Le sigue en importancia el tráfico procedente de Burgos, que supone el 36,8% del total, mientras que Lugo y Cantabria, aglutinan el 10,2% y el 4,7% de los intercambios, respectivamente.

Cuadro 2.41. Transporte de mercancías por FEVE: provincias de origen o destino. 2009 (%)

Origen/Destino	Origen Bizkaia	Destino Bizkaia	Total
A Coruña	0,0	2,1	2,0
Asturias	94,5	43,3	46,0
Bizkaia	2,4	0,1	0,1
Burgos	0,0	38,8	36,8
Cantabria	0,0	5,0	4,7
León	2,6	0,0	0,2
Lugo	0,5	10,7	10,2
TOTAL	100,0	100,0	100,0

Fuente: FEVE.

En cuanto a la tipología de mercancía transportada por FEVE, con origen Bizkaia sólo se cargan bobinas, mientras que la composición del tráfico destino Bizkaia se encuentra más diversificado, incluyendo, además de bobinas, aluminio, arena, madera y sosa.

En lo concierne específicamente a la actividad de EuskoTren, después de varios años consecutivos registrando récord histórico de actividad, en 2009 se ha producido un decremento en el volumen de mercancía transportada del 33,8%, con un total de 121,4 miles de toneladas computadas. Este descenso se debe principalmente a la bajada del tráfico de bobinas de acero desde las instalaciones de ArcelorMittal de Avilés y con destino Lesaka, que se ha reducido en el último año en



un 37,2%. Al respecto, cabe mencionar que EuskoTren presta el servicio conjuntamente con FE-VE en el trayecto Ariz-Lasarte Oria.

Cuadro 2.42. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EUSKO-TREN. 2002-2009

Año	Miles Ton.	Ton. / día	Δ%
2002	157,0	430,1	--
2003	154,2	422,5	-1,8
2004	164,9	451,8	6,9
2005	148,0	405,5	-10,2
2006	166,4	455,9	12,4
2007	173,6	475,6	4,3
2008	183,3	502,2	5,6
2009	121,4	332,6	-33,8

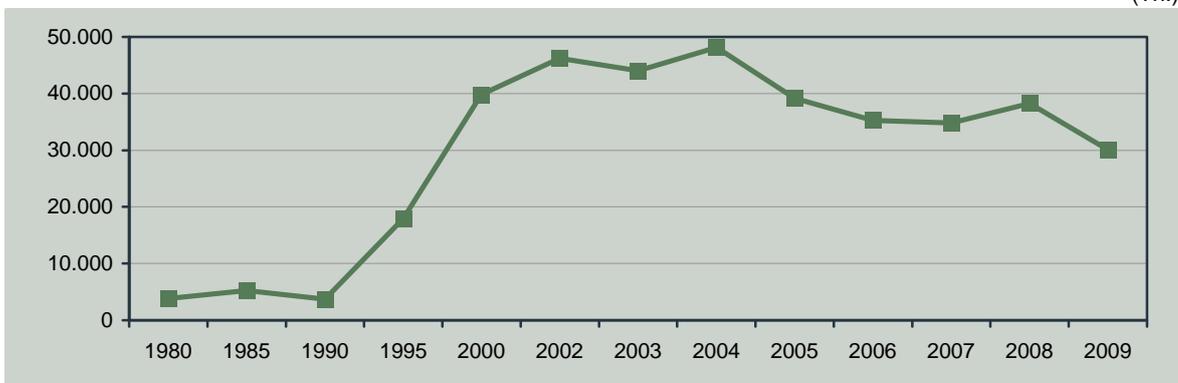
Fuente: EuskoTren.

Por último, cabe mencionar que Euskotren está estudiando la posibilidad de instalar un servicio de transporte de mercancías desde el puerto de Bermeo, habiendo realizado ya pruebas piloto de cara a su implantación. La puesta en marcha de este servicio permitiría a EuskoKargo, la unidad de negocio de mercancías de EuskoTren, ampliar su ámbito de actividad, a la vez que reduciría considerablemente el tráfico pesado, tanto por la Bi-2235, en dirección a Gernika, como por la Bi-631 hacia Bilbao, por el alto de Sollube.

d) Transporte aéreo

Al igual que lo ocurrido en la práctica totalidad del sistema aeroportuario estatal, los aeropuertos vascos no se han mantenido ajenos a la coyuntura económica y han cerrado 2009 con bajadas generalizadas. De esta forma, el tráfico de mercancías aéreo en la CAPV se ha reducido en un 21,2% con respecto al ejercicio anterior, situándose en un movimiento de 30,1 miles de toneladas, cifra que supone el nivel de actividad más bajo de la última década. Este descenso ha resultado más acentuado que el experimentado por el conjunto de las infraestructuras del Estado, que han disminuido su tráfico en un 10,3%.

Gráfico 2.19. Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2009



Fuente: AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

En lo que respecta al aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, en 2009 se ha registrado un movimiento total de 27,4 miles de toneladas, lo que supone un significativo descenso del tráfico del 21,7%. Este retroceso duplica al experimentado por el conjunto de aeropuertos del Estado (-10,3%), y relega a la Terminal alavesa a la cuarta posición en el ranking estatal de aeropuertos en lo que a transporte de mercancías se refiere, viéndose superada por el aeropuerto de Zaragoza, además de Madrid-Barajas y Barcelona que, un año más, ocupan los dos primeros puestos. Al respecto, cabe mencionar que el aeropuerto de Zaragoza es el único que ha logrado resultados positivos entre las principales infraestructuras aeroportuarias estatales, gracias al impulso dado por el Grupo Inditex, que ha fijado su base en la plataforma logística situada junto al aeropuerto aragonés.

Cuadro 2.43. Tráfico de mercancías por aeropuerto¹. 1980-2009

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	3.699,2	1,2	127,1	-17,5	42.425,1	17,2	46.251,4	15,6
2003	3.813,6	3,1	96,6	-24,0	40.155,9	-5,3	44.066,1	-4,7
2004	4.152,8	8,9	325,2	236,6	43.683,8	8,8	48.161,80	9,3
2005	3.956,7	-4,7	415,2	27,7	34.785,8	-20,4	39.157,70	-18,7
2006	3.417,7	-13,6	282,2	-32,0	31.575,7	-9,2	35.275,6	-9,9
2007	3.230,9	-5,5	245,9	-12,9	31.359,3	-0,7	34.836,1	-1,2
2008	3.178,8	-1,6	63,8	-74,1	34.989,7	11,6	38.232,3	9,7
2009	2.691,5	-15,3	31,1	-51,3	27.388,0	-21,7	30.110,6	-21,2

¹ No incluye mercancía en tránsito

Fuente: AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

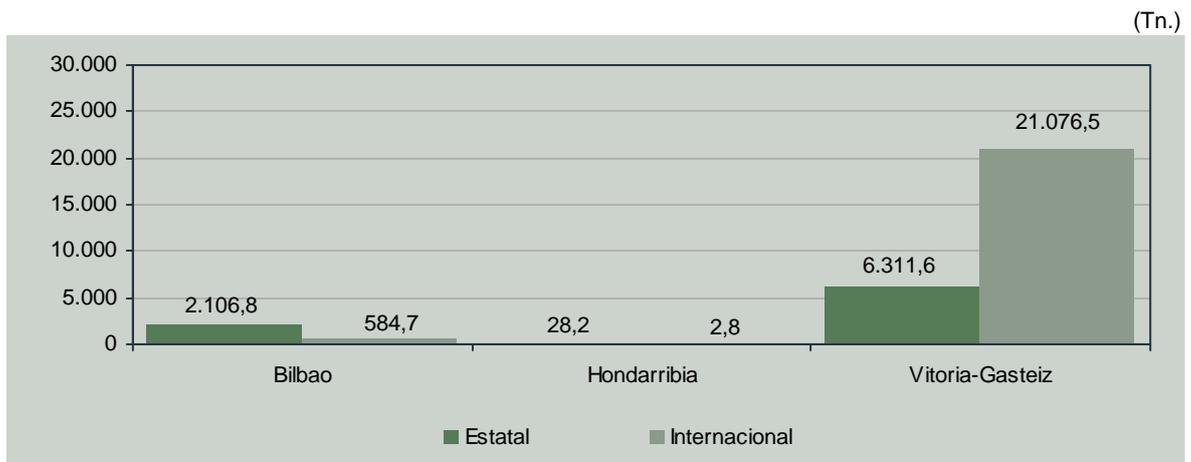
Entre las principales causas del descenso del tráfico en el aeropuerto alavés se encuentran la crisis del sector de automoción y el descenso experimentado en los envíos de paquetería. De esta forma, la empresa DHL, a través de su operadora European Air Transport, ha registrado en 2009

un movimiento de 30,7 miles de toneladas de mercancía, lo que supone una reducción del 19,2% con respecto al tráfico del año anterior. Al respecto, cabe mencionar que el movimiento de mercancías gestionado por European Air Transport representa el 90,4% del total de mercancía manipulada en la Terminal alavesa en 2009. Le sigue en importancia, aunque a gran distancia, el courier TNT, con 1.358 toneladas.

Por su parte, los descensos experimentados en los aeropuertos de Bilbao y Hondarribia sitúan a ambas infraestructuras en mínimos históricos de actividad. Concretamente, el aeropuerto de Bilbao ha registrado un movimiento de 2.691,5 toneladas en 2009, lo que supone un descenso en su actividad del 15,3%, mientras que Hondarribia ha visto reducido su tráfico a la mitad que en 2008 (-51,3%), habiendo manejado un total de 31,1 toneladas en el conjunto del ejercicio.

De esta forma, queda patente la hegemonía del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz en lo que al tráfico aéreo de mercancías se refiere. Así, en 2009 Vitoria-Gasteiz ha manipulado el 91% del total de la carga en la CAPV, mientras que Bilbao y Hondarribia han movilizado el 8,9% y 0,1% restante, respectivamente.

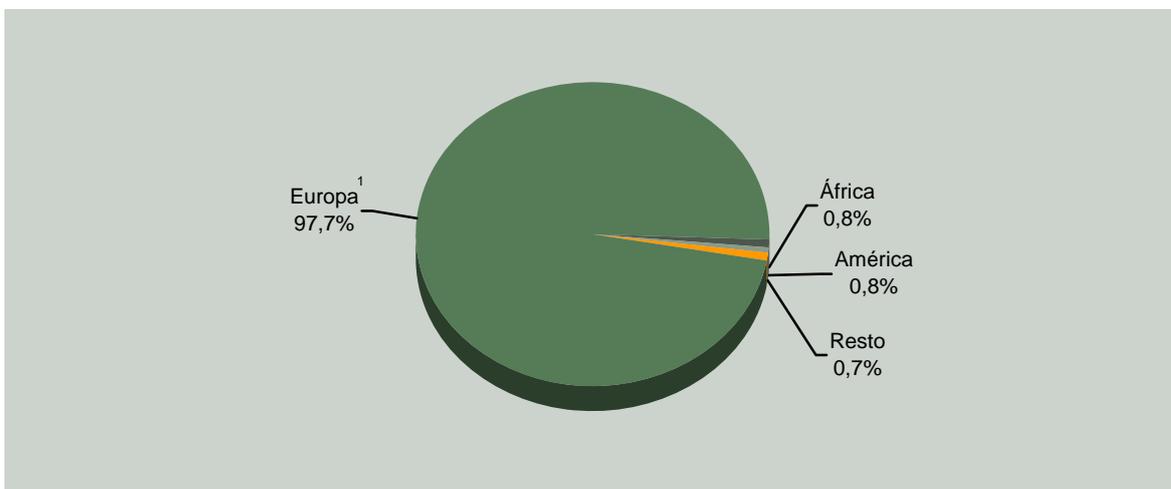
Gráfico 2.20. Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2009



Fuente: AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Atendiendo al origen y destino de la mercancía, el tráfico internacional constituye el 71,9% del total, mientras que el 28,1% de las toneladas son intercambiadas con otros aeropuertos de la red estatal. Este carácter internacional del tráfico aéreo viene determinado por la actividad del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, que presenta un 77% de movimientos realizados con destino o procedencia de aeropuertos extranjeros. Por su parte, Bilbao presenta una mayor participación estatal en sus intercambios, con casi 4 de cada 5 toneladas (78,3%) con origen o destino en aeropuertos del territorio nacional.

Gráfico 2.21. Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2009 (%)



¹ Incluye UE-27, Noruega y Suiza

Fuente: AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Con respecto a las zonas geográficas de intercambio, se observa una alta concentración de los países de la Unión Europea, que son origen o destino del 97,7% del tráfico internacional de mercancías de los aeropuertos vascos, mientras que el continente americano y el africano suponen el 0,8%, cada uno de ellos. Por países, Alemania es el principal origen / destino, aglutinando el 32,6% del total, seguido de España con el 28,1%, Bélgica (14,9%) y Portugal (13,9%).

e) Transporte marítimo

La actividad portuaria en la CAPV en 2009 evidencia los efectos provocados por la recesión económica y la crisis global en el tráfico marítimo, tanto a nivel estatal como internacional. Los dos puertos considerados de interés general, Bilbao y Pasajes, han experimentado en conjunto una contracción del 19,2% en sus movimientos de mercancía, situándose en 2.009 en 35,7 millones de toneladas, cifra similar a los niveles de actividad registrados en el año 2003.

Gráfico 2.22. Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Evolución. Evolución 1980-2009



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

En lo que respecta al Puerto de Bilbao, después de batir en 2007 el récord histórico de movimientos de mercancías, superando los 40 millones de toneladas, y alcanzar en 2008 las mayores cifras en lo que a tráfico de contenedores y graneles líquidos se refiere, en 2009 ha registrado un movimiento total de 32,2 millones de toneladas, lo que supone un acusado descenso del tráfico del 18,3%. A pesar de que este retroceso es mayor al registrado por el conjunto de Puertos del Estado (-12,7%), el Puerto de Bilbao no ha visto comprometida su competitividad y mantiene su cuarta posición en el ranking estatal, ligeramente por encima del tráfico computado en el de Tarragona (31,2 millones de toneladas). Al respecto, cabe mencionar que las principales infraestructuras de la red portuaria Estatal han visto reducidos sus tráficos en mayor o menor medida. De esta forma, mientras que Algeciras y Valencia han experimentado descensos del 5,7% y 3,3%, respectivamente, Barcelona ha visto mermada su actividad en un 16,9%.

Cuadro 2.44. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes. Evolución 1980-2009

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
2009	32.179,9	-18,3	3.512,4	-26,4	35.692,3	-19,2

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



Este retroceso en la actividad portuaria de Bilbao se observa de forma generalizada en los diferentes tipos de movimientos efectuados. De esta forma, las descargas, que suponen el 70,3% de la actividad total en 2009, se han reducido en un 18,6%, mientras que las cargas, que representan el 28% de movimientos, han caído en un 12%. Por su parte, el tráfico local y avituallamiento, con una incidencia mucho menor en la actividad portuaria, se han contraído un 35,3% y 15%, respectivamente.

Cuadro 2.45. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por tipo de movimiento. 2006-2009

(Miles de Tn.)

Concepto	Bilbao				Pasajes			
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
Descargas	27.596,2	28.545,2	27.758,1	22.606,0	4.324,6	3.842,2	3.210,5	2.163,3
Cargas	9.612,1	9.877,3	10.222,3	8.998,5	1.127,0	1.181,7	1.515,1	1.304,5
Tráfico Local	1.241,1	1.439,6	1.265,2	446,1	--	--	--	--
Avituallamiento	141,5	152,2	152,3	129,4	45,7	43,8	40,4	36,1
Pesca	--	--	--	--	7,3	6,7	7,7	8,6
Total	38.590,9	40.014,3	39.397,6	32.179,9	5.504,6	5.074,4	4.773,7	3.512,4

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

Atendiendo a la composición del tráfico de mercancías, se observa que la crisis económica ha repercutido, con mayor o menor intensidad, sobre los movimientos de todas las tipologías de producto. Así, el tráfico de graneles sólidos ha descendido un 27,3%, la mercancía general convencional un 24,6%, con un ligero mejor desempeño del tráfico contenerizado (-22,5%) sobre el resto de mercancía general (-28,3%), mientras que los graneles líquidos han experimentado un decremento del 11,1%.

Los productos petrolíferos continúan siendo las principales mercancías en el Puerto de Bilbao. El crudo de petróleo, con un descenso en el año 2009 del 10,4%, supone el 24,5% del total del tráfico, seguido del fuel-oil, con una variación interanual del -14,7% y una participación del 12,7%, y el gas natural, que pese a haber descendido en un 14,6%, se ubica como el tercer producto en importancia en el puerto, totalizando el 9,8% de la actividad.

Por su parte y como consecuencia del descenso de actividad de la industria en la zona, las mercancías que registran una mayor pérdida de tráfico en 2009 son los productos siderúrgicos, que, con un decremento del 42,3%, abandonan su tradicional tercer puesto en importancia en la actividad del Puerto para ubicarse en la quinta posición, por detrás del gas natural y el gasoil. Asimismo, entre las principales mercancías, destacan las caídas de las chatarras, que han reducido en una tercera parte su movimiento (-33,8%), la de otros minerales, con un descenso del 29%, y los carbones, que disminuyen en un 25%.



Cuadro 2.46. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por tipo de producto. 2006-2009

(Miles de Tn.)

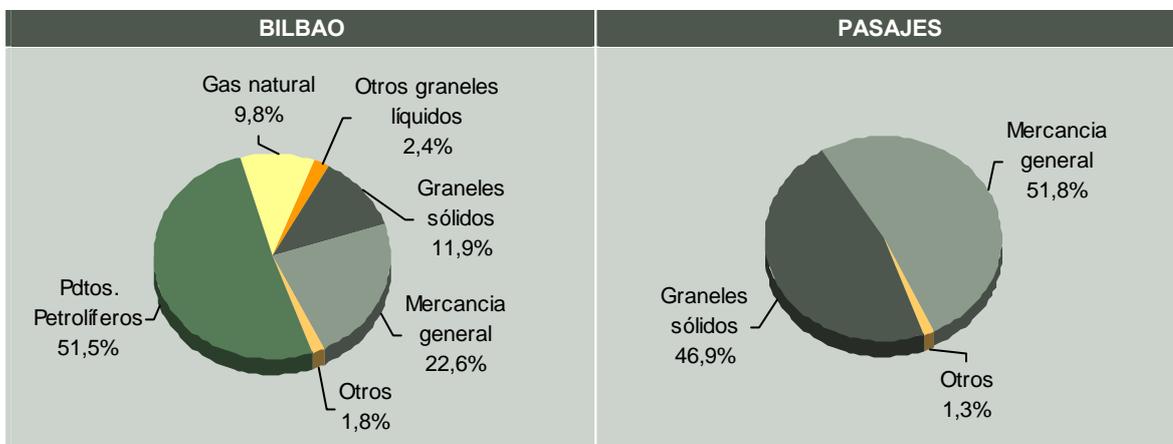
Concepto	Bilbao				Pasajes			
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
Graneles líquidos	22.289,7	22.682,2	23.057,3	20.497,4	--	--	--	--
▪ Productos petrolíferos	18.229,5	18.969,3	18.459,4	16.543,5	--	--	--	--
▪ Gas natural	3.352,5	2.931,6	3.710,4	3.168,8	--	--	--	--
▪ Otros graneles líquidos	707,7	781,3	887,5	785,1	--	--	--	--
Graneles sólidos	5.524,2	5.832,4	5.266,5	3.828,0	3.248,3	2.778,2	2.351,4	1.649,7
Mercancía general	9.394,3	9.907,9	9.656,7	7.279,1	2.203,3	2.245,7	2.374,2	1.818,1
▪ En contenedores	5.629,1	5.920,1	6.138,9	4.756,7	--	--	--	--
▪ Otra mercancía general	3.765,2	3.987,8	3.517,7	2.522,4	--	--	--	--
Resto	1.382,5	1.591,8	1.417,5	575,5	53,0	50,5	48,1	44,6
Total	38.590,7	40.014,3	39.398,0	32.179,9	5.504,6	5.074,4	4.773,7	3.512,4

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

Si se atiende a los mercados de origen/destino del tráfico, se observa que el Puerto de Bilbao continúa siendo uno de los principales puertos del sistema estatal en lo que a intercambios con la Europa Atlántica se refiere. De esta forma, un año más, Rusia se consolida como el principal socio comercial, suponiendo el 20,2% del total del tráfico del puerto, seguido del Reino Unido con el 7,4%. En total, las tráficos del Short Sea Shipping han totalizado 18 millones de toneladas, el 55,9% del total de la actividad portuaria. Al respecto, cabe mencionar que, en el segmento de corta distancia, en 2009 se ha ofrecido una media de 15 servicios semanales para el transporte de contenedores, casi 10 para mercancía convencional y 7 para cargas rodadas, a lo que ha contribuido el incremento de tres a cinco salidas semanales a partir de septiembre de la línea Bilbao – Brujas de Transfennica.

Por su parte, los mercados transoceánicos tienen también gran importancia para el puerto, destacando los movimientos efectuados con la zona Asia Índico, que constituye el segundo gran mercado en importancia del Puerto (12% del total). Por países, los principales flujos comerciales de larga distancia se han producido con Estados Unidos, Irán y Trinidad y Tobago, que aglutinan el 7,4%, 6,9% y 4,3% del total del tráfico, respectivamente, compuesto en su mayoría por productos petrolíferos y derivados.

Gráfico 2.23. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Tipología de mercancías. 2009 (%)



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

Las consecuencias de la recesión económica han sido aún más patentes en el Puerto de Pasajes, que en 2009 ha visto reducido su tráfico en más de una cuarta parte (-26,4%) con respecto a 2008, superando las peores previsiones realizadas a comienzos de año. Concretamente, el Puerto de Pasajes cierra el año con un volumen de tráfico de 3,5 millones de toneladas, muy lejos de la barrera de cinco millones en la que se ha movido en los últimos años, y que sitúa a la dársena guipuzcoana en niveles de actividad similares a los de mediados de los noventa. Este acentuado descenso se debe, en gran medida, al cese de actividad durante buena parte del año del principal cliente del puerto, Arcelor Mittal.

Un análisis más detallado permite observar que las descargas en el puerto son las que han experimentado una mayor contracción (-32,6%), seguido de la mercancía cargada, que se ha reducido con respecto a 2008 en un 13,9%. Al respecto, cabe destacar que las descargas representan en 2009 el 61,6% del total del tráfico del puerto de Pasajes y las cargas el 37,1%. Por su parte, el avituallamiento y la pesca, con una incidencia mucho menor en la actividad portuaria, han experimentado una dispar evolución. Así, mientras el avituallamiento se ha visto reducido en un 10,6%, la pesca registra un incremento del 11,7%, hasta alcanzar los 8,6 miles de toneladas de pescado fresco, cifra que supone récord histórico en el puerto.

