



OTEUS

OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE
DE EUSKADI

EUSKADIKO GARRAIOAREN
BEHATOKIA



Panorámica del Transporte en Euskadi

Euskadiko Garraioaren Panoramika

2005



0. RESUMEN EJECUTIVO

0. RESUMEN EJECUTIVO

En un contexto de elevado dinamismo de nuestra economía a lo largo de 2005, el *sector del transporte como actividad económica* ha presentado tasas de crecimiento positivas en el último año tanto en términos de número de establecimientos y empleo asociado como en términos de Valor Añadido Bruto generado, aunque su dinamismo ha sido, en general, inferior al registrado por el conjunto de la economía vasca. El subsector de transporte por carretera sigue absorbiendo gran parte de la actividad sectorial, lo cual apunta a la aún reducida sostenibilidad del sector en nuestra comunidad habida cuenta del insuficiente peso que a día de hoy presentan el transporte ferroviario y el marítimo, más sostenibles y con mayor implantación en el ámbito europeo.

En el transcurso del año 2005 ha proseguido la mejora y ampliación de la *infraestructura* por la que discurre el transporte tanto de pasajeros como de mercancías en nuestra comunidad. Destacan las siguientes actuaciones:

- ❑ Con respecto a la *infraestructura viaria*, la apertura de los tramos de Intxaurrondo-Pasaia y Ventas de Irún-Oiartzun de la A-8, la aprobación del proyecto de trazado del segundo cinturón de San Sebastián, la continuación de las obras de la Autovía Beasain-Durango, con la inauguración del tramo Ormaiztegi-Zumarraga, así como el seguimiento de los trabajos de construcción de la autopista Vitoria-Eibar (AP-1) y de la autovía del Urumea.
- ❑ Con respecto a la *infraestructura ferroviaria*, la inauguración de la estación de La Peña en la línea C-3 de Renfe, la continuación de la supresión de pasos a nivel en el recorrido de FEVE, la inauguración por parte de EuskoTren de la Variante Sur de Donostia y de la estación de Lugaritz y la eliminación de los pasos a nivel de Ermua, Zamudio y Lemoa; así como la continuación de las obras de soterramiento del trazado ferroviario entre Durango y Traña, y, por último, la inauguración de dos nuevos tramos de la red del Metro de Bilbao, que incluyen las nuevas estaciones de Etxebarri y Sestao. Relacionado con las infraestructuras de EuskoTren, cabe destacar el esfuerzo realizado durante 2005 en relación a la creación de Euskal Trenbide Sarea (ETS) como gestor de las infraestructuras ferroviarias.
- ❑ En cuanto a la *infraestructura aérea*, las inversiones destinadas por el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz para la modernización y optimización de la seguridad

y la calidad de la terminal, y la persistencia del debate sobre el proyecto de ampliación del aeropuerto de Hondarribia.

- En relación a la *infraestructura marítima*, la finalización en el puerto de Bilbao de una terminal para la recepción, almacenamiento y reexpedición de productos líquidos, la construcción del nuevo almacén de vehículos en el puerto de Pasajes, y, finalmente, la culminación de las obras de rehabilitación y urbanización del Portu Zaharra de Bermeo.
- En lo que atañe a los *centros logísticos*, sobresale especialmente la inauguración a principios de 2006 de Arasur, que se convertirá en la mayor plataforma logística de Euskadi cuando esté a pleno rendimiento.

Asimismo, los indicadores medidores de la *oferta de transporte* en nuestra comunidad ponen de manifiesto la ampliación de los servicios ofrecidos por la mayoría de los operadores de transporte a lo largo de 2005. Así,

- Con relación al *transporte por carretera*, y desde la vertiente pública, Bilbobus y la Compañía de Tranvía de San Sebastián han extendido sus servicios (con más líneas de red y más unidades de autobús), mientras que Tuvisa no ha realizado ninguna ampliación. Desde la vertiente privada, en 2005 se ha registrado una leve ralentización del ritmo de crecimiento del parque de vehículos en CAPV, dado su menor crecimiento relativo con respecto al Estado.
- En lo referente al *transporte ferroviario*, tanto Metro Bilbao como EuskoTren y EuskoTran han extendido su oferta ferroviaria con más trenes, plazas y kilómetros ofertados, mientras que FEVE ha asistido a un retroceso en algunos de sus indicadores de oferta.
- En cuanto al *transporte aéreo*, los aeropuertos de Bilbao y de Hondarribia han incrementado en 2005 su tráfico de aeronaves, mientras que en Vitoria-Gasteiz éste se ha reducido significativamente.
- Por lo que respecta al *transporte marítimo*, y tomando como referencia la cartera de asociados de Anavas, se obtiene que tanto la flota de buques como su tonelaje bruto y el TPM han repuntado significativamente con respecto al año precedente.

