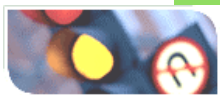




OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE
DE EUSKADI

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**

2.	OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2006.....	2
2.1.	OFERTA DE TRANSPORTE	2
2.1.1.	Composición del Sistema de Transportes en Euskadi	2
2.1.2.	Oferta de transporte e infraestructuras asociadas	4
	a) Transporte por carretera	4
	b) Transporte ferroviario	9
	c) Transporte aéreo	19
	d) Transporte marítimo	21
	e) Transporte por cable	23
	f) Centros logísticos	23
	g) Intercambiadores modales	26
2.2.	DEMANDA DE TRANSPORTE	27
2.2.1.	Movilidad de personas	27
	a) Movilidad global	27
	b) Movilidad urbana y metropolitana	35
	c) Movilidad en el ámbito interurbano y con el exterior de la CAPV	42
2.2.2.	Transporte de mercancías	52
	a) Transporte global	52
	b) Transporte por carretera	53
	c) Transporte ferroviario	59
	d) Transporte aéreo	62
	e) Transporte marítimo	64

INDICE DE CUADROS**Página**

Cuadro 2.1.	Sistema de Transportes en Euskadi	2
Cuadro 2.2.	Red de carreteras vasca por tipo. 2005	5
Cuadro 2.3.	Movilidad de personas en las capitales vascas: características de la oferta de transporte público urbano (2006) ⁽¹⁾	8
Cuadro 2.4.	Parque de vehículos en la CAPV. 2006	8
Cuadro 2.5.	Índice de motorización en Europa. 2004	9
Cuadro 2.6.	Datos básicos de la oferta de FEVE. 2006.....	11
Cuadro 2.7.	Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de EuskoTren ¹ . 2006.....	12
Cuadro 2.8.	Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro de Bilbao. 2006.....	14
Cuadro 2.9.	Datos básicos de la oferta de EuskoTran. 2006.....	15
Cuadro 2.10.	Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves en los aeropuertos vascos.....	19
Cuadro 2.11.	Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV (1995-2006)	21
Cuadro 2.12.	Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2005-2006	22
Cuadro 2.13.	Movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte (%).	29
Cuadro 2.14.	Movilidad de personas en la CAPV por territorio de residencia.....	32
Cuadro 2.15.	Movilidad de personas en la CAPV: Concurrencia en las capitales y en su área metropolitana.	36
Cuadro 2.16.	Transporte público urbano: Viajeros en servicios regulares de autobús de las capitales vascas	40
Cuadro 2.17.	Desplazamientos interurbanos en la CAPV según territorios y zonas ⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾	43
Cuadro 2.18.	Desplazamientos interurbanos en automóvil ⁽¹⁾	44
Cuadro 2.19.	Uso del automóvil en los desplazamientos interurbanos ⁽¹⁾	45
Cuadro 2.20.	Transporte público interurbano: Viajeros en servicios regulares de autobús interurbano.....	46
Cuadro 2.21.	Transporte público interurbano: Viajeros en servicios regulares de ferrocarril.....	47
Cuadro 2.22.	Tráfico de pasajeros en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros por aeropuerto (2000-2006).....	49
Cuadro 2.23.	Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao (2003-2006)	51
Cuadro 2.24.	Transporte de personas por cable (2004-2006)	51
Cuadro 2.25.	Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia (2002-2006).....	52
Cuadro 2.26.	Distribución de mercancías por modos de transporte. 2006.....	52
Cuadro 2.27.	Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución 1993-2006	54
Cuadro 2.28.	Transporte de mercancías por carretera: ámbito intrarregional y desglose territorial. 2006.....	55
Cuadro 2.29.	Transporte de mercancías entre la CAPV y la UE (2006).	57
Cuadro 2.30.	Transporte de mercancías por carretera en tránsito.	59
Cuadro 2.31.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por RENFE. 2006.....	60



Cuadro 2.32.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por FEVE. Evolución 2002-2006.....	60
Cuadro 2.33.	Transporte de mercancías por FEVE: Comunidades Autónomas de origen o destino. 2006.	61
Cuadro 2.34.	Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EUSKOTREN.....	62
Cuadro 2.35.	Tráfico de mercancías por aeropuerto. 1980–2006	63
Cuadro 2.36.	Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2006	64
Cuadro 2.37.	Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes. Evolución 1980-2006.	66
Cuadro 2.38.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes	66
Cuadro 2.39.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes	67

INDICE DE GRÁFICOS**Página**

Gráfico 2.1.	Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen(1).....	28
Gráfico 2.2.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según tipología del desplazamiento (%).	30
Gráfico 2.3.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según motivaciones (%).	30
Gráfico 2.4.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte y motivaciones (%).	31
Gráfico 2.5.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según actividad en destino y modo de transporte (%).	32
Gráfico 2.6	Movilidad de personas en automóvil y en transporte colectivo por territorios.	34
Gráfico 2.7.	Movilidad de personas: desplazamientos de más de una etapa según Territorio Histórico.	35
Gráfico 2.8.	Movilidad de personas en la CAPV: movilidad y población en las áreas metropolitanas de las capitales vascas.	36
Gráfico 2.9.	Movilidad de personas en las capitales vascas y sus áreas metropolitanas.	37
Gráfico 2.10.	Movilidad de personas en las capitales vascas según modo de transporte	37
Gráfico 2.11.	Movilidad de personas en las capitales vascas según modo de transporte y capital.	38
Gráfico 2.12.	Movilidad de personas en las capitales vascas: Evolución de la penetración del transporte colectivo*	39
Gráfico 2.13.	Movilidad de personas en las capitales vascas: IMD en los principales accesos a las capitales.	39
Gráfico 2.14.	Transporte público urbano: Evolución de viajeros en servicios regulares de autobús de las capitales vascas (1990-2006)	41
Gráfico 2.15.	Transporte público urbano: Evolución de los viajeros en EuskoTran (2002-2006)	41
Gráfico 2.16.	Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros en el Metro de Bilbao (1995-2006)	42
Gráfico 2.17.	Movimientos interurbanos en la CAPV: Mapa resumen.	43
Gráfico 2.18.	Movimientos interurbanos realizados en automóvil en la CAPV: Mapa Resumen.	45
Gráfico 2.19.	Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros en servicios regulares de ferrocarril (1980-2006)	48
Gráfico 2.20.	Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros en los servicios aéreos (1980-2006)	49
Gráfico 2.21.	Tráfico de pasajeros en el puerto de Bilbao (2002-2006)	50
Gráfico 2.22.	Distribución modal del transporte de mercancías	53
Gráfico 2.23.	Tráfico diario de mercancías en la CAPV	55
Gráfico 2.24.	Transporte de mercancías interregional entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2006.	56



Gráfico 2.25.	Tráfico transpirenaico: Evolución según escenario	58
Gráfico 2.26.	Volumen de mercancías transportadas con origen la CAPV por FEVE. 1990-2006.	61
Gráfico 2.27.	Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2006.	62
Gráfico 2.28.	Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2005	64
Gráfico 2.29.	Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Evolución. Evolución 1980-2006	65
Gráfico 2.30.	Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Tipología de mercancías. 2006.	68
Gráfico 2.31.	Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2006.	69
Gráfico 2.32.	Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2006	69

2. OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2006

2. OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2006

2.1. OFERTA DE TRANSPORTE

2.1.1. Composición del Sistema de Transportes en Euskadi

Como en la mayoría de los países desarrollados, el sistema de transportes en Euskadi está formado por los subsistemas habituales: el viario, el ferroviario, el portuario, el aéreo, el de cable y el del transporte intermodal, no disponiendo de transporte fluvial por motivos geográficos. El siguiente cuadro desglosa de manera esquemática este completo y organizado sistema.

Cuadro 2.1. Sistema de Transportes en Euskadi

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

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

Atendiendo a un mayor detalle de este sistema de transportes, se obtiene que,

Descripción del Sistema de Transportes en Euskadi

- ❑ En lo referente al sistema viario, la red de carreteras de Euskadi consta de 4.218 kilómetros en 2005. La gran mayoría son carreteras de calzada única (el 87,3%, concretamente).

Las Diputaciones Forales son las titulares de la mayor parte de esta infraestructura, siendo la autopista A-68 titularidad del Estado y los Túneles de Artxanda una concesión de la Diputación Foral de Bizkaia. Por su parte, BIDEGI e INTERBIAK, ambas sociedades de las Diputaciones Forales de Gipuzkoa y Bizkaia, se encargan de la gestión y explotación de la A-8 en sus respectivos territorios.

- ❑ Con respecto al sistema ferroviario, los operadores que actualmente prestan servicio de transporte de personas y mercancías en el ámbito de la CAPV son: 1) Renfe, que conecta las capitales vascas y otros municipios colindantes con el resto del Estado, 2) FEVE, que opera únicamente en Bizkaia, 3) EuskoTren, que ofrece servicios interurbanos en Gipuzkoa y Bizkaia, y 4) Metro de Bilbao y el Tranvía de Bilbao-EuskoTran, que cubren el transporte de pasajeros en el ámbito urbano y metropolitano de la capital vizcaína.

La titularidad de la infraestructura de Renfe y de FEVE es del Estado (de Adif en el caso de Renfe), mientras que Euskal Trenbide Sarea / Red Ferroviaria Vasca (ETS), creada recientemente, es la encargada de la construcción, modernización y gestión de las infraestructuras ferroviarias vascas.

Esta oferta ferroviaria se completará en el futuro con las actuaciones enmarcadas en el Programa Tranviario, que afronta la construcción del Tranvía de Vitoria-Gasteiz, entre otros, así como con la construcción de la "Nueva Red Ferroviaria Vasca de Altas Prestaciones", más conocida como "Y vasca", cuya finalización está prevista para el año 2013.

Por último, la sociedad "El transbordador de Bizkaia S.L." gestiona la actividad del Puente Colgante de Bizkaia, consistente en el traslado de vehículos y pasajeros entre las dos márgenes de la ría a través de una barquilla transbordadora y de la pasarela peatonal ubicada en la parte superior. Esta infraestructura, de 160 metros de longitud y 61 metros de altura, es la única en funcionamiento actualmente en el mundo. En 2006 ha sido declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.

- ❑ Dentro del sistema portuario vasco, destacan los dos puertos de interés general (Puerto de Bilbao y Puerto de Pasajes) y los 15 puertos autonómicos existentes. Destaca la actividad comercial de los dos primeros, así como de la del Puerto de Bermeo, mientras que el resto de puertos desarrollan actividades en los ámbitos marítimo, deportivo y pesquero.
- ❑ En cuanto al sistema aéreo, son tres los aeropuertos disponibles en la CAPV que, ubicados en las inmediaciones de las tres capitales vascas, se dedican al transporte tanto de viajeros como de mercancías.
- ❑ El sistema de cable en la CAPV está formado por tres funiculares (Funicular de Artxanda, Funicular de Larreineta y Funicular de Igueldo) y cuatro ascensores (Ascensor de Arangoiti, Ascensor de La Salve, Ascensor de Solokoetxe y Ascensor de Begoña), todos ellos emplazados en el Territorio Histórico de Bizkaia, a excepción del Funicular de Igueldo, que se ubica en Donostia-San Sebastián.
- ❑ Por último, actualmente operan cuatro centros logísticos en la CAPV que, por su estratégica ubicación geográfica y la disponibilidad de una adecuada red de infraestructuras de transporte en su entorno, dotan de eficacia a las actividades de transporte de mercancías y logísticas. Éstas son Aparcabisa en Bizkaia, Zaisa en Gipuzkoa y, por último, CTV y la recientemente creada Arasur en Álava.

2.1.2. Oferta de transporte e infraestructuras asociadas

El presente apartado amplía el epígrafe anterior, aportando información detallada sobre la oferta de transporte específica de cada operador y de sus infraestructuras asociadas, así como de sus actualizaciones o novedades en el transcurso del año 2006.

a) Transporte por carretera

La red de carreteras vasca consta de 4.218 kilómetros en el año 2005. Con esta infraestructura viaria se reduce en 32 kilómetros la longitud del año precedente, lo que da continuidad a la tendencia a la baja iniciada a finales de la década de los noventa (en 1999 la red de carreteras vasca contaba con 4.446 kilómetros).

Casi nueve de cada diez kilómetros de esta infraestructura viaria (el 87,3% concretamente) son carreteras de calzada única, el 7,7% autopistas libres, autovías y carreteras de doble calzada y el 5% restante autopistas de peaje. Por lo tanto, un año más **se reduce la presencia**

de carreteras de calzada única ante una creciente oferta de autopistas, autovías y carreteras de doble calzada, que en los últimos diez años ha llegado a ampliarse 109 kilómetros.

Cuadro 2.2. Red de carreteras vasca por tipo. 2005

	1995	2005
LONGITUD (km)		
Autopistas de peaje	187	211
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	240	325
Carreteras de calzada única	3.931	3.682
TOTAL	4.358	4.218
DENSIDAD (m/km²) ⁽¹⁾		
Autopistas de peaje	25,8	29,2
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	33,2	44,9
Carreteras de calzada única	543,3	508,9
TOTAL	602,3	583,0

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

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

[Indicador ampliado en el anexo](#)

En el marco de esta reestructuración de las infraestructuras viarias en la CAPV, encaminadas a **mejorar la cobertura y la calidad del transporte por carretera**, en 2006 han proseguido las obras de construcción, ampliación y de mejora de viales de gran capacidad, entre las que destacan las especificadas a continuación:

Infraestructuras viarias - Novedades 2006

- Con respecto a la **reforma y ampliación a tres carriles de la A-8 (Bilbao-Behobia)**, en Gipuzkoa tan sólo quedan dos tramos por ampliar dentro de la primera fase: por un lado, el tramo Orio-Aritzeta, cuyas obras están en ejecución y que incluye la construcción de un semienlace en Orio, con peaje, para los trayectos Orio-San Sebastián y viceversa, y, por otro lado, el tramo Orio-Zarautz, cuyo proyecto de construcción se redactará en el transcurso del año 2007.

La segunda fase de Gipuzkoa empezará a construirse en 2009 y contemplará los siguientes tramos: Zarautz-Zumaia (la fecha prevista de finalización es el año 2012), Zumaia-Itziar (las obras transcurrirán durante los años 2012-2014), Itziar-Elgoibar (las obras se llevarán a cabo durante los años 2014-2016) y Elgoibar-Maltzaga (las obras se ejecutarán durante los años 2017-2019).
- Asimismo, a lo largo del año 2006 se han llevado a cabo diversas obras de **mejora en la A-8 en el Territorio Histórico de Bizkaia**. Por una parte, se está ampliado a tres carriles, trabajo que se está llevando a cabo por fases y cuya finalización se espera para 2007. En este sentido, ya se ha abierto el tercer carril entre Basauri y Boroa, mejorando sustancialmente la conexión entre Bilbao y San Sebastián. Por otra parte, recientemente se ha abierto al tráfico un nuevo enlace con la A-8 en Galdakao.

- Con respecto a la construcción de la **Autopista Vitoria-Eibar (AP-1)**, actualmente están abiertos al tráfico tres de los cinco tramos de los que se compone el trazado guipuzcoano, es decir el trayecto Eibar-Arrasate, estando todos los tramos del trazado alavés aún en construcción. Más concretamente, los tramos Eibar-Bergara norte (7,2 km), Bergara norte-Bergara sur (4,2 km) y Bergara sur-Arrasate (3,5 km) son los que están abiertos al tráfico, con un total de 14,9 kilómetros operativos; los dos tramos restantes, Arrasate-Eskoriatza (6,3 km) y Eskoriatza-Arlaban (10,4 km) están todavía en ejecución.

En total, la AP-1 tendrá una longitud de 46,2 kilómetros, de los que 31,7 kilómetros transcurrirán por territorio guipuzcoano y 14,5 kilómetros por territorio alavés.

En 2006 se ha finalizado la perforación del túnel de Arlaban, de 3,4 kilómetros y han dado comienzo los trabajos en el tramo Eskoriatza Norte-Arrasate Norte, que se prolongarán 24 meses y que contemplan la construcción de los túneles de Apotzaga (330 metros) e Izurietta (260 metros), así como de los viaductos de Basagoiti (250 metros) y Arbizelai (560 metros).

En el trazado alavés, actualmente se están acometiendo las obras de los dos tramos: por un lado, el que enlazará Etxabarri-Viña y Luko (6,3 km) y que se terminará previsiblemente para inicios de 2008, y, por otro lado, el tramo Luko-Arlaban (8 km).

La apertura conjunta al tráfico del tramo guipuzcoano y alavés se prevé para el año 2008.

- Tras la inauguración en 2005 del tramo Ormaiztegi-Zumarraga de la **Autovía Beasain-Durango**, ya queda operativo el trayecto Beasain-Zumarraga dentro del eje guipuzcoano. A finales de 2006 se ha sacado a licitar el proyecto de construcción del tramo Bergara-Urretxu/Legazpi, que completará la parte guipuzcoana de la Autovía y permitirá conectar directamente la N-1 en Beasain con la autopista Vitoria-Eibar (AP-1) en Bergara.

- El **segundo cinturón de San Sebastián** unirá los municipios de Oiartzun, Rentería, Astigarraga, Hernani y Donostia-San Sebastián por la vega del Urumea y contará con un enlace con la A-8 en Lasarte-Oria y Usurbil (Aritzeta).

La obra se ejecutará en tres fases: Rentería-Astigarraga, Astigarraga-Lasarte-Oria y Aritzeta-Lasarte-Oria. Los trabajos de la primera fase se han iniciado en 2006 y los de las otras dos tendrán lugar en el transcurso del año 2007. Todo ello para que la infraestructura al completo esté abierta al tráfico para 2009. En ese momento, se contará con una nueva infraestructura que aliviará significativamente la intensidad de tráfico en la variante de la A-8 a la altura de San Sebastián.

Dentro de este proyecto, en 2006 se han licitado las obras de construcción de un tramo de carretera de 7,8 kilómetros entre Aritzeta y el enlace del Urumea (dentro del segundo cinturón de San Sebastián), cuyo presupuesto asciende a 124 millones de euros y que estará previsiblemente concluido en 2009.

- ❑ Con respecto a las actuaciones en la **red viaria alavesa**, en 2006 la Diputación Foral de Álava ha contemplado en la última actualización del Plan Integral de Carreteras (PICA) un completo programa de inversiones con el que se proyecta mejorar, reformar o acondicionar aproximadamente el 65% de la red de carreteras alavesa en diez años.
- ❑ En lo referente a la **Variante sur metropolitana o Supersur**, que ha surgido como alternativa a la A-8 para desviar el tráfico de travesía de Bilbao, su construcción tendrá comienzo en 2007 y se prevé que la obra completa esté concluida en 2010.

La infraestructura se ha dividido en tres fases: Bilbao-Portugalete (se culminará en 2011 y ya se ha adjudicado parte de los tramos), Arrigorriaga-Galdakao y Trapagarán-Muskiz.
- ❑ Además, se ha seguido desarrollando la **Autovía del Urumea**, entre los barrios donostiarros de Martutene y Hernani, infraestructura que aligerará sustancialmente el tráfico de la N-1. Esta autovía se unirá con la zona de Hospitales de San Sebastián (a la altura del enlace con la A-8 en Illumbe) mediante una nueva carretera de dos kilómetros, lo que mejorará las comunicaciones de la capital con el interior de la provincia.
- ❑ Por su parte, recientemente, en agosto de 2007, se ha inaugurado la **Variante de Pasaia** con un retraso de tres años. Con esta infraestructura, Pasai Antxo dejará de soportar el intenso tráfico de vehículos anterior, convirtiéndose el paso de la N-1 a su paso por esta localidad en un boulevard con dos carriles de tráfico y un bidegorri.
- ❑ Asimismo, en 2006 se ha abierto al tráfico la **Variante de Astrabudua**, que descongestiona este barrio de Erandio, a la vez que crea una vía alternativa que comunique La Avanzada con la carretera de la Ría.
- ❑ Con respecto al **corredor del Cadagua**, en 2006 han proseguido los trabajos de construcción de los dos últimos tramos que conectarán Bilbao y Sodupe. A comienzos del año 2007 ya se ha abierto al tráfico el tramo Kastrexana (Bilbao) y Arbuio, la llamada variante de Alonsotegi, mientras que la carretera entre Arbuio y Sodupe se terminará previsiblemente en septiembre de 2007. Entonces se dará por finalizada esta obra que se ha prolongado ya diecisiete años.

Sobre esta infraestructura viaria discurre la oferta de los operadores de transporte público por carretera, así como las distintas modalidades de transporte privado.

Pasando a analizar la **oferta de transporte por carretera** existente en la CAPV, y comenzando por la **oferta pública de transporte por carretera**, ésta se compone del servicio prestado por las compañías de autobús del ámbito urbano, en las capitales y en los municipios de mayor tamaño, del ámbito metropolitano, que une las capitales y los municipios situados en sus áreas de influencia, y del ámbito interurbano. La información disponible se refiere a las tres compañías de autobuses existentes en las tres capitales vascas, es decir, Tuvisa (Transportes Urbanos

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

de Vitoria, S.A.) en Vitoria-Gasteiz, Bilbobus en Bilbao y la Compañía del Tranvía (CTSS) en Donostia-San Sebastián, cuya oferta se detalla en el cuadro adjunto.

En él se aprecia que **Bilbobus dispone de una oferta más amplia** que el resto de las compañías en lo referente tanto al número de líneas, como a su longitud y a su parque de autobuses. Le sigue en importancia, la Compañía de Tranvía de San Sebastián (CTSS).

Cuadro 2.3. Movilidad de personas en las capitales vascas: características de la oferta de transporte público urbano (2006)⁽¹⁾

Concepto	Bilbao	Donostia-San Sebastián	Vitoria-Gasteiz ⁽²⁾	TOTAL
Líneas de Red	34	26	14	--
Longitud (Km)	412,5	216,4	86	--
Parque autobuses	144	104	60	--

⁽¹⁾ No incluye los servicios de noche, los gautxoris.

⁽²⁾ Son datos del año 2005. Por ello, no se calcula el total.

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

Centrando el análisis en el *transporte privado*, y en lo referente al parque de vehículos, en 2006 se han registrado 1.205.350 unidades en Euskadi, cifra que representa un **aumento interanual del 3% en el tráfico de vehículos privados en la red viaria vasca**.

Cuadro 2.4. Parque de vehículos en la CAPV. 2006

	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
	nº vehículos	%	nº vehículos	%	nº vehículos	%	nº vehículos	%
Turismos	136.615	74,7	476.765	77,8	291.589	71,2	904.969	75,2
Motocicletas	8.267	4,5	30.381	5,0	33.957	8,3	72.605	6,0
Camiones	30.541	16,7	85.084	13,9	66.478	16,3	182.103	15,1
Autobuses	497	0,3	1.577	0,3	785	0,2	2.859	0,2
Tractores industriales	1.410	0,8	3.903	0,6	3.498	0,9	8.811	0,7
Otros vehículos	5.473	3,0	15.862	2,6	12.668	3,1	34.003	2,8
TOTAL	182.803	100,0	613.572	100,0	408.975	100,0	1.205.350	100,0

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

[Indicador ampliado en el anexo](#)

El siguiente cuadro fotografía las diferencias existentes en el índice de motorización en el contexto europeo, según el cual Luxemburgo sigue encabezando el ranking europeo con un índice de 650 turismos por cada 1.000 habitantes. En el lado opuesto, Eslovaquia posee el índice de motorización más bajo (222 turismos por 1.000 habitantes). La CAPV ocupa una posición intermedia (417 turismos por cada 1.000 habitantes), significativamente por debajo del índice de motorización estatal (461 turismos por 1.000 habitantes).

