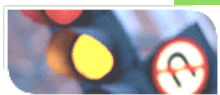




OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE
DE EUSKADI

EUSKADIKO GARRAIOAREN
BEHATOKIA



Panorámica del Transporte en Euskadi

Euskadiko Garraioaren Panoramika

2006

ELISKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

GARRAIO ETA
HERRI LAN SAILA

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES
Y OBRAS PÚBLICAS

INDICE

Página

0. RESUMEN EJECUTIVO 2

0. RESUMEN EJECUTIVO

0. RESUMEN EJECUTIVO

Desde el *punto de vista de actividad económica*, el sector transportes ha asistido en 2006 a un aumento de su empleo y de su número de establecimientos, si bien éste ha presentado un perfil más moderado que el año precedente e incluso que el conjunto de la economía vasca en ambos indicadores. Un año más, la notable contribución del sector a la economía vasca (casi ocho de cada cien establecimientos y casi cinco de cada cien empleados y euros generados en la economía vasca), así como la reducida dimensión empresarial de los establecimientos sectoriales (poco más de ocho de cada diez emplea a dos trabajadores o menos) caracterizan a este sector. Además, el año 2006 ha estado también marcado por la aún desequilibrada distribución entre los distintos modos de transporte (el transporte por carretera presenta un protagonismo exacerbado, en un contexto en el que los modos más sostenibles como el ferroviario y el marítimo ganan relevancia progresivamente) y por la menor presión ejercida por el precio del carburante sobre los agentes del sector, dada la ralentización que a lo largo del año ha protagonizado el precio del petróleo.

Desde el punto de vista de las *infraestructuras* de transporte, en 2006 se ha dado continuidad a los proyectos de mejora, ampliación y construcción existentes en la CAPV. Entre ellas, las más significativas han sido:

- Con respecto a la *infraestructura viaria*, la ampliación a tres carriles de la autopista A-8 (Bilbao-Behobia), donde se ha inaugurado el tercer carril entre Basauri y Boroa y se ha abierto al tráfico un nuevo enlace con la A-8 en Galdakao, la continuación de las obras de construcción de la Autopista Vitoria-Eibar (AP-1), con la finalización del túnel de Arlaban y el comienzo de las obras en varios tramos como protagonistas, la licitación del proyecto de construcción del tramo Bergara-Urretxu/Legazpi, que servirá de conexión entre la N-1 y la AP-1, la publicación del concurso para la construcción de nuevos tramos dentro del segundo cinturón de San Sebastián, así como la entrada en funcionamiento de la Variante de Astrabudua.
- En lo referente a las *infraestructuras ferroviarias*, la prosecución de las obras de construcción de la nueva estación de Renfe en Miribilla, el proyecto de supresión de pasos a nivel en la red ferroviaria de FEVE de Bizkaia, la integración de FEVE en la red Creditrans, la inauguración de la estación de FEVE de La Concordia, la reordenación de las actividades de EuskoTren tras la creación de Euskal Trenbide Sarea (ETS), el progreso en el desdoblamiento de la vía de EuskoTren entre Amorebieta y Durango, así como el soterramiento del trazado entre Durango y Traña, la puesta en marcha del nuevo taller de Ariz del Metro de Bilbao, la inauguración del servicio de lanzadera entre Etxebarri y Basauri. Asimismo, dentro del programa tranviario destaca el comienzo de las obras para la implantación del Tranvía en Vitoria-Gasteiz, así como la licitación y contratación del proyecto de construcción del tramo Bergara-Aretxabaleta del Tran-

vía del Alto Deba. Por otro lado, en 2006 han tenido lugar las primeras adjudicaciones de la Nueva Red Ferroviaria Vasca, iniciándose las primeras obras en el transcurso del año.

- Por lo que respecta a la *infraestructura aérea*, la inauguración de las nuevas instalaciones de DHL en el aeropuerto alavés ha sido el acontecimiento más destacable.
- En lo que atañe a la *infraestructura marítima*, la inauguración de plantas de molturación de semillas, de refinado de aceite y de molienda de escoria en el Puerto de Bilbao, los avances en la ampliación del mismo, la puesta en marcha del nuevo almacén de vehículos de la naviera noruega UECC en el Puerto de Pasajes y la inauguración de la primera fase del proyecto de reforma general del Puerto de Bermeo.
- En relación a los *centros logísticos*, sobresale sobre las demás actuaciones la inauguración de Arasur a comienzos de año.

Por otro lado, los indicadores de *oferta de transporte*, que muestran el servicio que en 2006 ha estado a disposición de sus usuarios, revelan que,

- En el *transporte por carretera*, y desde la óptica del transporte público, tanto Bilbobus como la Compañía del Tranvía de San Sebastián han ampliado su oferta de servicios ofreciendo una mayor cobertura en su ámbito de actuación y facilitando la accesibilidad de los usuarios. Desde la vertiente privada, el ritmo de crecimiento del parque de vehículos en la CAPV se ha acelerado levemente en comparación con el año anterior.
- En cuanto al *transporte ferroviario*, prácticamente todos los operadores han reducido el número de trenes ofertados, destacando por otra parte el aumento en el número de plazas-km de EuskoTren y FEVE ante un descenso de este indicador en el caso del Metro de Bilbao¹ y de EuskoTran².
- En lo referente al *transporte aéreo*, todos los aeropuertos han extendido su tráfico de aeronaves.
- En el *transporte marítimo*, se ha mantenido la tendencia ascendente del número de buques asociados a Anavas y su tonelaje.