Esta oferta de transporte es valorada muy positivamente por la ciudadanía vasca. Concretamente, y de acuerdo con el "Estudio general de la Sociología del Transporte de Viajeros de la CAPV 2005", los ciudadanos vascos puntúan con un 7-8

puntos sobre 10 el transporte público vasco, siendo los alaveses los más críticos. La satisfacción con la red vial es muy inferior, 5-6 puntos sobre 10, siendo en esta ocasión los guipuzcoanos los más críticos.

Con respecto a la *demanda de movilidad en la CAPV*, en 2005 se mantienen los hábitos de movilidad de los vascos y vascas, donde el vehículo privado tiene una clara primacía sobre el resto de modos y vehículos de transporte. La implantación del transporte público es visiblemente inferior, aunque los indicadores coyunturales disponibles apuntan a un perfil creciente de su utilización. Con respecto al *transporte por carretera*, y en consonancia con la mejora continua de la oferta de transporte urbano en las capitales vascas, tanto Bilbobus como la Compañía de Tranvía de San Sebastián han asistido a un repunte en su volumen de usuarios en 2005, en un contexto de descenso de la actividad de Tuvisa. En el lado del transporte interurbano el balance del año ha sido más negativo tanto para el territorio vizcaíno como para el guipuzcoano, explicado por la mayor utilización del vehículo privado en los trayectos largos. A este respecto, se espera que la reciente creación de Lurraldebus (sociedad que integra a las diez compañías de autobús interurbano que prestan sus servicios bajo concesión foral) en Gipuzkoa coadyuve al lanzamiento de este último.

El *transporte ferroviario* ha cerrado el año con cifras esperanzadoras. El Metro de Bilbao continúa con su imparable tendencia alcista, consolidándose como el medio de transporte público más utilizado en la CAPV, al tiempo que EuskoTran ha anotado en 2005 un crecimiento sobresaliente (cercano al 30%). EuskoTren y FEVE han presentado evoluciones también positivas, no así Renfe, que sigue asistiendo a un descenso en su volumen de viajeros. El *transporte aéreo* en la CAPV también sigue registrando máximos, en 2005 gracias a la vigorosa actividad del aeropuerto de Bilbao y al crecimiento también relevante del aeropuerto de Hondarribia, evoluciones que han sabido neutralizar el descenso registrado en el volumen de viajeros de Vitoria-Gasteiz (se espera que el reciente acuerdo firmado por la terminal alavesa con la compañía de bajo coste Ryanair vire la tendencia descendente que viene registrando en los últimos años).

El desempeño en el ámbito del *transporte de mercancías* no ha sido tan favorable. Si bien el transporte de carga por carretera ha seguido creciendo en 2005, debido al repunte de los movimientos con origen y destino la CAPV, y no se ha perdido actividad en el transporte marítimo (el Puerto de Bilbao ha aumentado levemente,

frente al descenso del Puerto de Pasajes), lo cierto es que tanto el tráfico ferroviario como el aéreo de mercancías arrojan resultados negativos en 2005.

Referente a los *efectos inducidos* por la actividad del transporte terrestre, se estima que el coste total de las externalidades provocadas por el transporte alcanza en la CAPV los 1.953 millones de € anuales, cifra que representa un total de 930 € por persona y año y supone el 3,6% del PIB de la CAPV. El transporte por carretera es el máximo responsable de las pérdidas económicas ocasionadas, concentrando el 97,5% del total de estos costes externos. Como dato más positivo en 2005 destaca la disminución del número de víctimas ocasionadas en accidentes de tráfico, habiéndose reducido en un 7,1% con respecto al año anterior. Respecto a la congestión viaria, el constante aumento del parque de vehículos es la causa más evidente del este problema y de las pérdidas económicas ocasionadas por el mismo. En este sentido, la construcción de la "Y vasca" se espera que suponga un importante alivio para las carreteras de la CAPV. En cuanto al impacto medioambiental, en los últimos años no se han logrado avances significativos. Tanto las emisiones de gases de efecto invernadero como el consumo energético del sector del transporte continúan en aumento, si bien se han logrado cierto avance en la emisión de contaminantes atmosféricos gracias a la introducción de regulaciones sobre la mejora tecnológica en los vehículos y en los carburantes.

Por último, destacar que en el transcurso del año 2005, el Departamento ha progresado hacia los objetivos marcados en el PDTS. Así, La Autoridad del Transporte de Euskadi (ATE) ha continuado con su actividad, además de avanzar en el Plan de Gestión de la Calidad. Por su parte, el Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS) ha desarrollado su programación con el Sistema de Información del Transporte, el Plan de gestión de la Calidad, la página Web, el informe Panorámica del Transporte y la elaboración de estudios prospectivos. A su vez, se han desarrollado actividades en el campo de la normalización, planificación, ordenación, coordinación e infraestructuras.