En cuanto a la composición del tráfico, la actividad del puerto se centra en su práctica totalidad en la mercancía convencional y los graneles sólidos, que en 2009 representan en conjunto el 98,8% del total del tráfico (51,8% y 47%, respectivamente). Ambas tipologías de productos han experimentado acusados descensos en el último ejercicio. Concretamente el movimiento de graneles sólidos se ha reducido en un 29,8% y la mercancía general en un 23,4%. Por su parte, el resto de mercancías han registrado un decremento del 7,3%, si bien su participación en el total de la actividad del puerto apenas representa el 1,3%.



Profundizando en el análisis, cabe destacar que el mayor movimiento de mercancías ha correspondido, un año más, a los productos siderúrgicos, que representan el 40,2% del volumen manejado en 2009, si bien su actividad se ha visto reducida en un 15,6% con respecto al año anterior. Especial mención merece el descenso experimentado por las importaciones de chatarra (-42,5%), motivado por el cierre parcial de acerías guipuzcoanas durante buena parte del año, y el de los abonos, los materiales de construcción y el carbón, que se han reducido en un 63,9%, 53,4% y 21,1%, respectivamente.

Por su parte, destacar el correcto desempeño en lo que al tráfico de vehículos se refiere, ya que, si bien no logra acercarse a las cifras récord del año 2008 (304.000 unidades), la cifra de 222.796 unidades alcanzada en 2009 puede considerarse de satisfactoria, habida cuenta de la coyuntura económica y del descenso experimentado por el sector de automoción. Por fabricantes, Opel es la compañía que más vehículos moviliza en el puerto, alcanzando en 2009 la cifra de 157,1 miles de unidades, un 7,6% inferior al año precedente. Mercedes (39,8 miles) y Volkswagen (9,2 miles), segunda y tercera compañía en importancia en la dársena guipuzcoana, han experimentado un descenso más acusado, del 44,7% y del 69,8%, respectivamente. Entre las tres compañías suponen el 92,5% del tráfico de automóviles del Puerto.

Por contra, los principales incrementos han correspondido a los cereales (41,5%) y a las maderas (39,1%), si bien su participación en el volumen total de mercancías es más reducida (6,2% y 1,8%, respectivamente).

Cuadro 2.47. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por países. 2009

(Miles de Tn.)

Puerto de Bilbao				Puerto de Pasajes			
País	Descargas	Cargas	Total	País	Descargas	Cargas	Total
Rusia	6.336,2	44,8	6.381,0	Reino Unido	123,1	302,2	425,3
Reino Unido	1.460,2	885,7	2.346,0	Argelia	44,0	374,4	418,3
EE.UU.	908,1	1.428,4	2.336,6	Rusia	282,4	0,0	282,4
Irán	2.034,2	135,5	2.169,7	Holanda	219,9	50,9	270,8
España	455,5	1.649,6	2.105,1	España	226,6	3,1	229,7
Trin. Tobago	1.358,5	9,8	1.368,4	Bélgica	105,5	111,5	217,0
Holanda	825,5	367,3	1.192,8	Marruecos	8,7	162,1	170,8
Gibraltar	0,0	974,5	974,5	Suecia	162,6	0,0	162,6
Bélgica	545,6	368,5	914,1	Alemania	124,5	37,7	162,2
Brasil	673,7	229,0	902,7	Finlandia	156,3	0,0	156,3
Total	22.606,0	8.998,5	31.604,4	Total	2.163,3	1.304,5	3.467,7

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

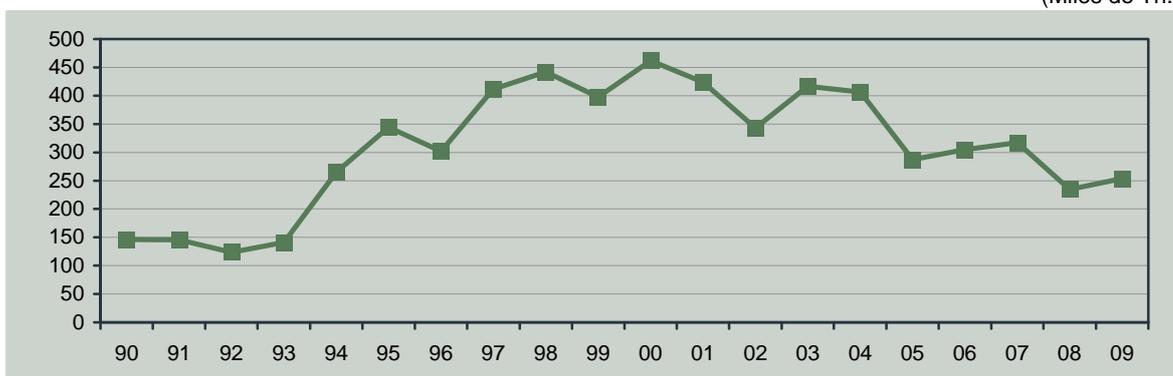
Con respecto a los principales mercados, Rusia constituye el origen del 13,1% de la mercancía descargada en el puerto, compuesta principalmente de chatarra. Le siguen en importancia España, con el 10,5% de las importaciones, fundamentalmente carbón, y Holanda, con un 10,2% de las descargas y una mayor diversificación del tipo de producto importado, prevaleciendo las bobinas y chapas de acero. Por su parte, Argelia, con el 28,7% del total de las cargas, se configura

como el principal destino del puerto pasaitarra, gracias a los productos siderúrgicos, seguido del Reino Unido que supone el 23,2% y Marruecos el 12,4%.

Por último, respecto a la ampliación exterior del Puerto de Pasajes, el Gobierno Vasco y la Diputación han dado su visto bueno al redimensionamiento de la infraestructura, que finalmente tendrá 100 hectáreas de suelo, la mitad de las inicialmente previstas, pero suficiente para el desarrollo de la totalidad de actividades que actualmente se realizan en dársenas interiores.

Gráfico 2.24. Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2009

(Miles de Tn.)



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

Bermeo, por su parte, es el único puerto comercial de la CAPV que ha logrado registrar incrementos de actividad en el año 2009. Concretamente, el Puerto de Bermeo ha alcanzado un tráfico de mercancías de 253,7 miles de toneladas, lo que supone un crecimiento del 8,3% con respecto a 2008, amortiguando ligeramente el acusado descenso experimentado el año anterior. Ahora bien, estas cifras de actividad del puerto todavía se encuentran entre las mínimas registradas en los últimos quince años, y muy alejadas de los niveles de tráfico de finales de los noventa e inicios de la presente década.

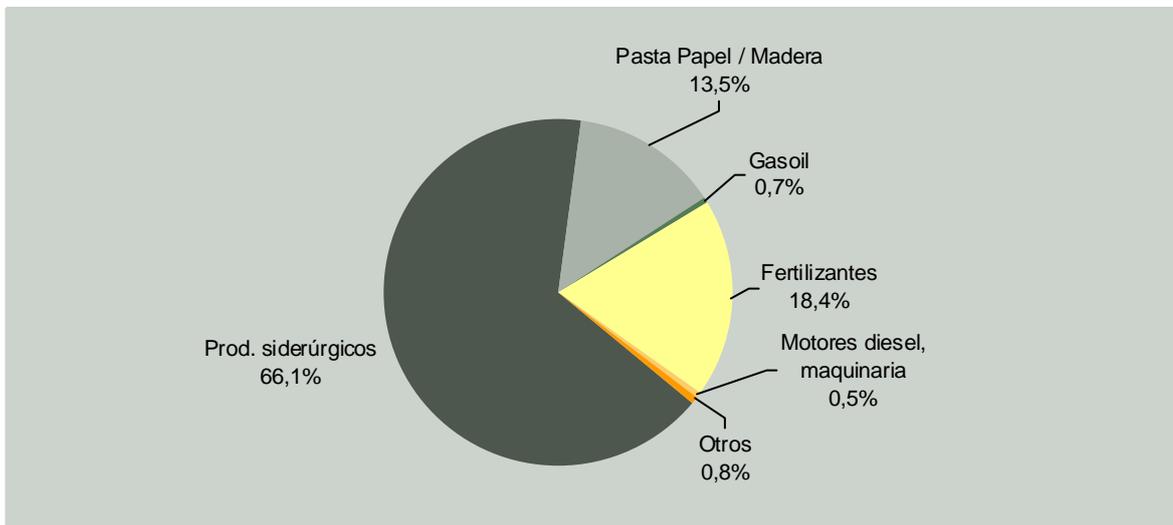
Este incremento se debe al favorable desempeño del tráfico de exportación, que ha experimentado un aumento del 22,9% con respecto a 2008, registrando en 2009 un total de 132,3 miles de toneladas embarcadas. Por su parte, el volumen de mercancías desembarcadas ha alcanzando la cifra de 119,6 miles de toneladas, lo que supone un descenso del 4,9% con respecto al año anterior.

Atendiendo a la tipología del tráfico de mercancías, los productos siderúrgicos, tales como las chapas de metal, bobinas y tubos, continúan constituyendo la principal mercancía de tráfico en el Puerto de Bermeo, totalizando el 66,1% del total de toneladas manejadas. Esta hegemonía es aún más patente si se circunscribe el análisis a las descargas realizadas, ya que casi 4 de cada 5 toneladas desembarcadas en Bermeo son productos siderúrgicos. Asimismo, cabe destacar el despacho de productos fertilizantes, tales como sulfato sódico, sosa cáustica y potasa para fabricar jabón, que aglutinan el 18,4% del total del tráfico del puerto, y el grupo de mercancías consti-



tuido por pasta de papel, madera aserrada y tablonos, con el 13,5% del total de toneladas movidas.

Gráfico 2.25. Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2009 (%)



Fuente: Dirección de Transportes y Obras Públicas. Gobierno Vasco.



3.

Efectos Inducidos de la Actividad del Transporte y Tendencias Más Relevantes

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

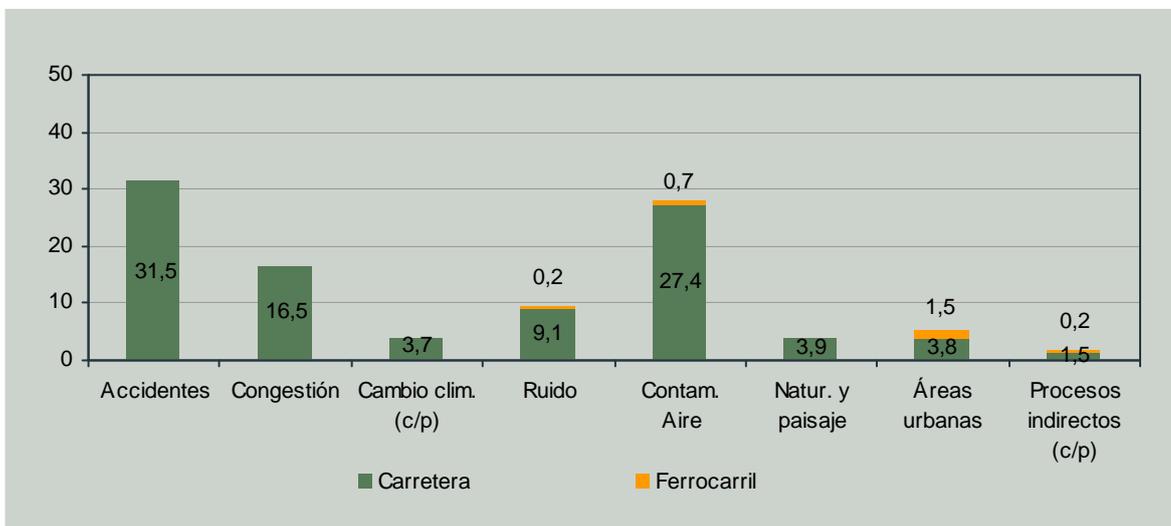
3.1. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE

La actividad del transporte, elemento fundamental del desarrollo socio-económico, despierta cierto grado de preocupación en cuanto a sus repercusiones, dadas sus implicaciones sobre la salud de las personas y sobre el medio ambiente.

En este contexto, se hace necesario realizar una planificación de la actividad del transporte desde una perspectiva sostenible, tratando de minimizar al máximo los costes derivados de las infraestructuras, insumos, servicios y procesos facilitadores de la movilidad de personas y del tránsito de mercancías.

Dando continuidad al trabajo realizado en ediciones anteriores del presente informe, y tomando como referencia el informe *“Costes Externos del Transporte en la CAPV: Actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes”*¹¹, cabe señalar que el valor económico de las externalidades totales generadas por el transporte en la CAPV en 2008 se cifra en 1.700 millones de euros¹².

Gráfico 3.1. Resumen costes externos derivados del transporte en la CAPV. 2008 (%)



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

¹¹ Informe realizado en 2004 por el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco. Para mayor información:

<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3444x/es/?searchGUID=r01kAC0C54D9F9BCAC7825D83E1F0683C70F8F104ABD&newContext=contextNew>

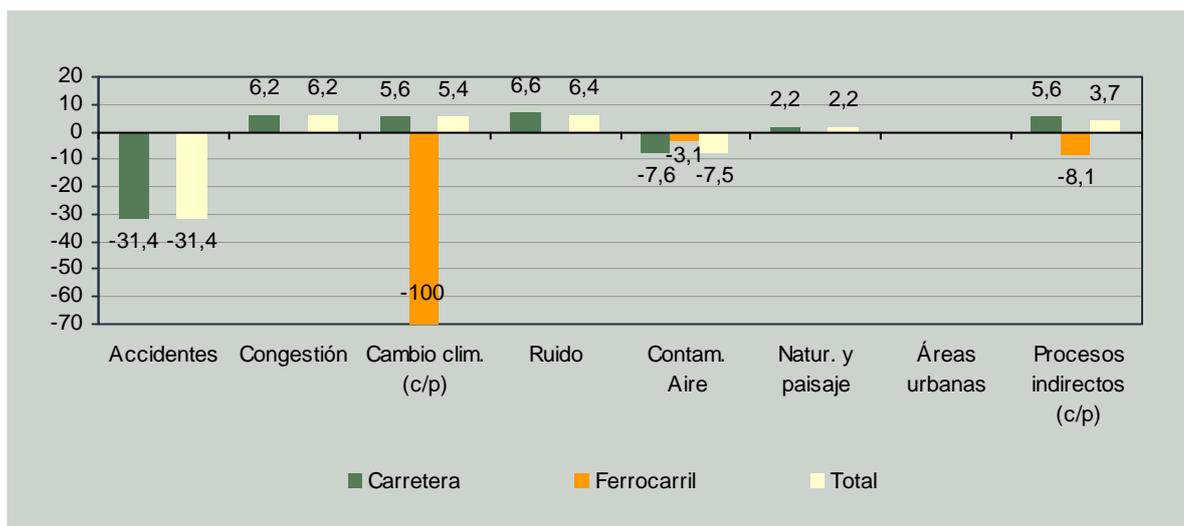
¹² La valoración monetaria de las externalidades se realiza en euros de 2004 de cara a conseguir una adecuada comparación entre los escenarios temporales de los estudios referidos a 2004 y 2008.

Al igual que en años anteriores, el transporte por carretera concentra la mayor parte de dichos costes externos (97,3% del total), siendo claramente minoritaria la participación del transporte por ferrocarril (2,7% restante).

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

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

Gráfico 3.2. Resumen costes externos derivados del transporte en la CAPV. Evolución 2004-2008 (Tasa de variación, %)



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

3.1.1. Accidentalidad

Entre los efectos derivados de la actividad del transporte, los accidentes destacan especialmente por lo pernicioso, así como por su impacto social. En este sentido, conviene tener en cuenta que en 2008 fallecieron un total de 38.875 personas en las carreteras de la UE-27, al tiempo que los accidentes ferroviarios causaron 83 víctimas mortales.

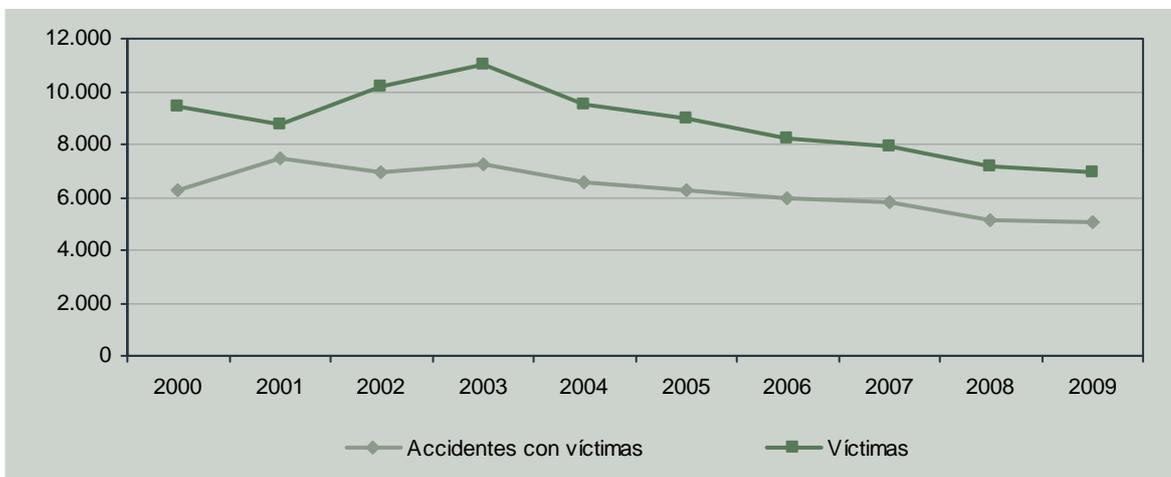
Ante la gravedad de esta problemática, el conjunto de Administraciones de la Comunidad Autónoma del País Vasco viene realizando importantes esfuerzos orientados a mejorar la seguridad vial en la CAPV. A este respecto, cabe destacar que el objetivo establecido en el "Plan Estratégico

co 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, ha sido claramente superado en 2009 ya que en dicho ejercicio la cifra de fallecidos es un 65% inferior al nivel de referencia de 2001.

Accidentes	
■	En 2009, 66 ¹³ personas han perdido la vida como consecuencia de accidentes de tráfico en las carreteras vascas, lo que supone una disminución del 65% respecto a 2001.
■	En 2008 los accidentes suponen un coste de 535,2 millones de euros (31,5% de los costes externos totales derivados de la actividad de transporte), frente a los 779,7 millones de euros que suponían en 2004 (40% del total en dicho año).

Concretamente, según la información proporcionada por la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, en 2009 se han registrado 5.078 accidentes de tráfico con víctimas en la CAPV, con un total de 6.967 personas afectadas, volúmenes que suponen reducciones respectivas del 1,1% y 2,9% en relación al ejercicio precedente. De estas víctimas, el 90,4% han resultado con heridas leves (6.299 personas), el 8,6% con heridas graves (602 personas) y el 0,9% han fallecido en el propio accidente o antes de las 24 horas siguientes (66 personas). Por tanto, se confirma la tendencia a la baja de las personas afectadas, especialmente en lo referido a los fallecidos y a los heridos graves (-21,4% y -6,2% interanual, respectivamente).

Gráfico 3.3. Accidentes con víctimas y víctimas registrados por la Ertzaintza y por las Policías Locales¹ en las infraestructuras viarias vascas . Evolución 2000-2009



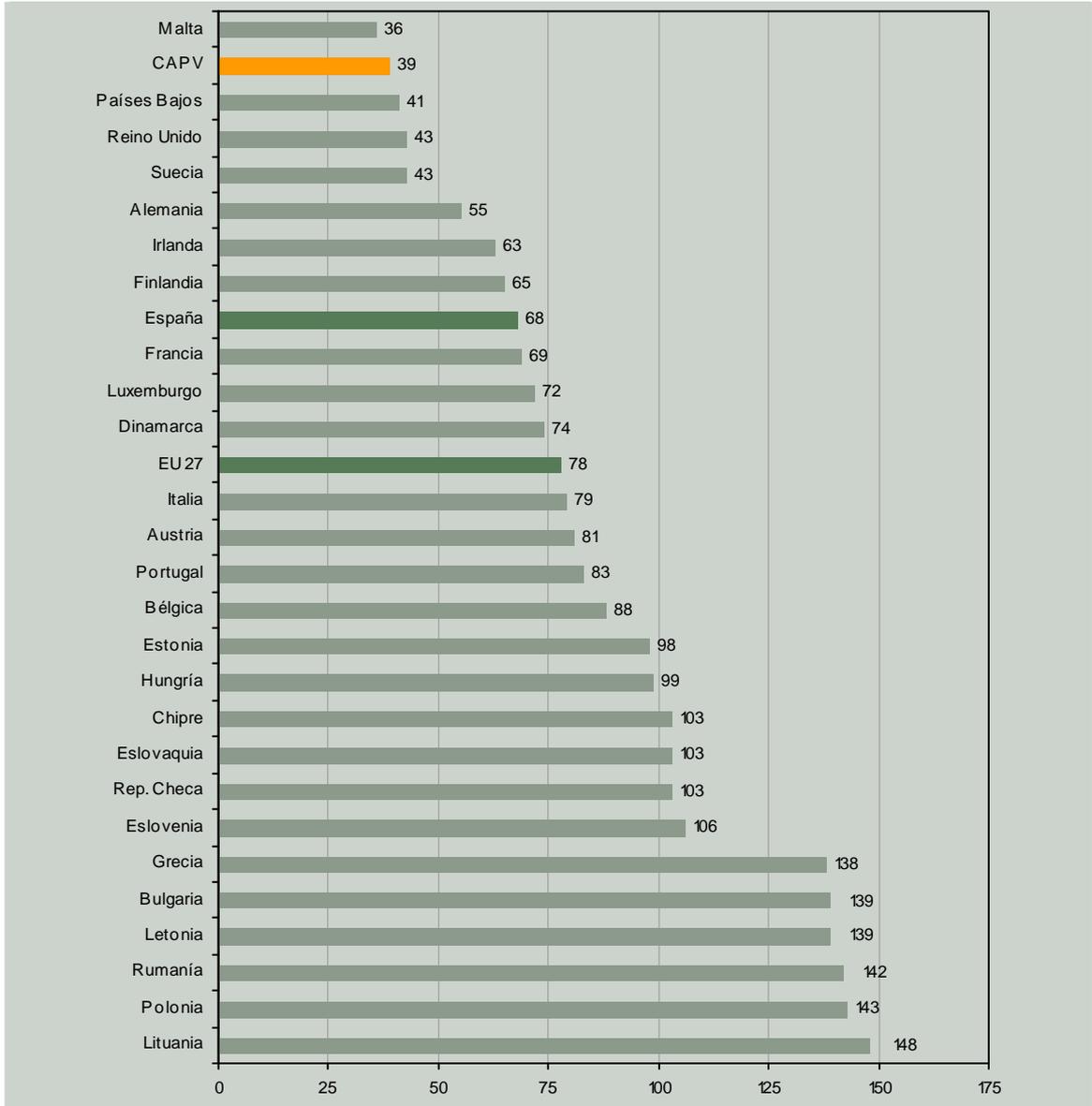
¹ Hasta 2005 Policías Locales sólo de las tres capitales vascas; 2006 capitales vascas, Irún, Santurtzi, Sestao y Basauri; 2007 capitales vascas, Irún, Beasaín y Basauri; 2008 capitales vascas, Irún, Santurtzi y Sestao; 2009 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao, Lezo y Zarautz.