Cuadro 2.5. Índice de motorización en Europa. 2004

País / Año	Turismos/1.000 habitantes 2004
Luxemburgo	650
Suecia	552
Alemania	546
Malta	529
Francia	507
Austria	505
Eslovenia	469
Bélgica	469
España	461
• Baleares	639
• CAPV	417
• La Rioja	393
Chipre	459
Finlandia	450
Holanda	430
Irlanda	393
Lituania	382
República Checa	374
Grecia	369
Dinamarca	355
Estonia	349
Polonia	314
Letonia	295
Hungría	280
Eslovaquia	222

Fuente: Eustat.

Indicador ampliado en el anexo

b) Transporte ferroviario

Actualmente son cinco los operadores que prestan su servicio ferroviario en la CAPV: Renfe, FEVE, EuskoTren, Metro Bilbao y EuskoTran. En el caso de Renfe y de EuskoTren, la gestión de la infraestructura ferroviaria recae en ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) y en ETS-RFV (Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca), respectivamente. En el presente epígrafe se detallan las principales características de los gestores de la infraestructura ferroviaria vasca y de la oferta de servicios de los distintos operadores.

Renfe-ADIF

La *oferta* de Renfe en Euskadi se ciñe al servicio de cercanías de Bilbao (se compone de las líneas C-1 Bilbao Abando-Santurtzi, C-2 Bilbao Abando-Muskiz y C-3 Bilbao Abando-Orduña), al servicio de cercanías de Donostia-San Sebastián (línea Irún-Brinkola) y al integrado en el servicio de larga distancia, que cubre los trayectos Irún-San Sebastián-Madrid, Vitoria-Gasteiz-Madrid y Bilbao-Madrid.

El cuadro adjunto recoge las principales actuaciones de ADIF en el ámbito de las *infraestructuras* vascas en el transcurso del año 2006. Así,

Infraestructura ferroviaria de ADIF y Oferta de Renfe - Novedades 2006

- ❑ De los 37 *pasos a nivel* que el Ministerio prevé suprimir en la red ferroviaria de Bizkaia, 6 corresponden a la red de ADIF. Dos de ellos se encuentran en Ortuella, otros dos en el Valle de Trápaga, uno en Sestao y otro en Orduña.
- ❑ En 2006 han proseguido los trabajos de construcción de la *nueva estación de Renfe en Miribilla*, cuyo plazo de construcción se ha ampliado 15 meses más por la imposibilidad de realizar trabajos de perforación por la noche.
- ❑ Por otro lado, a comienzos del año 2006 Renfe ha hecho pública la próxima instalación de un *sistema de cronometría* (relojes horarios sincronizados) en 42 estaciones del núcleo de Cercanías de Bilbao. Estas estaciones están incluidas en las líneas C-1 (Bilbao-Santurtzi), en la C-2 (Bilbao-Muskiz) y en la C-3 (Bilbao-Orduña).

FEVE

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

Atendiendo a datos de *oferta* de este operador, en las líneas regionales se han ofertado 3.649 trenes en el conjunto del año 2006 (un 1% menos que el año precedente), lo que se traduce en 535.724 trenes/km (descenso interanual del 0,3%) y en 41.666.366 plazas/km (aumento interanual del 5,2%). Por lo tanto, continúa la tendencia a la baja de las líneas regionales de FEVE en la oferta de unidades de tren, así como la trayectoria alcista en el número de plazas ofertadas.

La oferta *de servicios regulares es más amplia en la línea de cercanías*, debido a la mayor frecuencia del servicio. Concretamente, en 2006 se han movido 16.962 trenes (leve descenso interanual del 0,1%), es decir 556.033 trenes/km (aumento interanual del 1,5%) y 92.829.747 plazas/km ofertadas (avance interanual del 3,1%).

Cuadro 2.6. Datos básicos de la oferta de FEVE. 2006

	2006
LÍNEAS REGIONALES	
Nº de líneas	2
Nº de trenes ofertados ¹	3.649
Trenes/km ofertados ¹	535.724
Plazas/km ofertadas ¹	41.666.366
LÍNEA DE CERCANÍAS	
Nº de líneas	1
Nº de trenes ofertados	16.962
Trenes/km ofertados	556.033
Plazas/km ofertadas	92.829.747

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

Fuente: Feve. Elaboración propia.

El cuadro adjunto recoge las principales actuaciones de FEVE en el ámbito de las *infraestructuras* vascas en el transcurso del año 2006. Así,

Infraestructura y Oferta de FEVE- Novedades 2006

- En 2006, FEVE ha anunciado que tiene previsto reforzar la seguridad en Bizkaia. Así, de los 37 **pasos a nivel** que el Ministerio de Fomento tiene previsto suprimir en la red ferroviaria de Bizkaia, 31 pertenecen a FEVE. Éstos corresponden en su mayoría al tramo Santander-Basurto: uno se encuentra en Carranza, dos en Zalla, 19 en Gúeñes, uno en Alonsotegi y tres en Bilbao. Por su parte, el tramo Basurto-Ariz acogerá dos supresiones, uno en Bilbao y otro en Basauri; el tramo Basurto-Bilbao Concordia otro, el tramo Balmaseda M-Balmaseda V otro y el de Zalla del tramo Aranguren-Balmaseda otro.
- A mediados de año se ha firmado el compromiso de **soterrar la línea de mercancías** que actualmente circula a cielo abierto por Irala. Las obras comenzarán previsiblemente dentro de dos años, una vez que termine el soterramiento del tramo de tren que traslada a pasajeros entre Gordoniz y Basurto, previsto para finales de 2008.
- En el año 2006 FEVE se ha **integrado en la red Creditrans**.
- Asimismo, recientemente se **ha inaugurado la remodelada estación de FEVE de La Concordia**, así como las obras de la calle José María Olabarri, lo que agiliza el paso desde la terminal de FEVE hacia la de Abando en Bilbao.

EuskoTren-ETS

La *infraestructura* ferroviaria de EuskoTren transcurre sobre 181,1 kilómetros de suelo vasco en 2006 (este total incluye el Funicular de Larreineta y el Tren de Vapor). De esta longitud de vía, 150,2 kilómetros son de vía única y 30,9 kilómetros de doble vía. Con respecto a su electrificación, 176,6 kilómetros están electrificados y 4,5 kilómetros sin electrificar.

Esta infraestructura se desdobra en tres líneas:

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

En cuanto a su *oferta* ferroviaria concreta, en 2006 EuskoTren ha puesto en circulación 196.696 trenes (aumento interanual del -1,1%), con un total de 47.978.425 plazas (-1,3%) y 4.611.132 kilómetros (1,2%). Así, las plazas/km totales han ascendido a 1.203.198.737 (1,5%).

Cuadro 2.7. Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de EuskoTren¹. 2006

	2006
Nº de líneas	3
Longitud de líneas convencionales (km)	181,1
Longitud de líneas convencionales de vía única (km)	150,2
Longitud de líneas convencionales de doble vía (km)	30,9
Longitud de líneas convencionales electrificadas (km)	176,6
Longitud de líneas convencionales sin electrificar (km)	4,5
Nº trenes ofertados	196.696
Nº plazas ofertadas	47.978.425
Nº km ofertados	4.611.132
Plazas-km ofertadas	1.203.198.737

¹ No incluye el tranvía de Bilbao, EuskoTran.

Fuente: EuskoTren. Elaboración propia.

En el cuadro adjunto se detallan las principales actuaciones llevadas a cabo por ETS y EuskoTren en relación a su infraestructura y oferta ferroviaria. Así, en 2006,

Infraestructura y Oferta de EuskoTren - Novedades 2006

- EuskoTren ha logrado la licencia de Empresa Ferroviaria para el Transporte de Mercancías, lo que le permitirá operar en el futuro en las infraestructuras ferroviarias de interés general del Estado gestionadas por ADIF y de otros países comunitarios.

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

- ❑ En 2006 se ha concluido el **proceso de reordenación** de las actividades de EuskoTren, tras la aprobación de la Ley 6/2004, de 21 de mayo del Parlamento Vasco, de creación del **Ente Público Euskal Trenbide Sarea (ETS)**.

Cumpliendo los preceptos de la Ley, en el mes de agosto de 2006 se ha producido un trasvase de 186 empleados de EuskoTren a ETS, tras lo cual EuskoTren queda definitivamente a cargo del transporte de personas y mercancías y ETS como gestor de las infraestructuras ferroviarias en nuestra comunidad.
- ❑ En correspondencia con los objetivos del **Plan Estratégico EuskoTren XXI** en relación con el transporte de mercancías, en 2006 se han adquirido 42 vagones polivalentes, que han supuesto una inversión de más de 4 millones de euros y con la que se amplía y mejora la capacidad de transporte de la Unidad de Negocio de Mercancías.

Asimismo, se ha adjudicado el suministro de 12 nuevas locomotoras, por un monto de 36 millones de euros.
- ❑ La obra más importante en relación a la infraestructura de EuskoTren ha sido el **soterramiento** del trazado ferroviario entre Durango y Traña (7,7 millones de euros).
- ❑ Asimismo, en 2006 han proseguido los trabajos de **desdoblamiento** entre Amorebieta y Durango (3,6 millones de euros).
- ❑ Se han seguido realizando obras en túneles y otras zonas para **paliar diversos riesgos geológicos** (1,5 millones de euros).
- ❑ Se han mejorado las instalaciones, así como la accesibilidad de algunas estaciones (1 millón de euros).
- ❑ Han proseguido las labores de modernización tanto de las UT-3500 como las UT-200.
- ❑ El sistema de peaje ha proseguido su desarrollo implantándose nuevos modelos y completando su instalación en estaciones y en la línea del tranvía.
- ❑ Se ha continuado con el proceso de implantación de un nuevo modelo de gestión basado en SAP.
- ❑ En conjunto, en las líneas de EuskoTren se han llevado a cabo unas **inversiones** por un monto global de 31.252.407 euros en 2006, si bien también ha sido beneficiaria de 17.199.551 euros de inversión acometida por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno en proyectos relacionados con EuskoTren como el Tranvía de Vitoria-Gasteiz, la supresión de pasos a nivel, etc.

Metro de Bilbao

La **infraestructura** del Metro de Bilbao cuenta en 2006 con una longitud de red de 37,28 kilómetros (a partir de la puesta en marcha de Talleres de Ariz) y presta su servicio a través de

dos líneas (Plentzia-Etxebarri, que une las estaciones de Bilbao con los municipios de la margen derecha, y Sestao-Etxebarri, que une las estaciones de Metro de Bilbao con la margen izquierda). Consta de un total de 34 estaciones (18 soterradas y 16 de superficie) y 9 subestaciones. El ancho de la vía es de un metro.

La *oferta* de Metro Bilbao se compone en 2006 de 3.968.534 kilómetros, 15.874.136 coches-km y 2.333.497.992 plazas-km ofertadas. Todas ellas suponen un leve descenso del 0,3% con respecto al año anterior, debido al descenso del número de circulaciones realizadas.

Cuadro 2.8. Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro de Bilbao. 2006

	2006
Nº de líneas	2
Nº de estaciones	34
Longitud de la red (km)	37,28
Nº km ofertados	3.968.534
Coches-km ofertados	15.874.136
Plazas-km ofertadas	2.333.497.992

Fuente: Metro de Bilbao. Elaboración propia.

A continuación se muestran las principales actuaciones llevadas a cabo por Metro Bilbao en 2006 relacionadas con su infraestructura y oferta ferroviaria. Concretamente,

Infraestructuras Metro de Bilbao - Novedades 2006	
<input type="checkbox"/>	En junio de 2006 se puso en marcha el servicio de <i>cocheras del nuevo taller de Ariz</i> , en Basauri.
<input type="checkbox"/>	El 3 de julio se ha inaugurado el <i>servicio de lanzadera</i> entre la estación de Etxebarri y el centro de Basauri. Este servicio permanecerá activo hasta que entren en funcionamiento las estaciones de Ariz y Basauri en 2010.
<input type="checkbox"/>	En enero de 2007 han comenzado a funcionar <i>dos nuevas estaciones</i> en el Metro de Bilbao, Abatxolo y Portugalete, ambas en la Línea 2.
<input type="checkbox"/>	Además, se han acometido <i>obras de mejora</i> en las infraestructuras e instalaciones del Metro, que en 2006 han sido: <ul style="list-style-type: none"> ➤ La instalación de un nuevo sistema de extinción de incendios automático y ecológico en las escaleras mecánicas y pasillos de la Línea 1. El objetivo es cambiar la totalidad de los sistemas de extinción en los próximos tres años. ➤ Ejecución de obras para la cobertura de la estación de Larrabasterra. ➤ Realización de trabajos para la <i>estabilización y consolidación de taludes</i> en el tramo Urduliz-Plentzia.

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

- Mejora de sonido en las ventanillas de las cabinas del personal de supervisión de estación, con un sistema que amplifica las voces de los interlocutores sin necesidad de alzar la voz. Asimismo, se ha mejorado el servicio a personas con limitación auditiva a través de un sistema inductivo que transmite la voz del supervisor directamente a los audífonos.
- Continuación de la tendencia iniciada el pasado año 2005 de **sustituir los suelos de terrazo** por granito flameado de características antideslizantes en los accesos a las estaciones. En 2006 se ha acometido esta mejora en las estaciones de Basarrate, Santutxu, Casco Viejo, Abando, Moyua, Indautxu, San Mamés, Deusto, Sarriko, San Inazio, Bidezabal, Berango y Larrabasterra.
- También se ha dado un **tratamiento antideslizante** a la placa metálica de asiento de la compuerta anti-inundación para evitar caídas en los días de lluvia.
- Asimismo, un año más se ha procedido a **cerrar los huecos laterales de las escaleras mecánicas** para evitar la entrada de papeles y suciedad.

Euskotran

La **infraestructura** del Tranvía de Bilbao está dotada en 2006 con una longitud de red de poco más de 5 kilómetros en su Línea A Atxuri-Basurto. A lo largo de ella se ubican 12 estaciones, aunque cuando finalicen las obras de ampliación de la línea, el total de estaciones será de 15. La actual flota de EuskoTran consta de 8 unidades de tranvía, cada una con una longitud de 25 metros y capacidad para 192 personas.

Durante el año 2006 EuskoTran ha **ofertado** 66.464 tranvías, 8.308.000 plazas y un total de 315.283 kilómetros. De esta manera, las plazas-km puestas a disposición del viajero/a han sido 39.410.375, cifra un 0,8% inferior a la del año anterior como consecuencia del descenso en el número de circulaciones.

Cuadro 2.9. Datos básicos de la oferta de EuskoTran. 2006

	2006
Nº de líneas	1
Nº de estaciones	12
Capacidad (personas)	192 (50 plazas para sentarse)
Nº trenes ofertados	66.464
Nº plazas ofertadas	8.308.000
Nº km ofertados	315.283
Plazas-km ofertadas	39.410.375

Fuente: EuskoTren. Elaboración Propia.

Las actuaciones más destacadas de EuskoTran en relación a su infraestructura y oferta ferroviaria durante el año 2006 son las que se especifican:

Infraestructuras EuskoTran - Novedades 2006

- ❑ Con respecto a la próxima **ampliación de la actual línea del Tranvía desde Basurto hasta la plaza Rekalde**, según una encuesta realizada a finales de 2006 con motivo del cuarto aniversario del Tranvía, el 40% de los actuales usuarios del Tranvía de Bilbao confiesa que se desplazará con asiduidad a este nuevo destino.

Este nuevo ramal dispondrá de tres nuevas estaciones, una en la calle Autonomía, otra en la plaza de La Castilla y la última en la plaza de Rekalde.

- ❑ Asimismo, destaca en 2006 la visita de numerosas delegaciones de otros países a la capital vizcaína con el objetivo de conocer el tranvía.

Programa tranviario

El programa tranviario recoge la llegada de este medio a otras localidades de la CAPV. Actualmente son tres los proyectos pendientes de ejecución: en primer lugar, el tranvía de Vitoria-Gasteiz, cuya implantación ha comenzado a finales de 2006, y en segundo lugar los tranvías de Leioa y del Alto Deba, en proyecto. Así,

- ❑ El pasado mes de septiembre de 2006 han dado comienzo las obras para la implantación del *Tranvía en Vitoria-Gasteiz*, cuya finalización se espera para finales de 2008. Por el momento los trabajos se centran en dos de sus tres ramales, concretamente en los ramales Centro y Lakua, siendo la construcción del tercer ramal, el de Abetxuko, posterior.

El ramal Centro tendrá una longitud de 2.685 metros y en ella habrá 6 paradas al igual que en el ramal de Lakua, cuya longitud será de 2.282 metros.

Entre todo, el tranvía cruzará 17 calles, tendrá una longitud de 8 kilómetros y contará con 19 paradas. La infraestructura ferroviaria contará con un total de ocho unidades, cada una de 30 metros, y la capacidad de cada unidad será de 196 personas. El coste total de la obra civil será de 66 millones de euros, volumen en el que el Gobierno Vasco participará en dos terceras partes y la Diputación y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz en el resto. Por su parte, EuskoTran financiará las cocheras y talleres de Landaverde, así como las unidades móviles.

En mayo de 2006 se ha inaugurado en Vitoria-Gasteiz la oficina de información del ente público Euskal Trenbide Sarea (ETS), en la que se presentan las principales características de los ramales Centro y Lakua del tranvía.

- Con respecto al *Tranvía de Leioa*, éste unirá la parada del Metro de Bilbao con el campus de la UPV de Leioa en su primera fase y Leioa con Urbinaga en su segunda fase, lo cual supondrá una clara mejora en las condiciones de accesibilidad a la universidad.

La primera fase, de 3.862 metros de recorrido y nueve paradas, supondrá la reducción hasta 12 minutos de los 31 minutos que actualmente se tarda en recorrer el trazado en autobús. La longitud de cada parada en este tramo será de 30 metros y el trazado completo será de doble vía. Contará con cinco unidades, cada una con una longitud de 30 metros y una capacidad para 196 personas (48 plazas sentadas y 148 de pie). Las obras tendrán una duración estimada de 28 meses y la inversión alcanzará los 23 millones de euros.

La segunda fase tiene un recorrido de 1.807 metros y cuenta con dos paradas. Unirá la margen izquierda y la derecha, facilitando la conexión entre las dos líneas del Metro, así como la conexión con Renfe en Urbinaga.

- Por su parte, el *Tranvía del Alto Deba* unirá las localidades de Bergara, Arrasate y Aretxabaleta en apenas 30 minutos. La construcción se producirá en tres fases. La primera de ellas unirá los tres municipios a través de 17.542 metros y 19 paradas (en Bergara, en Arrasate y en Aretxabaleta). La segunda fase comprenderá el tramo Aretxabaleta-Eskoriatza y la tercera enlazará el cruce de San Prudentzio con Oñati.

La actividad en torno a este proyecto durante el año 2006 se ha centrado básicamente en la licitación y contratación de la redacción del proyecto de construcción del tramo Bergara-Aretxabaleta. Asimismo, se ha abierto un período de alegaciones en diciembre de 2006 para su aprobación definitiva.

Nueva Red Ferroviaria Vasca

Este epígrafe recoge los avances realizados en el año 2006 en torno a la construcción de la nueva red ferroviaria de alta velocidad, la Y vasca, así como sus principales características. Así,

- En 2006 han tenido lugar las **primeras adjudicaciones** y se han iniciado las **primeras obras** de esta infraestructura ferroviaria. Concretamente, la sociedad gestora de infraestructuras ferroviarias, Adif, ha adjudicado las primeras

obras del tramo Vitoria-Bilbao. Se trata de dos subtramos del tronco alavés comprendidos entre Legutiano y Eskoriatza (el subtramo entre Arrazua-Ubarrundia y Legutiano y el que recorre Legutiano, Aramaio, Leintz-Gatzaga y Eskoriatza). Las obras del primer subtramo se han iniciado en noviembre de 2006. Asimismo, a principios de 2007 Adif ha adjudicado las obras de construcción de los tramos Mondragón-Elorrio y Abadiño-Durango. Teniendo en cuenta que el Ministerio de Fomento, a través de Adif, asumirá la construcción de los tramos ferroviarios Vitoria-Arrasate-Bergara y Arrasate-Bergara-Bilbao, 62,5 kilómetros en total, para inicios de 2007 se han asignado obras a 20,3 kilómetros de red (5,2 kilómetros están en obras y 15,1 kilómetros adjudicados).

Con respecto a las actuaciones del ejecutivo vasco, responsable de la ejecución del tramo guipuzcoano Bergara-Irún, en 2006 Euskal Trenbide Sarea (ETS) ha diseñado el Plan Estratégico 2007-2012, que tiene como objetivo el desarrollo y modernización de la red ferroviaria vasca y que cuenta con un presupuesto total de 2.707 millones de euros. De este montante, las obras de la nueva red ferroviaria vasca de alta velocidad supondrán un desembolso de 1.642 millones de euros.

Además, a finales de 2006 **se ha presentado la web** sobre la *Y vasca*, en la que se informa de manera oficial acerca de la evolución y las prestaciones de esta infraestructura. La web permite realizar visitas virtuales al trazado, infografías, el seguimiento por municipios, la descarga de estudios e informes técnicos y seguir la evolución de las obras.

Esta infraestructura, concebida para el transporte tanto de pasajeros como de mercancías, tendrá una longitud de 172 kilómetros, de los cuales 104 kilómetros discurrirán a través de 80 túneles, 17 kilómetros a través de viaductos y los 51 kilómetros restantes a cielo abierto. El ancho de red se adaptará a la medida internacional, solventando la incompatibilidad histórica en este tema. Su velocidad máxima será de 200-220 km/hora para viajeros y de 100-120 km/hora para mercancías.

Se estima que tendrá una demanda potencial de 25.000 viajeros al día entre las tres capitales, gran parte de ellos usuarios habituales de vehículos privados en la actualidad (el 49% usa el vehículo privado y el 51% el transporte público). Con este volumen de usuarios está previsto que disminuyan 1.690 coches en la A-8, 2.475 coches en la A-68 y 1.210 coches y 1.175 camiones en la N-1.

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

c) Transporte aéreo

La *oferta* de transporte aéreo en Euskadi se concentra en tres aeropuertos de interés general situados en las inmediaciones de las capitales de Bilbao, Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz.

El tráfico de aeronaves en los aeropuertos vascos ha sido de 70.535 unidades en 2006, cifra un 4,1% superior a la de justo un año antes. Todos los aeropuertos vascos han protagonizado incrementos en el tráfico de aeronaves, si bien éste ha sido más moderado en Bilbao. Aún y todo, la terminal vizcaína sigue acaparando el grueso del tráfico de aeronaves en la CAPV (74% del total).

Cuadro 2.10. Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves en los aeropuertos vascos

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

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

El siguiente cuadro sintetiza las principales actuaciones de los tres aeropuertos vascos a lo largo del año 2006 en relación a su infraestructura y oferta aérea. En este sentido,

Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz – Situación y Novedades 2006

- El aeropuerto de Vitoria-Gasteiz dispone de una pista de aterrizaje de 3.500 por 45 metros y una plataforma de estacionamiento de aeronaves de 170.000 m², que puede albergar al mismo tiempo 13 aeronaves de gran envergadura.

