



OTEUS

OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE  
DE EUSKADI

EUSKADIKO GARRAIOAREN  
BEHATOKIA



*Panorámica del Transporte en Euskadi*

*Euskadiko Garraioaren Panoramika*

**2005**



**INDICE**

**Página**

<b>2. OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2005.....</b>	<b>6</b>
2.1. OFERTA DE TRANSPORTE .....	6
2.1.2. Oferta de transporte e infraestructuras asociadas .....	8
2.1.3. Nivel de satisfacción con la oferta de transporte de la CAPV .....	30
2.2. DEMANDA DE TRANSPORTE .....	32
2.2.1. Movilidad de personas .....	32
2.2.2. Transporte de mercancías.....	46

**INDICE DE CUADROS**

	<b><u>Página</u></b>
Cuadro 2.1. Sistema de Transportes en Euskadi .....	7
Cuadro 2.2. Red de carreteras vasca por tipo. 2004 .....	8
Cuadro 2.3. Movilidad de personas en las capitales vascas: características de la oferta de transporte público urbano (2005) <sup>(1)</sup> .....	11
Cuadro 2.4. Parque de vehículos en la CAPV. 2005 .....	12
Cuadro 2.5. Índice de motorización en Europa. 2003 .....	13
Cuadro 2.6. Datos básicos de la oferta de Renfe <sup>1</sup> . 2005 .....	14
Cuadro 2.7. Datos básicos de la oferta de FEVE. 2005 .....	15
Cuadro 2.8. Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de EuskoTren <sup>1</sup> . 2005 .....	16
Cuadro 2.9. Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro de Bilbao. 2005 .....	17
Cuadro 2.10. Datos básicos de la oferta de EuskoTran. 2005 .....	19
Cuadro 2.11. Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves en los aeropuertos vascos .....	23
Cuadro 2.12. Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV (1995-2005) .....	25
Cuadro 2.13. Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2005 .....	26
Cuadro 2.14. Movilidad de personas en la CAPV. 2005 .....	32
Cuadro 2.15. Transporte público urbano: Viajeros en servicios regulares de autobús de las capitales vascas .....	36
Cuadro 2.16. Transporte público interurbano: Viajeros en servicios regulares de autobús interurbano .....	37
Cuadro 2.17. Transporte público interurbano: Viajeros en servicios regulares de ferrocarril .....	40
Cuadro 2.18. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros por aeropuerto (2000-2005) .....	43
Cuadro 2.19. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos vascos: Previsiones de evolución .....	44
Cuadro 2.20. Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao (2003-2005) .....	45
Cuadro 2.21. Transporte de personas por cable (2003-2005) .....	45
Cuadro 2.22. Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia (2001-2005) .....	46
Cuadro 2.23. Transporte de mercancías por modo de transporte .....	46
Cuadro 2.24. Transporte de mercancías por carretera en la CAPV (1993-2005) .....	48
Cuadro 2.25. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV (excepto RENFE) .....	50
Cuadro 2.26. Transporte de mercancías por FEVE: Comunidades Autónomas de origen o destino. ....	51
Cuadro 2.27. Tráfico de mercancías por aeropuerto (1980-2005) .....	53
Cuadro 2.28. Origen/destino de mercancías por aeropuerto .....	53
Cuadro 2.29. Tráfico de mercancías por aeropuerto: Evolución futura. ....	54
Cuadro 2.30. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes .....	55
Cuadro 2.31. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes .....	56

**INDICE DE GRÁFICOS**

	<b><u>Página</u></b>
Gráfico 2.1. Movilidad de personas en la CAPV: desglose territorial. 2005 .....	33
Gráfico 2.2. Movilidad de personas en la CAPV: desglose por modo de transporte y Territorio Histórico. 2005 .....	34
Gráfico 2.3. Transporte privado: IMD en los principales accesos a las capitales.....	35
Gráfico 2.4. Transporte público urbano: Evolución de viajeros en servicios regulares de autobús de las capitales vascas (1990-2005) .....	36
Gráfico 2.5. Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros en el Metro de Bilbao (1995-2005) .....	38
Gráfico 2.6. Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros en EuskoTran (2002-2005).....	39
Gráfico 2.7. Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros en servicios regulares de ferrocarril (1980-2005).....	41
Gráfico 2.8. Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros en los servicios aéreos (1980-2005) .....	42
Gráfico 2.9. Tráfico de pasajeros en el puerto de Bilbao (2002-2005).....	44
Gráfico 2.10. Transporte de mercancías por modo de transporte .....	47
Gráfico 2.11. Tráfico transpirenaico: Evolución según escenario .....	49
Gráfico 2.12. Volumen de mercancías transportadas con origen la CAPV por FEVE (1990-2005).....	51
Gráfico 2.13. Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV: Evolución (1980-2005).....	52
Gráfico 2.14. Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Evolución (1980-2005) .....	55
Gráfico 2.15. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Tipología de mercancías.....	57
Gráfico 2.16. Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo (1990-2005).....	58
Gráfico 2.17. Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. ....	59

## **2. OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2005**

## 2. OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2005

### 2.1. OFERTA DE TRANSPORTE

#### a) *Composición del Sistema de Transportes en Euskadi*

Euskadi goza de un sistema de transportes completo que se configura en torno a los subsistemas más habituales: el viario, el ferroviario, el marítimo, el aéreo, el de cable y el del transporte intermodal. Concretamente,

- *Sistema viario:* La red de carreteras principales en Euskadi tiene 4.250 kilómetros. Casi 9 de cada 10 km de vía corresponden a carreteras de calzada única, mientras que las autopistas de peaje ocupan 0,5 km de cada diez. La titularidad de todas las carreteras, excepto de la autopista A-68, es de las Diputaciones Forales de los tres Territorios Históricos, que operan directamente esta red exceptuando el Túnel de Artxanda que es una concesión de la Diputación Foral de Bizkaia. La gestión de la A-8 está encomendada a dos sociedades, BIDEGI e INTERBIAK, de las Diputaciones Forales de Gipuzkoa y Bizkaia, que explotan sus respectivos tramos en cada territorio.

Sobre esta tupida red de carreteras se desarrolla una movilidad de personas y mercancías en régimen tanto público como privado.

- *Sistema ferroviario:* Euskadi se conecta con las principales capitales a través de Renfe. FEVE cubre el área geográfica de la cornisa cantábrica y EuskoTren, dependiente del Gobierno Vasco, ofrece servicios de cercanías y zonas suburbanas de las capitales vascas. Esta infraestructura es utilizada para el transporte tanto de mercancías como de pasajeros. En el caso del área metropolitana de Bilbao, el sistema de transporte ferroviario se completa con el tranvía – Euskotran-, y el Metro de Bilbao.

La oferta ferroviaria vasca se completará con la construcción de la “Nueva Red Ferroviaria Vasca de Altas Prestaciones”, más conocida como “Y vasca”, cuya finalización está prevista para el año 2010.