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

¹³ Incluye accidentes con víctimas registrados por la Ertzaintza y por las Policías Locales (hasta 2005 Policías Locales sólo de las tres capitales vascas; 2006 capitales vascas, Irún, Santurtzi, Sestao y Basauri; 2007 capitales vascas, Irún, Vea saín y Basauri; 2008 capitales vascas, Irún, Santurtzi y Sestao; 2009 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao, Lezo y Zarautz). Para más información consultar Anuarios Estadísticos de Accidentes del Departamento de Interior del Gobierno Vasco.

Así las cosas, en 2008 (último año disponible para la UE) la CAPV se sitúa prácticamente a la cabeza de los países europeos en cuanto a seguridad vial se refiere, presentando la segunda menor cifra en lo referido al número de muertes en carretera por millón de habitantes (39 fallecimientos), claramente por debajo de la media de la UE-27 (78) y de la media del Estado (68).

Gráfico 3.4. Número de muertes en accidentes de tráfico por millón de habitantes en UE-27. 2008



Fuente: EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2010; Anuario Estadístico de accidentes de Tráfico. Departamento de Interior, Gobierno Vasco; Eustat

Del análisis territorial¹⁴ se desprende que Álava concentra el 12,6% del total de accidentes con víctimas y el 13,7% de las víctimas de la CAPV en 2009. A tendiendo a la lesividad de las vícti-

¹⁴ Incluye accidentes con víctimas registrados por la Ertzaintza.



mas, en territorio alavés se han producido el 20,4% de las personas fallecidas en accidente de tráfico en 2009 y el 19,8% de las heridas graves, participaciones 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, acapara el 48,8% de los accidentes en la CAPV, aglutinando el 49,8% de las víctimas totales. No obstante, el número de personas fallecidas supone el 44,4% del total de la comunidad y el número de heridos graves el 38,8%, por lo que se desprende una ligeramente menor gravedad media de los accidentes acontecidos.

Cuadro 3.1 Accidentes de tráfico con víctimas registrados por la Ertzaintza por Territorio Histórico. 2009

Territorio	Accidentes con víctima		Víctimas							
			Total		Muertos		Heridos Graves		Heridos Leves	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Álava	342	12,6	548	13,7	11	20,4	80	19,8	457	12,9
Bizkaia	1.326	48,8	1.990	49,8	24	44,4	157	38,8	1.809	51,2
Gipuzkoa	1.049	38,6	1.456	36,5	19	35,2	168	41,5	1.269	35,9
Total CAPV	2.717	100,0	3.994	100,0	54	100,0	405	100,0	3.535	100,0

Nota: Cómputo de muertos a 24 horas

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

Por último, Gipuzkoa concentra el 38,6% de los accidentes ocurridos en 2009 y el 36,5% de las víctimas. Por lo que se refiere al grado de lesividad, en este territorio se han computado el 35,2% del total de personas fallecidas y el 41,5% de los heridos graves.

Las carreteras que registran mayor cantidad de accidentes mortales son: en Álava la AP-68, en Bizkaia la N-634 y la BI-635, y en Gipuzkoa la A-8, la N-1 y la GI-2630.

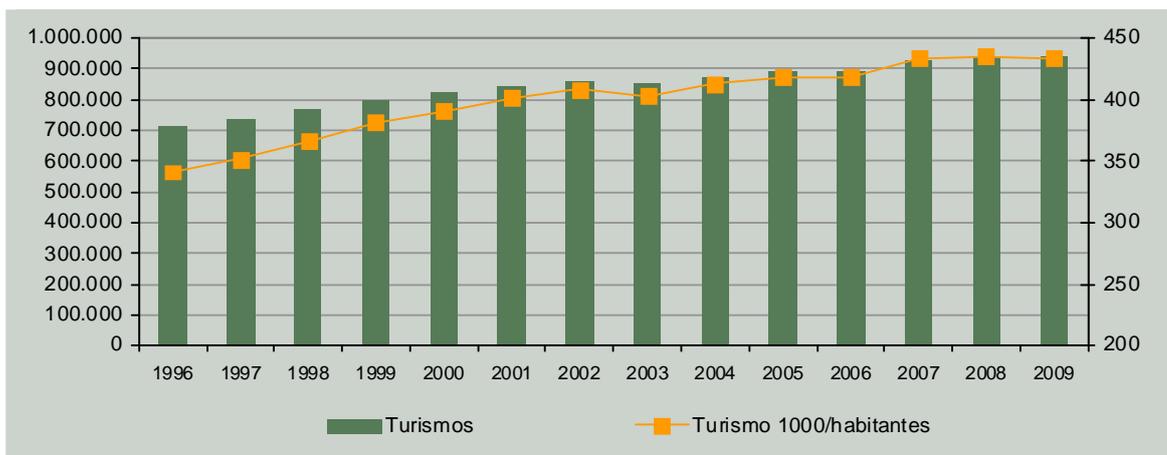
En cualquier caso, conviene recordar que las autoridades competentes en el ámbito estatal y autonómico no cesan en su empeño por reducir la accidentalidad y conflictividad en las carreteras, destacando especialmente medidas tales como la implantación del carné por puntos, el significativo aumento de radares, los controles del consumo de alcohol y del teléfono móvil, así como las campañas de sensibilización orientadas al uso del cinturón de seguridad, del sistema de retención infantil y del uso del casco.

3.1.2. Congestión viaria

De acuerdo con el informe “Costes Externos del Transporte en la CAPV: Actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes”, en 2008 la congestión viaria (urbana, interurbana e incidentes) supone un coste de 280,8 millones de euros, cuantía superior a la que suponía en 2004 (264,3 millones de euros), estando motivado dicho incremento por el crecimiento de los tres componentes citados.

La problemática de la congestión viaria se produce, básicamente, en los ámbitos urbanos y sus accesos, estando determinada por la creciente demanda de movilidad en vehículo privado. A este respecto, cabe señalar que el nivel de motorización ha mantenido una senda creciente en los últimos años, ligeramente truncada en 2009. Concretamente, en 2009 se ha alcanzado la cifra de 434 vehículos por cada 1.000 habitantes (435 en 2008). A priori, a mayor índice de motorización, mayor número de vehículos en las carreteras y, por tanto, mayores problemas de congestión.

Gráfico 3.5. Parque de turismos y motorización. Evolución 1990-2009



(Turismos/1000 habitantes)

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

Por otra parte, conviene recordar que la “Encuesta de Medio Ambiente - Familias”, publicada por el Eustat en 2009¹⁵, apunta que en 2008 hay de media 1,4 vehículos por vivienda, y que prácticamente en el 5% de las casas hay tres o más vehículos, constatando asimismo al elevado peso del transporte privado en lo relativo a la movilidad de las familias vascas, aspectos que inciden negativamente a la congestión viaria.

En línea con lo realizado en la anterior edición del informe de panorámica del transporte, a continuación se analiza brevemente la congestión viaria en base a 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).

Atendiendo en primer lugar a la información referida 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 viaria de alta capacidad¹⁶. En este sentido, cabe precisar que el nivel de servicio puede va-

¹⁵ Para mayor información, consultar:

http://es.eustat.es/ci_ci/estadisticas/tema_217/opt_1/tipo_1/ti_Encuesta_de_Medio_Ambiente_-_Familias/temas.html#axzz1OrEeujN7

¹⁶ Para un mayor desarrollo metodológico, consultar:

http://www.bizkaia.net/Home2/Archivos/DPTO6/Temas/Pdf/Aforos2009/Aforos_2009.pdf

riar entre "A", que se podría identificar como bueno, y "F", que se podría identificar como muy congestionado. De este modo, de cara al presente análisis, se considera que una carretera se encuentra congestionada a partir del nivel E.

Agregando, para cada nivel de servicio, las horas anuales en funcionamiento de las carreteras de Bizkaia estudiadas, y analizando su distribución horizontal, se observa que en 2009 el 0,54% de las mismas ha correspondido a un nivel de servicio catalogado como E, y el 0,15% a un nivel de servicio F. Por tanto, puede concluirse que el 0,69% de las horas totales anuales en funcionamiento se ha caracterizado por la congestión.

Cuadro 3.2. Horas anuales en funcionamiento según nivel de servicio. 2009

Estación		Carretera	Niveles de servicio					Total horas	
			A	B	C	D	E		F
21a1	E. Kaxtresana-E. Cruces (BI-S)	A-8	3.732	1.219	2.851	957		1	8.760
21a2	E. Kaxtresana-E. Cruces (S-BI)	A-8	3.532	1.369	3.236	620		3	8.760
45a1	Pte. Rontegi (BI-Getxo)	N-637	3.785	1.512	2.090	1.142	168	26	8.723
45a2	Pte. Rontegi (Getxo-BI)	N-637	3.718	1.329	2.098	1.301	208	86	8.740
81a1	E. Erandio-E. Universidad (BI-Getxo)	BI-637	3.765	1.977	2.261	756		1	8.760
81a2	E. Erandio-E. Universidad Getxo-BI)	BI-637	4.070	2.935	1.459	192	3	2	8.661
99a1	E. Enekuri-TT. Artxanda	N-637	4.752	2.114	1.489	409		1	8.765
99a2	TT. Artxanda-E. Enekuri	N-637	4.912	2.155	1.295	394	3	1	8.760
180a1	E. Portugalete-E. Santurtzi (BI-S)	A-8	3.342	1.473	2.387	1.462	96	16	8.776
180a2	E. Portugalete-E. Santurtzi (S-BI)	A-8	3.668	1.685	1.986	1.374	38	9	8.760
183A	La Arena-L.P. Santander	A-8	3.792	3.182	1.699	85		2	8.760
Total horas			43.068	20.950	22.851	8.692	516	148	96.225
Distribución por nivel de servicio de las horas totales (%)			44,76	21,77	23,75	9,03	0,54	0,15	100,00
Suma de niveles E y F. Participación s/las horas totales (%)			--	--	--	--	0,69	--	--

Fuente: Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia.

En relación a años anteriores la evolución de esta magnitud ha sido favorable, ya que la congestión, en términos generales, ha seguido una trayectoria decreciente (0,69% en 2009 frente a 3,36% en 2003), observándose un claro descenso en el último ejercicio (0,69% en 2009 frente a 1,73% en 2008).

Cuadro 3.3. Evolución de la congestión diaria

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Suma de niveles E y F. Participación sobre las horas totales (%)	3,36	3,08	0,57	1,53	1,46	1,73	0,69

Fuente: Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia.

En el caso de la información referida a Gipuzkoa, ante la falta de datos referidos a 2009, a continuación se presenta nuevamente el análisis realizado en la edición anterior del informe de Panorámica del Transporte, relativo a 2008. 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 flotante¹⁷.

Por lo que respecta a la red de interés preferente guipuzcoana, en 2008 se observaba 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 convenía tener en cuenta que esta última se encontraba en obras. Por el contrario, la velocidad media había aumentado (síntoma de menor congestión) en los viales AP-8 (descendió en 2007 pero había 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 ¹	457,2 ²	70,5 ³	77	79	80
	462,9 ¹	481,5 ²				
N-638	0,0	2,5	2,5	47	39	49

¹ En 2007 y 2008 únicamente 405,3.

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

³ En 2008 72,34.

Fuente: Información de aforos en las carreteras de Gipuzkoa.

En cuanto a la red básica guipuzcoana, se constataba un descenso de la velocidad media en relación a ejercicios anteriores (síntoma de mayor congestión) en la GI-631y 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 ¹	24,5 ²	29,9 ³	72	66	67
	29,8 ¹	35,2 ²				
GI-638	0,0	7,9	7,9	55	49	49

¹ En 2007 y 2008 únicamente 0.

² En 2007 y 2008 35,2.

³ En 2008 35,2.

Fuente: Información de aforos en las carreteras de Gipuzkoa.

¹⁷ Para un mayor desarrollo metodológico, consultar: www.gipuzkoa.net/noticias/archivos/aforos2008.pdf



De acuerdo con el comunicado de la Comisión Europea *“Un futuro sostenible para los transportes: hacia un sistema integrado, tecnológico y de fácil uso”*¹⁸, el mundo del transporte se encuentra actualmente en un momento de transición, caracterizado por nuevos y extraordinarios desafíos: necesidad de una drástica reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, demanda creciente, descenso en la producción de crudo, y un nivel de congestión rozando lo intolerable en numerosas ciudades, puertos y aeropuertos.

Además, los recursos disponibles para afrontar estos desafíos se encuentran limitados por la crisis económica en el corto plazo y por el envejecimiento en el largo plazo, de tal forma que para afrontar dichos retos será necesario centrarse en las nuevas tecnologías y en la integración de los distintos modos de transporte en un único sistema, todo ello dentro de un mercado interior más integrado en el que se garantice completamente la competencia.

En este sentido, de cara a una apuesta decidida por una distribución modal más equilibrada en favor de modos de transporte más sostenibles, tales como el ferrocarril, la construcción de la “Y vasca” constituirá una alternativa que puede contribuir a limitar la congestión de las carreteras vascas. Asimismo, las mejoras e inversiones previstas en la red convencional de RENFE, FEVE y EuskoTren también permitirán que el ferrocarril incremente su capacidad de transporte de mercancías.

En cuanto al tráfico marítimo se refiere, tras cumplirse dos años de la puesta en marcha de la autopista del mar entre los puertos de Bilbao y Zeebrugge (Brujas, Bélgica), la naviera Transfennica ha incorporado recientemente una nueva escala directa en el puerto inglés de Tilbury, de tal forma que la rotación completa será triangular: Bilbao, Tilbury, Zeebrugge, Bilbao. Con esta nueva conexión directa, se ofrece un tránsito rápido entre España y la zona de influencia de Londres, para cargas sobredimensionadas, semirremolques frigoríficos e incluso mercancías peligrosas. Asimismo, esta nueva conexión desde el Puerto de Bilbao permite enlazar el servicio de Transfennica con el del Mar Báltico, posibilitando que camiones que se dirigen hacia Finlandia puedan embarcar en Bilbao y efectuar transbordo en Tilbury, con la ventaja añadida de contar con oficina propia en el puerto inglés.

3.1.3. Medio ambiente

a) *Ruido*

Como ya se ha señalado en ocasiones anteriores, 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 sobremanera las interferencias en el sueño, la comunicación oral, la actividad diaria, así como sus efectos psicológicos y fisiológicos adversos.

¹⁸ COM (2009) 279 final: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0279:FIN:ES:PDF>



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

Entre los diferentes agentes causantes del ruido destacan especialmente los camiones, ya que concentran el 51,3% de los costes por este concepto. Le siguen, a una cierta distancia, los turismos (26,1% del total) y las furgonetas (14,4% del total).

De forma análoga a lo observado en el resto de ámbitos geográficos, las zonas más afectadas por la contaminación acústica causada por el transporte son las áreas urbanas (fundamentalmente por la mayor concentración de vehículos), y las zonas próximas a las grandes infraestructuras del transporte.

Por otro lado, recordar que según la “*Encuesta de Medio Ambiente - Familias*”¹⁹, publicada por el Eustat en 2009, el 11,9% de las viviendas vascas padecen problemas de ruidos en 2008 relacionados con el transporte terrestre, siendo ligeramente mayor este problema en Gipuzkoa (13,2% de las viviendas) que en Bizkaia y Álava (11,9% y 9,4%, respectivamente).

Ruido

- En 2008 las pérdidas económicas ocasionadas por el ruido ambiental del transporte en la CAPV ascienden a 158,6 millones de euros, lo que supone el 9,3% del total de costes derivados de la actividad de transporte. El 97,6% de este coste corresponde al transporte por carretera, mientras que el 2,4% restante al ferrocarril. Los camiones que circulan por las carreteras vascas son los máximos responsables de este coste (51,3%).
- 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.

b) Cambio climático

El cambio climático como fenómeno global constituye el problema ambiental más grave al que debe enfrentarse la sociedad actual, tanto por sus potenciales impactos como por la rápida extensión del fenómeno y su influencia tanto sobre la vida cotidiana como sobre los métodos de producción utilizados. Así las cosas, la lucha contra el mismo requiere de una respuesta multilateral basada en la colaboración de todos los países a través de reuniones anuales de las partes de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático y del Protocolo de Kioto.

¹⁹ Para mayor información, consultar:

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



En este contexto, la actuación más destacable de 2009 ha sido la celebración en Copenhague de la decimoquinta conferencia de las partes de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático y la quinta conferencia de las partes en calidad de reunión de las partes del Protocolo de Kyoto.

Si bien los resultados obtenidos han quedado claramente por debajo de las expectativas y del nivel de ambición de la UE, cabe señalar que dichas conferencias han supuesto un paso para abordar con seriedad la lucha contra el cambio climático a escala global. El Acuerdo de Copenhague no tiene carácter vinculante y deja diversas cuestiones abiertas desde una perspectiva jurídica, pero tiene la virtud de incorporar compromisos de reducción de emisiones de la mayoría de los países y, en particular, de los grandes emisores de gases de efecto invernadero, incluyendo las economías emergentes, que estaban fuera de los compromisos de Kioto.

Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

- En 2008, las emisiones de CO₂ del sector transporte disminuyen un 6,1% respecto a 2007, siendo responsable del 22,6% de las emisiones totales producidas en la CAPV.
- Aproximadamente el 95% de las emisiones del sector transporte están asociadas al transporte por carretera.
- Los costes derivados del cambio climático provocado por las emisiones del transporte en la CAPV en 2008 se estiman en 62,1 millones de euros para el corto plazo, objetivo de Kyoto, y en 165,7 millones de euros para el largo plazo, objetivos post Kyoto, (58,9 y 157,1 millones de euros en 2004, respectivamente), cuantías que suponen el 3,7% y el 9,7% de los costes totales derivados de la actividad del transporte en dicho ejercicio.

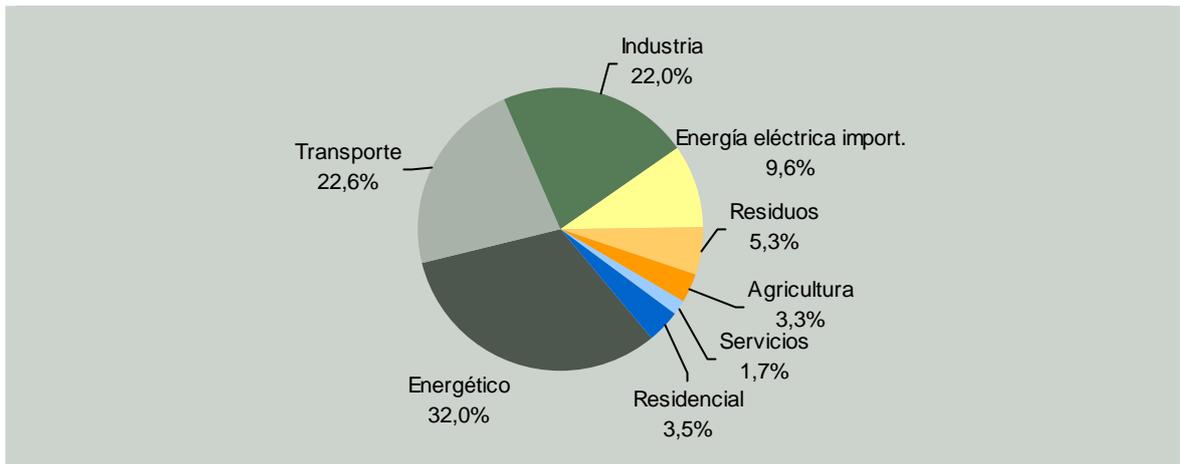
Focalizando ya la atención en nuestra comunidad, el Cambio Climático constituye un eje prioritario de la acción del Gobierno Vasco en materia medioambiental. En este sentido, la limitación de la influencia del cambio climático se presenta como meta expresa de la política ambiental vasca, plasmada en la Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020, y en los dos Programas Marco Ambiental definidos (PMA 2002-2006 y PMA 2007-2010). De igual manera, cabe destacar el Plan Vasco de Lucha contra el Cambio Climático 2008-2012, que representa 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.

Tomando en consideración las cifras de la CAPV, y teniendo en cuenta que a la fecha de realización del presente informe no se dispone todavía de información referida a 2009, cabe señalar que en 2008 las emisiones totales de gases de efecto invernadero²⁰ alcanzan los 25,2 millones de toneladas de CO₂ equivalente, lo que supone una reducción del 3,3% con respecto a 2007. Dicho volumen constata una ligera tendencia descendente de las emisiones totales de GEIs desde el año 2002, debido entre otros factores al aumento de la producción de electricidad mediante ciclos combinados en detrimento de las centrales térmicas convencionales de Pasaia y Santurtzi.

²⁰ Incluyen las asociadas a la electricidad importada.

No obstante, todavía nos encontramos a una distancia notable de los compromisos del Protocolo de Kyoto, ya que en 2008 las emisiones se sitúan un 18,5% por encima del año base 1990 (21,3 millones de toneladas). Además, atendiendo exclusivamente a las emisiones directas (las producidas dentro de la CAPV), se observa un incremento del 0,2% con respecto a 2007.

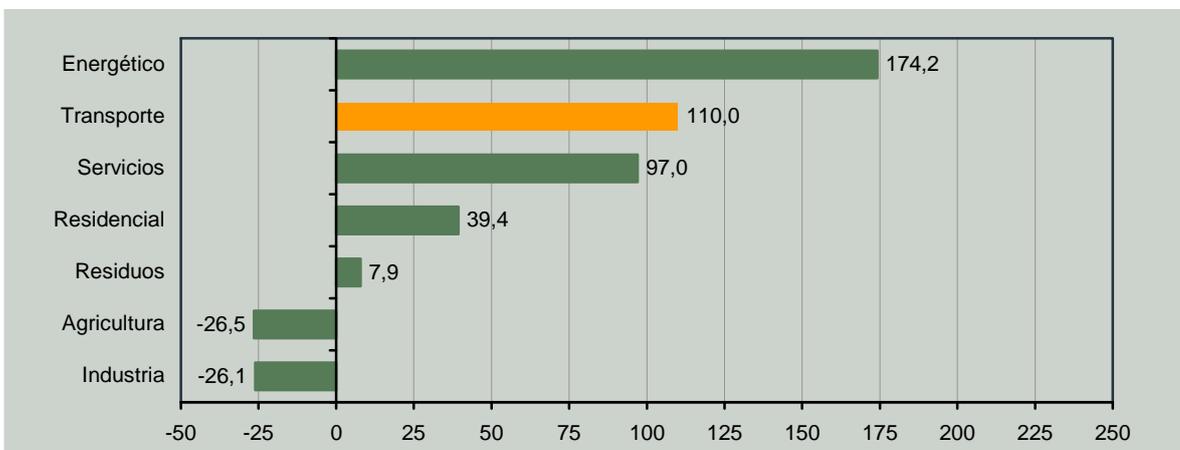
Gráfico 3.6. Emisiones sectoriales directas de GEIs en la CAPV. 2008 (%)



Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero en la CAPV 1990-2008. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Gobierno Vasco.