- ❑ Tras la puesta en marcha a principios de año de las obras de construcción de las **nuevas instalaciones del operador logístico DHL en el aeropuerto alavés**, en el mes de octubre éstas han sido inauguradas con una superficie global de 12.000 m². Poco menos de la mitad de esta superficie (5.000 m², concretamente) la ocupan la nave y las oficinas, y de ella 3.600 m² se destinan a la clasificación y distribución de envíos y 1.400 m² a oficinas. Estará dotado de 12 muelles de carga terrestre y estará equipado con una cinta automática con una capacidad de manipulación de 5.000 envíos por hora.

Esta nave agilizará las conexiones, incrementará la capacidad para integrar y atender nuevas rutas, tanto aéreas como terrestres, al tiempo que mejorará la seguridad al disponer de tecnología y equipamientos de última generación.

- ❑ Por otro lado, en marzo de 2007 ha entrado en funcionamiento la **nueva terminal de carga de VIAS (Vitoria Integrated Air Services)** en el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, que cuenta con 4.600 m² de superficie y un almacén de 1.410 m².
- ❑ Al mismo tiempo se han puesto en marcha los dos operadores de handling de rampa en la terminal alavesa.

Aeropuerto de Bilbao – Situación y Novedades 2006

- ❑ El aeropuerto de Bilbao dispone de una terminal de 32.000 m², que puede acoger a cuatro millones de pasajeros al año y a tres mil en hora punta. El aeropuerto dispone de dos pistas de vuelo: una, de 2000 por 45 metros, que posee dos calles de salida/acceso a la pista, y otra, de 2.600 por 45 metros, que tiene dos calles de salida rápida a 300 metros y una calle de rodaje paralela a la pista. La capacidad del campo de vuelos es de 18 movimientos/hora.
 - ❑ Existen dos plataformas de estacionamiento de aeronaves: la plataforma sur (puede albergar once aeronaves comerciales y tres más de aviación comercial y privada) y la plataforma norte (se utiliza para descongestionar la anterior y tiene una capacidad de diez aeronaves).
- ❑ En 2006 destaca la **pérdida de cuota de las compañías de bajo coste** como consecuencia de la puesta en marcha por parte de Ryanair de nuevos vuelos en los aeropuertos de Vitoria-Gasteiz y Santander y de la decisión de Bilboair de no subvencionar los vuelos en la terminal de Bilbao.

Aeropuerto de Hondarribia – Situación y Novedades 2006

- ❑ El aeropuerto de Hondarribia dispone de una única pista de 1.754 por 45 metros, que tiene tres calles de salida y una capacidad de doce movimientos por hora. Para el estacionamiento de aeronaves tiene una plataforma de 26.500 m² con cuatro puestos y una capacidad de seis aeronaves/hora. La terminal, en hora punta, puede hacer frente a 292 pasajeros en salidas y 311 en llegadas.

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

- A comienzos del año 2007 *se ha constituido la sociedad Ortzibia*, entidad en la que participan el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Gipuzkoa, los ayuntamientos de Donostia-San Sebastián, Irún y Hondarribia y la Cámara de Comercio de Gipuzkoa. Su objetivo será promover el incremento de vuelos y compañías en el aeropuerto de Hondarribia.
- Por su parte, el *proyecto de ampliación del aeropuerto de Hondarribia*, debate que acapara gran parte de la actualidad relacionada con la terminal guipuzcoana, no ha registrado avances importantes en el transcurso del año 2006.

d) Transporte marítimo

Considerando las características de los asociados a Anavas (Asociación de Navieros Vascos) como representativas de la *oferta* de buques en la CAPV, se aprecia que en el último año se ha registrado un ligero aumento en la flota mercante vasca. Concretamente, a lo largo de 2006 la flota se ha incrementado en cuatro buques, a pesar de que el número de empresas propietarias y/o gestoras no ha variado (siguen siendo 11). En conjunto, aportan 542.901 toneladas brutas (un 3,5% más que el año anterior) y 938.900 TPM (un 2,4% más que el año anterior).

Cuadro 2.11. Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV (1995-2006)

Puerto	Nº empresas	Nº buques	GT ¹	TPM ²
1995	13	62	344.397	577.850
1996	12	64	282.368	454.381
1997	11	66	176.048	287.430
1998	12	63	345.387	560.407
1999	11	57	334.551	553.207
2000	11	56	328.937	543.033
2001	10	52	322.295	519.898
2002	12	53	321.193	532.790
2003	12	55	332.021	546.588
2004	11	50	455.803	796.813
2005	11	67	524.523	917.116
2006	11	71	542.901	938.900

¹ Toneladas Brutas.

² Tonelaje de Peso Muerto.

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

Atendiendo a la tipología de la flota, en el último año se aprecia un aumento en el número de buques G.L.P.¹ (concentran el 14,1% del total, frente al 8,9% del año anterior) ante una pre-

¹ Gases Licuados del Petróleo.

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

sencia todavía mayoritaria de buques remolcadores (43,7% del total en 2006). A éste le siguen los buques químicos y los buques tanque.

Cuadro 2.12. Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2005-2006

Tipo de buque	Nº buques	
	2005	2006
Remolcador	30	30
Químico	7	7
Buque tanque	6	6
L.P.G.	6	10
Polivalente	5	5
Frigorífico	5	5
Otros ¹	8	8
TOTAL	67	71

¹ Incluye los siguientes tipos de buque: BC/Cementero, Gángil, Suministro, Lancha, Aljibe y Bulk Carrier.

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

En el siguiente cuadro se recogen las principales novedades en cuanto a la infraestructura registradas por los puertos vascos de mayor actividad a lo largo de 2006. Así,

Puerto de Bilbao – Situación y Novedades 2006	
❑	En 2006 se ha llevado a cabo una inversión de 33 millones de euros en diferentes obras entre las que sobresale el nuevo Puesto de Inspección Fronteriza (PIF). Por otro lado, ha proseguido la construcción de accesos por carretera y ferrocarril al nuevo muelle AZ-1, se ha pavimentado y se les ha dotado de servicios.
❑	Asimismo, se han inaugurado plantas de molturación de semillas, de refinado de aceite y de molienda de escoria granulada de alto horno, que han supuesto una inversión superior a 100 millones de euros.
❑	Hasta el año 2006 se han destinado 507 millones de euros a la ampliación del Puerto de Bilbao, lo que ha posibilitado ganar superficie al mar, crear nuevos accesos viarios y ferroviarios a todos los muelles y dotar al puerto de nuevas infraestructuras.
❑	Por otro lado, en el primer trimestre de 2006 la corporación eólica CESA ha inaugurado en el Puerto de Bilbao el primer parque eólico de entorno marino de España y de los primeros del mundo. Su superficie es de 1.580 m ² y está compuesto por cinco aerogeneradores que generarán anualmente 23.500 MWh de electricidad limpia y renovable capaz de abastecer a 12.500 hogares.
❑	Recientemente se han iniciado las obras para la urbanización de 100.000 m ² de la segunda fase de la Zona de Almacenaje y Distribución (ZAD), para la rehabilitación del Muelle Sur del Espigón Número 2 de Santurtzi, así como para la construcción de la nueva central de la Autoridad Portuaria de Santurtzi.

- ❑ Por último, se ha aprobado el Plan de Utilización de los Espacios, que ha permitido la desinfección de 341.500 m² repartidos en seis municipios.

Puerto de Pasajes – Situación y Novedades 2006

- ❑ La principal actuación ha sido la puesta en marcha del **nuevo almacén de vehículos de la naviera noruega UECC**, lo que ha permitido aumentar notablemente el tráfico de mercancías del Puerto de Pasajes.
- ❑ Con respecto al proyecto de construcción del puerto exterior, no se han producido novedades significativas a lo largo de 2006.

Puerto de Bermeo – Situación y Novedades 2006

- ❑ En 2006 se ha inaugurado la **primera fase del proyecto de reforma general** del Puerto de Bermeo, consistente en la pavimentación y urbanización de las explanadas anexas, en el ensanchamiento de los muelles, en la mejora de los accesos al rompeolas y también de la entrada marítima al puerto.

En los últimos años las instituciones vascas están implicadas en la potenciación del transporte marítimo a través de las llamadas **Autopistas del Mar** y del **Short Sea Shipping** o cabotaje marítimo. La próxima apertura de la línea marítima Bilbao-Brujas, que quitará en torno a 100.000 camiones del paso de Biriadou cada año, constituye una de las iniciativas en este sentido.

e) Transporte por cable

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

Concretamente, son tres los funiculares existentes: el de Artxanda, el de Larreineta y el de Igueldo. Los ascensores competencia de la CAPV, sin embargo, son cuatro: el de Arangoiti, el de La Salve, el de Solokoetxe y el de Begoña. Todos, a excepción del Funicular de Igueldo, se ubican en el Territorio Histórico de Bizkaia.

f) Centros logísticos

Los centros logísticos desempeñan un papel primordial en el transporte de mercancías. Actualmente son cuatro los centros logísticos repartidos por nuestra comunidad, en los cuales se gestiona el transporte de mercancías de la CAPV y se racionalizan las labores de distribución de mercancías.

A lo largo del epígrafe se resumen las principales cifras y características de éstos, así como las principales novedades registradas en el último año.

Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi)

Este centro logístico, que cuenta en la actualidad con 715.584m² y está ubicado en el Polígono Industrial de Jándiz, en las inmediaciones de Vitoria-Gasteiz, cubre todas las áreas relacionadas con el transporte de mercancías: almacenaje, distribución, gestiones aduaneras y de stocks, fraccionamiento y consolidación de cargas e intercambio modal.

Dispone de una zona de servicios (aduanas, oficinas, estacionamiento de camiones y puntos de asistencia), pabellones de las empresas de transporte, zona logística dedicada a empresas que necesitan superficies más amplias, depósito de contenedores y viales.

Además, tiene una muy buena comunicación con autopistas, ferrocarriles, puertos y aeropuertos, lo que facilita la intermodalidad. Actualmente, el Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz aloja a 60 empresas y dispone de 180 plazas de aparcamiento de camiones.

En septiembre de 2006 se ha llevado a cabo el acto de colocación de la primera traviesa para la conexión ferroviaria de CTVi con la red ferroviaria principal (Adif), obra que se ha culminado en abril de 2007, con la inauguración de los apartadores ferroviarios, y que posibilitará el **trasm-bordo de mercancías entre la carretera y el ferrocarril**.

Zaisa

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

Con la consolidación de Zaisa III, la tercera fase de desarrollo del Centro de Transportes de Irún, se ha dotado al parque de 20 hectáreas adicionales, por lo que la superficie total alcanza los 401.000 m², con 145 empresas alojadas y 275 plazas públicas de aparcamiento.

Bikakobo-Aparcabisa

Bikakobo-Aparcabisa, localizado a ocho kilómetros de Bilbao, dispone de una localización y vías de comunicación con el resto de infraestructuras excelentes, por ubicarse junto a la autopista que une al Estado con el resto de Europa y por emplazarse a menos de diez kilómetros del aeropuerto y del Puerto de Bilbao.

Actualmente, el recinto cuenta con 200.000 m² de superficie construida, dispone de aparcamientos vigilados para 704 vehículos industriales y tiene 37 empresas instaladas.

En julio de 2006 se ha inaugurado el **primer aparcamiento para vehículos con mercancías peligrosas de la CAPV**, ubicado en Zierbena, cerca del Puerto de Bilbao, con una capacidad de 230 plazas y una superficie total de 41.477m².

Asimismo, en 2006 se ha realizado el cierre del Aparcamiento de Zorroza.

Arasur

A principios de 2006 se ha puesto en marcha la que será la mayor plataforma logística de Euskadi, con la **inauguración** de los primeros cuatro pabellones. La finalización de las obras está prevista para el año 2015, momento en el que se estima que la plataforma cuente con una superficie construida de 2 millones de m².

A lo largo del año se ha sucedido la instalación de empresas en el parque. Además, se ha cerrado con Bionet un acuerdo de construcción y explotación de la gasolinera del parque, lo que refleja la apuesta del mismo por el biodiesel, ya que la firma de carburantes se caracteriza por la producción de biocombustible a partir de aceite usado y reciclado o crudo, de origen vegetal. Asimismo, el parque contará con un hotel que será explotado durante los próximos 15 años por el grupo Husa. Por último, recientemente se han licitado las obras de construcción de un aparcamiento para camiones dentro del recinto.

Cuando Arasur culmine sus obras, se convertirá en un núcleo de concentración de actividades y servicios. Tendrá un área de apoyo y ofrecerá servicios tierra adentro a las actividades portuarias de segunda y tercera línea del Puerto de Bilbao y de Pasajes. Asimismo, ejercerá como centro de transbordo intermodal carretera-ferrocarril en conexión con Miranda de Ebro (Burgos) y actuará como un centro de almacenamiento, grupaje y regulación para la distribución regional y nacional.

Y es que Arasur, ubicado en la localidad alavesa de Rivabellosa, colindante con la provincia de Burgos, presenta claras ventajas competitivas y estratégicas como Zona de Actividades Logísticas, por su inmejorable accesibilidad: en él convergen tres importantes carreteras (N-1, A-68 y A-1) y las líneas de ferrocarril que desde Madrid y Barcelona, confluyen con el nudo ferroviario de Miranda de Ebro y conectan con los puertos de Bilbao, Pasajes y Santander, así como con el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, situado a 25 km. de la Plataforma.

g) Intercambiadores modales

A lo largo del año 2006 se han registrado avances en el proyecto de construcción de la *Estación Intermodal en Irún*. Tanto el Ministerio de Fomento como la Diputación de Gipuzkoa han reconocido la relevancia de la obra para el alivio del tráfico que actualmente registra la A-8 en el paso transfronterizo, dado que el mismo serviría de trasvase de mercancías de la carretera al ferrocarril. La Estación Intermodal cubriría 45.000 m² de vías y permitiría combinar los servicios ferroviarios del Tren de Alta Velocidad, de cercanías de Renfe y de EuskoTren.

De llevarse a cabo el proyecto, no sólo se impulsaría definitivamente la movilidad en transporte público en la ciudad, sino que además se convertiría en una de las principales plataformas para el transporte en España.

Con respecto a la ubicación de la *nueva Estación de Autobuses en Donostia-San Sebastián*, en 2006 continúa el debate sobre su emplazamiento. Así, el alcalde de Donostia-San Sebastián, plantea la ubicación de la estación de autobuses en Atocha aludiendo a una mayor confluencia con otros sistemas en este punto, propuesta que no cuenta con el respaldo de los grupos municipales de la oposición y de la Diputación Foral que defienden la idoneidad de su ubicación en Riberas de Loiola.

Por último, recientemente el Gobierno Vasco ha autorizado la firma de un convenio con el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz para la realización de un estudio sobre las necesidades de la futura *Estación Intermodal de Arriaga* y para la puesta en marcha del anteproyecto. La Estación se ubicará en la zona del parque de Arriaga próxima a la plaza de América Latina y conectará las líneas de tren, tranvía y los autobuses interurbanos.

2.2. DEMANDA DE TRANSPORTE

A lo largo de este apartado se analiza la demanda de movilidad existente en la CAPV tanto en el ámbito de pasajeros como de mercancías.

2.2.1. Movilidad de personas

El análisis de las principales magnitudes relacionadas con la movilidad de personas arroja conclusiones de interés sobre la demanda de movilidad existente actualmente en nuestro territorio, su caracterización y principales tendencias.

A lo largo de este epígrafe se analiza la movilidad de la población vasca. Para ello se procede a su cuantificación y se desglosa según el ámbito de sus movimientos (intraterritoriales, interterritoriales y con el exterior), según la tipología del desplazamiento (una etapa o más de una etapa), según los modos de transporte utilizados, según los motivos impulsores del desplazamiento, etc.

La principal referencia para este análisis la constituye el “*Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2007*”², que da continuidad al anterior “*Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2003*”, permitiendo realizar un análisis evolutivo de la movilidad en la CAPV.

a) *Movilidad global*

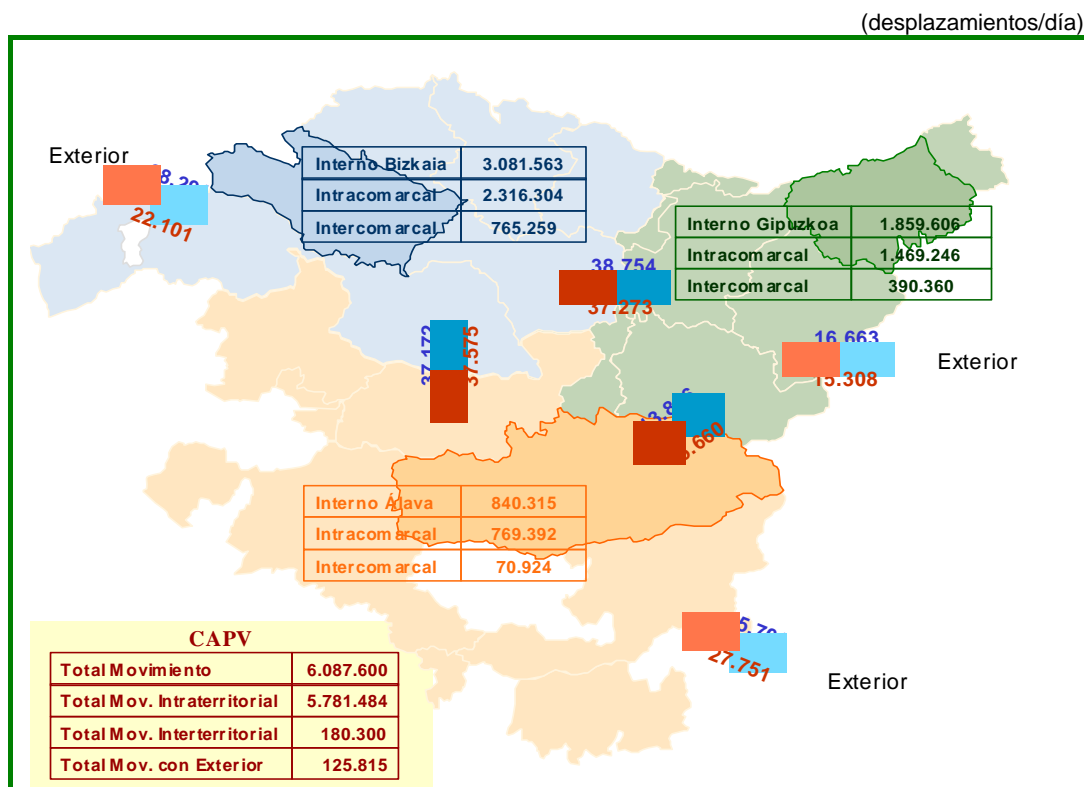
(i) *Principales magnitudes: CAPV*

El “*Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2007*” cuantifica la movilidad de los residentes en la CAPV en **6.087.600 desplazamientos** de más de cinco minutos al día. Esta cifra supone 2,98 desplazamientos per cápita un día laborable medio por parte de los residentes en la CAPV.

Atendiendo al ámbito de la movilidad, el **97,9% de los desplazamientos diarios realizados tienen origen y destino en la propia CAPV**. Concretamente, y tal y como ilustra el gráfico adjunto, 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).

² La unidad de medida utilizada en esta fuente es el número de desplazamientos de más de cinco minutos realizados al día por la población vasca.

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



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

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

En 2003 el volumen de desplazamientos ascendía a 5.464.161 diarios, lo que se traduce en 2,75 desplazamientos por persona al día como media en la CAPV. El 97,1% de este total son desplazamientos intraterritoriales, el 2,1% interterritoriales y el 0,8% realizados con el exterior.

Por lo tanto, y comparativamente con los resultados del informe precedente, **los desplazamientos generados por los residentes en la CAPV han aumentado un 11,4% en el período analizado, con una tasa de movilidad per cápita también creciente. Ganan importancia los desplazamientos entre territorios y con el exterior, aunque los intraterritoriales siguen acaparando más de 9 de cada 10 trayectos realizados diariamente por los residentes en la CAPV.**

Con respecto a la **distribución modal**, el modo peatonal sigue concentrando la mayor parte de los desplazamientos (41,4%), aunque también resulta destacable la elevada y creciente utilización del automóvil en los desplazamientos realizados por los residentes en la CAPV (38,6%). Por su parte, el transporte colectivo acapara el 14,6% de los desplazamientos, mientras que otros medios de transporte concentran el restante 5,4%.

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

La creciente utilización del automóvil queda constatada con la tendencia al alza registrada también por el índice de motorización, situado en 2006 en los 424,1 turismos por cada mil habitantes (un 1,4% por encima del dato del año precedente, según datos de la Dirección General de Tráfico).

Queda patente, por lo tanto, la ligera **mejora de la penetración del transporte colectivo ante una mayor utilización del coche, en un contexto en el que los desplazamientos a pié pierden importancia.**

Como es lógico, esta distribución varía sustancialmente en función de la distancia recorrida en cada desplazamiento, apreciándose una importancia de los modos motorizados claramente superior en los desplazamientos que superan el ámbito urbano (en los desplazamientos intramunicipales el uso de medios no motorizados es del 65%, frente al 11,4% que supone en el ámbito intracomarcal, al 2,9% del ámbito interterritorial y al 1,1% de las conexión con el exterior).

Cuadro 2.13. Movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte (%).

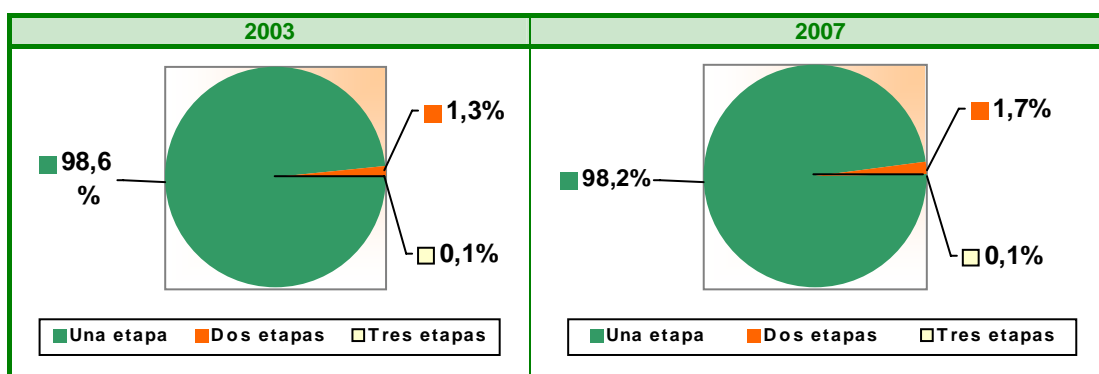
Modo	2003	2007
Automóvil	35,0	38,6
Transporte colectivo	13,0	14,6
Andando	46,0	41,4
Otros ⁽¹⁾	6,0	5,4
TOTAL	100,0	100,0

(1) Incluye motoras, furgonetas de reparto, ascensores públicos y similares.

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

En lo que atañe a la **intermodalidad**, en el conjunto de la CAPV el 98,2% de los desplazamientos se realizan en una sola etapa, siendo el peso relativo de los desplazamientos en dos y más etapas de un leve 1,8%. Estas cifras vienen a confirmar la aún **débil incorporación de esta alternativa de desplazamiento a los hábitos de movilidad de la población vasca, si bien se aprecia una leve mejora en los últimos cuatro años paralelamente al progresivo impulso experimentado por el lado de la oferta.** La reciente construcción de aparcamientos disuasorios, la creación de puntos de interconexión en los servicios de los distintos operadores de transporte, así como la definición e implantación de billetes de pago únicos, entre otros, han contribuido a ello.