- *Sistema portuario:* Euskadi cuenta, por un lado, con dos puertos de interés general, el de Bilbao y el de Pasajes, y por otro, con 15 puertos autonómicos. Bilbao y Pasajes son dos grandes puertos comerciales, mientras que los demás, según su envergadura, desarrollan actividades en el ámbito marítimo, deportivo y pesquero, destacando Bermeo por su actividad comercial.

- *Sistema aeroportuario*: Euskadi dispone de tres aeropuertos de interés general situados en las inmediaciones de las tres capitales vascas, utilizados tanto para el transporte de viajeros como de mercancías.
- *Sistema de cable*: El sistema de cable, compuesto por ascensores, funiculares y teleféricos, está representado en Euskadi por tres funiculares (Funicular de Artxanda, de La Reineta y de Igueldo) y cuatro ascensores (Ascensor de Arangoiti, de La Salve, Solokoetxe y Begoña). Todos ellos están ubicados en el Territorio Histórico de Bizkaia, a excepción del Funicular de Igueldo, situado en San Sebastián.
- *Centros logísticos*: Actualmente operan en Euskadi cuatro centros logísticos que prestan sus servicios en el ámbito del transporte de mercancías: Aparcabi-sa en Bizkaia, Zaisa en Gipuzkoa y, por último, CTV y la recientemente creada Arasur en Álava.

En resumen, una densa red de autopistas, carreteras y líneas férreas, dos grandes puertos comerciales y tres aeropuertos dan cobertura a las crecientes necesidades de movilidad de personas y mercancías existentes en nuestra comunidad.

El sistema de Transportes de Euskadi se puede sintetizar en el cuadro que se presenta a continuación:

**Cuadro 2.1. Sistema de Transportes en Euskadi**

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

Fuente: Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012.

### 2.1.2. Oferta de transporte e infraestructuras asociadas

En el presente apartado se analizan las características de las infraestructuras disponibles en nuestra comunidad para el desarrollo de la actividad del transporte, así como la oferta específica a disposición del usuario/a. También se hace hincapié en las novedades habidas en el transcurso del año 2005 en este ámbito.

#### a) *Transporte por carretera*

Comenzando el análisis por la *infraestructura viaria* disponible en la CAPV, cabe mencionar que en 2004 la red de carreteras de la CAPV consta de 4.250 kilómetros, de los cuales el 87,7% son carreteras de calzada única, el 7,4% autopistas libres, autovías y carreteras de doble calzada, y el 4,8% restante autopistas de peaje.

La red de carreteras vascas ha crecido considerablemente en las últimas décadas, habiendo ganado en torno a 500 km desde 1970. Sin embargo, comparando las cifras actuales con las de justo una década antes, se aprecia una pérdida de 70 kilómetros, materializada en un descenso en la longitud de carreteras de calzada única (concretamente, 159 kilómetros menos), ya que se han aumentado los kilómetros de autopistas de peaje (20 kilómetros más) y de autopistas libres, autovías y carreteras de doble calzada (69 kilómetros más).

#### Cuadro 2.2. Red de carreteras vasca por tipo. 2004

	1994	2004
	(km;m/km <sup>2</sup> )	
<b>LONGITUD (km)</b>		
Autopistas de peaje	186	206
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	247	316
Carreteras de calzada única	3.887	3.728
<b>TOTAL</b>	<b>4.320</b>	<b>4.250</b>
<b>DENSIDAD (m/km<sup>2</sup>)</b>		
Autopistas de peaje	25,7	28,5
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	34,1	43,7
Carreteras de calzada única	537,3	515,3
<b>TOTAL</b>	<b>597,1</b>	<b>587,4</b>

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

Los proyectos acometidos en 2005 en las infraestructuras viarias de la CAPV han estado encaminados, fundamentalmente, a la construcción o ampliación de viales de gran capacidad en Euskadi. Entre estos proyectos, destacan los siguientes:



**Infraestructuras viarias - Novedades 2005**

- Con respecto a la *reforma y ampliación de la A-8 (Bilbao-Behobia)*, en 2005 se han abierto al servicio dos tramos de la primera fase del tercer carril de la A-8 en Gipuzkoa: el tramo Intxaurreondo-Pasaia y Ventas de Irún-Oiartzun. Por lo tanto, tan sólo quedan dos tramos por ampliar dentro de la primera fase: por un lado, el tramo Orío-Aritzeta, cuyo comienzo está previsto en 2006 y su finalización en 2008, y, por otro lado, el tramo Orío-Zarautz, que se estima estará operativo en 2008. Además de la construcción de un carril más en ambos sentidos, la obra contempla la ubicación de un enlace en Orío de entrada y salida a Donostia-San Sebastián.

La segunda fase de Gipuzkoa empezará a construirse en 2009 y contemplará los siguientes tramos: Zarautz-Zumaia (año 2012 como fecha prevista finalización), Zumaia-Itziar (obras durante los años 2012-2014), Itziar-Elgoibar (obras durante los años 2014-2016) y Elgoibar-Maltzaga (obras durante los años 2017-2019).

Por su parte, Interbiak ha adjudicado las obras de ampliación del tercer carril de la A-8 en Bizkaia de los tramos Erletxe-Boroa, Basauri-Irubide, Montorra-Iurreta y en servicio el Gallo-Erletxes.

- Por otra parte, el Consejo de Diputados ha aprobado el 16 de noviembre de 2005 el proyecto de trazado del *segundo cinturón de San Sebastián*, que unirá los municipios de Oiartzun y Rentería, Astigarraga, Hernani y Donostia-San Sebastián por la vega del Urumea y que contará con un enlace con la A-8 en Lasarte y Usurbil. A mediados de 2006 se sacará a licitar el primer tramo de esta variante (Rentería-Astigarraga), mientras que se espera que los tramos de Astigarraga-Lasarte y Lasarte-Aritzeta salgan a concurso en octubre o noviembre de 2006 con vistas a que la construcción se inicie en 2007 y el conjunto de la obra pueda estar terminada en 2009. En este 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.

- En 2005 se ha inaugurado el tramo Ormaiztegi-Zumarraga de la *Autovía Beasain-Durango*, que reducirá el tráfico en la N-636, carretera de dos carriles y saturada de tráfico. Éste ha sido el segundo de los tramos de la autovía, tras la inauguración en 1997 del tramo Beasain-Ormaiztegi. La terminación hasta Bergara, a través del tramo Zumarraga-Bergara, no está prevista hasta el año 2010.

La autovía enlazará en Bergara con la AP-1, de manera que los vehículos que quieran dirigirse a Durango podrán optar por esta autopista y enlazar con la A-8 en Eibar.

- Con respecto a la construcción de la *autopista Vitoria-Eibar (AP-1)*, cabe destacar que actualmente están abiertos al tráfico tres de los cinco tramos de los que se compone el trazado guipuzcoano, estando todos los tramos del trazado alavés aún en construcción. En total, la AP-1 tendrá una longitud total de 46,2 kilómetros, de los que 31,9 transcurrirán por territorio guipuzcoano y 14,4 por territorio alavés.