El análisis de los principales sectores emisores muestra que el sector energético sigue siendo el que contribuye en mayor medida a la liberación de gases de efecto invernadero (32%), seguido del transporte con un 22,6% del total de las emisiones. Esto es, en 2008 el sector de transporte es el responsable de la emisión de 5,7 millones de toneladas de CO₂ equivalente, lo que supone un descenso del 6,1% con respecto a 2007. (Primera vez desde 1993 en que las emisiones del transporte sufren un recorte).

Gráfico 3.7. Evolución sectorial de las emisiones de GEIs por sectores de actividad en la CAPV. 1990-2008 (%)

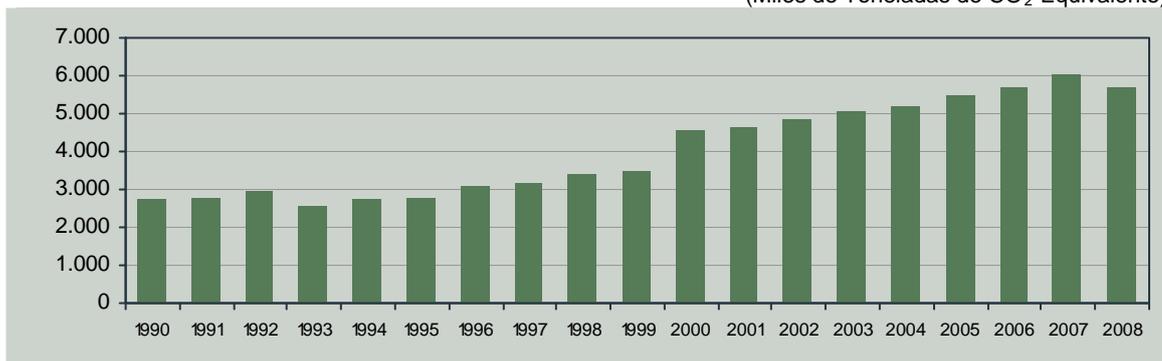


Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero en la CAPV 1990-2008. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Gobierno Vasco.

En relación al año base, las emisiones procedentes del transporte han aumentado un 110%, siendo el sector que ha incrementado en mayor medida sus emisiones tras del sector energético (incremento del 174,2%). Además, conviene recordar que en torno al 95% de las emisiones del sector transporte se asocian al transporte por carretera.

Gráfico 3.8. Emisiones de GEIs del sector de transporte en la CAPV. Evolución. 1990-2008.

(Miles de Toneladas de CO₂ Equivalente)



Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero en la CAPV 1990-2008. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Gobierno Vasco.

Entre las medidas adoptadas en los últimos años de cara a reducir el impacto del sector de transporte sobre el cambio climático cabe recordar la fiscalidad de los vehículos industriales ligeros y los turismos según sus niveles de emisión de CO₂ y la extensión del uso de biocarburantes.

El análisis de la evolución de las matriculaciones por tramos de CO₂ emitido confirma el interés creciente por los vehículos menos contaminantes, ya que en un contexto de caída/estancamiento de las mismas (variaciones interanuales en 2009 del -10,6% en Álava, 7,9% en Bizkaia, 0,7% en Gipuzkoa y -17,9% en el Estado), las matriculaciones de aquellos que emiten 120 gramos o menos de CO₂ por kilómetro recorrido han crecido de forma destacada (un 49,2% en Álava, un 116,2% en Bizkaia, un 89,7% en Gipuzkoa, y un 23,6% en el conjunto del Estado).

Cuadro 3.6. Evolución de las matriculaciones¹ por tramos de CO₂ emitido

	Emisiones CO ₂	2007	2008	2009	Variación interanual	
					2008	2009
Álava	<=120	834	1.544	2.303	85,1	49,2
	>120<160	5.998	6.041	5.106	0,7	-15,5
	>=160<200	3.504	1.844	1.167	-47,4	-36,7
	>=200	1.006	456	262	-54,7	-42,5
	Resto	14	16	12	14,3	-25,0
	Total	11.356	9.901	8.850	-12,8	-10,6
Bizkaia	<=120	2.197	2.853	6.169	29,9	116,2
	>120<160	14.994	11.271	11.773	-24,8	4,5
	>=160<200	8.883	5.350	3.658	-39,8	-31,6
	>=200	2.599	1.386	934	-46,7	-32,6
	Resto	41	40	15	-2,4	-62,5
	Total	28.714	20.900	22.549	-27,2	7,9
Gipuzkoa	<=120	1.223	1.691	3.207	38,3	89,7
	>120<160	8.973	6.797	6.761	-24,3	-0,5
	>=160<200	5.407	3.238	2.107	-40,1	-34,9
	>=200	1.756	760	514	-56,7	-32,4
	Resto	10	41	23	310,0	-43,9
	Total	17.369	12.527	12.612	-27,9	0,7
CAPV	<=120	4.254	6.088	11.679	43,1	91,8
	>120<160	29.965	24.109	23.640	-19,5	-1,9
	>=160<200	17.794	10.432	6.932	-41,4	-33,6
	>=200	5.361	2.602	1.710	-51,5	-34,3
	Resto	65	97	50	49,2	-48,5
	Total	57.439	43.328	44.011	-24,6	1,6
Estado	<=120	179.482	226.591	279.974	26,2	23,6
	>120<160	868.004	639.080	493.786	-26,4	-22,7
	>=160<200	419.004	229.082	138.244	-45,3	-39,7
	>=200	145.716	64.354	39.839	-55,8	-38,1
	Resto	2.629	2.069	929	-21,3	-55,1
	Total	1.614.835	1.161.176	952.772	-28,1	-17,9

¹ Turismos y todo terreno.

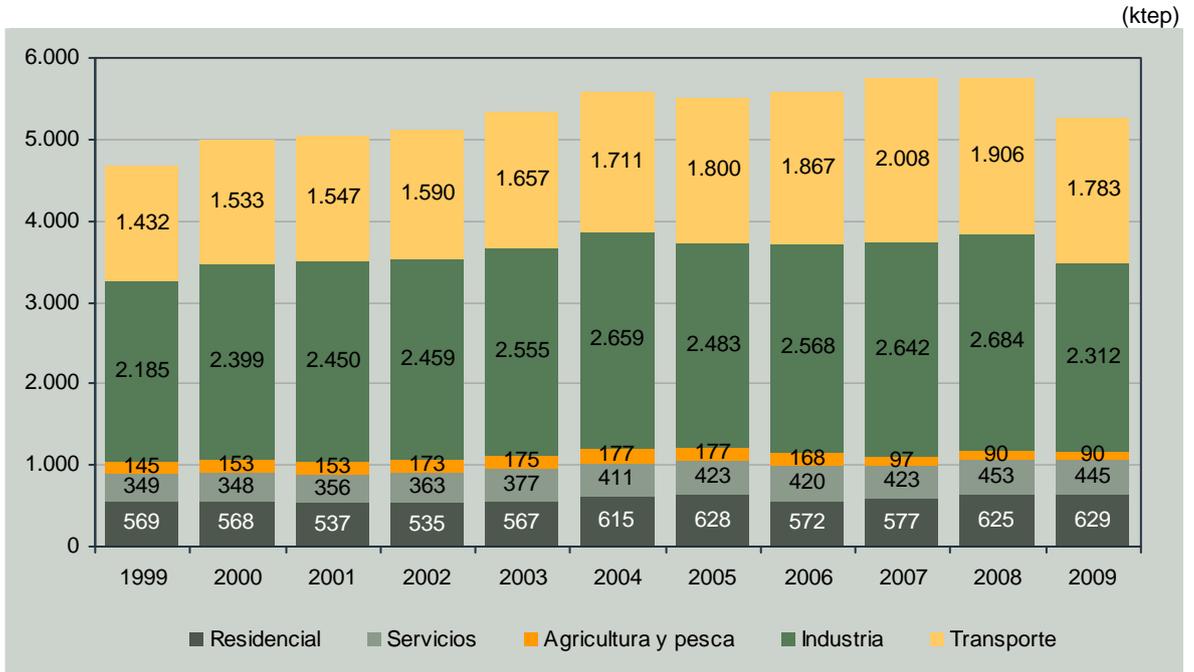
Fuente: Instituto de Estudios de Automoción, en base a datos de la DGT.

En cualquier caso, 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

En el transcurso de 2009 la CAPV ha consumido un total de 5.259 miles de toneladas equivalentes de petróleo (ktep) de energía final, volumen que supone un incremento acumulado del 12,4% respecto al nivel alcanzado diez años atrás. En ese mismo periodo, el aumento del consumo final de energía por parte del sector de transporte ha sido mucho más elevado (24,5%), como consecuencia del aumento de la demanda de movilidad por carretera.

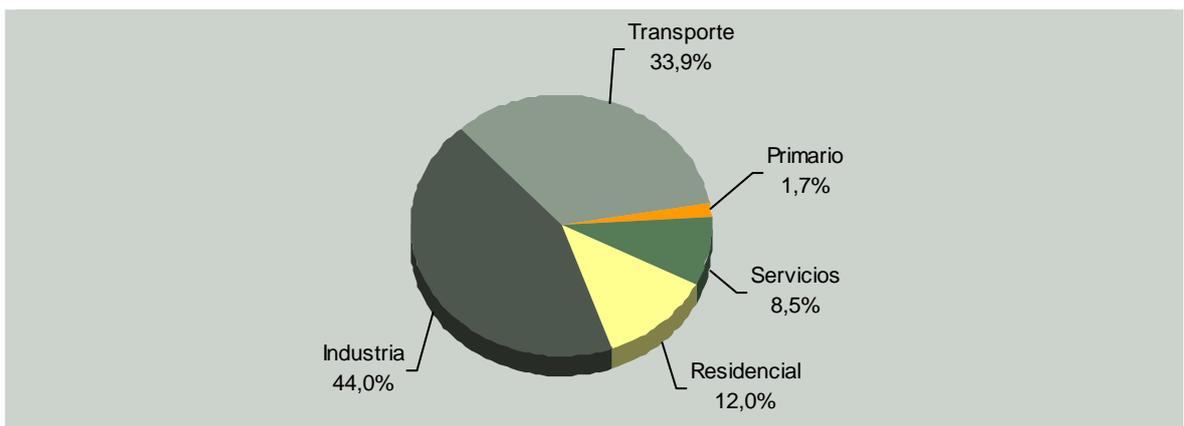
Gráfico 3.9. Consumo final de energía por sectores. Evolución 1998-2009.



Fuente: EVE. Datos Energéticos 2009.

Más concretamente, el consumo final de energía por parte del sector de transporte en 2009 se cifra en 1.783 ktep, un 6,5% por debajo del nivel correspondiente a 2008, como consecuencia de la caída de la actividad económica. Dicho consumo supone el 33,9% del total del consumo final energético vasco, participación superada únicamente por el sector industrial (44%).

Gráfico 3.10. Distribución del consumo energético vasco por sectores de actividad. 2009 (%)

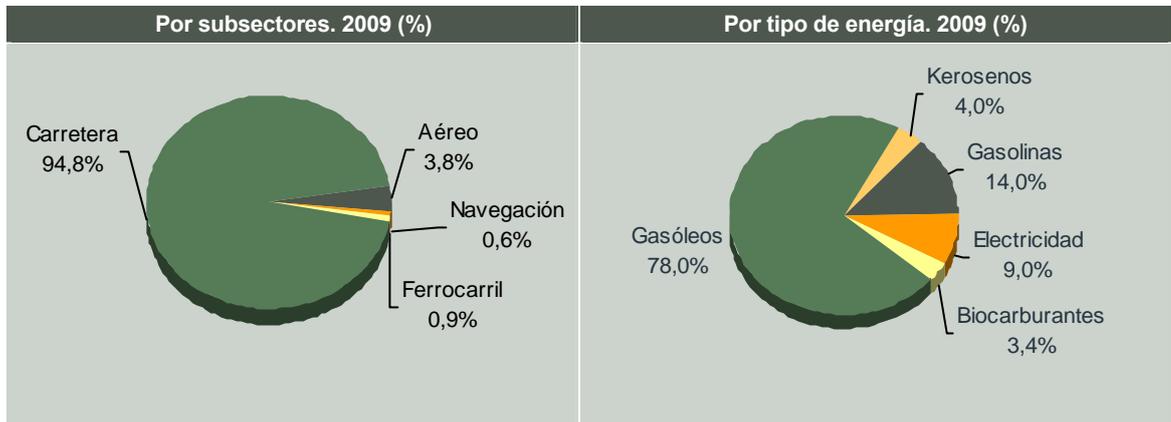


Fuente: EVE. Datos Energéticos 2009.

El análisis detallado de la información muestra que el transporte por carretera, público y privado, es el mayor consumidor de energía en el sector, cifrándose su participación en el 94,8% del total (91,3% en 1990). Con un peso relativo significativamente inferior, a continuación figura el trans-

porte aéreo, con el 3,8% del consumo energético total del sector, mientras que entre el ferroviario y marítimo apenas suponen el 1,5% restante.

Gráfico 3.11. Distribución del consumo energético en el sector del transporte



Fuente: EVE. Datos Energéticos 2009.

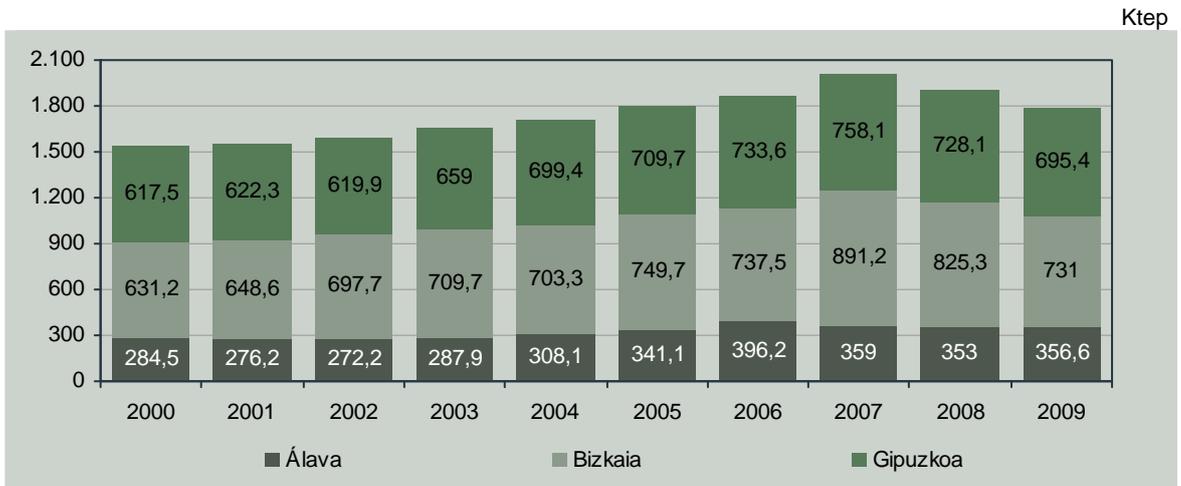
Atendiendo al desglose por tipología de energía consumida por parte de las actividades del transporte, resulta obvia la alta dependencia de productos petrolíferos, que suponen entre gasóleos, gasolinas y kerosenos el 96% del consumo energético del sector, mientras que los biocarburantes apenas suponen el 3,4%. Dicho 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 acapara el 33,9% del total del consumo energético en la CAPV.
- En la última década, el consumo final de energía del sector transporte ha aumentado un 24,5%, muy por encima del aumento del consumo energético total vasco (12,4%).
- El transporte supone el 41% del coste total de la factura energética vasca, esto es 1.893 millones de euros.

Por lo que respecta al análisis territorial, Bizkaia ha incrementado desde el año 2000 en un 15,8% su consumo energético sectorial, concentrando el 41% del total en 2009. Gipuzkoa, por su parte, supone el 39% del consumo sectorial, con un aumento del 12,6% entre 2000 y 2009. Por último, Álava ha incrementado su consumo un 25,3% desde 2000, representando el 20% del consumo total sectorial en 2009.

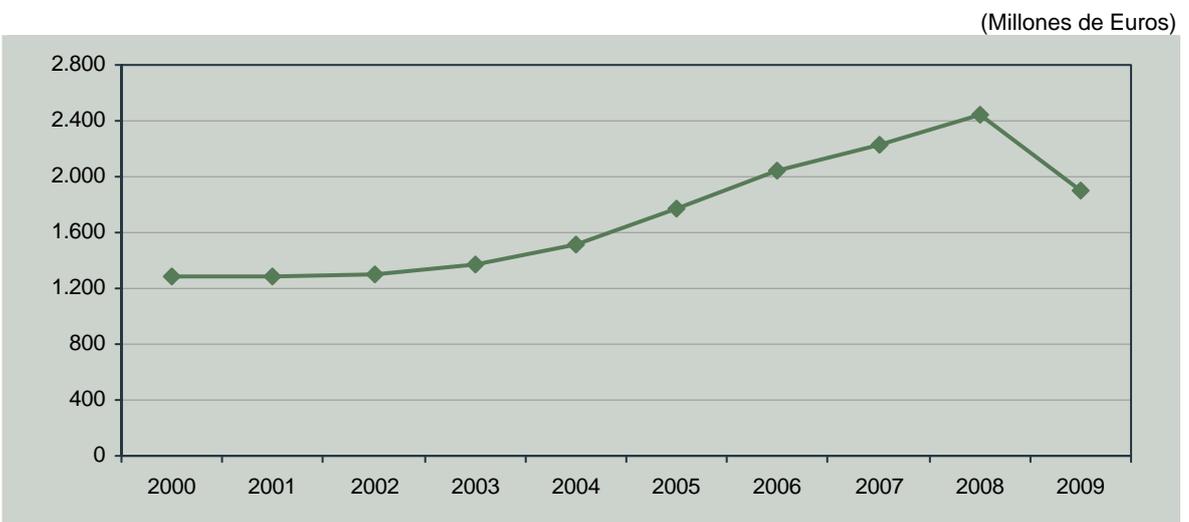
Gráfico 3.12. Consumo energético en el sector del transporte por territorios. 2000-2009.



Fuente: EVE. Datos Energéticos 2009.

Por otro lado, apuntar que la factura energética del transporte en 2009 alcanza los 1.893 millones de euros, importe que supone un recorte del 22,6% respecto al ejercicio anterior. Así las cosas, el sector de transporte es responsable del 41% del coste de la factura energética vasca total.

Gráfico 3.13. Evolución de la factura energética del sector de transporte en la CAPV: Evolución 2000-2009.



Fuente: EVE. Datos Energéticos 2009.

El uso de biocarburantes en el sector de transporte se sitúa en 60,6 miles de toneladas equivalentes de petróleo en 2009, lo que supone un incremento del 37,7% respecto al ejercicio previo (44 ktep en 2008), si bien todavía se está lejos de alcanzar el objetivo establecido para 2010 en el Programa Marco Ambiental (177 ktep).



En este contexto, cabe destacar que la totalidad de la flota de autobuses de Transportes Urbanos de Vitoria-Gasteiz utiliza biocombustibles, al igual que la de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (121 autobuses circulando con biodiesel a una mezcla media del 25%), y Bilbobus (60 de los 153 vehículos que componen la flota utilizan biodiesel mezclado en un 20%, el resto lo hacen al 5%).

Entre las medidas puestas en marcha por las administraciones públicas de cara a lograr el objetivo marcado en el Programa Marco Ambiental, cabe recordar 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 centra su labor de investigación, entre otras, en el desarrollo de biocarburantes.

d) Otros efectos ambientales

Teniendo en cuenta que, tal y como ya se ha apuntado en ocasiones anteriores, ciertos impactos adversos inducidos por la actividad del transporte apenas presentan cambios significativos en el corto plazo, a continuación se presente de forma más esquemática la evolución de los efectos inducidos por la contaminación del aire, la ocupación de la superficie, sobre la naturaleza y paisaje, así como los costes por efectos indirectos.

**Contaminación atmosférica**

- Las pérdidas económicas derivadas de la contaminación del aire en la CAPV en 2008 se valoran en 478,6 millones de euros, lo que supone el 28,1% del total de costes derivados de la actividad de transporte, siendo los turismos y los camiones responsables del 77,9% de dicho coste¹.
- Destaca la reducción del coste provocado por la contaminación atmosférica derivada del transporte (478,6 millones de euros en 2008 frente a 517,5 millones de euros en 2004), como consecuencia de la implantación de una legislación más estricta en cuanto a las emisiones de los vehículos a motor y de la renovación del parque automovilístico¹.

Ocupación de superficie

- Dado el componente consolidado de las áreas urbanas ocupadas por infraestructuras del transporte, se considera que entre 2004 y 2008 no se han producido variaciones de importancia en este coste. En todo caso, las políticas de tranquilización de tráfico que están actualmente en boga han podido repercutir en la disminución de dichos costes, pero ante la dificultad del cálculo de dicha disminución, se considera que las pérdidas económicas ocasionadas por ocupación de superficie han permanecido inalteradas respecto a 2004 (90,7 millones de euros tanto en 2004 como en 2008)¹.
- 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 ha².

Naturaleza y Paisaje

- Los costes por afecciones a la naturaleza y paisaje motivados por la actividad del transporte en la CAPV en 2008 se cifran en 66,2 millones de euros, volumen superior al estimado en 2004 (64,8 millones de euros), repartiéndose dicho incremento prácticamente a partes iguales entre contaminación de suelos y permeabilización/restauración¹.
- Los costes por permeabilización/restauración motivados por el tráfico de turismos suponen más de la tercera parte de este coste en 2008 (concretamente el 37,7%)¹.
- En 2004 el 45% de la superficie de la CAPV se encontraba expuesta a impactos visuales negativos (321.868 hectáreas), ocasionados principalmente por el sector de transportes y el energético³.

Efectos indirectos

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

Fuente:

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

² *Panorámica del Transporte en Euskadi 2006*, Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco.

³ *Indicadores Ambientales 2004: biodiversidad y paisaje*, Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco.



3.2. TENDENCIAS Y DESAFÍOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE

A continuación se presentan las tendencias y desafíos a los que tendrá que hacer frente la actividad del transporte en el futuro, de acuerdo con la publicación de la Comisión Europea *“Un futuro sostenible para los transportes: hacia un sistema integrado, tecnológico y de fácil uso”*²¹.

Cabe señalar que, si bien dichas tendencias y desafíos están referidas al ámbito europeo, son trasladables a nuestra comunidad, con ciertos matices, debidos entre otros factores a la distinta escala geográfica. En cualquier caso, se considera que se aproximan en gran medida al escenario futuro en el que se desarrollará la actividad del transporte en la CAPV.