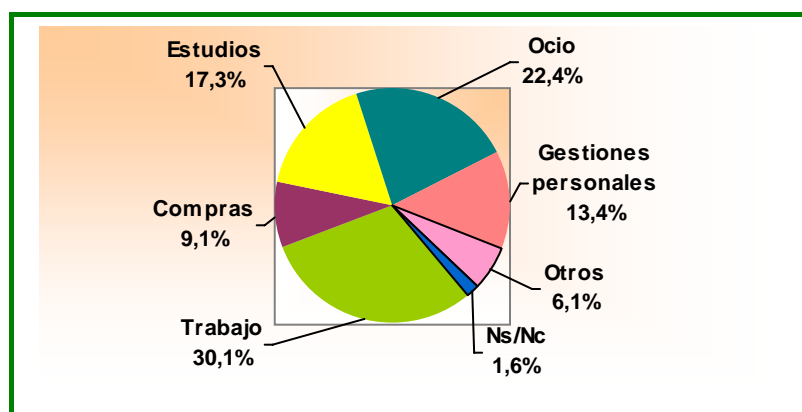
Gráfico 2.2. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según tipología del desplazamiento (%).



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

Con respecto a las **razones que motivan los desplazamientos**, como viene siendo habitual **la movilidad obligada, bajo la cual se engloban los desplazamientos realizados por motivos de estudios o de trabajo, es la más destacada**, con la absorción de casi la mitad de los desplazamientos diarios realizados por la población vasca (47,9%, concretamente)³. Comparativamente con los datos recabados hace cuatro años, se atisba una **cierta traslación hacia un nuevo patrón de movilidad en el que la movilidad obligada o commuters pierde protagonismo ante una movilidad por motivos relacionados con el ocio creciente** (prácticamente ha duplicado su importancia relativa).

Gráfico 2.3. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según motivaciones (%).



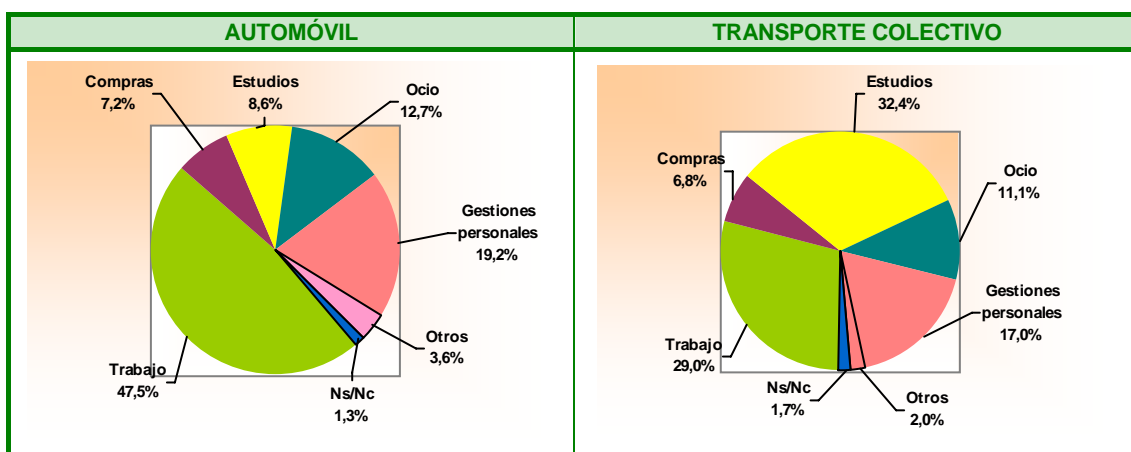
Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007. Elaboración propia.

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

Discriminando el análisis en función del uso del automóvil o del transporte colectivo, se obtiene que prácticamente la mitad de los desplazamientos realizados en automóvil se genera por motivos de trabajo (47,5%). En el 19,2% de los casos se utiliza para realizar gestiones personales, en el 12,7% por razones de ocio, en el 7,2% para ir de compras y en el 8,6% por motivos de estudios.

En cuanto al transporte colectivo, el 32,4% de los usuarios acude al centro de estudio, el 29% al trabajo, el 17% va a realizar gestiones personales, el 11,1% lo hace para asistir a alguna actividad de ocio y el 6,8% para ir de compras.

Gráfico 2.4. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte y motivaciones (%).



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

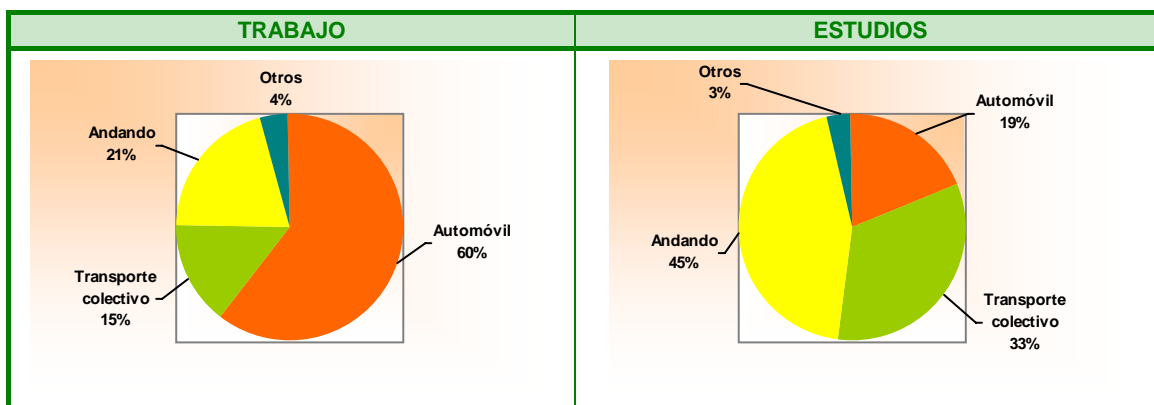
Atendiendo a la perspectiva inversa, es decir a la actividad de destino, centrando la atención en la movilidad obligada, se observa que en seis de cada diez desplazamientos realizados por motivos profesionales se utiliza el automóvil, mientras que el 21% acude andando y el 15% en transporte colectivo. Este panorama se altera significativamente cuando el desplazamiento se realiza por estudios, en cuyo caso el transporte pedestre gana gran protagonismo (45%), así como el transporte colectivo (33%), en detrimento del coche, cuyo uso se ve comparativamente reducido (19%).

Luego el papel del automóvil se acentúa cuando el motivo del desplazamiento es el de acudir al puesto de trabajo, mientras que la penetración del transporte colectivo es más notoria cuando los motivos académicos generan el desplazamiento.

³ A primera vista esta proporción resalta notablemente con la aportada en 2003 (61%), aunque hay que tener en cuenta el peso del epígrafe "gestiones personales" (acapara el 13,4% de las respuestas en 2007), que con toda probabilidad habrá absorbido parte de las respuestas adscritas en 2003 a la movilidad obligada.

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

Gráfico 2.5. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según actividad en destino y modo de transporte (%).



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

(ii) Principales magnitudes: Desglose territorial

La caracterización de la movilidad de la población vasca presenta **rasgos similares en los tres Territorios Históricos**, si bien existen algunas peculiaridades, dada su distinta orografía, dispersión de la población, necesidad de movilidad, oferta de transporte colectivo disponible, etc, que hacen preciso un análisis desagregado.

Cada Territorio Histórico participa en la movilidad global de la CAPV en una medida similar a su aportación en términos poblacionales. Así, el 58% de los desplazamientos de la CAPV se consigna a los residentes en el Territorio Histórico de Bizkaia, el 31,9% a los residentes en Gipuzkoa y el restante 15,1% a los residentes en Álava, siendo su aportación en términos de población del 53,6%, del 32,3% y del 9,6%, respectivamente.

Cuadro 2.14. Movilidad de personas en la CAPV por territorio de residencia

	Desplazamientos		Población		Desplazamiento por habitante
	Nº	%	Nº	%	
2003					
Álava	750.736	13,7	272.380	13,7	2,76
Bizkaia	2.758.254	50,5	1.071.457	54,0	2,57
Gipuzkoa	1.955.169	35,8	638.646	32,2	3,06
CAPV	5.464.159	100,0	1.982.483	100,0	2,75
2007					
Álava	921.635	15,1	301.848	14,1	3,20
Bizkaia	3.224.633	53,0	1.147.480	53,6	2,94
Gipuzkoa	1.941.332	31,9	691.578	32,3	2,95
CAPV	6.087.600	100,0	2.140.906	100,0	2,98

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

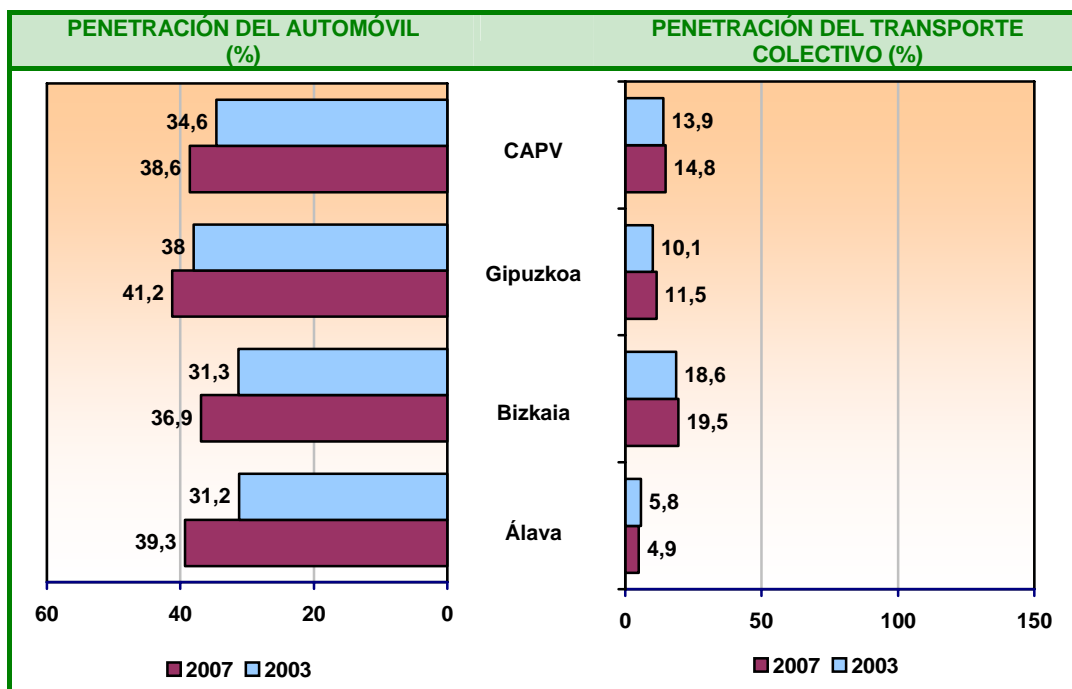
De acuerdo con el cuadro adjunto, **los residentes en Álava y Bizkaia han sido los responsables del aumento de la movilidad global en los últimos cuatro años** (crecimiento del 22,7% y del 16,9%, respectivamente en sus desplazamientos). Gipuzkoa, por su parte, ha sido el único territorio en registrar un descenso en el número de desplazamientos (-0,7%), lo que ha contribuido a paliar ligeramente la subida global.

En vista de esta evolución, el número de desplazamientos por habitante se ha visto incrementado en Álava y Bizkaia (3,20 y 2,94, respectivamente), frente al descenso de Gipuzkoa (2,95). **Resulta destacable la tendencia creciente en la movilidad de los residentes en Álava, que llegan a superar los tres desplazamientos diarios de media.**

Atendiendo al ámbito de los desplazamientos, y tal y como se ha mencionado ya, los desplazamientos intraterritoriales (el desplazamiento tiene como origen y destino el mismo territorio) son los más abundantes. Destaca su mayor relevancia en Bizkaia y Gipuzkoa (96,9% y 96,4%, respectivamente). En cuanto a los desplazamientos interterritoriales, **sobresalen las relaciones de movilidad entre Bizkaia y Alava**, que prácticamente iguala las de Bizkaia y Gipuzkoa y triplican las habidas entre Álava y Gipuzkoa.

Circunscribiendo el análisis a la movilidad interna de cada territorio, la **distribución modal** por territorios pone de manifiesto que el aumento de la movilidad global se ha reflejado en una mayor utilización del automóvil en todos los territorios. El crecimiento en el uso del coche ha sido especialmente notorio en Álava (en los últimos cuatro años ha aumentado en más de ocho puntos su peso relativo), aunque **Gipuzkoa sigue adjudicándose la mayor tasa de uso del automóvil** en estos desplazamientos (41,2% en 2007), situación explicada en buena medida por la importancia que los desplazamientos realizados fuera de la capital tienen en la movilidad territorial y del agravio comparativo que todavía supone para el transporte colectivo la duración de los desplazamientos interurbanos.

Gráfico 2.6 Movilidad de personas en automóvil y en transporte colectivo por territorios.



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

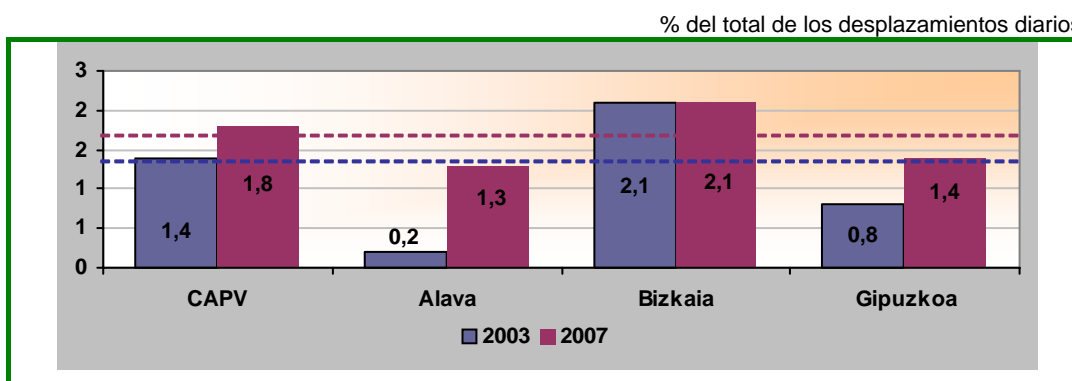
Paralelamente al aumento del uso del transporte privado, **Gipuzkoa y Bizkaia han mejorado la tasa de penetración de su transporte colectivo en los desplazamientos del ámbito territorial en los últimos cuatro años**, evolución que le ha permitido a Bizkaia mantener su posición de liderazgo en la CAPV en cuanto a utilización del transporte colectivo (en 2007 casi 2 de cada 10 vizcaínos que se desplazan lo hacen en transporte colectivo). En el lado opuesto, el menor índice de captación del transporte colectivo en los desplazamientos del ámbito territorial se le atribuye a Álava, que además ha protagonizado una tendencia decreciente en los últimos cuatro años.

Siguiendo con el ámbito intraterritorial, la **distribución de la movilidad según propósitos** apenas difiere de un territorio a otro. En los tres Territorios Históricos, y teniendo en cuenta los desplazamientos del ámbito territorial, el trabajo constituye el principal impulsor del desplazamiento, seguido por el ocio y los estudios. Si acaso, se aprecia una menor movilidad por motivos de ocio y compras en Gipuzkoa con respecto a Bizkaia y Álava.

Con respecto a la **intermodalidad**, a pesar de ser escasa la población que divide su desplazamiento en más de una etapa, la desagregación territorial aporta ciertas matizaciones de interés. Así, Bizkaia constituye el territorio en el que la intermodalidad alcanza mayor relevancia.

cia (2,1%), en **correspondencia con la mayor disponibilidad de puntos de interconexión** de servicios de transporte en este territorio, especialmente en el área metropolitana de Bilbao. Álava y Gipuzkoa ostentan participaciones más exiguas, aunque su evolución ha sido creciente en los últimos años, contrariamente a la atonía registrada por este indicador en el territorio vizcaíno.

Gráfico 2.7. Movilidad de personas: desplazamientos de más de una etapa según Territorio Histórico.



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

b) Movilidad urbana y metropolitana

A lo largo del presente epígrafe se estudia la movilidad de personas en el ámbito urbano y metropolitano, limitando el análisis a las tres capitales vascas y su correspondiente área de influencia.

(i) Movilidad en las comarcas de capital

Como se ha mostrado anteriormente, los movimientos intraterritoriales suponen la gran mayoría de los desplazamientos registrados en la CAPV (exactamente el 95%) y dentro de ellos los desplazamientos en las capitales vascas y sus áreas metropolitanas, es decir en la Llanada Alavesa, en Donostialdea y en el Gran Bilbao, son los más representativos.

Más concretamente, **estas comarcas en las que se enmarcan las capitales concentran el 66,5% de los desplazamientos intraterritoriales y las capitales la mitad de ellos**, proporciones que prácticamente se han mantenido constantes en los últimos años.

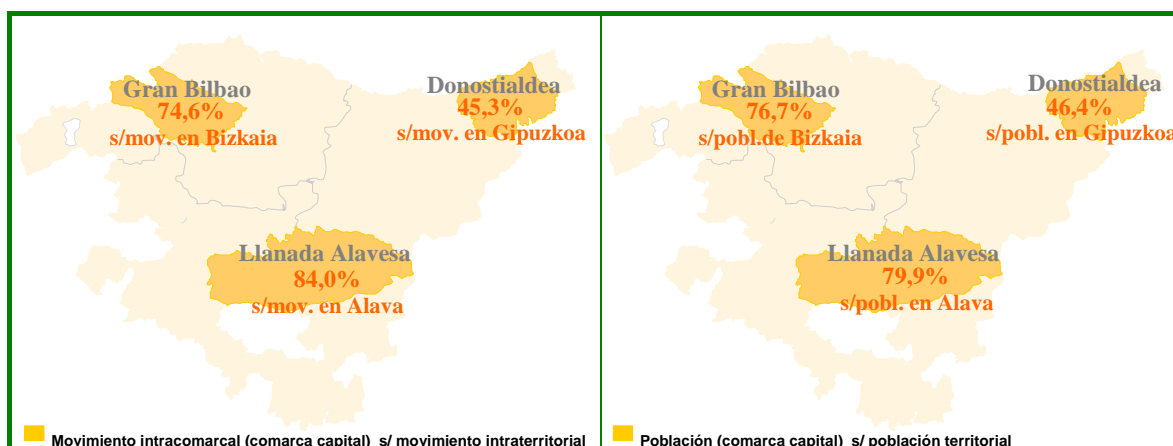
Cuadro 2.15. Movilidad de personas en la CAPV: Concurrencia en las capitales y en su área metropolitana.

Concepto	Desplazamientos/ día	%
Intracomarcal (comarca capital)	3.845.348	66,5
▪ <i>Interno capital</i>	1.875.108	32,4
▪ <i>Capital – Resto municipios</i>	650.347	11,3
▪ <i>Resto municipios – Resto municipios</i>	1.319.893	22,8
Comarca capital – Resto comarcas del territorio	489.163	8,5
Otras comarcas – Otras comarcas (mismo territorio)	1.446.975	25,0
TOTAL Intraterritorial	5.781.486	100,0

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

Como es lógico, esta concentración de la movilidad en el área metropolitana de cada territorio es acorde a la población territorial residente en ella, siendo la Llanada Alavesa la comarca de capital que mayor movilidad territorial reúne (el 84% del total), seguida del Gran Bilbao (74,6%) y de Donostialdea (45,3%).

Gráfico 2.8. Movilidad de personas en la CAPV: movilidad y población en las áreas metropolitanas de las capitales vascas.



Población a 31-XII-2005.

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

(ii) Movilidad en las capitales vascas y en su área de influencia

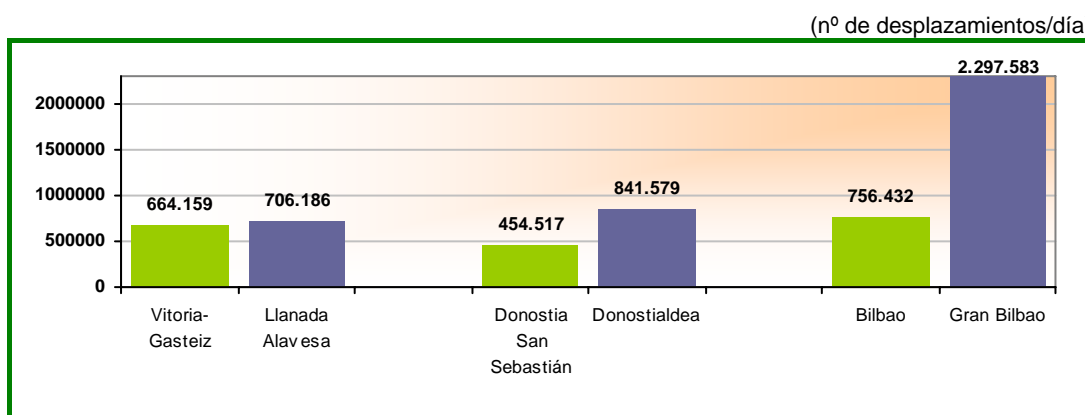
Casi un tercio de los desplazamientos realizados diariamente en la CAPV tienen origen y destino en una de las tres capitales vascas. Bilbao encabeza la lista (756.432 desplazamientos internos), seguido de Vitoria-Gasteiz (664.159) y, a considerable distancia, de Donostia-San Sebastián (454.517).

Bilbao, además de ser la capital vasca con mayor tráfico interno de personas, es la que registra una mayor movilidad fuera de ella. La capital vizcaína tan sólo concentra el 32,9%

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

de los desplazamientos del Gran Bilbao, frente al 54% de Donostia-San Sebastián sobre Donostialdea o el 94% de Vitoria-Gasteiz sobre la Llanada Alavesa.

Gráfico 2.9. Movilidad de personas en las capitales vascas y sus áreas metropolitanas

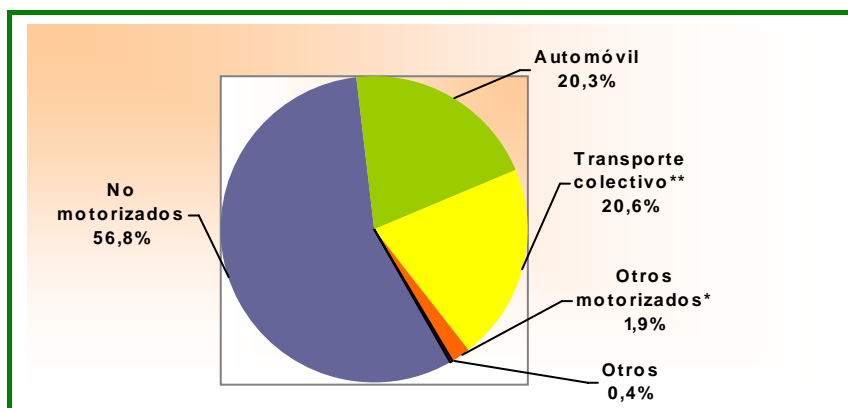


Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007. Elaboración propia.

Atendiendo al **desglose modal**, predominan los desplazamientos no motorizados en los desplazamientos internos a las capitales vascas. Entre los desplazamientos motorizados, el coche y el transporte colectivo comparten protagonismo, con un peso del 20,3% y del 20,6%, respectivamente.

Por lo tanto, se aprecia un **progresivo trasvase del automóvil y de medios no motorizados al transporte colectivo**, cuya penetración ha aumentado 3,8 puntos porcentuales en los últimos cuatro años en las capitales vascas.

Gráfico 2.10. Movilidad de personas en las capitales vascas según modo de transporte



*Otros motorizados incluye ciclomotores, taxis,...