En el trazado guipuzcoano, los tramos Eibar-Bergara norte (7,2 km), Bergara norte-Bergara sur (4,2 km) y Bergara sur-Arrasate (3,5 km) son los únicos 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 en ejecución y se culminarán en 2008. En 2005 se han adjudicado las obras de construcción del tramo Arrasate-Eskoriatza, que contempla obras como los túneles de Apotzaga (330 metros) e Izurieta (260 metros), así como 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), cuya finalización está prevista para inicios de 2008, y, por otro lado, el tramo Luko-Arlaban (8 km).

- Asimismo, en 2005 se han llevado a cabo trabajos de *mejora y acondicionamiento de la red viaria de Álava*. Concretamente, la obra adjudicada comprende la construcción y el acondicionamiento de arceles y la eliminación de giros a la izquierda en la carretera N-1 desde Legua del Rey hasta Miranda de Ebro. El proyecto, con un recorrido de 6 km, contempla la ampliación a tres carriles de las principales calzadas, así como dos enlaces (uno con la carretera N-124 y otra con la localidad de Armiñón). Asimismo, se construirán dos pasos sobre la línea ferroviaria Madrid-Irún y sobre el río Zadorra.

- Con respecto a la *Variante sur metropolitana o Supersur*, que ha surgido como alternativa a la A-8 para desviar el tráfico de travesía de Bilbao, comenzará a construirse en 2007. Su construcción se ha proyectado en tres fases (Bilbao-Portugalete, Arrigorriaga-Galdakao y Trapagarán-Muskiz) y su finalización se prolongará hasta el año 2020. A principios de 2006 se han aprobado los proyectos provisionales de trazado de seis tramos, pendientes de ratificación.

- Además, se ha seguido desarrollando la *Autovía del Urumea*, entre los barrios donostiarra de Martutene y Hernani, que aligerará sustancialmente el tráfico de la N-1, mejorando las comunicaciones de la capital con el interior de la provincia. Esta infraestructura contará con tres carriles: dos de salida de la capital donostiarra y uno de entrada.

- Por otra parte, se ha aprobado la adjudicación de la continuación de las obras de la *Variante de Pasaia*, que conectará la N-1 con la autopista A-8, y que se prevé entre en funcionamiento en abril de 2007.

- Asimismo, en 2005 se han comenzado las obras de construcción de la segunda fase de la *Variante de Astrabudua*, que prevé descongestionar este barrio de Erandio, a la vez que crear una vía alternativa que comunique La Avanzada con la carretera de la Ría.

- En cuanto al *corredor del Cadagua*, en 2005 han comenzado las obras de los dos últimos tramos con los que se finalizará la obra iniciada en 1989. Este vial de 29 kilómetros entre Bilbao y la comarca de las Encartaciones, tiene la mitad de su trazado operativo, faltando por construir aún la variante de Alonsotegi, el desdoblamiento de Aranguren y el tramo de Arbuio-Sodupe. La Diputación Foral de Bizkaia calcula que estos tramos estén operativos en 2007. En 2005 se ha adjudicado el trazado entre Arbuio y Sodupe, que cierra dicho corredor.

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

Circunscribiendo el análisis a la *oferta de transporte por carretera* existente, y comenzando por la *oferta pública de transporte por carretera*, ésta se concentra en las tres capitales vascas en las tres compañías de autobuses: Tuvisa (Transportes Urbanos de Vitoria, S.A.) en Vitoria-Gasteiz, Bilbobus en Bilbao y la Compañía del Tranvía (CTSS) en Donostia-San Sebastián. Asimismo, existen otras compañías de autobuses que prestan servicios en las áreas metropolitanas posibilitando el transporte entre las capitales y los municipios situados en sus áreas de influencia.

En este sentido, el siguiente cuadro recoge información relativa las tres compañías de transporte urbano de las capitales, donde se aprecia que Bilbobus dispone de una oferta más amplia que el resto de las compañías tanto en lo referente al número de líneas, como a su longitud y 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 (2005)<sup>(1)</sup>**

Concepto	Bilbao	Donostia-San Sebastián	Vitoria-Gasteiz	TOTAL
Líneas de Red	32	22	14	68
Longitud (Km)	392,6	144,5	86	623,1
Parque autobuses	142	98	60	300

<sup>(1)</sup> No incluye los servicios de noche, los gautxoris.

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

Pasando a analizar la vertiente del *transporte privado*, y con respecto al parque de vehículos, en 2005 se han alcanzado 1.170.574 unidades en Euskadi, lo que representa un incremento interanual del 2,8% en el tráfico de vehículos privados en la red viaria vasca. En el Estado el aumento interanual ha sido del 4,6%, lo que de-

nota una leve ralentización del ritmo de crecimiento del parque de vehículos en Euskadi.

#### Cuadro 2.4. Parque de vehículos en la CAPV. 2005

(nº vehículos y %)

	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
	nº vehículos	%	nº vehículos	%	nº vehículos	%	nº vehículos	%
Turismos	132.927	75,4	468.991	78,5	287.191	72,4	889.109	76,0
Motocicletas	7.286	4,1	26.752	4,5	29.998	7,6	64.036	5,5
Camiones	29.219	16,6	81.879	13,7	63.793	16,1	174.891	14,9
Autobuses	468	0,3	1.570	0,3	771	0,2	2.809	0,2
Tractores industriales	1.406	0,8	3.860	0,6	3.496	0,9	8.762	0,7
Otros vehículos	4.898	2,8	14.416	2,4	11.653	2,9	30.967	2,6
TOTAL	176.204	100,0	597.468	100,0	396.902	100,0	1.170.574	100,0

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

El siguiente cuadro nos permite realizar una fotografía del índice de motorización en el contexto europeo. Así, se observa que Luxemburgo ostenta el mayor índice, con 641 turismos por cada 1.000 habitantes, mientras que, en el otro extremo, Hungría es el país con menor índice de motorización con 274 turismos por 1.000 habitantes. En este contexto, la CAPV ocupa una posición intermedia con 408 turismos por cada 1.000 habitantes, notablemente por debajo del índice de motorización estatal (450 turismos por 1.000 habitantes) y muy cerca de La Rioja, región española con menor índice de motorización (386 turismos por 1.000 habitantes).

**Cuadro 2.5. Índice de motorización en Europa. 2003**

Turismos/1.000 habitantes

País / Año	2003
Luxemburgo	641
Italia	599
Alemania	541
Malta	526
Austria	503
Bélgica	466
Eslovenia	458
Suecia	456
Reino Unido	455
España	450
✓ La Rioja	386
✓ CAPV	408
Eslovaquia	437
Holanda	427
Irlanda	380
República Checa	363
Lituania	363
Dinamarca	352
Estonia	320
Polonia	294
Letonia	278
Hungría	274

Fuente: Eustat.