Envejecimiento poblacional

- Se estima que en 2060 la edad media de la población europea será siete años mayor que en la actualidad, representando las personas de 65 o más años el 30 % de la población, frente al 17 % actual. Hoy en día las personas mayores viajan más que sus progenitores, tendencia que presumiblemente se mantendrá y reforzará a largo plazo, de tal forma que una sociedad más envejecida demandará servicios de transporte que den una impresión de alto nivel de seguridad y fiabilidad, y que ofrezcan soluciones adecuadas para los usuarios y usuarias con movilidad reducida.
- El envejecimiento poblacional derivará en un mayor gasto en pensiones, atención sanitaria y asistencia, limitando los recursos disponibles de las finanzas públicas para suministrar y mantener las infraestructuras de transporte, fijando un límite a la financiación disponible para el transporte público. Todo esto podría derivar en la escasez de trabajadores y trabajadoras de determinadas cualificaciones, lo que agravaría la penuria de mano de obra especializada que ya sufren algunos segmentos del sector. Así las cosas, todo ello podría producir un incremento del coste de los transportes.

Migración y movilidad interna

- La migración neta que experimentará Europa (incremento de la población previsto de 56 millones de personas en cinco décadas) puede desempeñar un papel fundamental en la mitigación de las repercusiones del envejecimiento sobre el mercado laboral. Por otra parte, los inmigrantes, en su mayoría jóvenes habitantes en zonas urbanas, reforzarán los lazos de Europa con las regiones vecinas, al mantener relaciones culturales y económicas con sus países de origen, de tal forma que dichos vínculos implicarán mayor movimiento de personas y mercancías.
- La progresiva supresión de las barreras administrativas y jurídicas y la profundización del mercado interior contribuirán asimismo a incrementar la movilidad de trabajadores y trabajadoras en la Unión, aumentando consecuentemente el número de desplazamientos.

Desafíos ambientales

- La UE ha adoptado recientemente un «paquete sobre la energía y el clima» que fija como objetivo reducir las emisiones de GEI en el ámbito europeo en un 20 % respecto a 1990, siendo el transporte un punto clave para alcanzar dicho objetivo.
- La propia actividad del transporte sufrirá los efectos del cambio climático y necesitará medidas de adaptación. El calentamiento global provocará una subida del nivel del mar que hará más vulnerables las infraestructuras costeras (incluidos los puertos). Asimismo, las condiciones meteorológicas extremas afectarán a la seguridad de todos los modos de transporte, al tiempo que las sequías e inundaciones crearán problemas a las vías navegables.

²¹ Para mayor información, consultar:

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



Escasez creciente de combustibles fósiles

- El precio del petróleo y otros combustibles fósiles crecerá progresivamente a medida que aumente la demanda y las fuentes baratas se agoten. Además, el impacto negativo en el medio ambiente será mayor dado que las fuentes convencionales se sustituirán por suministros más contaminantes. Por otro lado, la necesidad de atender a una economía con baja emisión de carbono y la creciente preocupación por la seguridad energética darán pie a un mayor abastecimiento de energías renovables, abaratas por los avances tecnológicos y la producción en serie.
- El cambio en los precios relativos hará más atractivas las inversiones en fuentes energéticas alternativas, pese a la alta variabilidad de esos precios. No obstante, la necesidad de crear unas infraestructuras de apoyo y la larga vida útil de los vehículos actuales retrasarán dicho proceso de transición.
- Como consecuencia de dicha transformación, la necesidad de transportar combustibles fósiles será menor, actividad que actualmente representa en torno a la mitad del volumen del transporte marítimo internacional.

Urbanización

- El aumento de la urbanización es una tendencia clara en las últimas décadas, estimándose un mantenimiento de la misma de cara a futuro. Dicho incremento de la urbanización impulsa la proximidad de las personas y de las actividades. No obstante, en los últimos 50 años, el crecimiento de las zonas urbanas en Europa ha sido aún mayor que el de la población residente, de tal forma que la expansión de las ciudades constituye el principal desafío para el transporte urbano, ya que supone una mayor necesidad de modos individuales de transporte, lo que genera mayor congestión y problemas ambientales.
- La congestión viaria, vía retrasos y mayor consumo de combustible, genera unos elevados costes. Dado que la mayor parte del transporte de mercancías y de personas empieza o termina en zonas urbanas, la congestión urbana también afecta negativamente a los viajes interurbanos. Además, la falta de superficie y de aceptación pública seguirán constituyendo un obstáculo para la construcción de nuevas infraestructuras para los medios de transporte público o medios alternativos.

Tendencias mundiales que afectan a la política europea de transportes

- La mundialización es una fuerte tendencia de las últimas décadas, gracias a los acuerdos de liberalización comercial y a los avances revolucionarios en el transporte y las tecnologías de la comunicación, que han reducido los obstáculos de la distancia y el tiempo.
- El notable dinamismo económico de muchos países en vías de desarrollo implica más mundialización. Así, el transporte fuera de Europa aumentará mucho más que el intraeuropeo, y resulta probable que sigan creciendo rápidamente el transporte y el comercio exterior comunitarios en los próximos años.
- Presumiblemente, la población mundial superará los 9.000 millones de personas en 2050, teniendo dicho incremento poblacional un gran impacto sobre los recursos mundiales, de tal modo que el objetivo de crear un sistema de transporte más sostenible cobrará todavía mayor importancia.
- Mayor número de personas y mayor riqueza implican mayor movilidad y más transporte. En este sentido, algunos estudios auguran que el número de automóviles en el mundo pasará de los 700 millones actuales a más de 3.000 millones en 2050, lo que creará graves problemas de sostenibilidad a menos que se tienda a vehículos con emisiones menores o nulas y se introduzca una noción diferente de movilidad.

Centrando ya la atención en la CAPV, podemos identificar las siguientes tendencias en base a la evolución a lo largo de estos años de ciertas variables.

**Movilidad**

- Se viene registrando un incremento bastante regular del parque móvil, si bien tanto en 2008 como especialmente en 2009 (0,8%) dicho incremento ha sido sensiblemente inferior a la media de los últimos años.
- Mejora continuada de las infraestructuras viarias. A lo largo del periodo 2000-2009 las vías de alta capacidad se han incrementado un 22,6%. En 2009 dichas vías suponen el 14,4% del total de la red viaria, frente al 11,4% que representaban en el año 2000.
- La congestión en las carreteras vascas mejora según ciertos índices. Se refleja una mejora en el nivel de servicio de las mismas en Bizkaia; en particular en 2009 el porcentaje de horas a niveles de servicio E y F (asociados a niveles de congestión) se ha reducido al 0,69%, del 1,73% que se dio en 2008.
- Continuado incremento de la demanda de los servicios de transporte colectivo en el ámbito urbano, con un incremento del 37,9% en el periodo 2000-2009. En el último ejercicio el aumento ha sido del 2,1%.
- Continuado aumento de MetroBilbao en desplazamientos interurbanos (60,7% en el periodo 2000-2009).
- Crecimiento del tráfico aéreo de personas con origen o destino en la CAPV (35,2% en el periodo 2000-2009), si bien tanto en 2008 como especialmente en 2009 (-13,6%) se ha reducido el número de usuarios y usuarias en los tres aeropuertos vascos.
- Aumento del tráfico marítimo de mercancías en los puertos de interés general (7,2% a lo largo del periodo 2000-2009), si bien se ha producido una caída notable en el último ejercicio (-19,2%), relacionada con la contracción de la actividad observada en 2009.

Sostenibilidad

- Atendiendo a una perspectiva temporal amplia (periodo 1999-2009), incremento del consumo energético del sector, si bien tanto en 2008 como en 2009 se ha truncado dicho crecimiento al reducirse el consumo final de energía, como consecuencia de la caída de la actividad económica.
- Interés por modelos energéticos menos dependientes de combustibles fósiles, destacando el creciente uso de biocarburantes en el sector de transporte, tendencia mantenida en 2009 al haberse incrementado su uso un 37,7% interanual.



4.

Objetivos Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012: Actuaciones 2009



4. OBJETIVOS PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE 2002-2012: ACTUACIONES 2009

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”*²², 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”*²³, que traza la Política Común a seguir a escala comunitaria en el marco de la política de transportes.

Al respecto, cabe destacar que el Gobierno Vasco está actualmente elaborando el *“Plan Director de Movilidad Sostenible. Euskadi 2020”*, cuyo objeto es formular la política común en materia de movilidad y transporte que el gobierno se propone desarrollar en los próximos años, hasta el año 2020, y cuyo fin fundamental es avanzar hacia la consecución de un modelo de transporte cada vez más sostenible en Euskadi.

A lo largo de este apartado se resumen los principales objetivos y estrategias recogidas en el Plan en vigor, es decir, en el *“Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012”*, así como las actuaciones llevadas a cabo por el Gobierno Vasco en el transcurso del ejercicio 2009 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.

²² Para mayor información, consultar:

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

²³ Para mayor información, consultar:

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



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 personas.

Reforzar la calidad del transporte por carretera

El transporte por carretera de personas 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 de la ciudadanía europea 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 desemboque en un sistema de transporte sostenible.

En junio de 2006, la Comisión Europea publicó la *“Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte”*²⁴, que plantea la puesta en marcha de un conjunto de medidas de transporte más amplio y flexible que las inicialmente previstas en el Libro Blanco. A continuación se detallan las principales acciones definidas en determinados ámbitos del transporte europeo:

Movilidad sostenible en el mercado interior: conexión entre los europeos

Transporte terrestre

- Examinar la experiencia del mercado interior del transporte por carretera y proponer mejoras para las normas de acceso al mismo y de acceso a la profesión cuando sea necesario
- Abordar el asunto de las excesivas diferencias en los niveles de impuestos indirectos
- Poner en práctica el acervo relativo al transporte de ferrocarril con la ayuda de organismos de regulación fuertes de los Estados miembros
- Acelerar los esfuerzos para suprimir las barreras técnicas y operativas a las actividades ferroviarias internacionales con la ayuda de la industria del ferrocarril y de la Agencia Ferroviaria Europea
- Examinar un posible programa con el que promover una red de transporte ferroviario orientada a las mercancías en el marco de una política de logística de transportes más amplia
- Realizar un seguimiento del mercado ferroviario, incluyendo un cuadro de indicadores.

Transporte aéreo

- Seguir supervisando las ayudas de Estado y los aspectos de la competencia relativos a la reestructuración y la integración
- Examinar el funcionamiento del mercado interior y proponer ajustes cuando sea necesario
- Completar el marco regulador del cielo único y poner en marcha la modernización de la gestión del tráfico aéreo
- Desarrollar medidas políticas para frenar las emisiones procedentes de los servicios de transporte aéreo.

Transporte marítimo y fluvial

- Realizar una amplia consulta pública a las partes interesadas para desarrollar una estrategia global basada en el concepto de espacio marítimo común europeo
- Desarrollar una completa política portuaria europea
- Acción para reducir las emisiones contaminantes del transporte marítimo y fluvial
- Seguir fomentando el transporte marítimo de corta distancia y las autopistas del mar, prestando una atención especial a las conexiones tierra adentro
- Ejecutar el plan de acción NAIADES para el transporte fluvial.

²⁴ Para mayor información, consultar:

http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=es&type_doc=COMfinal&an_doc=2006&nu_doc=314

**Movilidad sostenible de la ciudadanía: fiabilidad, seguridad y protección del transporte****Condiciones de empleo y trabajo**

- Animar la formación y la dedicación de los jóvenes a profesiones relacionadas con el transporte
- Examinar en consulta con las partes interesadas las normas sobre las condiciones de trabajo en el transporte por carretera y proponer ajustes cuando sea necesario
- Alentar el diálogo entre los interlocutores sociales a través de las fronteras, sobre todo para la aplicación del Convenio de la OIT en el sector marítimo.

Derechos de los viajeros y viajeras

- Examinar, junto con las partes interesadas, los medios de fomentar una mayor calidad del servicio y garantizar los derechos básicos de los viajeros y viajeras en todos los modos de transporte, en particular respecto a las personas con movilidad reducida.

Seguridad

- Aplicar un enfoque integrado de la seguridad vial que se centre en el diseño y la tecnología de los vehículos, en las infraestructuras y en los comportamientos, incluida una reglamentación cuando sea necesario
- Organizar actividades de sensibilización, celebración de un día al año dedicado a la seguridad vial
- Examinar continuamente y establecer normas de seguridad completas en los demás modos de transporte
- Reforzar el funcionamiento de las agencias de seguridad europeas y extensión gradual de sus tareas relativas a la seguridad.

Protección

- Examinar el funcionamiento y los costes de las actuales normas de seguridad aéreas y de transporte marítimo, proponer ajustes cuando sea necesario basándose en la experiencia y con el fin de evitar la distorsión de la competencia
- Reflexionar sobre la necesidad de ampliar las normas de seguridad al transporte terrestre y al transporte intermodal, así como a las infraestructuras críticas.

Transporte urbano

- Publicar un Libro Verde sobre el transporte urbano para reconocer el posible valor añadido de una intervención europea a una actuación en el plano local.

Transporte y energía

- Fomentar la eficiencia energética a nivel de la UE basándose en el futuro plan de acción, promover acciones de la UE, incluidos los acuerdos voluntarios
- Apoyar la investigación, demostración e introducción en el mercado de nuevas tecnologías, tales como optimización de motores, sistemas de gestión inteligente de la energía en vehículos o carburantes alternativos, como los biocarburantes avanzados o las pilas de combustible o la propulsión híbrida
- Empezar campañas de sensibilización de los usuarios sobre vehículos más inteligentes y menos contaminantes y elaborar gran programa orientado al futuro de propulsión ecológica y eficiencia energética en el transporte.

Optimización de las infraestructuras**Reducir la congestión y aumentar la accesibilidad**

- Alentar, y coordinar cuando sea necesario, la inversión en infraestructuras nuevas o la mejora de las inteligentes existentes para eliminar los estrangulamientos y preparar la introducción de los sistemas cooperativos, permitir las soluciones de transporte comodal y conectar regiones periféricas y regiones ultraperiféricas con el continente.
- Garantizar un enfoque equilibrado en la planificación de los usos del suelo.

**Movilización de todas las fuentes de financiación**

- Maximizar la inversión en infraestructuras transeuropeas de interés común movilizandando todas las fuentes de financiación disponibles, entre ellas el presupuesto de las redes transeuropeas, los Fondos Estructurales y de Cohesión y los préstamos de capital (por ejemplo, del Banco Europeo de Inversiones, del Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo y de la colaboración público-privada) y el uso de iniciativas de aplicación comunes.

Tarificación inteligente

- Iniciar un amplio proceso de reflexión y consulta sobre la tarifación inteligente de las infraestructuras y proponer una metodología en la UE al respecto que se base en la actual directiva sobre el cobro por el uso de las carreteras

Movilidad inteligente**Logística de transporte**

- Desarrollar una estrategia marco para la logística del transporte de mercancías en Europa, seguida de una amplia consulta, que concluya en un plan de acción.

Sistemas de transporte inteligentes

- Continuar los programas de movilidad inteligente en los sectores del transporte por carretera (Iniciativa del Vehículo Inteligente y «eSafety»), de la aviación (SESAR), el ferrocarril (ETRS) y el transporte por barco (sistema de servicios de información fluvial y SafeSeaNet)
- Hacer el mejor uso posible de las señales de navegación de Galileo, desarrollar otras iniciativas similares en el ámbito marítimo (sistemas marítimos electrónicos) y lanzar un programa de envergadura destinado a implantar infraestructuras inteligentes en el transporte por carretera.

Dimensión global

- Continuar desarrollando una cooperación y una política diferenciadas de la UE en materia de transportes y un diálogo industrial con los principales socios comerciales y con agrupaciones regionales, entre otras cosas mediante la celebración de acuerdos
- Seguir desarrollando relaciones exteriores en el campo de la aviación a partir del próximo acuerdo UE-EE.UU.
- Fomentar grandes proyectos industriales de transporte en la UE
- Seguir desarrollando la cooperación
- Revisar caso por caso la interacción de la UE con los mecanismos de cooperación internacional, desde la mejor coordinación de las políticas, pasando por un estatuto de observador mejorado, hasta la pertenencia de la UE a organizaciones internacionales pertinentes o incluso las relaciones especiales entre la UE y dichas organizaciones
- Desarrollar un marco estratégico para ampliar los principales ejes del mercado interior del transporte y de la red a los países vecinos que lo deseen.

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

En noviembre de 2002 se aprobó el *“Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012”* de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en el que se detallan los objetivos generales a alcanzar en Euskadi en materia de transporte y las estrategias generales que conducen a la consecución de estos objetivos. El Plan Director de Transporte Sostenible establece la necesidad de llevar a cabo una gestión integral del sistema de transportes y de realizar todos los esfuerzos posibles para que la respuesta a la accesibilidad y movilidad tanto de personas como de mercancías sea desde un



transporte sostenible. Este concepto de transporte sostenible se traduce en la priorización de las políticas a favor del sistema ferroviario y de su renovación, y también del marítimo.

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

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

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

Estrategias:

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

Objetivo 2. Lograr una accesibilidad universal y sostenible

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

**Estrategias:**

- 1) Gestionar la demanda de movilidad. Una nueva y viable estrategia de planificación del transporte requiere anticiparse al crecimiento de la movilidad y minimizar sus efectos, en vez de planificar para acomodar este crecimiento y darle una respuesta. Se debe cambiar el actual modo de planificación del transporte de "predecir y proveer", por el de "anticipar y gestionar".
- 2) Mejorar el asentamiento espacial y distribución equilibrada de las actividades residenciales y socioeconómicas en el territorio. Una meditada planificación de la utilización del suelo llevada a cabo en concordancia y coordinación con el transporte público, puede permitir gestionar la demanda de manera más efectiva.

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

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

Estrategias:

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



Objetivo 4. Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa

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

Estrategias:

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

Objetivo 5. Hacia un Transporte Sostenible

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

Estrategias:

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

- 5) Impulso de una política tarifaria. Incluye la adaptación de medidas para la racionalización de los billetes intermodales, de forma que resulte más atractivo y operativo para el usuario en términos económicos, de calidad y de efectividad.

Como se ha mencionado al inicio del presente capítulo, el Gobierno Vasco está actualmente elaborando el *“Plan Director de Movilidad Sostenible. Euskadi 2020”*, con el objetivo de formular la política común en materia de movilidad y transporte hasta el año 2020, y cuyo fin fundamental es avanzar hacia la consecución de un modelo de transporte cada vez más sostenible en Euskadi.

Son objetivos del *“Plan Director de Movilidad Sostenible. Euskadi 2020”*, entre otros, los siguientes:

- Fomentar la cultura ciudadana y empresarial de la movilidad sostenible.
- Optimización y mejora de la eficiencia del transporte y sus infraestructuras.
- Lucha contra el cambio climático y mejora del medioambiente.
- Establecer redes seguras y atractivas para los desplazamientos peatonales y ciclistas en entornos urbanos y metropolitanos.
- Potenciación del transporte público.
- Cohesión social, posibilitando a toda la ciudadanía las mismas oportunidades de acceso a los servicios, trabajo, estudio y ocio.
- Mejorar la eficiencia energética y reducción de la dependencia energética.
- Mejora de la competitividad.

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 actividades 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 2009

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 dos plenos, concretamente, el 8 de julio y el 10 de diciembre, en los cuales se han expuesto los trabajos realizados por las secciones, ponencias y grupos de trabajo. Cabe destacar en diciembre, la modificación de carácter jurídico de la Autoridad del Transporte de Gipuzkoa, S.A. adquiriendo la forma de Consorcio de Transportes, que servirá como herramienta a la innovación, racionalización y coordinación del transporte en este Territorio con el objetivo de avanzar hacia el transporte sostenible que la ciudadanía desea.

En cuanto a la labor realizada en la sección de Transporte de Mercancías, se puso en evidencia la necesidad de reestructurar y abordar los problemas crónicos del sector; para ello se está elaborando un Plan de acción para el transporte de mercancías por carretera, que está abierto a la participación del sector, que servirá de base para definir políticas activas eficaces.

Respecto a la actividad de la ponencia de la ATE de Transportes de Viajeros, destacar el estudio de interoperabilidad de tarjetas y títulos de transporte en Euskadi finaliza en abril de 2010. Con este estudio se buscarán las soluciones que permitan la interoperabilidad de títulos de transporte o el billete único para los tres territorios

En la Sección de Alta Inspección de la ATE, se ha tratado sobre la coordinación de las campañas de inspección autonómicas y estatales, de tráfico, transportes, etc. y la unificación de criterios entre las instituciones con competencia en esta materia.



Finalmente, la Sección de Normativa de la ATE ha informado sobre la entrada en vigor de leyes y reglamentos que afectan al transporte de viajeros y al de mercancías, en esta línea se organizó una jornada técnica de transporte para tratar sobre la Ley del contrato de transporte terrestre, de acceso a la profesión de transportista, acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera, y acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses.

Sobre el trabajo desarrollado por las ponencias, cabe destacar la de *“Evaluación de la aportación a la sostenibilidad del transporte”* y su grupo de trabajo, que ha colaborado en la elaboración de una Guía Metodológica que se ha entregado en diciembre junto con la aplicación de ésta en proyectos de transporte del Departamento. Asimismo, en la ponencia *“Plataforma de Información”* se ha trabajado en la mejora de la herramienta y la introducción de datos sobre líneas, horarios, etc., en este momento están instalados 8 puntos de información para comprobar su rendimiento.

En base a la función de emisión de informes por parte de la ATE, durante 2009 se ha emitido el informe favorable sobre los Estatutos de la Autoridad del Transporte de Gipuzkoa.

Por su parte, el Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS) ha desarrollado sus funciones de elaboración de la información básica del transporte en Euskadi, mediante el mantenimiento del SIT (Sistema de Información del Transporte) y la realización del *“Informe anual de Panorámica del Transporte en Euskadi”*. Asimismo, en relación a las funciones de investigación y análisis de las tendencias del transporte, se está realizando un estudio de actualización de los costes externos del transporte. Por último, dentro de sus funciones, OTEUS ha participado en actividades de colaboración con otras organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, como es el caso de foros y grupos de trabajo interinstitucional relacionados con las diversas problemáticas del sistema del transporte y, en especial, con la movilidad sostenible.

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

- Se ha analizado el impacto ambiental de actuaciones puntuales del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística de Euskadi.
- Se ha elaborado y está en funcionamiento el Plan Conjunto Diputaciones-Gobierno Vasco de coordinación de la inspección del transporte por carretera en la CAPV y se ha realizado el estudio de ubicación de puntos de inspección.
- Se han promocionado los aeropuertos de Bilbao, Vitoria-Gasteiz y Hondarribia, apoyando a sus respectivas sociedades gestoras.

En materia de **ordenación**, en 2009:

- Se continúa con los borradores de los anteproyectos de la Ley del sector ferroviario y la Ley del transporte por cable.
- Se ha trabajado en la elaboración de un proyecto de ley y reglamento regulador de los aeródromos y helipuertos.