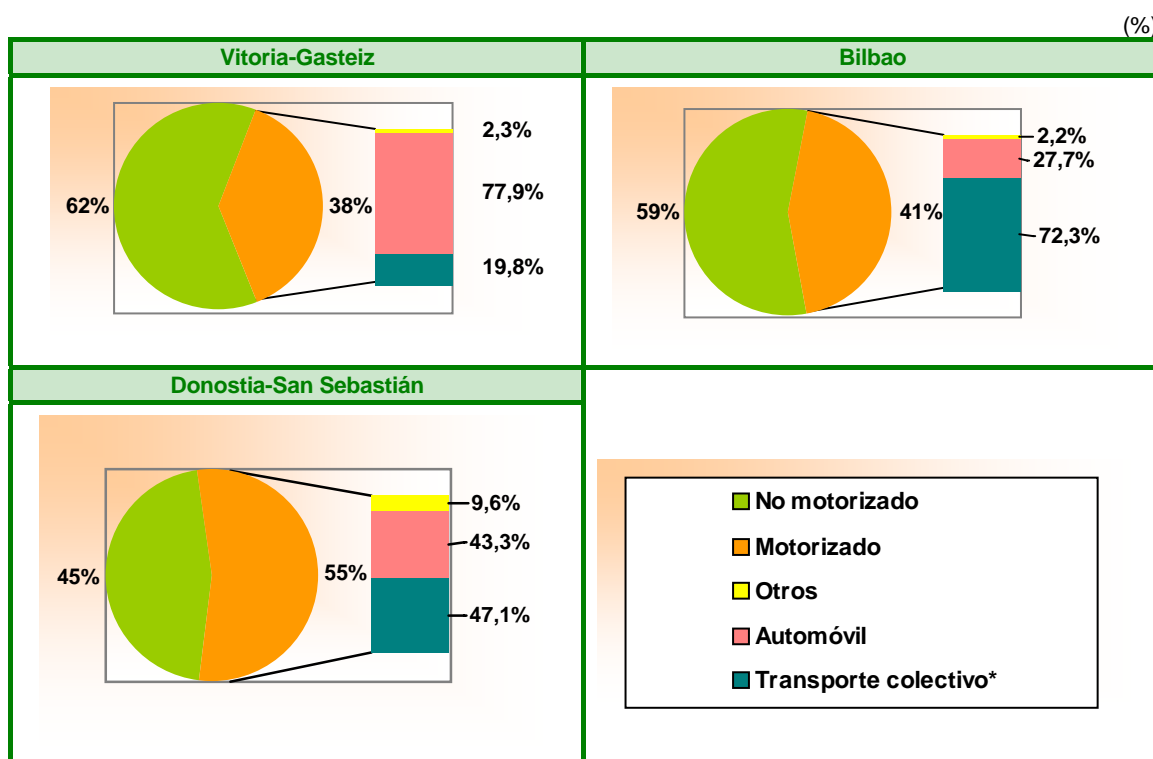
** Incluye el autobús discrecional, que representa el 2% de la movilidad total.

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

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

Esta información desagregada por capitales permite destacar a **Vitoria-Gasteiz como la capital vasca con mayor uso de medios no motorizados** en los desplazamientos internos, a **Bilbao por su elevada tasa de utilización del transporte colectivo** (absorbe el 72,3% de los desplazamientos en medios motorizados) y a **Donostia-San Sebastián por el uso compartido del coche y del transporte colectivo y la mayor penetración de otros medios motorizados como la moto**. Además, en **Vitoria-Gasteiz el automóvil es el medio motorizado más utilizado** (77,9% de los desplazamientos motorizados).

Gráfico 2.11. Movilidad de personas en las capitales vascas según modo de transporte y capital

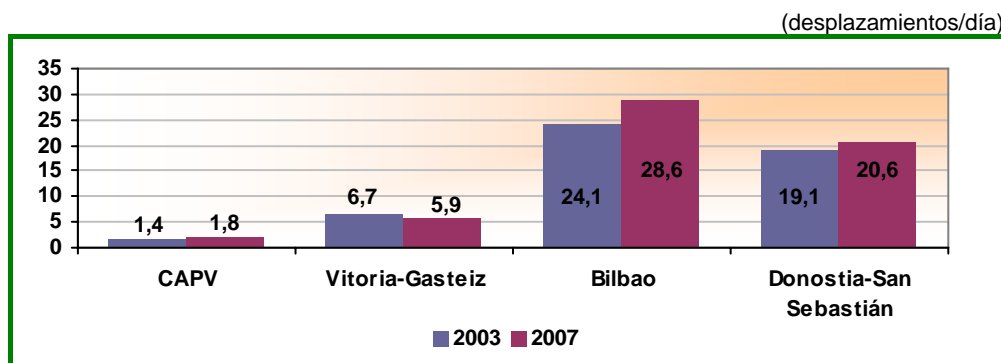


* El transporte colectivo incluye el autobús discrecional, que en Vitoria-Gasteiz supone el 4,3% de los medios motorizados, en Donostia-San Sebastián el 9,1% y en Bilbao el 1,5%.

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

Estos porcentajes muestran que, a pesar de partir de una cota relativamente alta, la **utilización del transporte colectivo ha seguido una tendencia creciente en Bilbao y Donostia-San Sebastián**, aunque ha sido especialmente notoria en el primer caso. No ha sido éste el caso de **Vitoria-Gasteiz, que en el último cuatrienio ha asistido a un descenso de la ya de por sí baja penetración de su transporte colectivo**.

Gráfico 2.12. Movilidad de personas en las capitales vascas: Evolución de la penetración del transporte colectivo*

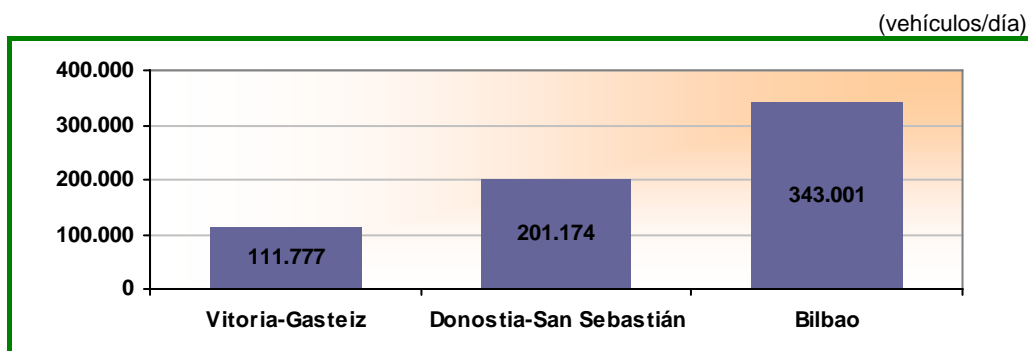


* No incluye el autobús discrecional.

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

Las **vías de accesos a las capitales vascas** absorben una parte importante del tráfico de vehículos en la CAPV. Según el Estudio de la Movilidad de la CAPV 2007, **estos accesos representan el 39,7% del total de los desplazamientos** que realizan los residentes en la CAPV. Además, el **automóvil es el medio de transporte más habitual** en dichos accesos.

Gráfico 2.13. Movilidad de personas en las capitales vascas: IMD⁴ en los principales accesos a las capitales



■ Vitoria-Gasteiz (año 2006). Incluye los siguientes accesos: Arkaute / Gamarra Mayor / Puente de Zadorra / Krispijana / Gomexa.

■ Bilbao (año 2006). Incluye los siguientes accesos: 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- Kastrexana / Basurto- Zorrotza.

■ Donostia-San Sebastián (año 2006). Incluye los siguientes accesos: Herrera / Loiola / Zapatari-Avda.Tolosa / Subida a Hospitales / Carlos I / Amara.

Fuente: Plan de Aforo de la Diputación Foral de Álava 2006. Plan de Aforo de la Diputación Foral de Bizkaia 2006. Plan de Aforo de la Diputación Foral de Gipuzkoa 2006. Elaboración propia.

⁴ IMD: Intensidad Media Diaria de Vehículos.

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

Tomando como base los últimos datos publicados en los Planes de Aforo de las Diputaciones Forales, **Bilbao es la capital que mayor tráfico absorbe en su vías de acceso** (Intensidad Media Diaria-IMD de 343.001 vehículos/día), seguida de Donostia-San Sebastián (201.174 vehículos/día) y Vitoria-Gasteiz (111.777 vehículos/día).

La evolución en el último año revela una leve **disminución del tráfico en las vías de entrada y salida a Bilbao** (-0,2%), siguiendo su tendencia a la baja de los últimos tres años, aunque con respecto al año 2000 el actual volumen de tráfico sigue siendo un 5,8% superior. **Vitoria-Gasteiz también ha asistido a una relajación del tráfico** en sus accesos (-7,1%), mientras que **Donostia-San Sebastián ha protagonizado un aumento** del 5,8% en el último año.

(iii) Movilidad en transporte colectivo

La movilidad en el ámbito urbano y metropolitano en transporte colectivo se reduce a la utilización de medios de transporte colectivo por carretera y ferroviarios.

Con respecto a los operadores que discurren por las **carreteras del ámbito urbano**, se aporta información correspondiente a las tres compañías de autobuses de las capitales vascas: la Compañía del Tranvía de San Sebastián-CTSS en San Sebastián, Bilbobus en Bilbao y Transportes Urbanos de Vitoria-TUVISA en Vitoria-Gasteiz. Éstas han dado servicio a un total de 64.798 miles de viajeros en 2006: Bilbobus ha desplazado a 27.264 miles de personas (42,1% del total), la CTSS a 26.670 miles de viajeros (41,2% del total) y, por último, Tuvisa a 10.864 miles de personas (16,8% del total).

Cuadro 2.16. Transporte público urbano: Viajeros en servicios regulares de autobús de las capitales vascas

(miles de viajeros y %)

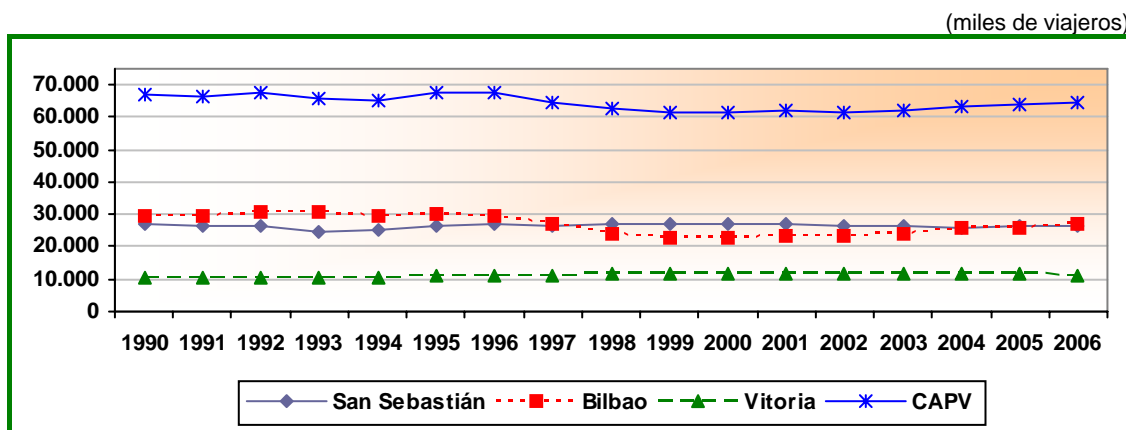
Años	Vitoria-Gasteiz		Donostia-San Sebastián		Bilbao		TOTAL	
	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)
1990	10.295	-	27.001	-	29.494	-	66.790	-
1995	10.765	0,9	26.371	-0,5	30.208	0,5	67.344	0,2
2000	11.383	1,1	27.213	0,6	22.729	-5,0	61.325	-1,8
2004	11.805	0,7	26.003	-1,1	25.518	3,1	63.326	0,8
2005	11.513	-2,5	26.219	0,8	26.086	2,2	63.818	0,8
2006	10.864	-5,6	26.670	1,7	27.264	4,5	64.798	1,5

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

Luego, **Bilbobus y la CTSS siguen aumentando su volumen de usuarios, al tiempo que Tuvisa registra un nuevo descenso**. La huelga de los conductores de Tuvisa durante gran parte del año 2006 ha tenido mucho que ver en esta evolución.

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

Gráfico 2.14. Transporte público urbano: Evolución de viajeros en servicios regulares de autobús de las capitales vascas (1990-2006)

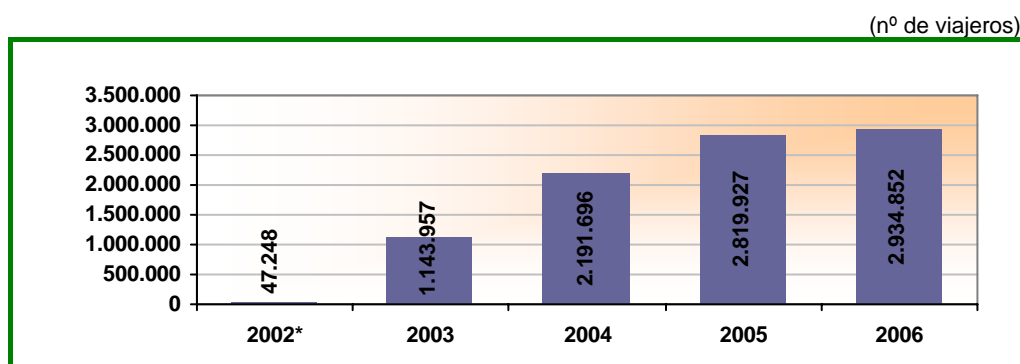


Fuente: Tuvisa, Bilbobus y Compañía de Tranvía de San Sebastián. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Si se amplía el análisis a la evolución de la demanda de transporte durante el período 1990-2006, el comportamiento más desfavorable se le adjudica a Bilbobus, que ha asistido a una reducción total del 7,6% en su volumen de usuarios –en parte influenciada por la apertura del Metro de Bilbao y de Euskotran. Por su parte, **Tuvisa y la CTSS mejoran sus registros de 1990**, con aumentos del 5,5% y del 1,2%, respectivamente.

Circunscribiendo el análisis a la demanda de **transporte ferroviario en el ámbito urbano**, y refiriéndonos a la actividad del Tranvía de Bilbao (EuskoTran), en el transcurso del año 2006 han sido 2.934.852 los usuarios del mismo, cifra que constata la cada vez **mayor relevancia de este medio como alternativa de transporte rápido y sostenible en la ciudad de Bilbao**.

Gráfico 2.15. Transporte público urbano: Evolución de los viajeros en EuskoTran (2002-2006)



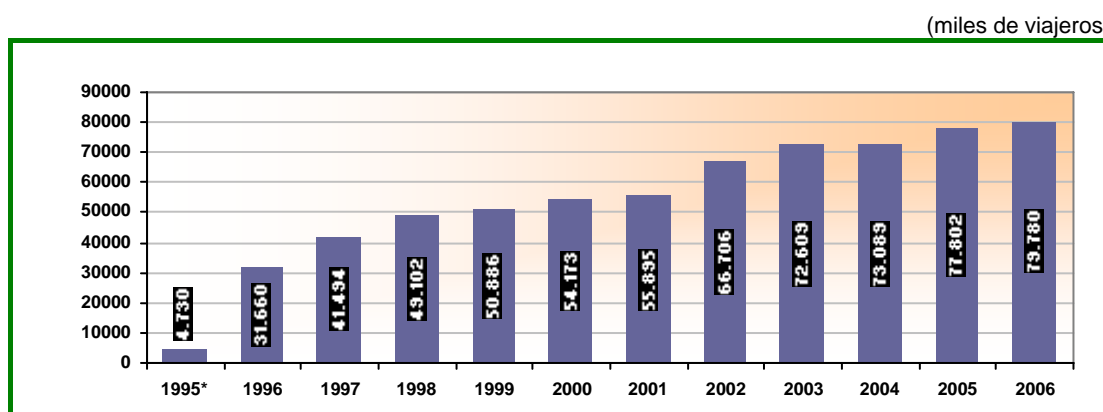
*Desde su puesta en funcionamiento el 12 de diciembre de 2002 hasta fin de año.

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

Un año más, San Mamés y Abandoibarra han sido las paradas con mayor afluencia de viajeros, en el primero de los casos por su condición de estación intermodal y en el segundo de los casos por su cercanía al centro comercial Zubiarte y a la Universidad de Deusto.

En lo referente al **transporte ferroviario del ámbito metropolitano**, el Metro de Bilbao sigue cosechando éxitos entre los ciudadanos de Bilbao y de su área de influencia, con un volumen de viajeros que ha llegado a los 79.780 miles de viajeros en 2006. Luego, su implantación supera ampliamente la de las compañías de autobús de las tres capitales vascas. Esta afluencia representa un aumento interanual del 2,5%, tasa ligeramente ralentizada en comparación con el repunte del 6,5% experimentado el año precedente.

Gráfico 2.16. Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros en el Metro de Bilbao (1995-2006)



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

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

La distribución de usuarios por estaciones sitúa a Abando, Casco Viejo, Moyua e Indautxu a la cabeza con el 8,2%, el 8,1%, el 7,6% y el 7,4% del total, concentrando entre ellas el 31,2% de la afluencia total. Por otra parte, marzo ha vuelto a ser el mes con mayor tráfico de viajeros en el Metro de Bilbao con 7.482.706 de usuarios (es decir, el 16,7% del total).

c) Movilidad en el ámbito interurbano y con el exterior de la CAPV

Las relaciones interurbanas⁵ también representan una parte relevante de la movilidad de la ciudadanía vasca, que diariamente realizan 890.669 desplazamientos de este tipo. Es decir, el **14,6% de la movilidad de personas registrada en la CAPV se adscribe a los desplazamientos del ámbito interurbano.**

⁵ Se entiende por desplazamiento interurbano el registrado entre dos comarcas diferentes, sea del territorio que sea (desplazamiento intercomarcal).

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

La mayoría de los desplazamientos interurbanos se producen dentro de un mismo territorio (el 65,6%, más concretamente), los desplazamientos entre los distintos territorios el 20,4% y los realizados entre la CAPV y el exterior el 14% restante.

Cuadro 2.17. Desplazamientos interurbanos en la CAPV según territorios y zonas⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾

(desplazamientos/día)

Origen / Destino	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa	Zonas externas	TOTAL
Álava	54.335	37.172	13.866	15.701	121.074
Bizkaia	37.575	308.792	38.751	22.101	407.219
Gipuzkoa	15.660	37.273	221.430	16.663	291.026
Zonas externas	27.751	28.291	15.308	--	71.350
TOTAL	135.321	411.528	289.355	54.465	890.669

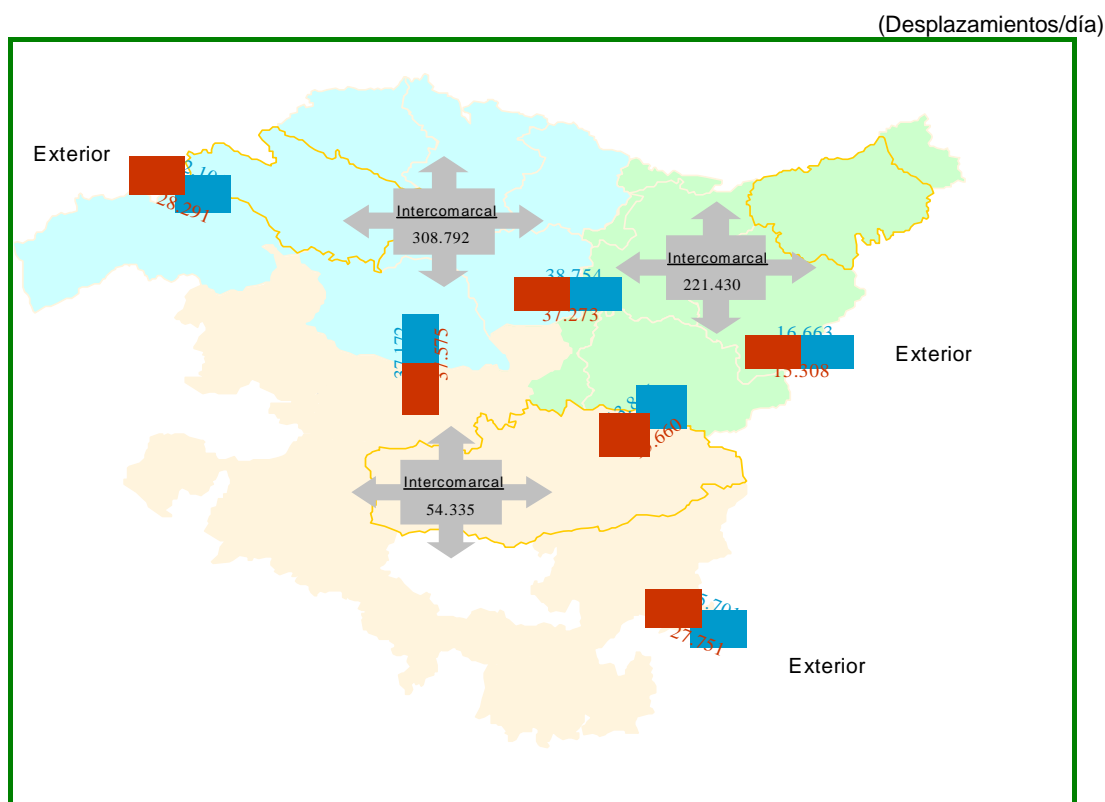
⁽¹⁾ Se incluyen todos los modos de transporte

⁽²⁾ No se incluyen los desplazamientos interurbanos que tienen lugar dentro de una misma comarca.

⁽³⁾ En el "Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007" no se contempla la movilidad en tránsito, es decir, la que se inicia y finaliza fuera de la CAPV.

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

Gráfico 2.17. Movimientos interurbanos en la CAPV: Mapa resumen



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

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

Las **comarcas de capital son el origen y destino más frecuente** en los desplazamientos interurbanos. Desgranando el comportamiento de cada una de ellas, se obtiene que:

- Los lazos de movilidad son especialmente estrechos entre la Llanada Alavesa y la comarca del Gran Bilbao. En estos desplazamientos el automóvil y el transporte colectivo prácticamente comparten protagonismo.
- Las relaciones de movilidad de la Llanada Alavesa con Donostialdea son más modestas y además, los trayectos se hacen mayoritariamente en coche.
- En los desplazamientos entre Donostialdea y el Gran Bilbao es más frecuente el uso del transporte colectivo que del automóvil (en torno al 65% y el 35% de los casos, respectivamente).
- El mayor o menor uso del transporte colectivo en los desplazamientos entre las comarcas de capital se relaciona directamente con la oferta de transporte disponible.

(i) Movilidad de viajeros por carretera

En lo referente al tránsito de vehículos por carretera en el ámbito interurbano, actualmente la balanza se inclina **a favor del automóvil**, que se utiliza en el 78% de los desplazamientos interurbanos.

Concretamente, al centrar el análisis en la movilidad interurbana **en automóvil**, se obtiene un registro de 694.894 desplazamientos interurbanos diarios sobre este medio en la CAPV.

Cuadro 2.18. Desplazamientos interurbanos en automóvil⁽¹⁾

Origen / Destino	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa	Zonas externas	TOTAL
Álava	47.993	23.844	12.103	14.754	98.694
Bizkaia	25.964	236.245	29.677	19.314	311.200
Gipuzkoa	13.337	28.869	164.104	14.503	220.813
Zonas externas	25.833	25.294	13.030	--	64.157
TOTAL	113.127	314.252	218.914	48.571	694.864

⁽¹⁾ No se incluyen los movimientos interurbanos que se dan dentro de una misma comarca.