**b) Transporte ferroviario**

Los operadores que prestan su oferta ferroviaria en la CAPV son cuatro: Renfe, FEVE, Eusko Trenbideak y Metro Bilbao. Específicamente en el caso de Renfe y de Eusko Trenbideak, la infraestructura ferroviaria está gestionada por ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) y ETS-RFV (Eusko Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca), respectivamente. A continuación 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 corresponde al servicio de cercanías de Bilbao. Ésta se compone de tres líneas (C-1 Bilbao Abando-Santurtzi, C-2 Bilbao Abando-Muskiz y C-3 Bilbao Abando-Orduña), que, conjuntamente, ponen a disposición del usuario 436 trenes en un día laborable.

**Cuadro 2.6. Datos básicos de la oferta de Renfe<sup>1</sup>. 2005**

	2005
Nº de líneas	3
Nº de trenes (en día laborable)	436

<sup>1</sup> Se refiere a los servicios de Cercanías de Bilbao.

Fuente: Renfe.

En el siguiente cuadro se recogen las principales actuaciones de ADIF en el ámbito de las *infraestructuras* vascas en el transcurso del año 2005. Así,

#### Infraestructura ferroviaria de ADIF y Oferta de Renfe - Novedades 2005

- En enero de 2005 se ha inaugurado la estación de La Peña en la línea C-3.
- Se ha continuado con los trabajos de construcción de la nueva estación de Miribilla.
- Por otro lado, Renfe prevé instalar 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.

En las líneas regionales, la *oferta* de trenes en el cómputo del año ha sido de 3.684 unidades (descenso interanual del 1,1%), lo que se traduce en 537.295 trenes/km (descenso interanual del 2,3%) y 39.595.499 plazas/km (aumento interanual del 9,7%). La oferta de servicios regulares ha sido más amplia en la línea de cercanías, debido a la mayor periodicidad de sus trayectos. Así, en 2005 se han movido 16.982 trenes (leve descenso interanual del 0,5%), lo que supone 548.014 trenes/km (aumento interanual del 1,5%) y 90.006.242 plazas/km ofertadas (descenso interanual del 1%).

**Cuadro 2.7. Datos básicos de la oferta de FEVE. 2005**

	2005
<b>LÍNEAS REGIONALES</b>	
Nº de líneas	2
Nº de trenes ofertados <sup>1</sup>	3.684
Trenes/km ofertados <sup>1</sup>	537.295
Plazas/km ofertadas <sup>1</sup>	39.595.499
<b>LÍNEA DE CERCANÍAS</b>	
Nº de líneas	1
Nº de trenes ofertados	16.982
Trenes/km ofertados	548.014
Plazas/km ofertadas	90.006.242

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

Fuente: Feve. Elaboración propia.

En el siguiente cuadro se recogen las principales actuaciones de FEVE en el ámbito de las *infraestructuras* vascas en el transcurso del año 2005. Así,

#### Infraestructura y Oferta de FEVE- Novedades 2005

- ❑ La compañía tiene previsto reforzar la seguridad en Bilbao suprimiendo tres pasos a nivel con barreras de la línea regional Bilbao-Santander de FEVE en el barrio de Zorroza. Las tres supresiones forman parte del plan de seguridad del Ministerio para eliminar 37 pasos a nivel en España (31 pertenecen a FEVE).
- ❑ Además, en diciembre de 2005 se ha presentado un nuevo tren de altas prestaciones que funciona los viernes y que dispone de restaurante.
- ❑ Actualmente, la compañía tiene entre sus proyectos: i) la reforma de la estación de FEVE de la Concordia, que supondrá un cambio completo en la distribución del vestíbulo y de la fachada posterior del edificio, y cuya finalización está prevista para abril de 2007, y, ii) las obras de soterramiento del primer tramo de la línea ferroviaria de FEVE en Bazarto.

#### *EuskoTren-ETS*

La *infraestructura ferroviaria* gestionada por ETS transcurre sobre 210,9 kilómetros de suelo vasco. De esta longitud total de vía, 151,4 kilómetros son de vía única y 59,5 kilómetros de doble vía. Esta infraestructura se desdobra en tres líneas: 1) Bilbao (Deusto)-Lezama, 2) Bilbao-Bermeo, y 3) Bilbao-Donostia/San Sebastián.

Sobre esta vía, EuskoTren ha puesto a disposición del usuario/a una *oferta* de 198.809 trenes en 2005, con un total de 48.610.768 plazas. Las plazas/km totales han ascendido a 1.184.835.092.

**Cuadro 2.8. Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de EuskoTren<sup>1</sup>. 2005**

	2005
Nº de líneas	3
Longitud de líneas convencionales (km)	210,9
Longitud de líneas convencionales de vía única (km)	151,4
Longitud de líneas convencionales de doble vía (km)	59,5
Nº trenes ofertados	198.809
Nº plazas ofertadas	48.610.768
Nº km ofertados	4.556.315
Plazas-km ofertadas	1.184.835.092

1 No incluye el tranvía de Bilbao, EuskoTran.

Fuente: EuskoTren. Elaboración propia.

En el siguiente cuadro se recogen las principales inversiones acometidas por EuskoTren y ETS en su infraestructura y oferta ferroviaria en el transcurso del año 2005. Así,

#### Infraestructura y Oferta de EuskoTren - Novedades 2005

- ❑ En general, las inversiones llevadas a cabo por EuskoTren en 2005 responden a las líneas de actuación marcadas en el Plan Estratégico EuskoTren XXI. Cabe reseñar el esfuerzo realizado para adecuar la empresa al modelo de gestión y explotación recogido en la Ley 6/2004, de 21 de mayo del Parlamento Vasco, de creación del Ente Público Euskal Trenbide Sarea (ETS) como gestor de las infraestructuras ferroviarias. El cambio se plasmará durante 2006 con la segregación de parte de las actividades actuales de EuskoTren, que pasarán a ser realizadas por ETS, quedando EuskoTren como operador de transporte.
- ❑ Han finalizado las obras de la Variante Sur de Donostia y a la estación de Lugaritz, procediéndose a su inauguración en el mes de marzo de 2005.
- ❑ Se han iniciado las obras correspondientes al desdoblamiento entre Amorebieta y Durango.
- ❑ La obra de infraestructura más significativa de 2005 corresponde al soterramiento del trazado ferroviario entre Durango y Traña.
- ❑ Además, se han llevado a cabo los trabajos de reparación del túnel de Itxaspe, tras la caída registrada sobre la vía de parte de la cubierta del techo. Conjuntamente, se han realizado diversas intervenciones de adecuación al tráfico mixto.
- ❑ Se han seguido realizando obras para paliar diversos riesgos geológicos.
- ❑ Se ha adquirido nuevo material móvil ferroviario. Se trata de la adquisición de 42 plataformas para transporte de mercancías.



- Se ha proseguido en la ejecución de obras para modernización tanto de las UT-3500 como las UT-200.
- Con respecto al parque de autobuses, se ha procedido, como en ejercicios anteriores, a su renovación y remodelación.
- 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.
- Destaca el proyecto de construcción de la nueva sede de EuskoTren en Durango.
- La inversión del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco en 2006 cubrirá los diversos proyectos de desdoblamiento de vías y de supresión de pasos a nivel, con el objetivo de posibilitar el incremento del tráfico, tanto de pasajeros como de mercancías.