Pasando a analizar la *demanda de movilidad en la CAPV*, se detecta una tendencia creciente en el número de desplazamientos realizados en nuestra comunidad, aunque su distribución aún refleja un marcado desequilibrio modal. El automóvil sigue concentrando la gran mayoría de los desplazamientos motorizados (hecho especialmente ligado al territorio guipuzcoano), aunque se vislumbra una ligera mejora en la penetración del transporte público, sobre todo en Gipuzkoa y Bizkaia. La combinación de distintos modos de transporte sigue siendo una alter-

¹ y ² En ambos casos, el descenso de esta ratio se debe a la menor oferta de plazas derivada de la menor circulación de trenes.

nativa aún débilmente incorporada a los hábitos de movilidad de nuestra comunidad, aunque se ha mejorado levemente al hilo del impulso realizado del lado de la oferta.

Circunscribiendo el análisis a la movilidad por modo de transporte, y comenzado por el *transporte por carretera*, en el ámbito urbano tanto la Compañía del Tranvía de San Sebastián como Bilbobus han visto crecer su afluencia de viajeros en 2006, contrariamente a Tuvisa, que por segundo año consecutivo reduce su número de viajeros. En el ámbito interurbano, la recurrencia al automóvil es claramente superior, especialmente cuando el desplazamiento se realiza con el exterior de la CAPV. En cuanto al *transporte ferroviario*, EuskoTran y Metro de Bilbao siguen su trayectoria alcista en el ámbito urbano y metropolitano de Bilbao, comportamiento que sólo comparte EuskoTren en el ámbito interurbano, ya que Renfe y FEVE han recortado ligeramente su cifra de viajeros. Si se atiende al *transporte aéreo*, en 2006 se ha registrado una nueva marca en el tráfico aéreo de viajeros. Y es que los tres aeropuertos vascos, pero muy notoriamente el de Vitoria-Gasteiz, han aumentado su afluencia de viajeros en 2006.

En lo que concierne a la actividad del *transporte de mercancías* se mantiene el desequilibrio modal que caracteriza la CAPV, donde 4 de cada 5 toneladas de mercancía son movidas por carretera, modo que continúa su tendencia ascendente en el volumen de carga transportada. Ahora bien, el aumento de la actividad de transporte por carretera se debe al destacable incremento del movimiento interno de mercancías en la CAPV, provocado principalmente por la evolución observada en el aumento de los flujos intraprovinciales, ya que tanto los intercambios con otras regiones del Estado como los flujos internacionales pierden importancia. Por su parte, el transporte marítimo ha alcanzado un máximo histórico en la CAPV, gracias a la notable trayectoria de la actividad del Puerto de Bilbao, mientras que el Puerto de Pasajes mantiene un volumen de actividad que supone el máximo de su capacidad actual. Por último, el transporte ferroviario de mercancías aumenta levemente, mientras que el movimiento por vía aérea continúa su tendencia decreciente.

En cuanto a los *externalidades* adversas provocadas por la actividad del transporte, se estima que anualmente suponen en su conjunto un coste económico para la CAPV cercano a los 2.000 millones de euros, lo que representa cerca de 1.000 euros per cápita y supone el 3,6% del PIB del territorio, siendo el transporte por carretera responsable del 97,5% de las pérdidas económicas ocasionadas. Como elemento positivo, parece que los importantes esfuerzos realizados en la CAPV y en el Estado en los últimos años en la lucha contra la accidentalidad empiezan a producir resultados que invitan al optimismo. En este sentido, en 2003 se diseñó el Plan Estratégico de Seguridad Vial del País Vasco 2003-2006, cuyo objetivo general, alineado con las directrices de la UE, era la reducción de víctimas mortales en accidentes de carretera en la CAPV en un 20% para 2006, tomando como año de referencia 2001. Este objetivo no sólo se ha logrado, si no que se ha superado con creces, habiéndose reducido la mortalidad en más de un 40% para el periodo establecido. Por su parte, en cuanto a la congestión



viaria e impacto medioambiental del sector de transporte, a pesar de las medidas implementadas de cara a la minimización de sus efectos negativos, no se observan mejorías relevantes.

Por último, el Departamento de Transportes y Obras Públicas ha progresado en el transcurso del ejercicio hacia los *objetivos* marcados en el PDTS, habiéndose iniciado o continuado las acciones previstas en el mismo. Así, en 2006, además de actividades en materia de normalización, planificación, ordenación, coordinación e infraestructuras, cabe destacar que la Autoridad del Transporte de Euskadi (ATE) ha consolidado su actividad, habiendo sido aprobados en el pleno del 18 de diciembre de 2006 su estructura organizativa y un programa anual de actuaciones. A su vez, se ha trabajado en la constitución de la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa. 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.