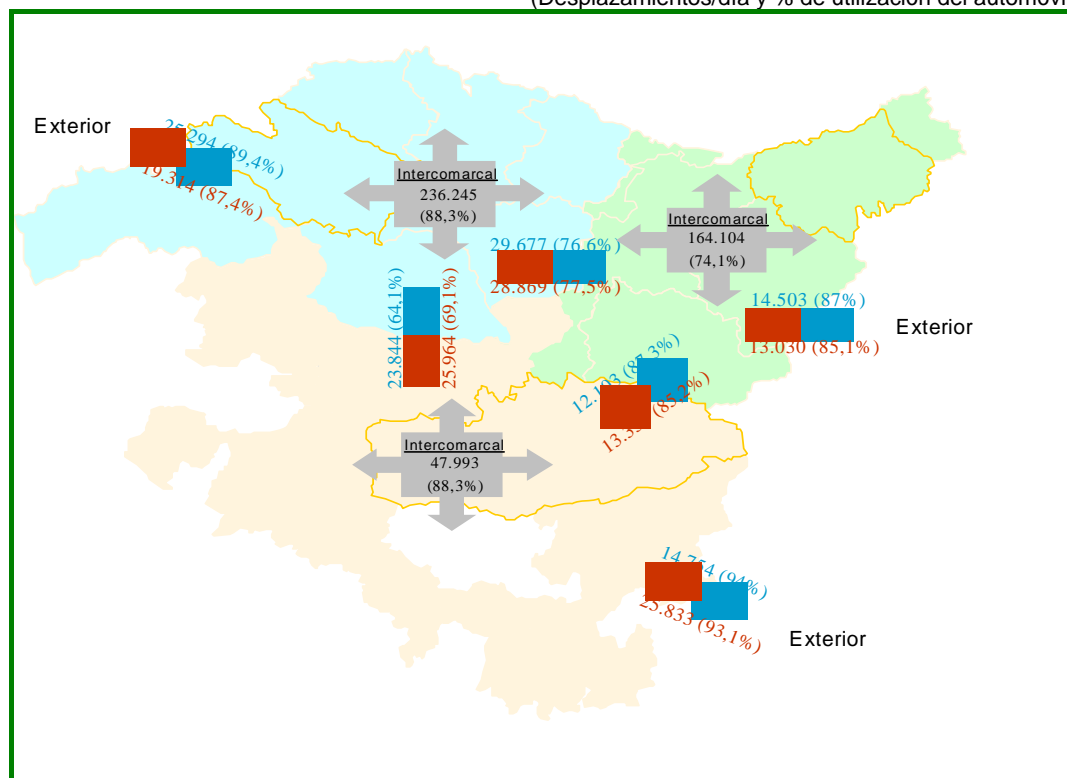
Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007. Elaboración propia.

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

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

Gráfico 2.18. Movimientos interurbanos realizados en automóvil en la CAPV: Mapa Resumen

(Desplazamientos/día y % de utilización del automóvil)



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

Cuadro 2.19. Uso del automóvil en los desplazamientos interurbanos⁽¹⁾

(% automóvil/total modos de transporte)

Origen / Destino	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa	Zonas externas	TOTAL
Álava	88,3	64,1	87,3	94,0	81,5
Bizkaia	69,1	76,5	76,6	87,4	76,4
Gipuzkoa	85,2	77,5	74,1	87,0	75,9
Zonas externas	93,1	89,4	85,1	--	89,9
TOTAL	83,6	76,4	75,7	89,2	78,0

⁽¹⁾No se incluyen los desplazamientos interurbanos que tienen lugar dentro de una misma comarca.

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

Los movimientos entre la CAPV y el exterior incluyen, por un lado, los desplazamientos entre Euzkadi 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. Así, destaca que:

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

- La provincia de Burgos intercambia movimientos especialmente con Álava, y dentro de ella con su capital y con la comarca de Valles Alaveses, y con Bizkaia, específicamente con la comarca de las Encartaciones. De los desplazamientos originados en Burgos, el 87,9% se resuelve en automóvil.
- En los desplazamientos entre Cantabria y la CAPV, el Gran Bilbao es claro protagonista. En este caso, también prevalece el coche (87,2% del total).
- En el caso de La Rioja, Logroño aparece como principal punto de origen del desplazamiento y la Rioja Alavesa y la Cantábrica Alavesa como destinos habituales. Prácticamente la totalidad de los desplazamientos se hacen en coche.
- Si se atiende a Navarra como origen/destino de los movimientos con la CAPV, se distinguen numerosas localidades guipuzcoanas como origen/destino, con un uso del automóvil del 80,5%.
- En los desplazamientos entre la CAPV y Francia destacan Hendaia y Biarritz como origen y los municipios del Bajo Bidasoa como destino. La tasa de utilización del transporte colectivo se acentúa hasta el 91%.

La utilización de **medios de transporte colectivo** en los desplazamientos interurbanos internos a los tres territorios históricos se materializa a través del servicio de Bizkaibus, de Autobuses Interurbanos de Álava-AIA y de los operadores integrados recientemente en Lurraldebus.

El menor, aunque creciente, uso de los autobuses interurbanos alaveses contrasta con la mayor, aunque ligeramente decreciente, implantación de Bizkaibus en el Territorio Vizcaíno; situación explicada por la desigual estructura de asentamiento de la población en cada territorio, con una marcada concentración de la población alavesa en la comarca de la capital.

Cuadro 2.20. Transporte público interurbano: Viajeros en servicios regulares de autobús interurbano

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

No se dispone de datos de transporte interurbano de Álava.

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

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia y Diputación Foral de Gipuzkoa. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia

Así, en el caso de Bizkaia, los autobuses interurbanos englobados en Bizkaibus han llegado a transportar 32.810 miles de viajeros en 2006, dando continuidad a la tendencia a la baja de los últimos dos años.

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

En Álava, la afluencia de viajeros de los AIA ha sido de 347.200 personas, lo que significa un crecimiento interanual del 9,4%, contrariamente al notable descenso experimentado en el año 2005. La entrada en funcionamiento a mediados de 2005 de la línea de transporte Nanclares-Vitoria, con 23.937 viajeros, ha contribuido notablemente a ello.

A falta de datos actualizados para el año 2006 de la afluencia de viajeros en los autobuses interurbanos de Gipuzkoa, destaca la puesta en marcha del billete único en las líneas interurbanas incluidas en Lurraldebus en el transcurso del año 2006. Esta novedosa forma de pago en Gipuzkoa consiste en una tarjeta recargable con un mínimo de cinco euros y un máximo de 300, que hay que validar y cancelar al subir y bajar del autobús, aplicándose una tarificación por zonas y descuentos en función del número de viajes realizados al mes.

(ii) Movilidad de viajeros en transporte ferroviario

Son tres los operadores que prestan servicios de transporte de viajeros por ferrocarril en la CAPV: EuskoTren en Bizkaia y Gipuzkoa, FEVE en Bizkaia y RENFE en los tres territorios.

Las tres compañías han absorbido conjuntamente una demanda de 41.025 miles de viajeros, volumen prácticamente igual al del año precedente (ha aumentado un 0,2% interanual).

Cuadro 2.21. Transporte público interurbano: Viajeros en servicios regulares de ferrocarril

(miles de viajeros y %)

Años	RENFE ⁽¹⁾		EUSKOTREN		FEVE ⁽²⁾		TOTAL	
	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)
2000	27.196	6,8	18.138	-10,4	1.866	1,4	47.200	14,6
2002	26.238	-7,7	17.961	-0,5	1.900	0,9	46.099	-2,3
2003	24.936	-5,0	18.156	1,1	1.841	-3,1	44.933	-2,5
2004	21.998	-11,8	16.704	-8,0	1.895	2,9	40.597	-9,6
2005	21.236	-3,5	17.757	6,3	1.945	2,6	40.938	0,8
2006	21.082	-0,7	18.111	2,0	1.832	-5,8	41.025	0,2

⁽¹⁾ Se refiere a los trenes de Cercanías de Bilbao.

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

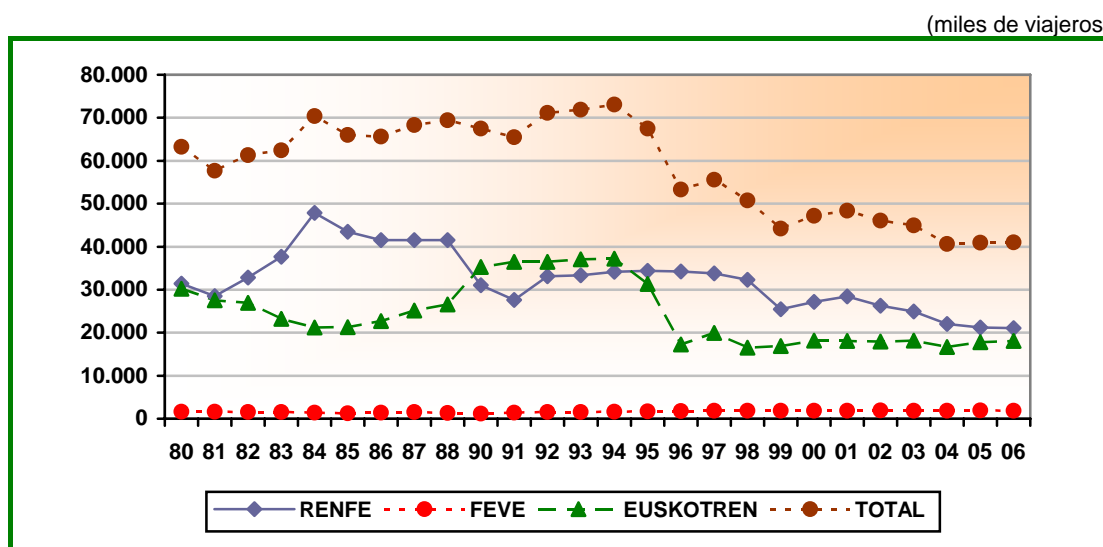
Fuente: Renfe, FEVE y EuskoTren. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Este comportamiento global ha sido producto de los descensos protagonizados por Renfe y FEVE (-0,7% y -5,8%, respectivamente) y de la mayor afluencia de viajeros de EuskoTren (2%). La entrada en servicio de Bizkaibus por la comarca de Encartaciones, así como la apertura de nuevos tramos del corredor del Cadagua y las obras de soterramiento de la vía que se está llevando a cabo en el área de Basurto han contribuido a la caída registrada por FEVE.

Como consecuencia, **EuskoTren sigue ganando importancia relativa como medio de desplazamiento de viajeros en el ámbito interurbano** (supone el 44,1% de los desplazamientos interurbanos en tren), en un contexto en el que FEVE ocupa el 4,5% del total y Renfe el restante 51,4%.

El siguiente gráfico deja patente la **estabilización** del volumen de viajeros en tren cuando el ámbito del desplazamiento es interurbano en torno a los 40-50 millones de usuarios en la última década.

Gráfico 2.19. Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros en servicios regulares de ferrocarril (1980-2006)



En el caso de Renfe, la afluencia de viajeros hasta 1998 incluye el servicio de cercanías de los tres territorios. A partir de 1999 sólo incluye el servicio de cercanías de Bilbao.

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

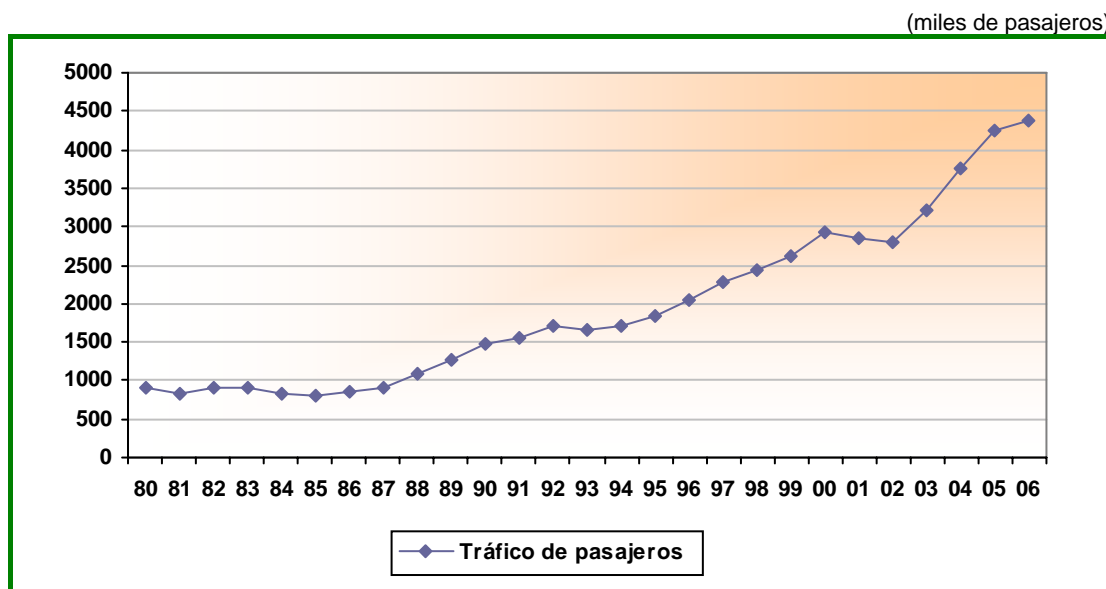
(iii) Movilidad de viajeros en transporte aéreo

El tráfico de pasajeros por vía aérea ha registrado un **nuevo récord** en la CAPV en el año 2006. Los tres aeropuertos vascos (Bilbao, Hondarribia y Vitoria-Gasteiz), en conjunto, han dado servicio a 4.391 miles de viajeros, lo que representa un aumento interanual del 4%.

Esta evolución ha resultado ser ligeramente más favorable en el conjunto del Estado, donde la afluencia de viajeros ha crecido en mayor medida (6,8%).

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

Gráfico 2.20. Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros en los servicios aéreos (1980-2006)



Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Indicador ampliado en el anexo

Cuadro 2.22. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros por aeropuerto (2000-2006)

Años	BILBAO		HONDARRIBIA		VITORIA-GASTEIZ		TOTAL	
	Miles viajeros	Δ anual per. %	Miles viajeros	Δ anual per. %	Miles viajeros	Δ anual per. %	Miles viajeros	Δ anual per. %
2000	2.524	13,8	278	14,4	110	-25,2	2.912	11,7
2002	2.446	-1,5	266	-2,2	98	-5,5	2.810	-1,8
2003	2.939	20,2	278	4,5	100	2,0	3.317	18,0
2004	3.386	15,2	289	4,0	92	-8,0	3.767	13,6
2005	3.832	13,2	300	3,8	90	-2,2	4.222	12,1
2006	3.859	0,7	360	20,1	172	90,5	4.391	4,0

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Indicador ampliado en el anexo

El buen comportamiento ha sido **generalizado en los tres aeropuertos**, si bien sobresale el de Vitoria-Gasteiz por presentar el mayor dinamismo (90,5%) gracias a la influencia de los vuelos ofertados por Ryanair, que conectan diariamente Foronda y el aeropuerto londinense de Stansted. Por su parte, el aeropuerto de Hondarribia ha protagonizado un repunte del 20,1% en su volumen de viajeros, porcentaje que en el caso de Bilbao se ha situado en un leve 0,7%.

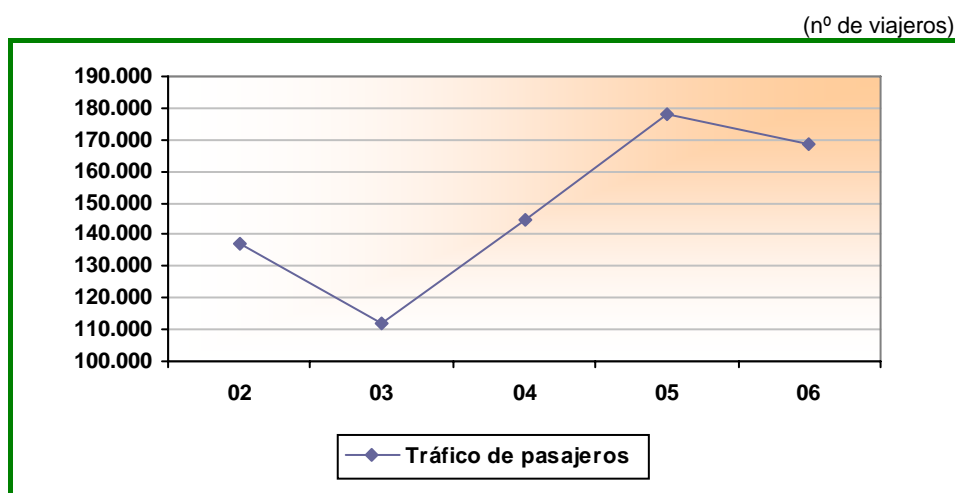
Independientemente de este menor dinamismo, el aeropuerto de Bilbao sigue siendo el más importante de la CAPV en términos de afluencia de viajeros (en 2006 acapara el 87,9% del total), seguido a gran distancia por el de Hondarribia (8,2%) y el de Vitoria-Gasteiz (3,9%), éste último más orientado al tráfico de mercancías.

(iv) Movilidad de viajeros en transporte marítimo

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

La Autoridad Portuaria de Bilbao cifra el volumen de pasajeros en el Puerto de Bilbao en 168.743 personas, lo que refleja un descenso interanual del 5,1% tras dos años de continuado e intenso crecimiento.

Gráfico 2.21. Tráfico de pasajeros en el puerto de Bilbao (2002-2006)



Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

[Indicador ampliado en el anexo](#)

De la afluencia total, han embarcado 55.841 personas y han desembarcado 112.902 personas, lo que significa que ha sido el descenso de los desembarcos (-10,9%) el que ha originado la desfavorable evolución del tráfico de pasajeros en el Puerto de Bilbao en 2006.

**PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN
EUSKADI 2005**

Cuadro 2.23. Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao (2003-2006)

(Nº de personas)

Puerto	2003	2004	2005	2006	% Δ anual 06/05
Embarcados	47.833	43.642	51.067	55.841	9,3
Desembarcados	64.011	101.035	126.728	112.902	-10,9
TOTAL	111.844	144.677	177.795	168.743	-5,1

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Indicador ampliado en el anexo

(iv) Movilidad de viajeros por cable

En cuanto al volumen de personas usuarias de los funiculares y ascensores públicos de la CAPV, en 2006 se ha registrado un nuevo descenso (-4,2%), que ha provenido fundamentalmente del retroceso del ascensor de Arangoiti (-35,3%) y del ascensor de Begoña (-0,5%), así como de la reducción del 2,9% en los usuarios del funicular de Larreineta. En conjunto, en 2006 los usuarios de este sistema han sido 3.035.000 personas.

Cuadro 2.24. Transporte de personas por cable (2004-2006)

(Miles de personas)

Puerto	2004	2005	2006	% Δ anual 06/05
Funicular Artxanda	432	453	483	6,6
Funicular Larreineta	204	204	198	-2,9
Funicular Igueldo	278	305	347	13,8
TOTAL FUNICULARES	914	962	1.028	6,9
Ascensor Arangoiti	441	484	313	-35,3
Ascensor La Salve	213	206	212	2,9
Ascensor Solokoetxe	995	919	888	3,4
Ascensor Begoña	630	597	594	-0,5
TOTAL ASCENSORES	2.279	2.206	2.007	-9,0
TOTAL	3.193	3.168	3.035	-4,2

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia, Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco y EuskoTren. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

(v) Movilidad de viajeros en otros medios – Puente Colgante de Bizkaia

El Puente Colgante de Bizkaia continúa perdiendo viajeros en 2006, colocándose por debajo de los cinco millones de viajeros. Concretamente, se ha registrado un descenso interanual del 5,2%, fenómeno que tiene detrás, por una parte el impacto de la apertura de nuevas estaciones del Metro en la margen izquierda y por otra parte la reordenación de las líneas de Bizkaibus.

Cuadro 2.25. Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia (2002-2006)

(Miles de personas)

Puerto	2002	2003	2004	2005	2006	% Δ anual 06/05
TOTAL	5.830	5.751	5.670	5.243	4.972	-5,2

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).
Elaboración propia.

2.2.2. Transporte de mercancías

El siguiente epígrafe recoge las principales cifras del transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma del País Vasco, para lo cual se desglosa el análisis según medio de transporte. El estudio “*Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. Actualización 2006*” sirve de base fundamental de este análisis, complementándolo con otras publicaciones como la “*Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías*” del Ministerio de Fomento y con la información facilitada por cada operador de transporte.

a) *Transporte global*

El tráfico de mercancías en un día medio alcanza las 729,5 miles de toneladas en la CAPV, lo que supone un incremento acumulativo anual del 7,6% en el periodo 2003-2006. El 45,3% de los intercambios se producen con el exterior, ya sea el resto del Estado u otros países, el 37,9% es tráfico interno dentro de la CAPV y el 16,8% de la mercancía restante circula por el Territorio Vasco en tránsito.

Cuadro 2.26. Distribución de mercancías por modos de transporte. 2006

(%)

Tipo de tráfico	Carretera	Ferrocarril	Aéreo	Marítimo	TOTAL
Internos	37,7	0,2	0,0	0,0	37,9
Origen / Destino	27,4	1,7	0,0	16,2	45,3
Tránsito	16,2	0,6	0,0	0,0	16,8
TOTAL	81,3	2,5	0,0	16,2	100,0

Fuente: Imagen de la Demanda de Transportes en la CAPV: Actualización 2006. Elaboración propia.

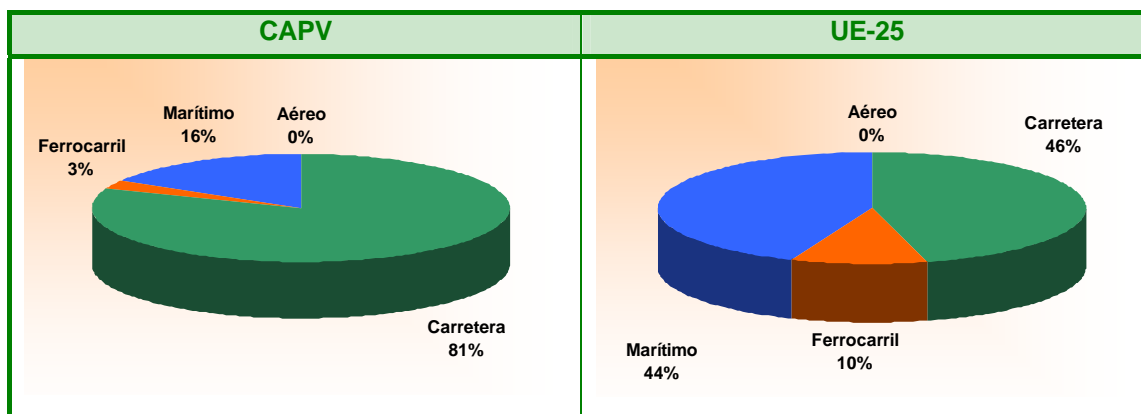
Hay que destacar que **el transporte de mercancías en la UE-25 presenta una distribución modal muy diferente a la observada en la CAPV**. En este sentido, llama la atención principalmente la disparidad en la utilización del transporte por carretera, muy inferior en la UE-25 (46%) que en el País Vasco, donde 4 de cada 5 toneladas de mercancía se transportan sobre ruedas⁶. Por su parte, los dos modos de transporte más sostenibles, es decir, el marítimo y

⁶ Hay que tener en cuenta que los datos del transporte de mercancías por carretera están subestimados, ya que sólo computan a efectos estadísticos los vehículos de más de 3,5 toneladas de capacidad de carga.