### *Metro de Bilbao*

En lo referente a la *infraestructura* del Metro de Bilbao, en 2005 cuenta con una longitud de red de 36,39 kilómetros, presta sus servicios a través de dos líneas (Bolueta-Plentzia y Bolueta-Urbinaga) y 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 en 2005 se ha compuesto de 3.979.773 kilómetros, 15.919.092 coches-km y 2.340.106.524 plazas-km ofertadas, cifras que suponen un crecimiento interanual del 6,4%.

**Cuadro 2.9. Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro de Bilbao. 2005**

	<b>2005</b>
Nº de líneas	2
Nº de estaciones	34
Longitud de la red (km)	36,39
Capacidad en situación de confort (personas)	523 (379 de pie+144 sentadas)
Nº km ofertados	3.979.773
Coches-km ofertados	15.919.092
Plazas-km ofertadas	2.340.106.524

<sup>1</sup> Son datos de 2004.

Fuente: Metro de Bilbao. Elaboración propia.

En el siguiente cuadro se recogen las principales actuaciones de Metro Bilbao en 2005 relacionadas con su infraestructura y oferta ferroviaria. Así,

### Infraestructuras Metro de Bilbao - Novedades 2005

- ❑ El 5 de enero de 2005 se han inaugurado *dos nuevos tramos* de la red del metro, que incluyen dos nuevas estaciones: Etxebarri (correspondiente al tronco común de las dos líneas del metro) y Sestao (nueva estación término de la línea 2 que conecta este municipio de la margen izquierda con el resto de la red metropolitana).
- ❑ Entrada en funcionamiento el 8 de enero de 2005 del parking disuasorio construido junto a la nueva estación de Etxebarri y que gestiona Metro Bilbao.
- ❑ Las obras de mejora en las infraestructuras e instalaciones del metro acometidas en 2005 son las siguientes:
  - Apoyos elásticos carril-travesía en San Inazio, Lutzana y Algorta: su objetivo es reducir el ruido producido por el paso de los trenes mediante la disminución de la rigidez de la vía.
  - Cierre de huecos laterales de las escaleras mecánicas para evitar la entrada de papeles y suciedad.
  - Retirada de suelos de terrazo y sustitución por granito flameado de características antideslizantes en los accesos a las estaciones de Areeta y Algorta.
  - Colocación de lámina filtrante solar en la cristalería de la estación de Astrabudua.
  - Reparación estructural de las vigas prefabricadas del paso superior del ferrocarril sobre la BI-637 de Kurtxes.
  - Instalación de expositores de folletos en las estaciones de Berango, Sopelana, Larrabasterra, Urduliz y Plentzia.
  - Ampliación de marquesinas del andén de Gobela.
  - Pintura de los elementos estructurales, barandillas y cierres de las estaciones de Lutzana y Sopelana.
  - Cubiertas en escaleras y andenes de acceso a la estación de Larrabasterra.
  - Revisión y mantenimiento de cubiertas en edificios exteriores y marquesinas.
- ❑ En 2005 se han adquirido repuestos de inmovilizado para la realización de la gran revisión de la UT550, se ha sustituido parcialmente el hilo de contacto de la catenaria, se ha adecuado la cubierta de algunas estaciones, se ha finalizado el proyecto de mejora de los saneamientos de la zona de talleres en Sopelana y se ha adquirido diverso equipamiento informático.

- Asimismo, se han continuado los trabajos correspondientes al tramo Portugaleta-Santurtzi de la Línea 2 del Metro de Bilbao, que incluye la construcción de dos estaciones en Santurtzi y la de Peñota.
- Una de las principales partidas en las que se centrarán las inversiones del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco será el desarrollo de la Línea 2.

### *EuskoTran*

Con respecto a la *infraestructura* del tranvía de Bilbao, cabe mencionar que en la actualidad dispone de la línea Atxuri-Basurto, que, en su recorrido de 4,5 kilómetros realiza un total de 12 paradas. La flota asciende a 7 unidades, cada una de 25 metros de longitud.

En 2005, EuskoTran ha *ofertado* 66.981 trenes y 8.372.625 plazas. El número de kilómetros ofertados ha sido de 317.762, lo que ha situado las plazas-km puestas a disposición del usuario/a en 39.720.250.

### **Cuadro 2.10. Datos básicos de la oferta de EuskoTran. 2005**

	2005
Nº de líneas	1
Nº trenes ofertados	66.981
Nº plazas ofertadas	8.372.625
Nº km ofertados	317.762
Plazas-km ofertadas	39.720.250

1 Se refiere a la línea Bilbao-Balmaseda.

Fuente: Eustat.

En el siguiente cuadro se recogen las principales actuaciones llevadas a cabo por EuskoTran en el ámbito de su infraestructura y oferta ferroviaria en el transcurso del año 2005. Así,

**Infraestructuras EuskoTran - Novedades 2005**

- ❑ Destaca, sobre todo, el *proyecto de ampliación de la línea de tranvía desde Basurto hasta la plaza Rekalde*. Esta obra supondrá la creación de tres paradas entre la actual estación de Basurto y la Plaza Rekalde, situando en cinco los minutos que los viajeros/as tardarán en recorrer este trayecto de 1.300 metros.

Este proyecto se enmarca en el proyecto de cerrar el anillo tranviario de Bilbao con Atxuri atravesando el barrio de Bilbao La Vieja.

A continuación se recogen los avances registrados en 2005 en los proyectos de puesta en marcha de los tranvías de Vitoria-Gasteiz, de Leioa y del Alto Deba. Concretamente,

- ❑ La puesta en marcha del *Tranvía de Leioa* no se prevé hasta 2010. Las obras se dividen en dos fases: por una parte, el tramo Leioa-Universidad, que unirá la parada de Metro Bilbao de Leioa con el campus de la UPV, con 3.862 metros de recorrido y nueve paradas, cuyas obras comenzarán en 2008 con una duración estimada de 28 meses y una inversión en torno a 23 millones de euros; por otra parte, la fase Urbinaga-Leioa, de 1.807 metros de recorrido y 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.

La primera fase del proyecto reducirá a tan sólo 12 los 31 minutos que actualmente se tardan 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. Además, esta nueva infraestructura estará compuesta por cinco unidades, cada una con una longitud de 30 metros y una capacidad para 196 personas (48 plazas sentadas y 148 de pie).

- ❑ Por su parte, el *Tranvía del Alto Deba* unirá las localidades de Bergara, Arrasate y Aretxabaleta en apenas 30 minutos. Dividido en tres fases, se estima que las obras comiencen en 2006 con miras a que la primera fase, que unirá estos tres municipios a través de 17,5 km y 19 paradas, esté operativa en 2009. 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 2005 se ha centrado en la organización de diversas acciones informativas, con el objetivo de acercar este nuevo sistema de transporte a la ciudadanía, y en la realización de los trámites organizativos para la aprobación del proyecto.