- Se ha llevado a cabo una importante labor en el desarrollo del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte de Euskadi con el análisis del estudio de impacto ambiental del mismo, y del informe de la Autoridad del Transporte de Euskadi, y se ha iniciado la contratación de la tramitación del Plan.
- Se han dictado una serie de órdenes enmarcadas en el Programa de apoyo al sector del transporte de la CAPV:
 - Fomento del abandono de actividad - Orden de 2 de junio de 2009.
 - Concentración de empresas - Orden de 15 de julio de 2009.
 - Fomento del asociacionismo - Orden de 15 de julio de 2009.
 - Implantación de nuevas tecnologías - Orden de 15 de julio de 2009.
 - Implantación de sistemas de calidad y medioambiente - Orden de 15 de julio de 2009.
 - Implantación de elementos de localización y control (taxi) - Orden de 15 de julio de 2009.
 - Fomento de transporte combinado de mercancías - Orden de 15 de julio de 2009.
- También se han dictado Órdenes en materia de **regulación tarifaria**:
 - Tarifas de transporte público urbano e interurbano de viajeros tanto regular de uso general y especial como discrecional (Ordenes de 9 de marzo de 2009).
 - Tarifas de transporte público interurbano en vehículos de turismo (Orden de 16 de diciembre de 2008).

A continuación se muestran las principales actuaciones realizadas en 2009, agrupadas en función de los objetivos generales del Plan Director del Transporte Sostenible al que se dirigen:

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 y 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, finalización de la fase 1 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 fase 2 del citado proyecto de instalación. Asimismo se han prestado apoyos a la construcción de áreas básicas de Transporte en Beasain y Legazpi.
- En el sector del transporte de viajeros y viajeras se ha avanzado en la modernización e implantación de nuevas tecnologías (GPS, elementos de seguridad, sistemas de retención infantil en autobuses,...) y apoyos a la implantación de sistemas de calidad y medioambiente.
- En el sector del transporte público de viajeros y viajeras en automóviles de turismo (taxi) se han realizado programas de modernización para la implantación de sistemas de localización y control.
- 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.
- Se ha participado en la creación del observatorio de la oferta de transporte transpirenaico, junto con las demás regiones pirenaicas francesas, españolas y Andorra.
- La subvención otorgada a la Sociedad Pública ET/FV, S.A., que ofrece el servicio de transporte de personas por ferrocarril, tranvía y carretera y de mercancías por ferrocarril ha servido para mejorar el servicio ofrecido, convirtiéndose en un modo competitivo con mejores frecuencias y una mayor calidad, seguridad y confort para los usuarios y usuarias.

Promoción y potenciación de la formación

- Se ha continuado apoyando al Instituto Vasco de Logística, instrumento clave para la formación y profesionalización del sector del transporte.
- Se han otorgado 2 becas de formación de titulados universitarios:
 - BECA TB-1: Desarrollo e Investigación de la Logística en Euskadi.
 - BECA TB-2: Implantación y Fomento de la Movilidad Sostenible.
- Se ha realizado una convocatoria de las pruebas de Consejero de Seguridad, tanto para la obtención del título como para su renovación, y una para la obtención del título de Capacitación profesional de transportista, tramitándose las solicitudes y entregas de títulos.
- En cuanto a las actividades docentes para formación de profesionales y postgraduados en el sector marítimo se ha desarrollado el programa de cursos comprometidos en el Master, habiendo invitado alrededor de 50 profesores. El conjunto de actividades ha supuesto no solo el desarrollo de contenidos e impartición de nuevas ediciones de cursos ya realizados en años anteriores, sino la impartición de nuevos seminarios, entre ellos:
 - Jornada del 1 de diciembre sobre análisis de la Resolución de la Comisión Nacional de la Competencia sobre la estiba en los Puertos.
 - IV Jornadas de Leioa de Derecho Marítimo que han tratado sobre la "Piratería y el Seguro Marítimo".
 - Un seminario sobre la "Mujer y la Marina Mercante".

También se quiere destacar, que a través de la subvención concedida a la Asociación de Navieros Vascos, se asegura el embarque en prácticas de alumnos de náutica, necesario para ejercer como futuros profesionales del sector marítimo.
- 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

- El Avance de la revisión del 2º Plan General de Carreteras se ha sometido a informe favorable de la COTPV (Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco) e informe definitivo de Impacto Ambiental previo a su aprobación definitiva.
- Se encuentran en marcha los estudios orientados a la revisión de la normativa técnica de planes y proyectos de carreteras
- Se ha finalizado en 2009 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 que determinan la modificación de la Norma de Firmes.
- Asimismo se ha licitado el expediente denominado "Prescripciones técnicas para el uso de áridos reciclados en firmes de carreteras" y se están redactando los Pliegos de Prescripciones Técnicas para la revisión de la Norma de Firmes.

Sistemas y Servicios Inteligentes de Transportes (ITS)

- Se ha trabajado en el fomento de Sistemas Inteligentes de Transportes, mediante la participación en la sociedad europea ERTICO.

**Objetivo 3 – Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte****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, con el análisis del estudio de impacto ambiental del mismo y el inicio de la contratación de la tramitación del Plan.

Potenciación del Ferrocarril**Plan Eusko Tren XXI**

- En el ámbito de Bizkaia, durante el año 2009 cabe destacar la adjudicación e inicio de las obras de construcción del túnel de Artxanda, primer paso para la conexión ferroviaria de la capital vizcaína con el aeropuerto de Bilbao.
- En la línea Bilbao-Donostia/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 el territorio de Gipuzkoa se ha trabajado en los proyectos de otra serie de actuaciones en red propia entre los que destacan las obras de la variante ferroviaria de Aia-Orio, el desdoblamiento de San Lorenzo-Unibertsitatea de la línea Bilbao-Donostia/San Sebastián y la nueva estación de Ardantzeta en Eibar. En lo que se refiere a la Línea Lasarte-Hendaia se han continuado las obras de desdoblamiento de la línea en el tramo Errekalde-Añorga, se ha redactado el proyecto constructivo del desdoblamiento del tramo Lasarte-Errekalde y se ha avanzado tanto en el desdoblamiento del tramo Loiola-Herrera como en el tramo La Fanderia (Errenteria)-Oiartzun.
- Se han iniciado los trabajos para la redacción del Estudio Informativo del Metro de Donostia-San Sebastián.

Programa Tranviario

- Una vez puesto en marcha el 23 de diciembre de 2008 el Tranvía de Vitoria-Gasteiz en lo referente a los ramales Lakua y Centro, el 10 de julio de 2009 se ha incorporado el tramo Abetxuko.
- La Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea ha trabajado durante el año 2009 en los siguientes proyectos:
 - Ampliación del Tranvía de Bilbao: Basurto-Plaza Circular,
 - Ampliación del Tranvía de Vitoria-Gasteiz,
 - Tranvía del Alto Deba,
 - Tranvía de Urbinaga-Leioa-Universidad.
 - Además, se han realizado diversos estudios con relación a otros posibles tranvías, como puede ser el de Barakaldo.

Nueva Red Ferroviaria Vasca

- El 24 de abril de 2006 la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco, la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias suscribieron un convenio de colaboración para la construcción de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, en el que el Gobierno Vasco asumió la redacción de los proyectos constructivos de plataforma de la “Y” Vasca en el ramal guipuzcoano desde Bergara hasta Irún (incluido el tramo que acomete la inserción en Donostia-San Sebastián) así como la dirección facultativa de dichas obras, la contratación y ejecución de las mismas y la colaboración en la gestión administrativa de los expedientes expropiatorios de dicho ramal.

En consecuencia, el ente Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea (ETS), en base a las funciones que tiene atribuidas por Ley 6/2004, de 21 de mayo, ha asumido los gastos derivados de la realización de los proyectos constructivos, gestión expropiatoria, dirección facultativa de las obras y otros gastos derivados de la construcción del ramal guipuzcoano.

- En 2009 se ha continuado avanzado en el cierre de los proyectos constructivos de la plataforma ferroviaria en el citado ramal, realizándose diversas campañas geotécnicas y se ha proseguido con los trabajos de construcción de la plataforma de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco en el territorio de Gipuzkoa, tramo: Ordizia-Itsasondo y se han iniciado las obras correspondientes a los tramos Beasain Este, Beasain Oeste, Legorreta y Tolosa.
- Se han iniciado los trámites para la licitación del tramo Bergara-Antzuola.

Supresión de Pasos a Nivel

- En cuanto a la supresión de pasos a nivel y de acuerdo a los Convenios de Colaboración alcanzados con el Ayuntamiento de Eibar y el Ayuntamiento de Zarautz se han adjudicado las obras para la supresión del paso a nivel en Txarakoa (Eibar) y los pasos a nivel de Lakumia y Biriarte en Zarautz.
- Se ha trabajado durante el 2009 en la supresión del paso a nivel en los accesos al Polígono I de Ugaldeguren en Zamudio.

**Ferrocarril Metropolitano de Bilbao**

- El 4 de julio de 2009 se ha puesto en funcionamiento el tramo Portugalete-Santurtzi de la línea II del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao incluyendo las nuevas estaciones de Peñota y Santurtzi.
- Durante 2009 los trabajos se han centrado en la construcción del Cañón de Mamariga. Una lanzadera que permitirá a personas residentes en esta zona de Santurtzi acceder a la red de metro en pocos minutos y que entrará en funcionamiento a lo largo de 2010. En abril han comenzado las obras del tramo Santurtzi-Kabiezés.
- Asimismo, se ha proseguido con las obras del tramo Ariz-Basauri que incluyen dos nuevas estaciones Ariz y Basauri.
- En lo que respecta a la línea 1 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, continúan las obras de soterramiento del actual paso a nivel de Maidagan en el municipio de Getxo, incluyendo en las mismas la construcción de la nueva estación de Ibarbengoa.
- De acuerdo al Convenio de Colaboración con Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea y la Diputación Foral de Bizkaia para la construcción y financiación de la línea 3 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao (Línea Etxebarri-Matiko) suscrito el 26 de diciembre de 2008, se han iniciado en el transcurso del año 2009 las obras en el tramo Etxebarri-Txurdinaga y se han adjudicado las obras en los tramos Txurdinaga-Casco Viejo y Uribarri.
- Euskal Trenbide Sarea ha encargado la realización de un Estudio de la Movilidad Ampliada de la Línea 4 que analizará la utilización de la citada línea a Rekalde en conexión con el resto de la red.
- En lo que se refiere a la línea 5 se ha procedido a la ejecución del estudio informativo del acceso a Galdakao del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, que deberá concluirse en marzo del 2010.

Otros

- Se ha continuado con la ejecución de las ayudas convocadas en 2008 para la instalación de ascensores o similares en zonas de fractura urbana en municipios de la CAPV

Transporte Aéreo

- Se han promocionado los aeropuertos de Bilbao, Vitoria-Gasteiz y Hondarribia, apoyando a sus respectivas sociedades gestoras.

Transporte en Bicicleta

- Durante el 2009 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 diálogo. Redactado y consensuado el diagnóstico, se encuentra en debate la fase de avance.
- Se ha continuado con la ejecución de ayudas para la construcción de nuevos carriles bici.
- Se ha fomentado el sistema de préstamo de alquiler de bicicleta ya operativo en Donostia-San Sebastián, de cara a su ampliación al resto del territorio histórico de Gipuzkoa.

Intermodalidad e interoperabilidad

- Se ha continuado con la tramitación del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística de Euskadi, como herramienta fundamental para el sector.
- 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-Gasteiz, Zaisa y Arasur,...)
- Se ha subvencionado la construcción de la estación intermodal de viajeros de Zumarraga.



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

En lo que respecta a actuaciones en puertos relacionados con actividades de transporte:

- Durante el primer tercio del año 2009 se ha culminado la importante obra de refuerzo del dique de abrigo del puerto de Bermeo, azotado y dañado por los temporales de los últimos años. Precisamente, esos oleajes que superaron sustancialmente los registros históricos, provocaron una revisión de las hipótesis de cálculo de la obra del dique de Mutriku, dando lugar a un Proyecto Modificado que finalmente ha desembocado en una Resolución del contrato de obra. También el dique de San Valentín en Barrika está siendo objeto desde agosto de una compleja, por la inexistencia de acceso marítimo, obra de reparación.
- 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 2009 se ha mantenido el servicio existente para la limpieza del puerto Bermeo y otros puertos (Mundaka, Armintza y Plentzia) que se formalizó el pasado ejercicio, en el que se tuvieron en cuenta las nuevas necesidades detectadas ante el aumento de afluencia de público a los puertos de la Comunidad Autónoma.
- En lo relativo al Servicio de Vigilancia de los puertos, en el ejercicio 2009 se ha mantenido el contrato existente para los puertos de Bizkaia que se formalizó el pasado ejercicio, en el que ya se realizó una ampliación del servicio respecto al vigente hasta aquel momento, 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 presta el servicio de vigilancia en el puerto de Lekeitio y se refuerza el que se venía prestando en Ondarroa.
- En el caso del Servicio de Vigilancia en Gipuzkoa, durante el ejercicio 2009 se ha mantenido el servicio prestado en el ejercicio anterior en el puerto de Donostia-San Sebastián, habiéndose detectado también la necesidad de ampliar el mismo al puerto de Hondarribia durante la época estival, necesidad que en este ejercicio se ha cubierto con un contrato menor, y cuyo servicio se ha incluido en el nuevo expediente de contratación cuya tramitación se ha iniciado.

**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 2009, Foro Profesional del Transporte y la Logística, que tuvo lugar el pasado 26 y 27 de noviembre en Pau.
- 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 marzo en Nantes, en julio en Poitiers y en noviembre en Gijón.
- Además, durante el 2009, el Grupo de Transportes de la Comisión del Arco Atlántico (CAA) ha trabajado sobre los siguientes temas:
 - Participación en la Revisión de las RTE-T:
 - Elaboración de documento de posición final de la CAA 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.
 - Aprobación del proyecto de cooperación "Mejora de la eficiencia de la red de plataformas logísticas en el corredor atlántico" y preparación para la presentación al programa Espacio Atlántico.
 - Seguimiento plan acción de movilidad urbana.
 - Respuesta del GTAA al proceso de consulta abierto del Libro Verde de la RTE-T.
 - Exposición de la propuesta de reglamento sobre red ferroviaria para un transporte de mercancías competitivo.
 - Exposición sobre los objetivos estratégicos de la Política Europea del Transporte Marítimo 2008-2018.
 - Presentación del proyecto de plataforma logística de Niort.
 - Análisis de la Directiva 2009/33 relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes.
 - Exposición de la comunicación de la Comisión Europea: Un futuro sostenible para el transporte: hacia un sistema integrado, amigable y basado en la tecnología, cuyo objetivo es sentar las bases para la próxima redacción del Libro Blanco del transporte 2010-2020.

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.



Objetivo 5 – Hacia un Transporte Sostenible

- Se ha continuado la ejecución de 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 han impulsado iniciativas para el fomento de la movilidad sostenible y la accesibilidad con apoyos a diversos ayuntamientos (Eibar, Ordizia, Portugalete y Errenteria).
- Se ha apoyado la organización en Donostia-San Sebastián de la Conferencia ECCOM-2009 para la mejora de la gestión en movilidad.
- Se ha fomentado el sistema de préstamo de alquiler de bicicleta ya operativo en Donostia-San Sebastián, de cara a su ampliación al resto del territorio histórico de Gipuzkoa.



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	2009	Grado avance	
					09-03	09-08
Productividad del transporte (VAB/Empleo)	55,3 miles de euros por persona ocupada	63,6 miles de euros por persona ocupada	65,1 miles de euros por persona ocupada	61,9 miles de euros por persona ocupada	11,8%	-4,9%

En 2009 la productividad del transporte alcanza los 61,9 miles de euros por persona ocupada, al tiempo que la correspondiente al conjunto de la economía se sitúa en 62,3 miles de euros por persona ocupada.

En términos de evolución, la productividad del transporte se ha incrementado un 11,8% respecto a 2003, habiéndose reducido un 4,9% en relación al ejercicio precedente, tasas que en el caso de la economía en su conjunto se sitúan en el 12,5% y -4,8%, respectivamente.

Indicador 2	2003	2007	2008	2009	Grado avance	
					09-03	09-08
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: 2.968.908 miles de euros Economía: 61.706.519 miles de euros	Transporte: 2.855.381 miles de euros Economía: 59.257.394 miles de euros	Transporte: 32,9% Economía: 32,7%	Transporte: -3,8% Economía: -4,0%

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.

Desde una perspectiva temporal amplia (periodo 2003-2009), el crecimiento del VAB del transporte ha sido ligeramente superior al correspondiente al conjunto de la economía (32,9% frente a 32,7%).

Desde una perspectiva más limitada (evolución 2008-2009), la caída del VAB del transporte ha sido levemente menor que la de la economía en su conjunto (-3,8% frente a -4%).

Indicador 3	2000	2007	2008	2009	Grado avance	
					09-00	09-08
Proporción vías alta capacidad	11,4%	13,5%	14,0%	14,4%	+3,0% / +122km	+0,4% / +19km

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.

En este sentido, en el periodo 2000-2009 la proporción de vías de alta capacidad sobre el conjunto de la red viaria ha aumentado en 3 puntos porcentuales, pasando a suponer el 14,4% del total de kilómetros de carreteras en la CAPV. En relación al ejercicio anterior, dicha proporción se ha incrementado en cuatro décimas.

5.2. INDICADORES SOCIALES

Indicador 4	2000	2007	2008	2009	Grado avance	
					09-00	09-08
Utilización transporte público colectivo	225.313 miles de viajeros y viajeras	249.745 miles de viajeros y viajeras	248.901 miles de viajeros y viajeras	248.521 miles de viajeros y viajeras	+10,3%	-0,2%

El número de viajeros y viajeras de los servicios públicos de transporte colectivo por carretera y ferrocarril en la CAPV se ha incrementado en un 10,3% en el periodo 2000-2009, reportando un total de 248,5 millones de personas.

Estos datos, por tanto, reflejan la positiva evolución del uso del transporte público por parte de la población vasca en el periodo analizado. Sin embargo, no es posible realizar un análisis aislado de los mismos sin compararlos con el desempeño de los niveles globales de movilidad. Al respecto, teniendo en cuenta los datos ofrecidos por 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%, cifra sensiblemente superior al citado aumento de movilidad de transporte público. Este exceso de demanda ha sido absorbido por un incremento de utilización de medios de transporte privado.

Por otra parte, en el último ejercicio el número de viajeros y viajeras de los servicios públicos de transporte colectivo por carretera y ferrocarril se ha reducido un 0,2%.

Indicador 5	2003	2006	2008	2009	Grado avance	
					06-03	09-06
Transporte mercancías ferrocarril y marítimo	19,2%	21,8%	23,1%	21,1%	+2,6%	-0,7%

Atendiendo a los últimos datos disponibles de los estudios "Imagen Final de la Demanda en la CAPV 2003-2006", en el periodo analizado 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.

A pesar de esta patente mejoría, se observa un elevado peso del transporte de mercancías por carretera (78% del total en 2006), muy por encima del observado en el conjunto de la UE-27, donde los modos más sostenibles, ferrocarril y marítimo, aglutinan en conjunto el 53% de la mercancía transportada.

En el caso de considerar las estimaciones realizadas en el presente informe, concernientes al cómputo total de transporte de mercancías en la CAPV en el año 2009 (ver 2.2.2 del presente informe), el transporte de mercancías por ferrocarril y marítimo ha perdido peso relativo en el periodo 2006-2009 (-0,7%), en favor del transporte por carretera.

Indicador 6	2001	2007	2008	2009	Grado avance	
					09-01	09-08
Personas Fallecidas en las carreteras¹	186	102	84	66	-64,5%	-21,4%

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 2009 el número de fallecidos y fallecidas en las carreteras vascas ha disminuido un 64,5%, cumpliéndose así con creces el objetivo marcado en el citado plan, si bien debe perseguirse que el número de personas fallecidas en las carreteras sea el menor posible.

Atendiendo a la evolución más reciente, (periodo 2008-2009), las personas fallecidas en las carreteras vascas se han reducido un 21,4%.

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



5.3. INDICADORES MEDIOAMBIENTALES

Indicador 7	1990	2006	2007	2008	Grado avance	
					08-90	08-07
Emisiones de GEIs 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	5.705 miles de Tn CO ₂ equivalente	110,0%	-6,1%

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 2008 las emisiones de GEIs del transporte se han incrementado un 110%, 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. No obstante, entre 2007 y 2008 las emisiones de GEIs del transporte han disminuido un 6,1%, si bien dicho descenso no es achacable a una mayor eficiencia energética sino a la caída de la actividad económica.

Indicador 8	1999	2007	2008	2009	Grado avance	
					09-99	09-08
Consumo energético del transporte	1.432 ktep	2.008 ktep	1.906 ktep	1.783 ktep	24,5%	-6,5%

Según 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 24,5% en la última década, evolución que choca frontalmente con el citado objetivo de ahorro energético. No obstante, entre 2008 y 2009 el consumo energético del transporte ha descendido un 6,5%.

Indicador 9	2006	2007	2008	2009	Grado avance	
					09-06	09-08
Consumo de biocarburantes	5,6 miles de toneladas equivalentes de petróleo	25 miles de toneladas equivalentes de petróleo	44 miles de toneladas equivalentes de petróleo	60,6 miles de toneladas equivalentes de petróleo	982,1%	37,7%

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 982,1% entre 2006 y 2009 (fecha en la que se cifra en 60,6 miles de 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 2008 y 2009 se limita al 37,7%, ritmo de avance que de mantenerse hasta 2010, supondría un consumo de biocarburantes de 83,1 miles de toneladas equivalentes de petróleo, nivel claramente 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
2009	14.500	93,1	7,2	15.574	7,7	201.952

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

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
2009	-1,6	-1,2	-1,0

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



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
2009	1.824	92,7	6,8	1.967	7,4	26.756

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

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
2009	-1,0	-0,9	-0,7

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



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
2009	4.963	94,5	7,0	5.251	7,4	70.686

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

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
2009	-2,2	-2,0	-2,0

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



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
2009	7.713	92,3	7,4	8.356	8,0	104.510

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

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
2009	-1,4	-0,8	-0,3

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



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
2009	12.200	58	20	39	2.183	14.500
%						
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
2009	84,1	0,4	0,1	0,3	15,1	100,0

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



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
2009	1.553	2	7	0	262	1.824
%						
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
2009	85,1	0,1	0,4	0,0	14,4	100,0

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



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
2009	4.210	16	2	10	725	4.963
%						
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
2009	84,8	0,3	0,0	0,2	14,6	100,0

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



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
2009	6.437	40	11	29	1.196	7.713
%						
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
2009	83,5	0,5	0,1	0,4	15,5	100,0

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



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	942.479
2009	46.128	85,7	4,8	53.835	5,7	951.158

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

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
2009	1,1	1,2	0,9

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



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
2009	6.363	89,9	4,2	7.079	4,6	152.283

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

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
2009	3,8	-0,2	0,9

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



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
2009	14.694	86,9	4,7	16.911	5,4	313.654

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

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
2009	0,2	0,5	0,2

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



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
2009	25.071	84,0	5,2	29.845	6,2	485.221

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

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
2009	1,0	2,0	1,4

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



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

AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
Nº EMPLEOS						
2003	25.407 ¹	--	342	471	12.594	38.814
2004	24.049	1.693	341	457	12.769	39.309
2005	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
2009	29.237	2.144	423	387	13.937	46.128
%						
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
2009	63,4	4,6	0,9	0,8	30,2	100,0

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

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

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

AÑO / MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
Nº EMPLEOS						
2004	3.215	0	41	0	1.718	4.974
2005	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
2009	3.954 y (*)	(*)	54	0	2.276	6.363
%						
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
2009	62,1 y (*)	(*)	0,8	0,0	35,8	100,0

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

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

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
2009	10.022	480	36	22	4.134	14.694
%						
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
2009	68,2	3,3	0,2	0,1	28,1	100,0

(*) Datos no disponibles por territorio por motivos de confidencialidad. Se incluye en los datos de la CAPV.