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

ferroviario, se encuentran más extendidos en Europa, 44% y 10%, respectivamente, frente al 16% y 3% en la CAPV.

Gráfico 2.22. Distribución modal del transporte de mercancías



*Los datos de la CAPV corresponden a 2006 y los de UE-25 a 2005.

** 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 & Transport in figures 2006. Comisión Europea. Elaboración propia.

b) Transporte por carretera

La Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera⁷ del Ministerio de Fomento constata la marcada **tendencia ascendente en el volumen de mercancías transportadas por carretera en la CAPV**, que ha registrado un crecimiento acumulativo anual del 6,9% en el período 1993-2006.

Atendiendo a la evolución de los dos ámbitos del transporte de mercancías por carretera considerados, se observa un mayor dinamismo del transporte intrarregional, que en el período 1993-2006 ha crecido un 8,2% en términos de tasa acumulativa anual, frente al transporte interregional que ha presentado un aumento acumulativo anual del 5,7%.

⁷ Desde el punto de vista metodológico, esta encuesta está dirigida al colectivo formado por los vehículos pesados autorizados por la Dirección General de Ferrocarriles y Transporte por Carretera para realizar transporte por carretera y cuya capacidad de carga útil sea superior a 3,5 Tn y un Peso Máximo Autorizado superior a 6 Tn.

**PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN
EUSKADI 2005**

Cuadro 2.27. Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución 1993-2006

Años	Intrarregional ¹		Interregional ²		CAPV	
	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %
1993	21.103	-	24.103	-	45.206	-
1994	28.158	33,4	27.516	14,2	55.674	23,2
1995	27.809	-1,1	27.915	1,5	55.724	0,0
1996	24.475	-12,0	27.371	-1,9	51.846	-7,0
1997	30.713	25,5	29.429	7,5	60.142	16,0
1998	31.627	3,0	32.582	10,7	64.209	6,8
1999	35.536	12,4	34.985	7,4	70.521	9,8
2000	41.963	18,1	37.664	7,7	79.627	12,9
2001	42.593	1,5	38.845	3,1	81.438	2,3
2002	49.176	15,5	42.625	9,7	91.801	12,7
2003	46.612	-5,2	42.572	-0,1	89.184	-2,9
2004	49.576	6,4	48.401	13,7	97.977	9,9
2005	59.659	20,3	47.449	-2,0	107.108	9,3
2006	58.634	-1,7	49.609	4,6	108.243	1,1
	Millones de Tn-Km		Millones de Tn-Km		Millones de Tn-Km	
2006	2.014		15.495		17.509	

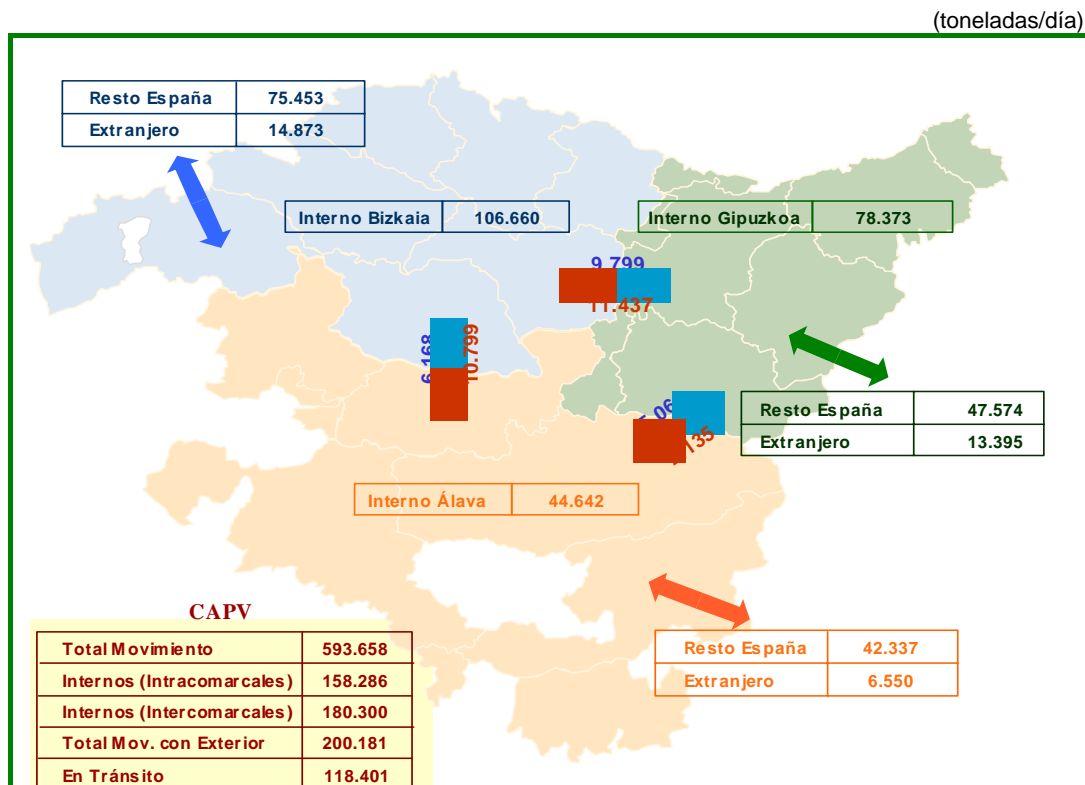
1 Con origen y destino CAPV (incluye el transporte intermunicipal y excluye el intramunicipal).

2 Entre la CAPV y otras Comunidades Autónomas.

Fuente: Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera. Ministerio de Fomento. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

El estudio *“Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. Actualización 2006”*, cuantifica un movimiento de 593.658 toneladas diarias en vehículos pesados por las carreteras vascas, lo que supone un incremento anual acumulado del 7,9% durante el periodo 2003-2006. El 46,3% de este tráfico se produce en viajes internos, esto es con destino y origen la propia CAPV, el 33,7% tienen origen o destino CAPV pero provienen o se dirigen a otros territorios fuera del ámbito autonómico, y el 19,9% circulan en tránsito.

Gráfico 2.23. Tráfico diario de mercancías en la CAPV



Fuente: Imagen de la demanda de transportes en la CAPV, Actualización 2006. Departamento de Transportes del Gobierno Vasco. Elaboración propia.

Atendiendo a las cifras presentadas, diariamente se produce un movimiento intrarregional de mercancías de 275.075 toneladas. El análisis por provincias concluye que el 46,3% del tráfico interior tiene su origen en Bizkaia, el 33,5% en Gipuzkoa y el 20,2% en Álava. Además el 38,8% de las mercancías se transportan internamente en Bizkaia, el 28,5% en Gipuzkoa y el 16,2% en Álava. Asimismo, se observa que el mayor movimiento interprovincial se produce entre Bizkaia y Gipuzkoa (7,8% del tráfico interno total), mientras que entre Álava y Bizkaia supone el 6,1% del total y entre Álava y Gipuzkoa el 2,6%.

Cuadro 2.28. Transporte de mercancías por carretera: ámbito intrarregional y desglose territorial. 2006.

(%)

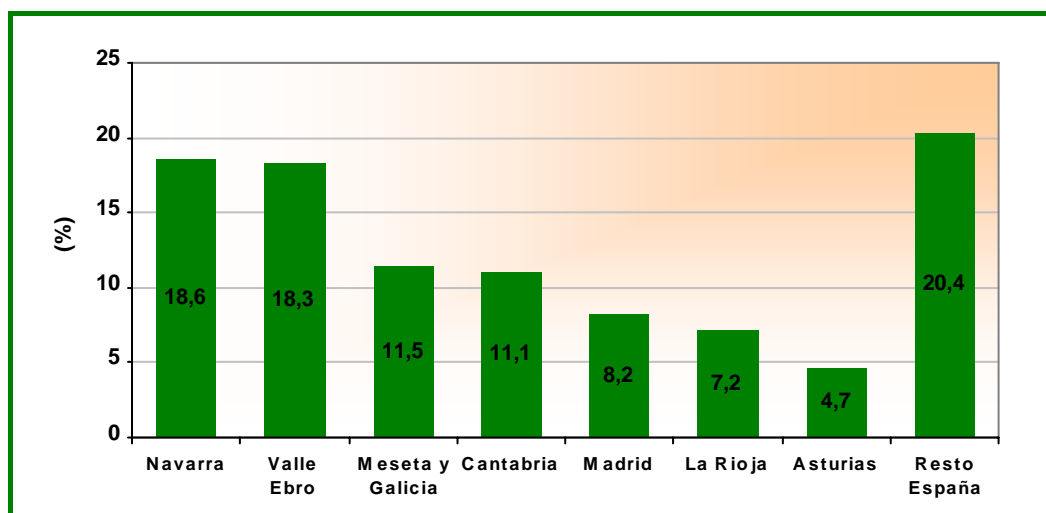
Origen / Destino	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa	TOTAL
Álava	16,2	2,2	1,8	20,2
Bizkaia	3,9	38,8	3,6	46,3
Gipuzkoa	0,8	4,2	28,5	33,5
TOTAL	20,9	45,2	33,9	100,0

Fuente: Imagen de la Demanda de Transportes en la CAPV: Actualización 2006. Elaboración propia.

Comparando estos resultados con los del informe precedente⁸, destaca sobremanera el **aumento del movimiento interno de mercancías en la CAPV**, que ha incrementado su peso en términos relativos sobre el transporte total por carretera en un 15,4%. Este aumento viene justificado por la tendencia observada al aumento de los flujos intraprovinciales de mercancías, que ha pasado de representar en 2003 el 59% del transporte interno en la CAPV a suponer el 83,5% en 2006.

Por su parte, el tráfico de mercancías por carretera entre la CAPV y el resto de Comunidades Autónomas registra una media diaria de 165.364 toneladas, destacando Navarra, que absorbe el 18,6% del tráfico interregional de la CAPV, seguido muy de cerca del Valle del Ebro (18,3%), y, ya a mayor distancia, Galicia y la meseta con un 11,5%. Cabe mencionar que los intercambios con las provincias limítrofes (Navarra, Cantabria y La Rioja) aglutinan más de la tercera parte del transporte de mercancías entre la CAPV y el Estado.

Gráfico 2.24. Transporte de mercancías interregional entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2006.



Fuente: Imagen de la Demanda de Transportes en la CAPV: Actualización 2006. Elaboración propia.

Si bien se mencionaba el aumento del tráfico interno de mercancías en la CAPV con respecto a 2003, **los flujos con el resto del Estado han disminuido** en términos absolutos en un 14,8%, lo que supone una pérdida de peso relativo sobre el total de tráfico de mercancías en la CAPV del 5,3%. Por Comunidades Autónomas, **destaca el descenso de intercambios con Madrid (-42,5%) y Cantabria (-40,9%)**.

Por último, el tráfico de mercancías por carretera entre la CAPV y el extranjero alcanza en 2006 la cifra de 34.817 toneladas diarias, siendo **Francia el origen o destino del 70% del**

⁸ Imagen Final de la demanda de transportes en la CAPV. Actualización 2002 y 2003.

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

tráfico internacional. Por Territorios Históricos, destaca el peso de las mercancías transportadas entre Gipuzkoa y Francia que suponen una tercera parte de los flujos internacionales totales.

Comparando los datos con las cifras del anterior informe *“Imagen Final de la demanda de transportes en la CAPV. Actualización 2002 y 2003”* se observa que **el volumen del tráfico internacional de mercancías se ha reducido en una tercera parte, si bien se mantienen los intercambios con Francia.** Este descenso se justifica por la bajada del tráfico internacional del Territorio Histórico de Gipuzkoa con países europeos, al margen de Francia.

Cuadro 2.29. Transporte de mercancías entre la CAPV y la UE (2006).

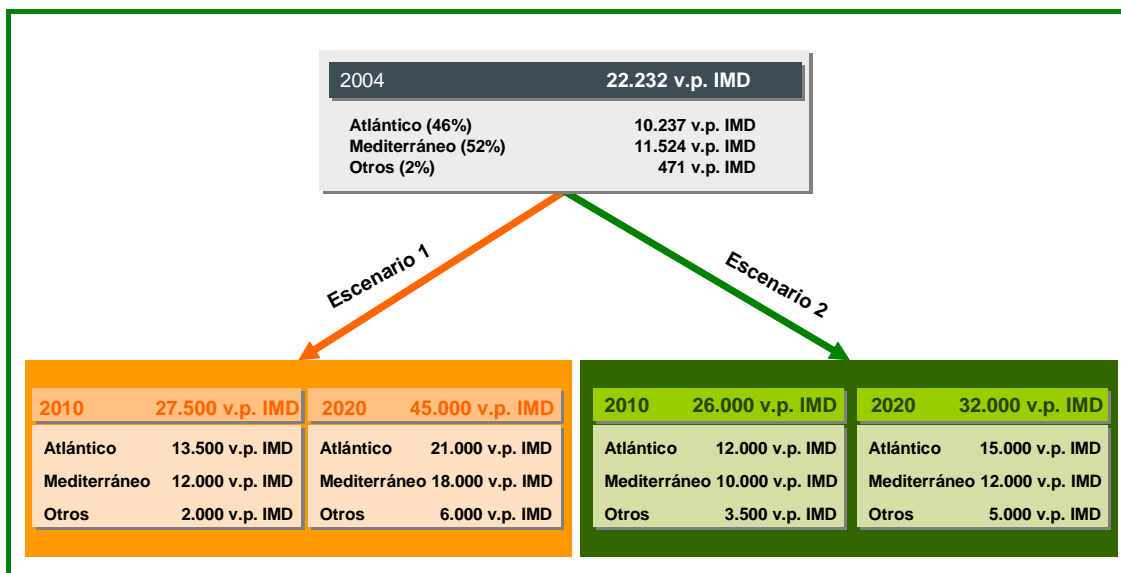
CAPV – UE (ambos sentidos)	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa	TOTAL
Francia	11,8	25,9	32,4	70,1
Resto UE	7,1	12,6	10,3	29,9
TOTAL	18,8	38,5	42,7	100,0

Fuente: Imagen de la Demanda de Transportes en la CAPV: Actualización 2006. Elaboración propia.

Al hilo de los intercambios con Europa, hay que reseñar que la frontera pirenaica entre la península ibérica y el continente europeo constituye una de las fronteras más transitadas, en lo que se refiere al transporte de mercancías, en la Unión Europea. Concretamente, por los pasos de Irun-Biriattou, La Jonquera-Le Perthus, Túnel de Somport, Puigcerda y otros de menor peso relativo discurre el 46,8% de los intercambios comerciales entre la Península Ibérica y el resto del continente europeo (el restante se realiza por las vías marítima y ferroviaria).

El Observatorio hispano-francés ha sido creado con el objetivo de estudiar los flujos de transporte a través de las fronteras hispano-francesas, tanto de viajeros como de mercancías. En sus informes revela el intenso y creciente tráfico transpirenaico, tanto en el paso atlántico como en el mediterráneo. Concretamente, los datos publicados recientemente por el observatorio cuantifican en 22.232 de IMD los vehículos pesados que en 2004 han cruzado los Pirineos: el 48% por el Atlántico y el 52% por el Mediterráneo. Según el informe cada día transitan 10.189 vehículos pesados de media por los pasos vascos.

Gráfico 2.25. Tráfico transpirenaico: Evolución según escenario



Nota: la IMD registrada en 2004 es resultado del recuento realizado en el lado español de la frontera.
Fuente: Observatorio hispano-francés. Elaboración propia.

Tal y como apunta esta misma fuente, las tendencias futuras de este tráfico dependerán de las políticas adoptadas en los próximos años, identificándose dos escenarios claros:

- **Escenario 1:** No se adopta ninguna política, por tanto, el crecimiento del tráfico seguiría su curso alcanzando en 2020 un tráfico de vehículos pesados de 45.000 de IMD, 20.000 en el paso vasco, 18.000 en el catalán y el resto por los demás pasos transpirenaicos (Túnel de Somport, Vielha, Puigcerda y otros).
- **Escenario 2:** Se definen y adoptan nuevas políticas complementarias a la carretera, como los pasos centrales, el "Short Sea Shipping", la red FF.CC., que contribuyan a diversificar los modos de transporte y las infraestructuras. Con estas acciones, en 2020 atravesarían los Pirineos 32.000 vehículos pesados de IMD, 15.000 por el paso vasco, 12.000 por el catalán y el resto por los demás pasos.

Por último, al margen del tráfico transpirenaico, es necesario comentar la cuantía del transporte en tránsito, es decir el tráfico de mercancías que transcurre por las carreteras vascas teniendo su origen y destino fuera de nuestra comunidad. Según el estudio "*Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. Actualización 2006*", el transporte en tránsito alcanzó una media diaria de 118.401 toneladas, lo que supone más de 43 millones de toneladas en 2006,

un 46,6% más que en el año 2003. Este **aumento del tráfico en tránsito es consecuencia, por un lado, del incremento de las relaciones comerciales entre diferentes territorios, y por otro, del aumento de la carretera como modo de transporte predilecto para el tráfico de mercancías**. Al respecto, se observa que los flujos internacionales con los países vecinos, Francia y Portugal, representan casi dos terceras partes del tráfico en tránsito total, 39,3% y el 22%, respectivamente.

Cuadro 2.30. Transporte de mercancías por carretera en tránsito.

Relación		%
Portugal	Europa	22,0
Francia	Centro	16,1
Resto Europa	Resto España	13,1
Resto Europa	Centro	12,2
Francia	Resto España	11,0
Cornisa Cantábrica	Valle del Ebro	5,1
Francia	Navarra	4,8
Francia	Valle del Ebro	4,5
Francia	Cornisa Cantábrica	2,9
Resto Europa	Navarra	2,8
Cornisa Cantábrica	Navarra	2,5
Resto Europa	Cornisa Cantábrica	2,0
Resto relaciones tránsito internas España		1,0

Fuente: Imagen de la Demanda de Transportes en la CAPV: Actualización 2006. Elaboración propia.

c) Transporte ferroviario

A lo largo de este 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. Entre las tres, han movido en 2006 un total de 6.534,8 miles de toneladas en la CAPV.

Según el informe "Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. Actualización 2006", **RENFE⁹ es responsable de cuatro de cada cinco toneladas transportadas por ferrocarril en la CAPV**, alcanzando en 2006 la cifra de 5.305 miles de toneladas, habiendo incrementado su volumen en un 0,96% de media en el periodo 2003-2006.

⁹ No se disponen de datos regionalizados de la compañía, al margen de los publicados en "Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. Actualización 2006".

**PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN
EUSKADI 2005**

Cuadro 2.31. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por RENFE. 2006.

Año	2006	
	Toneladas	Ton/día
Jundiz	357.178	979
Salvatierra	5.257	14
Amurrio	4.912	13
Álava	367.347	1.006
Irún	1.639.839	4.493
Hendaya	644.901	1.767
Lezo-Rentería	381.658	1.046
Pasajes	232.965	638
Zumarraga	22.375	61
Beasain	6.676	18
Gipuzkoa	2.928.414	8.023
Santurtzi	1.597.909	4.378
Sestao	316.284	867
Lutxana	45.901	126
Zorroza	14.357	39
Bidebieta	34.785	95
Bizkaia	2.009.236	5.505
TOTAL	5.304.997	14.534

Fuente: Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. Actualización 2006.

Por territorios históricos, Gipuzkoa registra el 55,2% del tráfico de RENFE en la CAPV, seguido de Bizkaia con un 37,9% y Álava el 6,9% restante. Asimismo, cabe destacar que entre Irún y Santurtzi se concentra más del 60% del tráfico de mercancías de la compañía en la CAPV.

En cuanto al tipo de mercancía transportada, destacar que en 2006 RENFE ha incrementado en un 18,5% el transporte de productos siderúrgicos, superando la cifra de 1.300.000 toneladas. Este aumento se debe principalmente al contrato que mantiene con Acería Compacta de Bizkaia (ACB), desde donde RENFE expide tres trenes diarios de bobinas, lo que significa un movimiento anual de 8.701 vagones.

Cuadro 2.32. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por FEVE. Evolución 2002-2006.

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

* No incluye la mercancía en tránsito

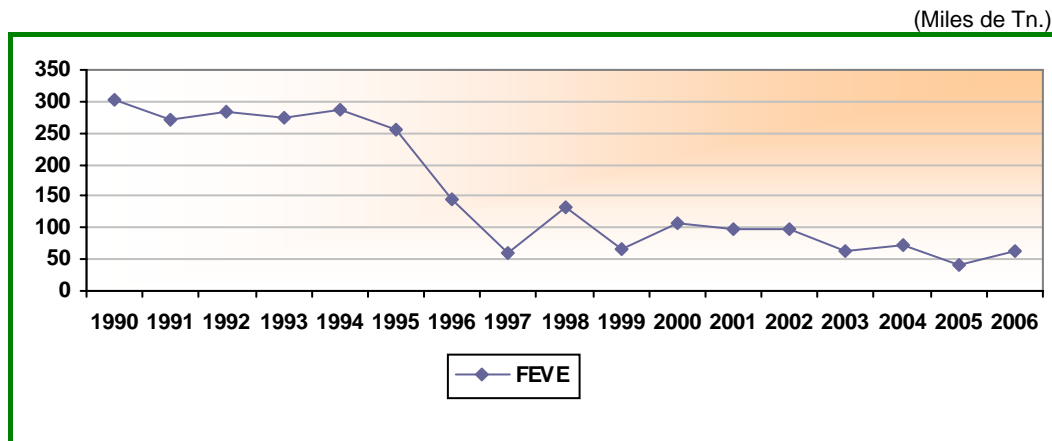
Fuente: FEVE. Elaboración propia.

En lo que respecta a la actividad de FEVE en el Territorio Histórico de Bizkaia, en 2006 ha transportado un total de 1.063,4 miles de toneladas de mercancías con origen o destino en la CAPV, lo que supone un incremento del 0,9% con respecto al año anterior. De este tráfico,

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

como en años precedentes, el 94% lo constituyen las descargas efectuadas en la CAPV procedentes de otras provincias (999,9 miles de toneladas), frente a las 63,6 miles de toneladas que se han cargado. En términos interanuales, estos datos representan un aumento en las cargas del 51,8%, mientras que las mercancías descargadas han experimentado un ligero descenso del 1,2%.

Gráfico 2.26. Volumen de mercancías transportadas con origen la CAPV por FEVE. 1990-2006.



Fuente: FEVE. Elaboración propia.

Indicador ampliado en el anexo

Atendiendo al origen/destino geográfico de la mercancía movida por FEVE, cabe destacar el flujo de intercambio entre Bizkaia y Asturias, que supone el 53,1% de la mercancía descargada y la práctica totalidad (99,2%) de la mercancía cargada en Bizkaia. Le sigue en importancia el tráfico procedente de la provincia de Burgos, que concentra el 29,5% del total, mientras que Galicia y Cantabria aglutinan un 9,4% y un 5,3%, respectivamente.

Cuadro 2.33. Transporte de mercancías por FEVE: Comunidades Autónomas de origen o destino. 2006.

(%)

Origen/Destino	Origen Bizkaia	Destino Bizkaia	Total
Galicia	0,8	9,9	9,4
Burgos	0,0	31,4	29,5
Asturias	99,2	53,1	55,8
Cantabria	0,0	5,6	5,3
TOTAL	100,0	100,0	100,0

Fuente: FEVE. Elaboración propia.