- Finalmente, el *Tranvía de Vitoria-Gasteiz*, que en su primera fase pretende enlazar los barrios más alejados de la ciudad con el centro de la misma, permitirá llegar de Ibaiondo, Lakua y Abetxuko en 13 minutos al centro de la ciudad sobre un recorrido global de 9 kilómetros. Esta infraestructura ferroviaria contará con un total de ocho unidades, cada una con una longitud de 30 metros, la misma longitud de cada parada del trazado. La capacidad de cada unidad será de 196 personas (48 sentadas y 148 a pie). El coste total del tranvía asciende a 100 millones de euros y estará cofinanciado por el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Álava y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

Actualmente tan sólo se han licitado dos de los tres tramos del trabajo, correspondientes a los ramales Centro y Lakua, con una fecha de comienzo de obras estimada para julio de 2006. Según las previsiones actuales, la línea completa estará operativa para el año 2008.

Recientemente se ha inaugurado la oficina de información del Euskal Trenbide Sarea (ETS) en Vitoria-Gasteiz. En ella se presentan las principales características de esta primera fase del proyecto.

### *Nueva Red Ferroviaria Vasca*

Como colofón al apartado dedicado a la oferta e infraestructuras ferroviarias, se presentan las principales novedades en 2005 del proyecto de infraestructura de carácter tan estratégico para nuestra comunidad como la "Y vasca". Así,

- A finales de 2005, los gobiernos central y vasco han acordado firmar el convenio de colaboración que permitirá la construcción de la infraestructura más importante de los últimos tiempos en Euskadi: la llamada "Y vasca". El Ministerio de Fomento asumirá la construcción de los tramos ferroviarios Vitoria-Arrasate-Bergara y Arrasate-Bergara-Bilbao, mientras que el ejecutivo vasco se encargará del tramo guipuzcoano Bergara-Irún.

Este acuerdo supondrá la retirada de los recursos interpuestos en 2005 por el Ministerio de Fomento por la licitación por parte del Gobierno Vasco de algunos tramos del trazado guipuzcoano (concretamente, del acceso a Irún y el corredor Ordizia-Itsasondo).

Así, se espera que las principales adjudicaciones y obras se inicien en 2006, con la previsión de que la infraestructura esté completamente operativa para el año 2010.

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 230 km/hora para viajeros y de 90 km/hora para mercancías.

Las estimaciones hechas públicas recientemente por la consejera en la presentación del documento con las líneas maestras del proyecto, sitúan su demanda en 11.655 viajeros diarios, lo que significa que movilizará a más de 4 millones de personas al año, gran parte de ellos, actuales usuarios de vehículos privados. Concretamente, se estima que en los viajes internos a la CAPV (con origen y destino la CAPV), el 60% de los nuevos viajeros procederán del uso de vehículos privados y el 40% de los que utilizan el autobús. En el caso de los viajes externos (con origen y destino fuera de la CAPV) el 61% provendrá del uso de vehículos privados, el 16% del autobús, el 9% del tren y el 11% restante del avión. Con ello, se retirarán 1.210 turismos al día de la N-1 entre Vitoria e Irún y 1.690 de la A-8.

Con respecto a las mercancías, se contempla la circulación diaria de 31 trenes entre Vitoria e Irún, lo que supone la eliminación diaria de 1.175 camiones de esta carretera.

La inversión necesaria para la ejecución de esta infraestructura asciende a 4.178 millones de euros, de los que el Ejecutivo Autónomo adelantará 1.642 millones de euros, que posteriormente se descontarán vía cupo.

### **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.

En 2005, el tráfico de aeronaves en los aeropuertos vascos ha sido de 67.774 unidades, cifra un 5,6% superior a la de justo un año antes. Resulta destacable el aumento generalizado observado en todos los aeropuertos vascos, excepto en el de Vitoria-Gasteiz, que asiste, por segundo año consecutivo, a un importante descenso en el tráfico de aeronaves. Sobresale la posición del aeropuerto de Bilbao,

que en 2005 consolida su posición predominante con el 76,3% del tráfico total de aeronaves en la CAPV.

### Cuadro 2.11. Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves en los aeropuertos vascos

(Nº de aeronaves y %)

Años	Vitoria-Gasteiz		Hondarribia		Bilbao		TOTAL	
	Nº	Δ anual per. (%)	Nº	Δ anual per. (%)	Nº	Δ anual per. (%)	Nº	Δ anual per. (%)
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

Fuente: Ministerio de Fomento (Dirección de Aviación Civil). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

En el siguiente cuadro se recogen las principales características y las actuaciones llevadas a cabo por los tres aeropuertos vascos en 2005 relacionadas con su infraestructura y oferta aérea. Así,

#### Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz – Situación y Novedades 2005

- 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 m<sup>2</sup>, que puede albergar al mismo tiempo 13 aeronaves de gran envergadura.
- En 2005 se han culminado unas inversiones por valor de 9 millones de euros. Su objetivo ha sido la modernización y optimización de la seguridad y la calidad de la terminal. Concretamente, se ha llevado a cabo:
  - La ampliación de las plataformas de estacionamiento de aeronaves.
  - La instalación de un DVOR/DME.
  - La construcción de un centro de gestión de residuos.
  - La instalación de un sistema de detección perimetral.
  - La ampliación del sistema de control de accesos.
  - La remodelación de las salas de llegada.
  - La sustitución de los hipódromos de recogida de equipajes.
  - La creación de una plataforma de pruebas del servicio de extinción de incendios.

□ A inicios de 2006 VIAS (Vitoria Integrated Air Services) y Clasa (Centros Logísticos Aeroportuarios) han firmado un contrato para la construcción de una nueva terminal de carga en el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz. Ésta estará ubicada en la primera línea del aeropuerto y constará de una superficie, en el lado aire de 1.162 m<sup>2</sup> y en el lado tierra de 1.700 m<sup>2</sup>, y una primera planta de oficinas de 240 m<sup>2</sup>. Las obras han comenzado en enero de 2006.

□ El operador logístico DHL ha iniciado en enero de 2006 las obras de construcción de sus nuevas instalaciones en el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz. Esta nueva instalación contará con una nave operativa de 3.600 m<sup>2</sup> destinada a la clasificación y distribución de envíos, y con 1.400 m<sup>2</sup> de 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.

#### Aeropuerto de Bilbao – Situación y Novedades 2005

□ El aeropuerto de Bilbao dispone de una terminal de 32.000 m<sup>2</sup>, 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 descongestiona la anterior y tiene una capacidad de diez aeronaves).

#### Aeropuerto de Hondarribia – Situación y Novedades 2005

□ 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 m<sup>2</sup> 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.

□ En 2005 ha continuado el debate sobre el proyecto de ampliación del aeropuerto de Hondarribia, con el reciente rechazo por parte del Ministerio de Fomento de la propuesta de ampliación de la pista del aeropuerto 300 metros hacia el barrio de Mendelu (propuesta de la Diputación de Gipuzkoa), fundamentalmente por sus repercusiones medio-ambientales.