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

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
2009	15.224 y (*)	(*)	333	365	7.527	25.071
%						
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
2009	60,7 y (*)	(*)	1,3	1,5	30,0	100,0

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

Se incluye en los datos de la CAPV.

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

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	2.968.908	69,1	4,8	4.295.031	7,0	61.706.519
2009 ^(a)	2.855.381	67,9	4,8	4.204.997	7,1	59.257.394

^(a): Datos de avance.

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

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	4,2	4,1	4,0
2009 ^(a)	-3,8	-2,1	-4,0

^(a): Datos de avance.

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

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	389.432	3,8	10.256.185
2009 (a)	372.243	3,9	9.647.138

^(a): Datos de avance.

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



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	4,1	4,2
2009 ^(a)	-4,4	-5,9

^(a): Datos de avance.

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

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	894.599	4,4	20.179.833
2009 ^(a)	862.732	4,5	19.346.703

^(a): Datos de avance.

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

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	4,6	3,1
2009 ^(a)	-3,6	-4,1

^(a): Datos de avance.

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



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	1.684.877	5,4	31.270.501
2009 ^(a)	1.620.406	5,4	30.263.553

^(a): Datos de avance.

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

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	3,9	4,5
2009 ^(a)	-3,8	-3,2

(%)

^(a): Datos de avance.

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



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

AÑO / MODO	Carretera+Otros ¹		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros ¹					
MILES DE EUROS							
2003	1.122.259		142.989	40.682	52.336	789.937	2.148.203
2004	1.201.681		147.163	49.748	56.245	833.975	2.288.812
2005	966.425	374.589	122.935	65.200	62.824	870.857	2.462.830
2006	1.038.737	404.371	128.773	71.311	68.654	951.135	2.662.981
2007	1.091.517	430.351	130.661	76.047	82.786	1.038.867	2.850.229
2008	1.122.994	453.319	140.439	74.470	78.565	1.099.121	2.968.908
2009 ^(a)	1.055.615	444.253	154.483	64.254	70.629	1.066.147	2.855.381
%							
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	37,8	15,3	4,7	2,5	2,6	37,0	100,0
2009 ^(a)	37,0	15,6	5,4	2,3	2,5	37,3	100,0

¹ 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: Cuentas Económicas Trimestrales (Eustat). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

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

AÑO / MODO	Carretera+Otros ¹		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros ¹					
MILES DE EUROS							
2003	176.563		4.891	4.615	0	91.251	277.320
2004	188.792		5.063	5.341	0	97.171	296.367
2005	143.673	72.505	606	7.235	0	97.918	321.937
2006	153.729	77.890	637	8.031	0	108.687	348.974
2007	161.540	88.937	641	7.975	0	114.827	373.920
2008	166.157	93.144	693	7.951	0	121.487	389.432
2009 ^(a)	156.188	91.281	762	6.170	0	117.842	372.243
%							
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	42,7	23,9	0,2	2,0	0,0	31,2	100,0
2009 ^(a)	42,0	24,5	0,2	1,7	0,0	31,7	100,0

¹ 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: Cuentas Económicas Trimestrales (Eustat). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



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

AÑO / MODO	Carretera+Otros ¹		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros ¹					
MILES DE EUROS							
2003	376.246		50.511	2.307	889	216.952	646.905
2004	403.927		52.076	2.517	955	231.030	690.505
2005	356.540	84.395	47.945	3.298	1.463	254.026	747.667
2006	381.499	90.729	50.410	3.693	1.464	279.429	807.224
2007	400.877	99.412	51.274	3.897	1.719	298.146	855.325
2008	414.737	104.006	55.030	3.756	1.632	315.438	894.599
2009 ^(a)	389.853	101.926	60.533	2.978	1.467	305.975	862.732
%							
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	46,4	11,6	6,2	0,4	0,2	35,3	100,0
2009 ^(a)	45,2	11,8	7,0	0,3	0,2	35,5	100,0

¹ 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: Cuentas Económicas Trimestrales (Eustat). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

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

AÑO / MODO	Carretera+Otros ¹		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros ¹					
MILES DE EUROS							
2003	569.450		87.587	33.760	51.447	481.734	1.223.978
2004	608.962		90.024	41.890	55.290	505.774	1.301.940
2005	466.212	217.689	74.384	54.667	61.361	518.913	1.393.226
2006	503.509	235.752	77.726	59.587	67.190	563.019	1.506.783
2007	529.100	242.002	78.746	64.175	81.067	625.894	1.620.984
2008	542.100	256.169	84.716	62.763	76.933	662.196	1.684.877
2009 ^(a)	509.574	251.046	93.188	55.106	69.162	642.330	1.620.406
%							
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	32,2	15,2	5,0	3,7	4,6	39,3	100,0
2009 ^(a)	31,4	15,5	5,8	3,4	4,3	39,6	100,0

¹ 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: Cuentas Económicas Trimestrales (Eustat). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



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
2009	256	351	3.602	4.209
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
2009	35,4	48,5	497,9	581,8

¹ 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.

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
2009	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
2009	24,7	34,6	423,4	482,6

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).

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
2009	97	114	1.195	1.406
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
2009	49,0	57,6	603,4	710,0

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

Fuente: Ministerio de Fomento y Eustat.

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
2009	84	132	1.121	1.337
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
2009	37,9	59,5	505,6	603,0

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

Fuente: Ministerio de Fomento y Eustat.

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
2009	943.394	0,4	96.000	5,8	194.954	0,3	3.006	2,1	8.747	-4,4	40.440	2,8	1.286.541	0,8

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

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
2009	146.071	1,1	11.328	6,8	32.740	0,2	519	4,6	1.391	-3,9	7.259	12,5	199.308	1,6

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

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
2009	302.256	0,2	44.060	5,4	71.268	0,2	844	2,2	3.306	-7,3	14.607	1,6	436.341	0,7

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

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
2009	495.067	0,4	40.612	5,9	90.946	0,4	1.643	1,3	4.050	-2,1	18.574	0,3	650.892	0,7

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



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

(turismos/1.000 habitantes)

AÑO / TT.HH.	Álava	Gipuzkoa	Bizkaia	CAPV
1996	380,6	339,2	332,8	341,3
1997	397,4	349,9	341,4	351,7
1998	414,2	365,2	355,5	366,6
1999	432,1	380,4	369,3	381,4
2000	444,5	388,5	379,0	391,0
2001	455,5	399,1	389,0	401,4
2002	463,7	405,4	396,2	408,5
2003	426,2	403,5	397,1	403,2
2004	438,9	412,2	407,1	413,2
2005	443,2	417,0	412,8	418,4
2006	447,3	416,1	412,7	418,7
2007	463,4	429,9	427,9	433,6
2008	466,4	430,4	430,1	435,4
2009	465,5	428,3	429,5	434,3

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

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
2009	46.497	6.957	6.518	59.972

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

6.2.2. Demanda de movilidad de personasa) *Servicios públicos de transportes colectivos*

Cuadro 6.47. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas).

(miles de viajeros)

AÑO	BUS urbano Bilbao	BUS urbano Donostia-San Sebastián	BUS urbano Gasteiz	Bus interurbano Bizkaia	Bus interurbano Gipuzkoa	Bus interurbano Alava ¹	Metro Bilbao	Euskotran	Renfe ²	Euskotren	FEVE ³
2000	22.729	27.213	11.383	36.062	18.461	--	54.173	--	35.288	18.138	1.866
2001	23.277	27.239	11.474	38.536	17.749	146	55.895	--	36.533	18.073	1.835
2002	23.146	26.483	11.561	35.115	17.022	267	66.706	47	34.288	17.961	1.900
2003	24.093	26.511	11.718	37.031	16.712	315	72.609	1.144	32.926	18.156	1.841
2004	25.518	26.003	11.805	36.876	16.627	439	73.089	2.192	29.864	16.704	1.895
2005	26.086	26.219	11.513	34.134	15.382	324	77.802	2.820	29.223	17.757	1.945
2006	27.264	26.670	10.686	32.810	16.109	374	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
2009	25.755	28.460	10.544	28.808	17.851	421	87.044	7.489	23.654	17.150	1.345

¹ Las fluctuaciones en el número de usuarios computados entre los años 2003 y 2006 se deben, básicamente, a cambios en una línea, la cual incluía la conexión Vitoria-Centro Comercial Gorbeia.

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

³ Datos de la línea de cercanía Bilbao-Balmaseda.

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



Cuadro 6.48. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas y tasa de variación interanual).

(miles de 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	56.431	55.895	56.441	230.757	2,4	2,4
2002	61.190	52.404	66.753	54.149	234.496	1,6	4,1
2003	62.322	54.058	73.753	52.923	243.056	3,7	7,9
2004	63.326	53.942	75.281	48.463	241.012	-0,8	7,0
2005	63.818	49.840	80.622	48.925	243.205	0,9	7,9
2006	64.620	49.293	82.715	48.877	245.505	0,9	9,0
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
2009	64.759	47.080	94.533	42.149	248.521	-0,2	10,3

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



b) Carretera

Cuadro 6.49. Transporte privado: Evolución de la IMD en los principales accesos a las capitales vascas (nº vehículos y %)

CAPITAL/AÑO	(nº vehículos y %)									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 09/08
Vitoria-Gasteiz										
Arkaute	11.197	11.484	12.329	10.838	10.119	10.547	10.733	10.201	9.949	-2,5
Gamarra Mayor	22.946	22.801	22.801	23.751	23.608	24.036	24.056	23.769	n.d.	n.d.
Puente Zadorra	27.739	29.799	34.756	33.734	34.283	24.419	34.113	33.438	33.902	1,4
Krispijana	28.092	27.689	30.370	31.871	34.381	34.269	37.510	36.861	37.020	0,4
Gometxa	20.358	N.D.	15.239	16.954	17.991	18.506	19.323	18.816	17.162	-8,8
TOTAL	110.332	91.773	156.495	117.148	120.382	111.777	125.735	123.085	--	--
Donostia-San Sebastián¹										
Herrera	53.923	49.379	49.891	45.750	40.700	38.637	28.093	20.728	n.d.	n.d.
Loiola	18.524	17.574	15.405	17.503	17.248	15.723	14.717	15.167	n.d.	n.d.
Zapatari-Av. Tolosa	34.724	29.858	29.555	31.407	32.560	30.734	32.584	32.148	n.d.	n.d.
Subida hospitales	15.696	17.494	17.177	18.083	19.639	19.421	18.648	17.733	n.d.	n.d.
Amara	40.370	43.135	44.547	43.529	38.758	47.831	44.083	42.934	n.d.	n.d.
TOTAL	163.237	157.440	156.575	156.272	148.905	152.346	138.125	128.707	n.d.	n.d.
Bilbao										
Deusto-Elorrieta	25.769	23.634	22.796	17.124	17.305	17.109	16.730	16.186	16.107	-0,5
Deusto-Enekuri	29.123	25.896	33.156	46.025	46.198	49.805	48.921	48.580	49.544	2,0
Túneles Artxanda	--	11.709	14.552	12.247	13.108	14.121	16.427	17.647	15.276	-13,4
Orueta-Sto.Domingo	38.657	37.131	39.109	37.800	36.098	36.990	37.464	36.443	36.229	-0,6
Ibarsusi-Etxebarri	44.129	45.741	46.654	45.072	44.625	41.945	40.987	40.132	39.106	-2,6
Bolueta-Zubialdea	18.772	18.594	18.207	17.320	15.182	13.627	13.988	14.168	13.626	-3,8
Miraflores-S.Sur²	34.267	34.256	36.745	40.318	43.415	47.802	52.223	53.096	53.406	0,6
Plaza Zababuru-S.Sur	51.566	44.089	38.970	34.422	34.144	34.502	35.582	35.616	34.101	-4,3
Plaza Sagrado Corazón-S.Sur	66.284	71.198	71.178	67.683	66.857	63.282	66.603	66.953	67.093	0,2
Basurto-Kaxtresana	10.838	10.899	10.929	10.827	10.065	8.917	9.266	8.883	8.543	-3,8
Basurto-Zorrotza	22.873	21.908	19.661	18.571	17.143	16.292	13.679	13.330	12.909	-3,2
TOTAL	342.278	345.055	351.957	347.409	344.140	344.392	351.870	351.034	345.940	-1,5

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

¹ A la fecha de la publicación de este informe, los datos de los principales accesos a Donostia-San Sebastián no se encuentran disponibles.

² La Estación de aforo 6A representativa de este acceso se halla situada entre el enlace de Miribilla y Miraflores. El sistema telemático ha permitido controlar el tráfico entre el enlace de Miribilla y la A-8, modificando al alza los tráficos correspondientes al período de 2005-2009.

Fuente: Plan de Aforo de la Diputación Foral de Álava 2009, Plan de Aforo de la Diputación Foral de Bizkaia 2009, Plan de Aforo de la Diputación Foral de Gipuzkoa 2008. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



Cuadro 6.50. Transporte público urbano: Evolución del número de viajeros y viajeras en los autobuses urbanos de las tres capitales vascas.

(miles de personas y %)

AÑO / CAPITAL	Bilbao		Donostia-San Sebastián		Vitoria-Gasteiz		TOTAL	
	miles de personas	Δ inter-anual (%)	miles de personas	Δ inter-anual (%)	miles de personas	Δ inter-anual (%)	miles de personas	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
2009	25.755	-1,0	28.460	1,6	10.544	-16,6	64.759	-2,8

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

Cuadro 6.51. Transporte público interurbano: Evolución del número de viajeros y viajeras en los servicios regulares de autobús interurbano.

(miles de personas y %)

AÑO / AMBITO	Interurbano Bizkaia		Interurbano Gipuzkoa		Interurbano Álava ¹	
	miles de personas	Δ interanual (%)	miles de personas	Δ interanual (%)	miles de personas	Δ interanual (%)
1999	35.474	--	19.003	--	n.d.	--
2000	36.359	2,5	18.461	-2,9	n.d.	--
2001	38.852	6,9	17.749	-3,9	146	--
2002	35.284	-9,2	17.022	-4,1	267	83,5
2003	37.232	5,5	16.712	-1,8	315	18,1
2004	36.876	-1,0	16.627	-0,5	439	39,3
2005	34.134	-7,4	15.382	-7,5	324	-26,2
2006	32.810	-3,9	16.109	4,7	374	15,3
2007	30.876	-5,9	16.120	0,1	349	-6,6
2008	30.196	-2,2	17.185	6,6	348	-0,3
2009	28.808	-4,6	17.851	3,9	421	20,9

¹ Las fluctuaciones en el número de usuarios computados entre los años 2003 y 2006 se deben, básicamente, a cambios en una línea, la cual incluía la conexión Vitoria-Centro Comercial Gorbeia.

Fuente: Consorcio de transportes de Bizkaia, Diputación Foral de Gipuzkoa y Diputación Foral de Álava. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



c) *Ferrovionario*

Cuadro 6.52. Transporte público urbano y metropolitano: Evolución del número de viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao (miles de personas y tasa de variación interanual)

AÑO	Metro de Bilbao	
	miles de personas	Δ interanual (%)
1995 ¹	4.730	--
1996	31.660	--
1997	41.494	31,1
1998	49.102	18,3
1999	50.886	3,6
2000	54.173	6,5
2001	55.895	3,2
2002	66.706	19,3
2003	72.609	8,8
2004	73.089	0,7
2005	77.802	6,4
2006	79.780	2,5
2007	85.864	7,6
2008	86.334	0,6
2009	87.044	0,8

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

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

Cuadro 6.53. Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por mes (nº personas y %)

MES / AÑO	2000		2005		2006		2007		2008		2009	
	nº personas	% 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	7.422.774	8,5
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	7.169.024	8,2
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	7.587.744	8,7
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	6.641.599	7,6
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	7.501.805	8,6
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	7.380.731	8,5
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	6.827.149	7,8
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	5.627.069	6,5
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	7.141.594	8,2
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	7.923.846	9,1
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	7.921.563	9,1
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	7.898.814	9,1
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	87.043.712	100,0

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



Cuadro 6.54. Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por estación (nº personas y %)

ESTACIÓN / AÑO	2000		2005		2006		2007		2008		2009	
	nº personas	% vertical	nº personas	% vertical	nº personas	% vertical	nº personas	% vertical	nº personas	% vertical	nº personas	% vertical
Etxebarri	--	--	758.915	1,0	1.394.808	1,7	2.289.196	2,7	2.395.473	2,8	2.371.745	2,7
Bolueta	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	1.477.461	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	2.275.891	2,6
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	4.862.490	5,6
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	6.355.555	7,3
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	6.465.604	7,4
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	6.353.754	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	6.281.666	7,2
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	5.890.468	6,8
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	5.048.939	5,8
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	2.587.739	3,0
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	2.334.328	2,7
Lutxana	149.925	0,3	209.224	0,3	211.865	0,3	229.890	0,3	221.927	0,3	223.805	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	1.721.935	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	1.418.598	1,6
Leioa	670.441	1,2	832.916	1,1	853.008	1,1	952.726	1,1	1.024.912	1,2	1.019.782	1,2
Lamiako	268.173	0,5	336.427	0,4	341.927	0,4	362.606	0,4	341.899	0,4	332.112	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	3.569.334	4,1
Gobela	878.447	1,6	961.050	1,2	953.432	1,2	959.730	1,1	958.223	1,1	930.720	1,1
Neguri	704.075	1,3	750.100	1,0	756.424	0,9	734.539	0,9	711.199	0,8	702.384	0,8
Aiboa	347.406	0,6	382.839	0,5	375.904	0,5	378.658	0,4	390.173	0,4	380.930	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	2.552.791	2,9
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	1.535.095	1,8
Berango	341.709	0,6	408.625	0,5	426.331	0,5	453.825	0,5	461.699	0,5	417.125	0,5
Larrabastera	413.973	0,8	500.746	0,6	481.173	0,6	455.085	0,5	453.070	0,5	441.349	0,5
Sopelana	594.527	1,1	657.819	0,8	677.124	0,8	657.434	0,8	659.325	0,8	628.151	0,7
Urduliz	308.424	0,7	334.794	0,5	335.587	0,4	333.704	0,4	327.080	0,4	304.473	0,3
Plentzia	721.875	1,3	716.306	0,9	711.588	0,9	683.487	0,8	667.496	0,8	667.870	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	3.671.526	4,2
Ansio	--	--	867.176	1,1	1.035.401	1,3	1.143.813	1,3	1.217.557	1,4	1.282.764	1,5
Barakaldo	--	--	3.118.872	4,0	3.199.779	4,0	3.568.451	4,2	3.625.942	4,2	3.616.042	4,2
Bagatza	--	--	1.440.756	1,9	1.550.906	1,9	1.727.943	2,0	1.858.581	2,1	1.967.440	2,3
Urbina	--	--	127.175	0,2	132.711	0,2	140.170	0,2	153.996	0,2	144.554	0,2
Sestao	--	--	2.201.280	2,8	2.459.067	3,1	2.308.827	2,7	2.262.446	2,6	2.335.371	2,7
Abatxolo	--	--	--	--	--	--	659.380	0,8	733.287	0,8	763.831	0,9
Portugalete	--	--	--	--	--	--	2.351.525	2,7	2.733.192	3,2	2.465.265	2,8
Peñota	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	569.872	0,7
Santurtzi	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1.074.953	1,2
TOTAL	54.173.349	100,0	77.801.841	100,0	79.780.094	100,0	85.864.45	100,0	86.333.743	100,0	87.043.712	100,0

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

**Cuadro 6.55. Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras de Euskotran (miles de personas y tasa de variación interanual)**

AÑO	nº personas	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
2009 ³	7.488,7	153,2

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 de los ramales Centro y Lakua en 23 de diciembre de 2008.

³ En 10 de julio de 2009 se abre la nueva línea del ramal de Abetxuko del Tranvía de Vitoria-Gasteiz.

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

Cuadro 6.56. Transporte público interurbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (miles de personas)

(miles de personas)

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
2009	23.654	17.150	1.345	42.149

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).



Cuadro 6.57. Transporte público interurbano: Evolución de viajeros y viajeras 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
2009	-8,3	-4,4	-10,7	-6,8
Δ 80/09	-24,7	-43,3	-17,5	-33,4

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).



d) Aéreo

Cuadro 6.58. Tráfico aéreo de personas en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (miles de personas)

(miles de personas)

AÑO / AEROPUERTO	Bilbao	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	4.287	467	174	4.927
2008	4.173	403	68	4.644
2009	3.655	315	40	4.010

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

Cuadro 6.59. Tráfico aéreo de personas en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras 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	10,6	26,8	0,2	11,5
2008	-2,7	-13,6	-61,0	-5,7
2009	-12,4	-21,8	-41,2	-13,6
Δ 92/09	164,7	215,0	-82,3	134,9

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

e) *Marítimo*

Cuadro 6.60. Evolución del tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao (nº personas y tasa de variación interanual)

AÑO / TIPO	Embarcados		Desembarcados		TOTAL	
	nº personas	σ interanual (%)	nº personas	σ interanual (%)	nº personas	σ 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	51.048	17,0	113.368	12,2	164.416	13,6
2006	55.841	9,4	112.902	-0,4	168.743	2,6
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
2009	45.370	4,7	91.739	-7,4	137.109	-3,7

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

6.2.3. Demanda de transporte de mercancíasa) *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 ³	Inter-municipal	Total	Δ anual %	Miles Tn	Δ anual %	Miles Tn	Δ anual %	Miles Tn	Δ anual %
1998	--	31.627	31.627	--	32.583	--	2.277	--	66.487	--
1999	--	35.536	35.536	12,4	34.985	7,4	3.518	54,5	74.039	11,4
2000	--	41.963	41.963	18,1	37.664	7,7	4.672	32,8	84.299	13,9
2001	--	42.593	42.593	1,5	38.845	3,1	4.484	-4,0	85.922	1,9
2002	20.149	49.176	69.325	62,8	42.625	9,7	5.378	19,9	117.328	36,6
2003	15.194	46.612	61.807	-10,8	42.572	-0,1	5.470	1,7	109.849	-6,4
2004	18.487	49.490	67.978	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
2009	18.356	48.769	67.125	-12,6	47.707	-5,5	4.253	-27,0	119.085	-10,6

¹ Con origen y destino CAPV (incluye el transporte intermunicipal y el intramunicipal).² Entre la CAPV y otras Comunidades Autónomas.³ Dado el cambio metodológico en el 2002, el transporte intramunicipal se empieza a recoger en la Encuesta a partir de ese año.