En lo que atañe al tráfico de mercancías de EuskoTren, servicio que presta conjuntamente con FEVE en el trayecto Ariz (Basauri) – Lasarte Oria, en el año 2006 ha experimentado un significativo aumento (12,4%). Dicho ascenso de transporte ha sido motivado fundamentalmente por la mejora de la regularización de la producción de Arcelor, así como por las actuaciones de

coordinación llevadas a cabo con FEVE y Arcelor en los criterios de gestión logística de bobinas, en toda su cadena de transporte (recepción, tránsito, stock y entrega).

Cuadro 2.34. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EUSKOTREN.

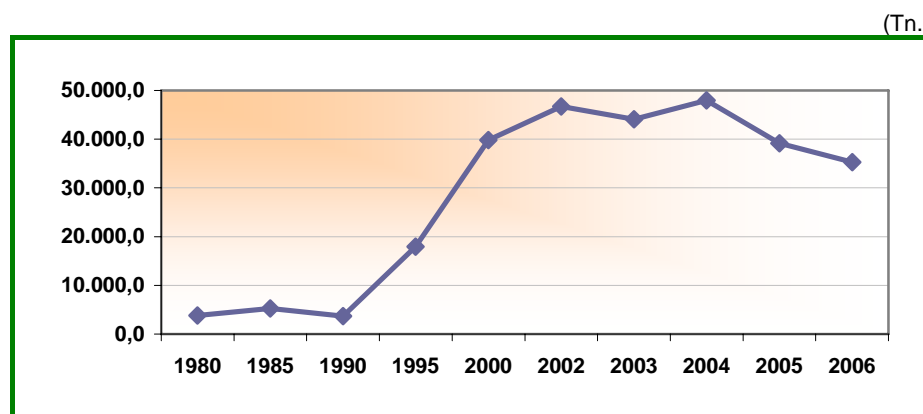
Año	Miles Ton.	Ton. / día	%
2002	157,0	430,1	--
2003	154,2	422,5	-1,8
2004	164,9	451,8	6,9
2005	148,0	405,5	-10,2
2006	166,4	455,9	12,4

Fuente: EuskoTren. Elaboración propia.

d) Transporte aéreo

El tráfico de mercancías en los aeropuertos vascos se encuentra principalmente **concentrado en el aeropuerto de Vitoria, que acapara prácticamente el 90% del total de la carga movida en la CAPV**. La elección de la terminal alavesa como punto de llegada de mercancías de algunas compañías de perecederos y como punto de salida hacia sus múltiples destinos de empresas de paquetería, supuso el despegue del tráfico aéreo de bienes en la CAPV, que ha experimentado un crecimiento del 96,6% desde inicios de los noventa, lo que viene a significar un crecimiento acumulativo anual del 15,1% en el periodo considerado. De esta forma, mientras **el tráfico en la terminal de Vitoria-Gasteiz se ha multiplicado casi por 60 en los últimos tres lustros**, en el mismo periodo, el aeropuerto de Bilbao ha aumentado su volumen de mercancías tan sólo un 21,8%, y el de Hondarribia ha registrado un descenso del 22,9%.

Gráfico 2.27. Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2006.



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

[Indicador ampliado en el anexo](#)

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

Circunscribiendo el análisis a lo acontecido **en el año 2006, se aprecia una caída en la cantidad de mercancías transportadas en los tres aeropuertos**, si bien los retrocesos experimentados han sido dispares. Por una parte, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz ha protagonizado una caída interanual del 9,2% en su tráfico, descenso que en el caso del aeropuerto de Bilbao ha sido del 13,6%, y en Hondarribia del 32%, después del repunte alcanzado en el último año que le situaban cerca de sus máximos históricos en lo que al movimiento de carga se refiere.

Cuadro 2.35. Tráfico de mercancías por aeropuerto. 1980–2006

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	-4,3	533,8	-4,8	3.704,8	-5,9
1995	3.879,4	7,7	192,6	-4,4	13.782,1	496,4	17.854,1	76,4
2000	4.038,7	0,8	176,1	-7,6	35.609,8	31,7	39.824,6	24,4
2002	4.099,2	0,7	127,1	-13,9	42.482,4	9,6	46.708,7	8,6
2003	3.813,6	-7,0	96,6	-24,0	40.152,6	-5,5	44.062,8	-5,7
2004	4.152,8	8,9	115,0	19,0	43.683,8	8,8	47.951,6	8,8
2005	3.956,7	-4,7	415,2	261,0	34.785,8	-20,4	39.157,7	-18,3
2006	3.417,7	-13,6	282,2	-32,0	31.575,7	-9,2	35.275,6	-9,9

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

Indicador ampliado en el anexo

De esta manera, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz ha movido un total de 31.575,7 miles de toneladas en 2006, por lo que sigue su tendencia descendente después del máximo histórico registrado en 2004. A pesar del descenso experimentado, la terminal alavesa mantiene la cuarta posición en el ranking estatal de aeropuertos en transporte de mercancías. Entre los motivos de este decremento cabe destacar la tendencia negativa actual que atraviesa el mercado perecedero. Sin embargo, a pesar de esta reducción en el tráfico, en 2006 destacan importantes inversiones por parte de los principales operadores logísticos, lo que denota su intención de consolidar la terminal alavesa como un núcleo importante en lo que a actividad carguera se refiere. De esta forma, cabe mencionar como aspectos más destacados, por un lado, la puesta en marcha de dos operadores de handling, y por otro, que el operador logístico DHL se ha sumado a Iberia, lo que ha provocado una mejora de las condiciones competitivas del aeropuerto vitoriano. Además, DHL ha puesto en marcha una nueva nave logística de una superficie total de 5.000 m², de los cuales 3.550 están destinados a nave de transporte y distribución y 1.450 a administración y oficinas. Por último, la puesta en marcha de la nueva Terminal de carga de VIAS en 2007 reforzará las prestaciones del aeropuerto y contará con instalaciones de 4.600 metros cuadrados, un almacén de 1.410 m² y otros 575 reservados a oficinas.

En el caso del aeropuerto de Bilbao el tráfico de mercancías se ha cifrado en 3.417,7 miles de toneladas en 2006, mientras que, por su parte, el aeropuerto de Hondarribia ha alcanzado un

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

movimiento de 282,2 miles de toneladas, manipulando el 9,7% y el 0,8% del total de la carga en la CAPV, respectivamente.

Con respecto al origen y destino de las mercancías, el 76,0% del tráfico es internacional, frente al 24,0% que es de carácter estatal. Como es de suponer, el tráfico interno de la CAPV es nulo.

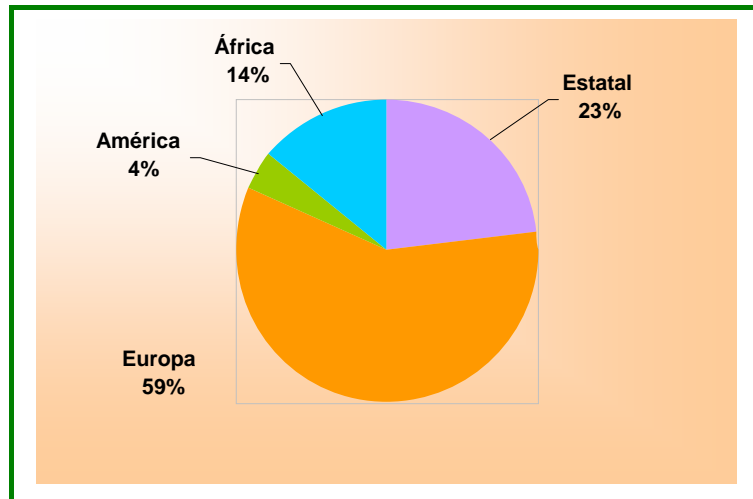
Cuadro 2.36. Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2006

Origen / Destino	Bilbao	Hondarribia	Vitoria-Gasteiz	Total
Estatad	6,1	0,8	17,1	24,0
Internacional	3,6	0,0	72,4	76,0
TOTAL	9,7	0,8	89,5	100,0

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

Entre los destinos internacionales, los países europeos reciben el 59% de las mercancías en 2005, el continente africano el 14% y América el 4%. Cabe mencionar que tan sólo la terminal alavesa mantiene flujos comerciales fuera de Europa.

Gráfico 2.28. Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2005



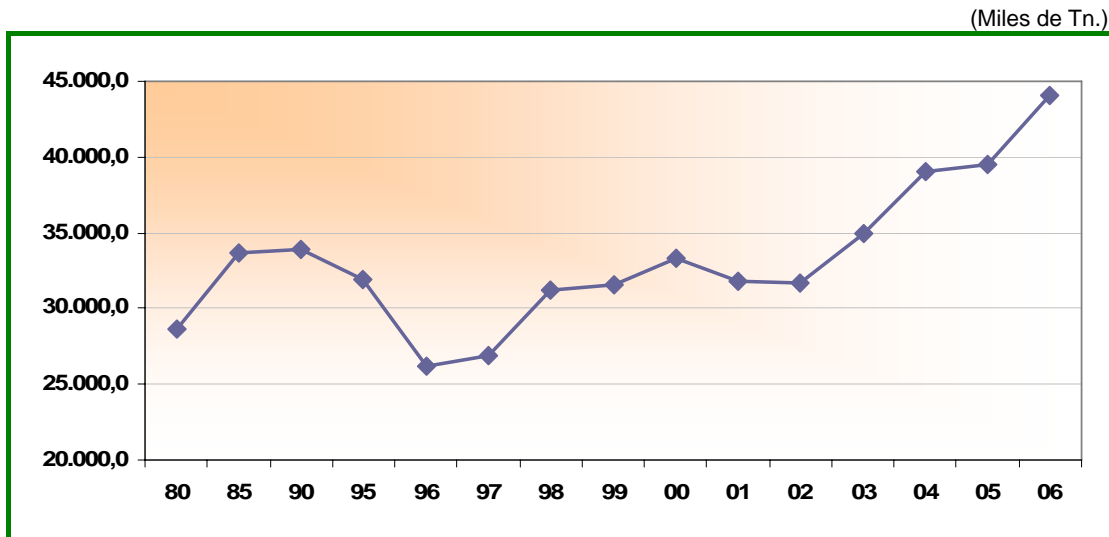
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Elaboración propia.

e) Transporte marítimo

Los dos puertos vascos considerados de interés general en la CAPV, el de Bilbao y el de Pasajes, han aumentado su tráfico de mercancías en más de un 50% desde la década de los ochenta, alcanzando en 2006 un total conjunto de 44.095,4 miles de toneladas. Este notable

incremento se debe principalmente al aumento de la actividad en el Puerto de Bilbao (59,2%), mientras que el Puerto de Pasajes ha crecido un 26,3% en el mismo período.

Gráfico 2.29. Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Evolución. Evolución 1980-2006



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

[Indicador ampliado en el anexo](#)

Centrando el análisis en la evolución del tráfico marítimo en 2006, **el Puerto de Bilbao alcanza un nuevo máximo histórico**, al registrar un avance del 13,2% con respecto a 2005, alcanzando un tráfico total de 38.590,8 miles de toneladas, 4,5 millones de toneladas más que el ejercicio precedente. De esta forma, el Puerto de Bilbao se consolida en la cuarta plaza en el ranking estatal de puertos del Estado en transporte de mercancías, lista que sigue encabezando el Puerto de Algeciras (71.719,0 miles de toneladas), seguido de Barcelona (47.648,1 miles de toneladas) y Valencia (47.486,5 miles de toneladas).

**PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN
EUSKADI 2005**

Cuadro 2.37. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes. Evolución 1980-2006.

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

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

Indicador ampliado en el anexo

Esta positiva evolución tiene su origen principalmente en el favorable comportamiento experimentado tanto por las descargas como por las cargas, que han crecido un 13,0% y un 9,0% respectivamente. Por su parte, el tráfico local es el que ha crecido en mayor medida (70,8%), mientras que el avituallamiento se ha incrementado en un 3,2%. De esta manera, las descargas representan en 2006 el 71,5% del tráfico en el Puerto de Bilbao, lo que refleja su carácter netamente importador, las cargas el 24,9%, el tráfico local el 3,2% y el tráfico de avituallamiento el 0,4%.

Cuadro 2.38. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes

(Miles de Tn.)

Concepto	Bilbao			Pasajes		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Descargas	23.916,3	24.421,5	27.596,2	4.434,8	4.182,2	4.324,6
Cargas	8.590,1	8.815,6	9.612,1	1.244,1	1.178,3	1.127,0
Tráfico Local	690,3	726,4	1.241,1	--	--	--
Avituallamiento	139,6	137,0	141,5	46,5	41,0	45,7
Pesca	--	--	--	11,1	8,5	7,3
Total	33.336,3	34.100,5	38.590,9	5.736,5	5.410,0	5.504,6

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

Indicador ampliado en el anexo

En lo referente al Puerto de Pasajes, el volumen de mercancías transportadas ha alcanzado en 2006 la cifra de 5.504,6 miles de toneladas, lo que se traduce en un aumento del 1,7% con respecto al ejercicio anterior, invirtiendo la tendencia en los dos últimos años de decrementos en volumen de tráfico. Su posición en el ranking estatal de puertos del Estado en transporte de mercancías es muy rezagada, ocupando la decimonovena posición. El actual nivel de tráfico supone el límite de la capacidad del puerto, de forma que según los responsables de la dársena guipuzcoana, el desarrollo futuro del Puerto de Pasajes pasa por la ampliación en el exterior, que multiplicaría por cuatro la superficie del puerto y el agua abrigada pasaría de 92 a 151

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2005

hectáreas. De esta forma, la actividad portuaria podrá crecer y abarcar nuevos tráficos que hoy día tienen el acceso limitado, por la falta de espacio y los condicionantes físicos. La nueva infraestructura se presenta como el reto de Gipuzkoa, indispensable para que Pasajes se introduzca de lleno en las rutas del Short Sea Shipping - transporte marítimo de corta distancia -. En este sentido, en diciembre de 2006 **se constituyó la sociedad Jaizkibia**, en la que participan el Gobierno Central, Gobierno Vasco, Diputación y Ayuntamientos de Oarsoaldea y alrededores que pretende regenerar la Bahía de Pasaia en 8 o 10 años y que tiene como primer objetivo el desarrollo del Puerto Exterior.

Atendiendo a los diferentes tipos de tráfico, su evolución ha sido dispar en el 2006. Así, las descargas y el avituallamiento se han incrementado en un 3,2% y 11,5%, respectivamente, mientras que las cargas se han reducido en un 7,6% y la pesca en un 14,1%. Así, en 2006 Pasajes ha mantenido su carácter de puerto eminentemente importador, ya que el 78,6% del tráfico corresponde a mercancías descargadas y sólo el 20,5% a cargas con destino a otros puertos.

Si se atiende a la composición del tráfico de mercancías, en el Puerto de Bilbao destaca el elevado peso de los graneles líquidos, y dentro de los mismos, de los productos energéticos: crudo del petróleo, gas-oil, fuel-oil, carbones, gasolina, otros productos petrolíferos, gases energéticos y gas natural, que suponen más de la mitad del tráfico (55,9%). Además, es probable que su peso aumente en los próximos años, con la incorporación de las plantas de biodiésel y bioetanol previstas. Por su parte, en 2006, la carga que ha experimentado una mayor subida es el gas natural (31,4%), seguido de los graneles sólidos con un 13,1%, los productos petrolíferos (11,1%) y la mercancía general (8,3%).

Cuadro 2.39. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes

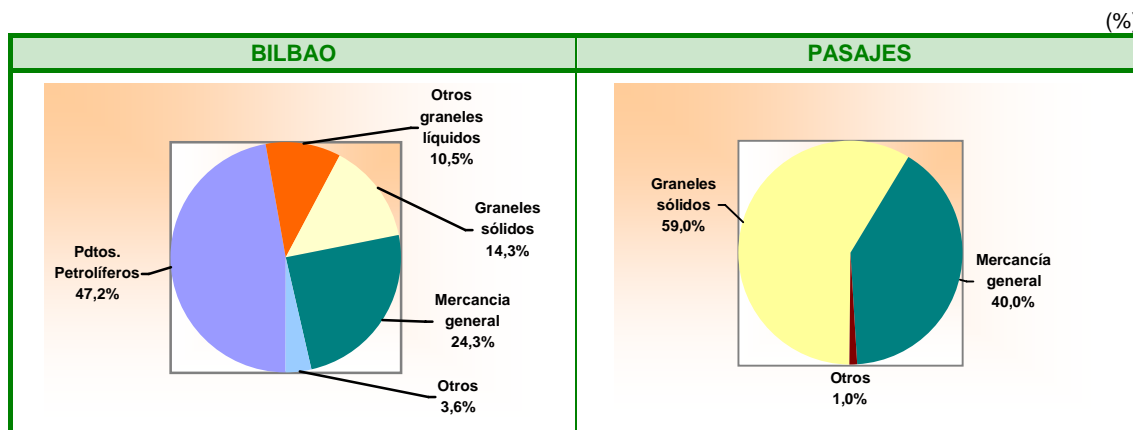
(Miles de Tn.)

Concepto	Bilbao			Pasajes		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Productos petrolíferos	15.967,8	16.413,1	18.229,5	100,1	--	--
Gas natural	1.922,8	2.551,5	3.352,5	--	--	--
Otros graneles líquidos	708,3	719,9	707,7	--	--	--
Graneles sólidos	5.013,1	4.882,7	5.524,2	3.493,8	3.281,1	3.248,3
Mercancía general	8.894,4	8.669,9	9.394,3	2.085,0	2.079,4	2.203,3
Resto	829,9	863,4	1.382,5	57,6	49,5	53,0
Total	33.336,3	34.100,5	38.590,7	5.736,5	5.410,0	5.504,6

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

Atendiendo al origen/destino geográfico del tráfico del Puerto de Bilbao, destacan las mercancías provenientes de Rusia (26,7% del total), Irán (8,8%), Nigeria (6,8%), Reino Unido (5,5%) y Alemania (4%), mientras que el resto del Estado (26,6%), Estados Unidos (16,8) y Reino Unido (12,8%) figuran como los principales países de destino.

Gráfico 2.30. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Tipología de mercancías. 2006.



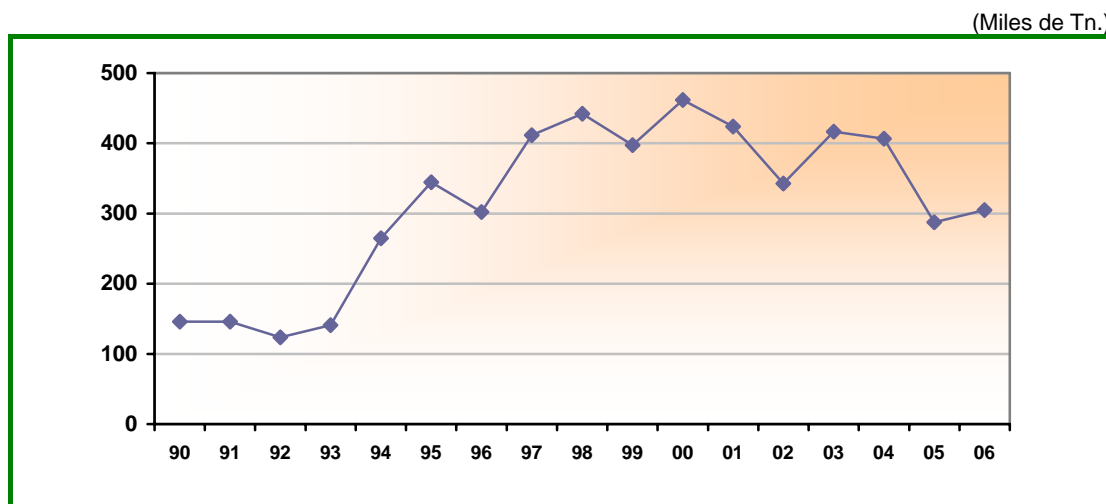
Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasajes. Elaboración propia.

En el caso del Puerto de Pasajes, en 2006 los graneles sólidos han supuesto el 59% del total del tráfico, y la mercancía convencional el 40%. Los productos de naturaleza siderúrgica siguen siendo la principal mercancía del puerto, y, con un incremento cercano al 5% respecto a 2005, aglutinan el 62,5% del total del tráfico. Entre ellos destaca, como en años precedentes, la chatarra, con un 36% del total de mercancías manipuladas. Otras mercancías con incrementos destacados son los abonos (10%), que suponen el 3,7% del tráfico portuario, los materiales de construcción (3,6% del total) que han registrado un crecimiento del 35%, y el papel y la pasta, que con una subida del 9,6% representan el 2,5% de las mercancías manipuladas. Por su parte, los cereales y sus harinas han disminuido un 23,5% con respecto al año anterior y constituyen el 2,9% de la actividad, y los productos metalúrgicos (1,9% del total) han decrecido cerca de un 20% debido a razones coyunturales del sector.

Con respecto a los mercados, Rusia es, como en años precedentes, el país de origen con mayor protagonismo (18,7% del total), seguido del Reino Unido (16,6%), España (16,5%) y Holanda (6,6%). Los destinos más habituales son Reino Unido (36,8%), Bélgica (14,1%) y Turquía (9%).

Por su parte, en el año 2006 el Puerto de Bermeo ha alcanzado un tráfico de mercancías de 304,9 miles de toneladas, un 6% superior al año anterior, recuperando ligeramente parte del descenso de actividad experimentado en 2005.

Gráfico 2.31. Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2006.

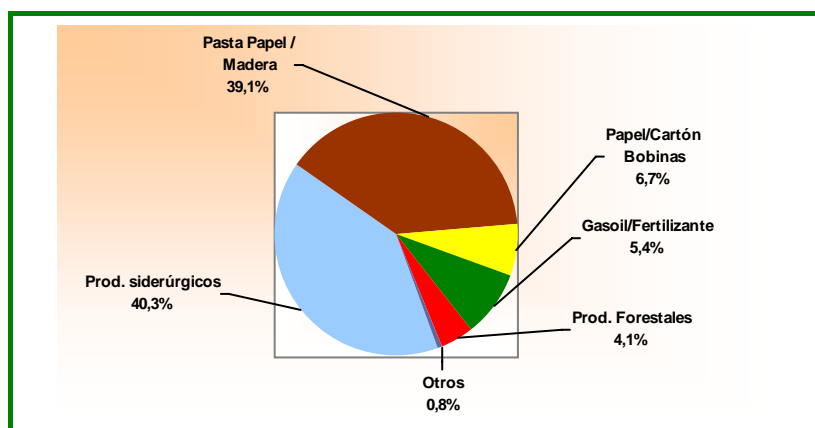


Fuente: Departamento de Transportes y Obras Públicas. Gobierno Vasco. Elaboración propia.

Indicador ampliado en el anexo

Atendiendo la tipología de producto movida, los productos siderúrgicos siguen siendo la principal mercancía del puerto (40,2%), aunque su movimiento ha descendido un 14,9% con respecto a 2005. El grupo constituido por pasta de papel, madera aserrada y tablonés, tubos y perfiles huecos y bobinas de espesor inferior a 4,75 milímetros ha sido el que ha logrado el mayor crecimiento, y supone el segundo grupo de mercancías más manipulado (39%). Les siguen en importancia, el gasoil y los fertilizantes (9%), el papel y cartón kraft en bobinas (6,7%) y los productos forestales (4,1%).

Gráfico 2.32. Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2006



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

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN
EUSKADI 2005