- Por último, a inicios de 2006 han comenzado a funcionar las nuevas líneas de Air Nostrom que unen Hondarribia con Sevilla y Málaga, con la posibilidad de implantar nuevos vuelos y destinos en los próximos meses.

#### d) Transporte marítimo

Tomando los datos de Anavas (Asociación de Navieros Vascos), como representativas de la oferta de buques en la CAPV, se obtiene que la flota mercante vasca asociada en 2005 se compone de 67 buques, pertenecientes a 11 empresas propietarias y/o gestoras de buques, mercantes y remolcadores. Estos buques suman un potencial de 524.523 toneladas brutas, con un total de 917.116 TPM.

Con respecto al año precedente, estas cifras reflejan la incorporación de 17 nuevas embarcaciones a la flota contabilizada por Anavas, así como un aumento del 15,1% en el tonelaje bruto y en TPM.

Casi la mitad de la oferta naviera vasca se compone de buques remolcadores (el 44,8%), seguidos de los químicos y los buques tanque.

#### Cuadro 2.12. Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV (1995-2005)

Puerto	Nº empresas	Nº buques	GT	TPM <sup>1</sup>
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

<sup>1</sup> Tonelaje de Peso Muerto.

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

**Cuadro 2.13. Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2005**

Tipo de buque	Nº buques
Remolcador	30
Químico	7
Buque tanque	6
L.P.G.	6
Polivalente	5
Frigorífico	5
Otros <sup>1</sup>	8
<b>TOTAL</b>	<b>67</b>

<sup>1</sup> 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 características y las actuaciones más significativas relacionadas con su infraestructura llevadas a cabo por los puertos vascos de mayor actividad en 2005. Así,

#### Puerto de Bilbao – Situación y Novedades 2005

- En 2005 se ha finalizado un parque eólico compuesto por cinco aerogeneradores.
- En 2005 se ha finalizado una terminal para la recepción, almacenamiento y reexpedición de productos líquidos.
- Se han terminado los almacenes para mercancía general.
- Asimismo, se prevé que en el primer semestre de 2006 se concluya la construcción de una planta de molturación de semillas y refino de aceites.
- En esta misma fecha está previsto que se termine la planta de molienda de escoria granulada de horno alto.
- También en 2006 finalizará la construcción del almacén de productos petrolíferos, así como un parking para camiones con mercancía peligrosa.

#### Puerto de Pasajes – Situación y Novedades 2005

- La naviera noruega UECC ha finalizado en 2005 la construcción del nuevo almacén de vehículos en el puerto, tras cerca de un año de obras. Con esta obra, UECC sitúa su capacidad de operación en los 600.000 vehículos al año y permite incorporar el almacenamiento de maquinaria y grandes vehículos.
- Su superficie es de 90.000m<sup>2</sup>, distribuida en tres plantas, con una altura de 12 metros.

#### Puerto de Bermeo – Situación y Novedades 2005

- En 2005 se han culminado las obras de rehabilitación y urbanización del Portu Zaharra de Bermeo, tras una inversión de 7,8 millones de euros financiada por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.

Por otro lado, y con respecto a los actuales proyectos relacionados con la infraestructura marítima, el Departamento de Transportes y Obras del Gobierno Vasco se encuentra inmerso en el desarrollo de los proyectos de Autopistas del Mar, así como en la potenciación del cabotaje marítimo ó Short Sea Shipping.

### ***e) Transporte por cable***

La oferta de transporte por cable la conforman los funiculares y ascensores que operan en nuestra comunidad. Su uso se ciñe exclusivamente a la movilidad de personas.

Son tres los funiculares existentes: el de Artxanda, el de La Reineta 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***

La situación geográfica de nuestra comunidad y el elevado nivel de industrialización de la economía convierten al País Vasco en uno de los enclaves con mayores niveles de tráfico de mercancías. Además de las infraestructuras viarias, ferroviarias, marítimas y aeroportuarias que dan respuesta a estos elevados niveles de tráfico, Euskadi cuenta en la actualidad con cuatro centros de transporte y distribución activos, que desempeñan un papel protagonista en la descongestión del tráfico en los núcleos urbanos, en la liberación de suelo y en la racionalización de las labores de distribución de mercancías.

#### ***Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTV)***

Este centro logístico, que cuenta en la actualidad con 715.584m<sup>2</sup> y está ubicado en el Polígono Industrial de Júndiz, 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: dispone de una terminal de carga ferroviaria internacional, y se conecta con la autopista que le une al Puerto de Bilbao y al aeropuerto de carga de Vitoria-Gasteiz.

En sus más de 700.000 m<sup>2</sup>, el Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz aloja a 60 empresas y dispone de 180 plazas de aparcamiento.

### *Zaisa*

Zaisa (Centro de Transportes de Irún) está ubicado en Irún, 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.

En 2005 se ha consolidado ZAISA III, la tercera fase de desarrollo del Centro de Transportes de Irún, que tiene pendiente aún la construcción de dos parcelas para culminar unos trabajos que han supuesto un incremento de superficie de 200.000 m<sup>2</sup>. Así, a finales de 2005 Zaisa cuenta con una superficie total de 401.000 m<sup>2</sup>, con 145 empresas alojadas y 275 plazas públicas de aparcamiento.

### *Aparcabisa*

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, este centro cuenta con 180.000 m<sup>2</sup> de superficie construida, 145 empresas alojadas y 1.147 plazas de aparcamiento (distribuidas en cinco ubicaciones).

### *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. Cuando

esté a pleno rendimiento (se estima que en 2013), dispondrá de una superficie construida de 2 millones de m<sup>2</sup>.

Entonces, Arasur 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**

En 2005 se sigue trabajando en el proyecto de construcción de una *estación intermodal en Irún*. El proyecto, entregado por la sociedad promotora, Euskomodal en el año 2003, concibe la intermodalidad entre el ferrocarril y el transporte por carretera como base para la reducción del actual tráfico transfronterizo. Con esta infraestructura, se trasvasarían las mercancías del camión al ferrocarril, bien mediante contenedores o cargando el camión al completo.

Con respecto a los *intercambiadores modales de transporte público* existentes en Euskadi, el Ayuntamiento de Bilbao ha decidido recientemente obligar a la nueva empresa que se haga cargo de la gestión de Termibus a reformar sus accesos en el intercambiador de San Mamés, donde se conectan el Metro, Termibus, Renfe, FEVE y EuskoTran. Concretamente, se deberá ampliar una de las salidas de los autocares, y con ello crear un acceso peatonal, también eliminar una pasarela muy poco utilizada actualmente y que permitirá crear dos nuevas dársenas y mejorar escaleras, rampas y puntos de información, y, por último, reformar íntegramente los baños públicos. Este intercambiador coexiste con los intercambiadores de Leioa y Ansio. El primero, ha acoplado una parada de Bizkaibus y un parking de vehículos

a la estación de metro, mientras que en la estación de Ansio-Barakaldo (estación del Bilbao Exhibition Centre) se conecta la estación de metro con un parking de vehículos y una parada de Bizkaibus en la superficie.