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



Cuadro 6.62. Volumen de mercancías transportadas según Comunidades Autónomas de origen y de destino. 2009 (Miles de Tn).

Origen/Destino	Origen País Vasco	Destino País Vasco	Total
Andalucía	623	457	1.080
Aragón	1.600	1.380	2.980
Asturias	756	1.133	1.888
Balears, Illes
Canarias
Cantabria	2.059	3.217	5.276
Castilla-La Mancha	520	638	1.158
Castilla y León	5.252	5.256	10.508
Cataluña	2.110	2.158	4.267
Comunidad Valenciana	1.045	849	1.894
Extremadura	66	172	239
Galicia	1.346	1.466	2.812
Madrid	1.935	1.683	3.619
Murcia	235	133	369
Navarra	4.504	3.877	8.381
Rioja	1.778	1.445	3.223
Ceuta y Melilla
TOTAL expedido/recibido a/de otras CC.AA.	23.829	23.878	47.708

(..)Al tratarse de transporte por carretera, no son significativos los flujos con las autonomías insulares, con Ceuta y Melilla, aunque sus valores se incluyen en la fila de "Total expedido/recibido a/de otras CC.AA."

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

b) 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
2009	41,9	0,7
Δ 90/09	--	-86,2

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



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	3.699,2	1,2	127,1	-17,5	42.425,1	17,2	46.251,4	15,6
2003	3.813,6	3,1	96,6	-24,0	40.155,9	-5,3	44.066,1	-4,7
2004	4.152,8	8,9	325,2	236,6	43.683,8	8,8	48.161,8	9,3
2005	3.956,7	-4,7	415,2	27,7	34.785,8	-20,4	39.157,7	-18,7
2006	3.417,7	-13,6	282,2	-32,0	31.575,7	-9,2	35.275,6	-9,9
2007	3.230,9	-5,5	245,9	-12,9	31.359,3	-0,7	34.836,1	-1,2
2008	3.178,8	-1,6	63,8	-74,1	34.989,7	11,6	38.232,3	9,7
2009	2.691,5	-15,3	31,1	-51,3	27.388,0	-21,7	30.110,6	-21,2
Δ 92/09		-21,2		-87,9		2.849,7		554,4

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



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	39.398,0	-1,5	4.773,7	-5,9	44.171,7	-2,0
2009	32.179,9	-18,3	3.512,4	-26,4	35.692,3	-19,2
Δ 90/09		7,0		-8,1		5,3

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao, Autoridad Portuaria de Pasajes. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



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
2009	22.606,0	-18,6	8.998,5	-12,0	446,1	-64,7	129,4	-15,0	32.179,9	-18,3
Δ 90/09	--	25,7	--	24,6	--	-90,4	--	-38,9	--	7,0

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

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
2009	70,2	28,0	1,4	0,4	100,0

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



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	3.210,5	-16,4	1.515,1	28,2	40,4	-7,8	7,7	14,9	4.773,7	-5,9
2009	2.163,3	-32,6	1.304,5	-13,9	36,1	-10,6	8,6	11,7	3.512,4	-26,4
Δ 90/09	--	-25,1	--	53,7	--	-50,5	--	-38,1	--	-8,1

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

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
2009	61,6	37,1	1,0	0,2	100,0

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



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
2009	253,7	8,3
Δ 90/09		73,8

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



6.3. ANEXO EFECTOS INDUCIDOS

6.3.1. Accidentalidad

Cuadro 6.71. Evolución del balance de accidentes registrados por la Ertzaintza por víctimas: Evolución (2000-2009)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	(nº y %) Δ 00/09
ALAVA											
Accid. con víctimas	434	534	597	588	512	469	444	457	375	342	-21,2
Heridos graves	245	237	184	166	126	116	103	100	66	90	-63,3
Heridos leves	452	653	765	800	637	628	538	608	483	457	1,1
TOTAL HERIDOS	697	890	949	966	763	744	641	708	549	547	-21,5
TOTAL FALLECIDOS	38	52	35	38	24	29	23	22	22	11	-71,1
BIZKAIA											
Accid. con víctimas	1.949	2.134	2.056	2.212	2.033	1.929	1.644	1.582	1.447	1.326	-32,0
Heridos graves	419	389	373	348	280	227	185	197	177	157	-62,5
Heridos leves	2.646	2.862	2.799	3.073	2.863	2.693	2.235	2.150	1.972	1.809	-31,6
TOTAL HERIDOS	3.065	3.251	3.172	3.421	3.143	2.920	2.420	2.347	2.149	1.966	-35,9
TOTAL FALLECIDOS	66	61	70	73	43	36	33	26	22	24	-63,6
GIPUZKOA											
Accid. con víctimas	736	1.686	1.565	1.647	1.478	1.339	1.325	1.345	1.275	1.049	42,5
Heridos graves	358	356	296	296	255	227	212	193	182	168	-53,1
Heridos leves	872	2.103	1.929	2.062	1.834	1.675	1.611	1.614	1.480	1.269	45,5
TOTAL HERIDOS	1.230	2.459	2.225	2.358	2.089	1.902	1.823	1.807	1.662	1.437	16,8
TOTAL FALLECIDOS	60	54	65	64	40	37	36	32	32	19	-68,3
CAPV											
Accid. con víctimas	3.119	4.354	4.218	4.447	4.023	3.737	3.413	3.384	3.039	2.717	-12,9
Heridos graves	1.022	982	853	810	661	570	500	490	425	405	-60,4
Heridos leves	3.970	5.618	5.493	5.935	5.334	4.996	4.384	4.372	3.935	3.535	-11,0
TOTAL HERIDOS	4.992	6.600	6.346	6.745	5.995	5.566	4.884	4.862	4.360	3.940	-21,1
TOTAL FALLECIDOS	164	167	170	175	107	102	92	80	76	54	-67,1

Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, Anuario de Accidentes. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



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	2009	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ÁLAVA																		
Vehículos de dos ruedas	2	2	6	5	1	1	13	14	15	21	12	18	62	43	42	35	40	35
Vehículos ligeros	19	24	13	15	16	7	97	90	74	64	46	55	546	546	465	520	419	394
Vehículos pesados	2	1	0	2	2	2	6	3	7	8	4	4	22	27	19	44	17	23
Peatones	1	2	4	0	3	1	8	8	5	3	2	3	7	8	11	3	4	2
Otros vehículos	0	0	0	0	0	0	2	1	2	4	2	0	0	4	1	6	3	3
TOTAL	24	29	23	22	22	11	126	116	103	100	66	80	637	628	538	608	483	457
BIZKAIA																		
Vehículos de dos ruedas	7	6	6	5	6	4	61	72	44	61	51	49	257	301	275	270	222	249
Vehículos ligeros	24	14	24	13	11	15	177	117	110	108	90	88	2.468	2238	1.806	1.762	1.617	1.466
Vehículos pesados	2	1	2	0	2	1	9	7	5	7	11	4	60	62	64	48	55	29
Peatones	9	15	1	8	2	4	30	33	22	18	24	15	69	96	80	65	76	62
Otros vehículos	1	0	0	0	1	0	3	1	4	3	1	1	9	7	10	5	2	3
TOTAL	43	36	33	26	22	24	280	230	185	197	177	157	2.863	2.704	2.235	2.150	1.972	1.809
GIPUZKOA																		
Vehículos de dos ruedas	3	12	4	8	9	6	48	62	50	44	63	64	230	232	257	317	233	240
Vehículos ligeros	23	17	22	14	14	9	163	131	125	105	92	76	1.477	1352	1.211	1.184	1.129	962
Vehículos pesados	1	3	2	2	1	2	13	10	14	17	8	10	54	57	73	55	62	37
Peatones	12	4	8	8	7	2	31	22	21	26	18	18	71	43	66	54	56	28
Otros vehículos	1	0	0	0	1	0	0	0	2	1	1	0	2	0	4	4	0	2
TOTAL	40	36	36	32	32	19	255	225	212	193	182	168	1.834	1.684	1.611	1.614	1.480	1.269
CAPV																		
Vehículos de dos ruedas	12	20	16	18	16	11	122	148	109	126	126	131	549	576	574	622	495	524
Vehículos ligeros	66	55	59	42	41	31	437	338	309	277	228	219	4.491	4.136	3.482	3.466	3.165	2.822
Vehículos pesados	5	5	4	4	5	5	28	20	26	32	23	18	136	146	156	147	134	89
Peatones	22	21	13	16	12	7	69	63	48	47	44	36	147	147	157	122	136	92
Otros vehículos	2	0	0	0	2	0	5	2	8	8	4	1	11	16	15	15	5	8
TOTAL	107	101	92	80	76	54	661	571	500	490	425	405	5.334	5.016	4.384	4.372	3.935	3.535

Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, Anuario de Accidentes. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).



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	2009	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ÁLAVA																		
Vehículos de dos ruedas	75	55	62	61	54	49	19	20	16	11	18	25	94	75	78	72	72	74
Vehículos ligeros	638	608	559	574	476	448	1.275	1.300	1.359	1.547	1.541	1.321	1.913	1.908	1.918	2.121	2.017	1.769
Vehículos pesados	149	152	128	144	112	86	310	292	433	531	439	364	459	444	561	675	551	450
Otros vehículos	19	13	19	23	18	22	295	291	268	305	310	310	314	304	287	328	328	332
Total	881	828	768	802	660	605	1.899	1.903	2.076	2.394	2.308	2.020	2.780	2.731	2.844	3.196	2.968	2.625
BIZKAIA																		
Vehículos de dos ruedas	304	372	297	321	262	307	107	119	107	138	105	75	411	491	404	459	367	382
Vehículos ligeros	3.217	2.948	2.496	2.363	2.188	2.248	5.325	4.646	4.028	3.876	3.271	2.159	8.542	7.594	6.524	6.239	5.459	4.407
Vehículos pesados	403	348	329	334	292	235	898	810	796	769	592	383	1.301	1.158	1.125	1.103	884	618
Otros vehículos	22	26	30	28	17	17	142	183	162	182	129	126	164	209	192	210	146	143
Total	3.946	3.694	3.152	3.046	2.759	2.807	6.472	5.758	5.093	4.965	4.097	2.743	10.418	9.452	8.245	8.011	6.856	5.550
GIPUZKOA																		
Vehículos de dos ruedas	276	294	319	363	308	335	128	154	137	130	134	109	404	448	456	493	442	444
Vehículos ligeros	2.178	1.896	1.813	1.823	1.629	1.577	6.314	6.264	5.694	5.604	5.338	4.043	8.492	8.160	7.507	7.427	6.967	5.620
Vehículos pesados	379	369	403	342	334	269	1.820	1.775	1.699	1.844	1.476	1.090	2.199	2.144	2.102	2.186	1.810	1.359
Otros vehículos	13	22	18	11	14	11	113	103	77	81	87	96	126	125	95	92	101	107
Total	2.846	2.581	2.553	2.539	2.285	2.192	8.375	8.296	7.607	7.659	7.035	5.338	11.221	10.877	10.160	10.198	9.320	7.530
CAPV																		
Vehículos de dos ruedas	655	721	678	745	624	691	254	293	260	279	257	209	909	1.014	938	1.024	881	900
Vehículos ligeros	6.033	5.452	4.868	4.760	4.293	4.273	12.914	12.210	11.081	11.027	10.150	7.523	18.947	17.662	15.949	15.787	14.443	11.796
Vehículos pesados	931	869	860	820	738	590	3.028	2.877	2.928	3.144	2.507	1.837	3.959	3.746	3.788	3.964	3.245	2.427
Otros vehículos	54	61	67	62	49	50	550	577	507	568	526	532	604	638	574	630	575	582
Total	7.673	7.103	6.473	6.387	5.704	5.604	16.746	15.957	14.776	15.018	13.440	10.101	24.419	23.060	21.249	21.405	19.144	15.705

Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, Anuario de Accidentes. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

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	2009
PETRÓLEO Y DERIVADOS										
Ferrocarril	0	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	1.629
Aire	56	56	56	65	61	78	75	82	78	68
Navegación	9	25	30	17	12	12	10	10	10	10
TOTAL TRANSPORTE	1.517	1.529	1.573	1.639	1.691	1.777	1.842	1.967	1.845	1.707
ENERGÍAS RENOVABLES										
Ferrocarril	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carretera	0	0	0	0	4	5	6	24	44	61
Aire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navegación	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL TRANSPORTE	0	0	0	0	4	5	6	24	44	61
ELECTRICIDAD										
Ferrocarril	17	18	17	17	15	18	18	17	17	16
Carretera	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navegación	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL TRANSPORTE	17	18	17	17	15	18	18	17	17	16
TOTAL										
Ferrocarril	17	18	17	17	15	18	18	17	17	16
Carretera	1.452	1.448	1.487	1.558	1.623	1.692	1.763	1.899	1.801	1.690
Aire	56	56	56	65	61	78	75	82	78	68
Navegación	9	25	30	17	12	12	10	10	10	10
TOTAL TRANSPORTE	1.534	1.547	1.590	1.657	1.711	1.800	1.866	2.008	1.906	1.784

Fuente: Eve.



7.

Bibliografía y Fuentes



7. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

7.1. FUENTES

- ▶ Administrador de Infraestructuras ferroviarias-ADIF.
<http://www.adif.es/>
- ▶ Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA.
<http://www.aena.es>
- ▶ Agencia Europea del Medio Ambiente.
<http://www.eea.europa.eu/es>
- ▶ *Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico*. Dirección de Tráfico. Departamento de Interior. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco.
http://www.trafikoa.net/public/wps/portal/trafico/kcxml/04_Sj9SPykssy0xPLMnMz0vM0Y_QjzK_Ld4s3NggBSZnFO8ZbeulHogt5loSC9L31fT3yc1P1A_QLckMjyh0dFQG_IMIP/delta/base64xm/I/L3dJdyEvd0ZNQUFzQUMvNEIVRS82X0ZfMko2
- ▶ Aparkabisa.
<http://www.aparkabisa.com/plataforma.html>
- ▶ Arasur.
<http://www.arasur.es/home.php>
- ▶ Asociación de Navieros Vascos-Anavas.
<http://www.anavas.es/memoria.html>
- ▶ Autoridad Portuaria de Bilbao.
<http://www.bilbaoport.es/>
- ▶ Autoridad Portuaria de Pasajes.
<http://www.puertopasajes.net/>
- ▶ Ayuntamiento de Bilbao.
<http://www.bilbao.net>
- ▶ Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.
<http://www.donostia.org>
- ▶ Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.
<http://www.vitoria-gasteiz.org>
- ▶ Bilbobus.
<http://www.bilbao.net/bilbobus/>
- ▶ Bizkaibus.
http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=195&idioma=ca
- ▶ Boletín Oficial del Estado.
<http://www.boe.es/>
- ▶ Boletín Oficial del País Vasco.
http://www.euskadi.net/cgi-bin_k54/bopv_00?c



- ▶ Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi)
<http://www.ctvitoria.com>
- ▶ Compañía de Tranvía de San Sebastián-CTSS.
<http://www.dbus.es/>
- ▶ Consorcio de Transportes de Bizkaia (Cotrabi)
http://www.cotrabi.com/ctb/ctb_principal_es.htm
- ▶ Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco.
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/>
- ▶ Diario Oficial de la Unión Europea.
<http://eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?ihmlang=es>
- ▶ Diputación Foral de Álava.
<http://www.alava.net>
- ▶ Diputación Foral de Bizkaia.
<http://www.bizkaia.net>
- ▶ Diputación Foral de Gipuzkoa.
<http://www.gipuzkoa.net>
- ▶ Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.
<http://www.trafikoa.net/>
- ▶ Dirección de Transportes del Gobierno Vasco.
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-429/es/>
- ▶ Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.
http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/
- ▶ Dirección General de Tráfico (DGT)
<http://www.dgt.es/portal/es/publicaciones/publicaciones/>
- ▶ Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera. Ministerio de Fomento.
http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ESTADISTICAS_Y_PUBLICACIONES/INFORMACION_ESTADISTICA/Transporte/EPTMC/EPTMC_Publicacion/
- ▶ Ente Vasco de Energía (EVE). Datos Energéticos 2008.
<http://www.eve.es>
- ▶ Eurostat. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>
 - Economy and Finance Statistics (Eurostat).
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/national_accounts/data/database
 - Population and Social Conditions Statistics (Eurostat)
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/labour_market/introduction
 - Structural Business Statistics (Eurostat)
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/european_business/data/database



- ▶ Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca (ETS)
<http://www.ets-rfv.es/>
- ▶ EuskoTran.
<http://www.euskotren.es/es/coporativo/euskotran>
- ▶ EuskoTren.
www.euskotren.es
- ▶ Eustat. www.eustat.es
 - Cuentas Económicas. Eustat.
http://www.eustat.es/estadisticas/idioma_c/opt_0/id_13/ti_Cuentas_Economicas_y_Sector_Publico/subarbol.html
 - Directorio de Actividades Económicas. Eustat.
http://www.eustat.es/estadisticas/idioma_c/tema_368/opt_0/ti_Empresas_y_establecimientos/temas.html
 - Encuesta de Medio Ambiente a Familias 2008. Eustat.
http://www.eustat.es/estadisticas/tema_217/opt_1/ti_Encuesta_de_Medio_Ambiente_-_Familias/temas.html
- ▶ Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia. Diputación Foral de Bizkaia.
http://www.bizkaia.net/Home2/Archivos/DPTO6/Temas/Pdf/Aforos2009/Aforos_2009.pdf
- ▶ Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE)
<http://www.feve.es/>
- ▶ Informe del Transporte Público en Bizkaia. Consorcio de Transportes de Bizkaia.
http://www.cotrabi.com/coordinacion_transporte_publico/coordinacion_transporte_publico_principal_es.htm
- ▶ Instituto de Estudios de Automoción.
<http://www.ideauto.es/odv2/ieasite/inicio.asp>
- ▶ Instituto Nacional de Estadística–INE.
<http://www.ine.es/>
- ▶ International Road Federation.
- ▶ Interurbanos de Álava (IDA).
- ▶ Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea. Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo.
http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24007_es.htm
- ▶ Metro Bilbao.
<http://www.metrobilbao.net/>
- ▶ Ministerio de Fomento.
<http://www.fomento.es/>
- ▶ Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
<http://www.mityc.es/>



- ▶ Plan de Aforo de la Diputación Foral de Álava 2009.
www.alava.net
- ▶ Plan de Aforo de la Diputación Foral de Bizkaia 2009.
www.bizkaia.net
- ▶ Plan de Aforo de la Diputación Foral de Gipuzkoa 2008.
www.gipuzkoa.net
- ▶ Plan Director Ciclable 2003-2016. Diputación Foral de Bizkaia.
- ▶ PTS de Vías Ciclistas de la CAPV.
- ▶ Renfe.
<http://www.renfe.es/empresa/index.html>
- ▶ Sistema de Información del Transporte-SIT (OTEUS).
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es/>
- ▶ Transporte Urbanos de Vitoria (Tuvisa).
Anuario Estadístico de Movilidad y Desplazamientos.
http://www.vitoria-gas-teiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=es&aplicacion=wb021&tabla=contenido&uid=75d35ab4_118eeb0d730_7fe5
- ▶ Zaisa.
<http://www.zaisa.com/portada/portada.php>

7.2. BIBLIOGRAFÍA

- ▶ *Costes Externos del Transporte en el País Vasco, 2004*. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte. Eusko Jaurlaritz-Gobierno Vasco. Año 2006.
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/costes_externos_transporte/es_16281/costes_externos.html
- ▶ *Costes Externos del Transporte en la CAPV: Actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes*. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte. Eusko Jaurlaritz-Gobierno Vasco. Año 2010.
- ▶ *Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020*. Gobierno Vasco. Año 2002.
http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-5832/es/contenidos/plan_programa_proyecto/eavds_pma/es_9688/pma_2002_2006.html
- ▶ *Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007*. Departamento de Transportes y Obras Públicas. Eusko Jaurlaritz-Gobierno Vasco.
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/estudio_movilidad_2007/es_def/estudio_movilidad_2007.html



- ▶ *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.
http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-564/eu/contenidos/informe_estudio/resultados_sociologia_mov_2005/eu_13016/images/puntos_de_atraccion_social.pdf
- ▶ *EU Energy and Transport in Figures 2010.* European Commission. Directorate-General for Energy and Transport. Año 2010.
http://ec.europa.eu/energy/publications/statistics/doc/2010_energy_transport_figures.pdf
- ▶ *Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia 2009.* Departamento de Obras Públicas. Diputación Foral de Bizkaia. Año 2010.
http://www.bizkaia.net/Home2/Archivos/DPTO6/Temas/Pdf/Aforos2009/Aforos_2009.pdf
- ▶ *Imagen de la Demanda de Transportes en la CAPV, Actualización 2006.* Departamento de Transportes del Gobierno Vasco.
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3444x/es/?searchGUID=r01kAC0C54D9F9BCAC7825D83E1F0683C70F8F104ABD&newContext=contextNew>
- ▶ *Indicadores Ambientales 2007.* Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco. Año 2008.
http://www.euskadi.net/r33-2734/es/contenidos/libro/informe_indicadores/es_10186/adjuntos/2007.pdf
- ▶ *Información de aforos en las carreteras de Gipuzkoa 2008.* Departamento de Infraestructuras Viarias. Diputación Foral de Gipuzkoa. Año 2009.
- ▶ *Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero en la CAPV 1990-2008.* Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Gobierno Vasco. Año 2009.
- ▶ *Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012: La Política Común de Transportes en Euskadi.* Departamento de Transportes y Obras Públicas. Eusko Jaurlaritza – Gobierno Vasco. Año 2002.
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/2905/es_4076/adjuntos/plan_transporte_c.pdf
- ▶ *Plan Estratégico de Seguridad Vial del País Vasco 2003-2006.* Departamento de Interior. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco.
<http://www.interior.ejgv.euskadi.net/r42-442x/es/?resultsSource=fullText&catalogStruct=r01e00000fe4e6676dda470b8deed65c9bfe02f4c&catalogLabel=r01e00000fe4e66771ba470b88bf55ea1f734f3c6&fullText=plan+estrat%E9ico+seguridad+vial>
- ▶ *Plan Estratégico para el Sector del Transporte de Mercancías por Carretera-PETRA.* Dirección General de Transportes por Carretera. Ministerio de Fomento. Año 2001.
http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_POR_CARRETERA/Documentos/PETRA/