Por su parte, en Donostia-San Sebastián aún se está analizando el proyecto de construir una estación intermodal en el barrio de Riberas de Loiola. Este proyecto, paralizado en la actualidad por su elevado coste, contaría con 33 dársenas, y conectaría las estaciones de Renfe, Tope, la red de autobuses urbanos y la futura Autovía del Urumea. A su vez, la estación contaría con un aparcamiento subterráneo con 440 plazas.

Finalmente, se prevé que en Vitoria-Gasteiz se saquen a licitar los proyectos de la nueva estación intermodal en la zona de Lakua.

### **2.1.3. Nivel de satisfacción con la oferta de transporte de la CAPV**

Como colofón a este bloque, se hace una breve reseña a la satisfacción de los vascos y vascas con el servicio de transporte público y con la red vial de la CAPV, recogida en el "Estudio general de la Sociología del Transporte de Viajeros de la CAPV 2005".

#### ***a) Satisfacción con el transporte público***

Según esta fuente, la ciudadanía vasca otorga una puntuación media de 7,63 sobre 10 al transporte público vasco.

Los más críticos con el transporte público son los residentes en Álava (7,05), los hombres (7,58), los jóvenes de 16-24 años (7,25) y los residentes en municipios de menos de 25.000 habitantes (7,59).

Por el contrario, el mayor nivel de satisfacción lo muestran los residentes del territorio de Bizkaia (7,89), las mujeres (7,68), las personas mayores de 64 años (8,25) y los residentes en municipios de más de 25.000 habitantes (7,65).

***b) Satisfacción con la red vial***

La misma fuente sitúa el nivel de satisfacción de la ciudadanía con la red vial en un escaso 5,64 sobre 10.

Esta vez son los guipuzcoanos los más críticos con el estado de la red vial (5,22), junto con las personas con una edad comprendida entre 25 y 44 años (5,52) y los residentes en municipios de menos de 25.000 habitantes (5,50).

En el polo opuesto, los más benévoloos con el estado de las carreteras son los ciudadanos alaveses (6,59), las personas mayores de 64 años (6,27), así como los residentes en municipios de más de 25.000 habitantes (5,71).

La percepción del estado de la red vial apenas difiere por razón de sexo (la puntuación del colectivo masculino es 5,64 y la del colectivo femenino 5,63).

## 2.2. DEMANDA DE TRANSPORTE

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

### 2.2.1. Movilidad de personas

#### a) *Transporte por carretera*

Comenzando el análisis por la demanda de *transporte privado* en nuestra comunidad autónoma, y según el "Estudio general de la Sociología del Transporte de Viajeros de la CAPV 2005", en el año 2005:

- Se desplazan diariamente 1.713.191 vascos y vascas, lo que se traduce en un total de 42.166.838 kilómetros al día computados.
- Por su parte, la media de commuters<sup>1</sup> al día en la CAPV es de 931.704 personas, que, conjuntamente, suman 29.183.800 kilómetros de desplazamientos al día.
- Además, hay 32.189 personas que no realizan ningún desplazamiento al día en nuestra comunidad.

#### Cuadro 2.14. Movilidad de personas en la CAPV. 2005

(nº de desplazamientos y km/día)

	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
	Nº pers. desplaz.	Km/día	Nº pers. desplaz.	Km/día	Nº pers. desplaz.	Km/día	Nº pers. desplaz.	Km/día
Pedestre	231.084	995.741	860.423	3.226.585	529.909	2.244.165	1.621.988	6.476.598
Vehículo privado	116.168	3.099.478	366.959	13.034.389	269.533	8.351.736	754.663	24.505.417
Transporte público	54.078	1.028.567	367.925	5.918.071	159.087	2.772.730	579.409	9.701.045
Otros transportes	12.017	171.212	20.279	588.100	42.919	736.408	75.109	1.483.778
<b>TOTAL</b>	<b>247.107<sup>1</sup></b>	<b>5.294.998</b>	<b>937.677<sup>1</sup></b>	<b>22.767.146</b>	<b>568.822<sup>1</sup></b>	<b>14.105.039</b>	<b>1.713.191<sup>1</sup></b>	<b>42.166.838</b>

<sup>1</sup> Este total no coincide con la suma del número de desplazamientos de cada modo de transporte. La diferencia se debe a que cada persona desplazada puede combinar desplazamientos en diferentes modos de transporte (se trata de una pregunta multirrespuesta).

Fuente: Estudio general de la Sociología del Transporte de Viajeros de la CAPV 2005. Elaboración propia.

Atendiendo al *modo de transporte* utilizado en los desplazamientos, en 2005:

- El 92,5% de las personas encuestadas se desplaza a pie en algún momento del día en la CAPV, el 42,9% utiliza el vehículo privado, el 33,1% el transporte público y el 4,3% se desplaza utilizando algún otro modo de transporte. Se dedu-

<sup>1</sup> En términos de transporte se refiere a la movilidad obligada.



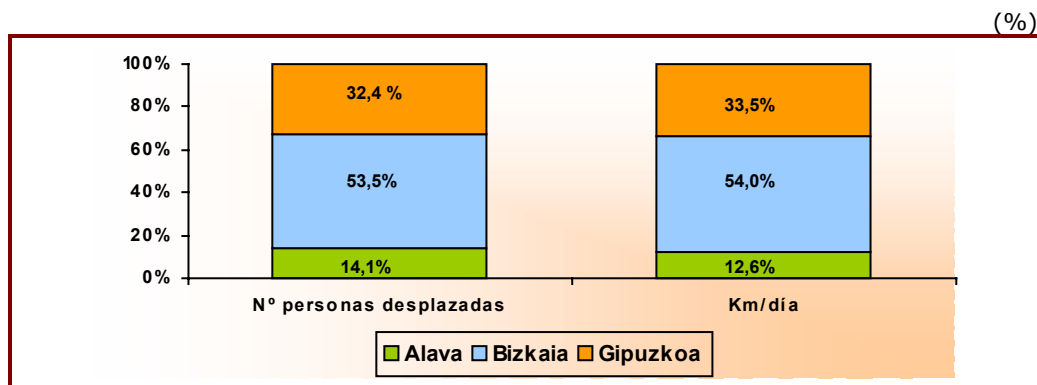
ce, por tanto, que: i) prácticamente la totalidad de las personas encuestadas se desplaza a pie en algún momento del día, y ii) la combinación de diferentes modos de transporte en los desplazamientos realizados en un día normal es una práctica habitual entre de los vascos y vascas.

- Priman los kilómetros/día realizados en vehículo privado (58,1%). El transporte público, por su parte, acapara el 23% de los kilómetros/día computados en los desplazamientos de la CAPV, mientras que el transporte pedestre se adjudica el 15,3% y los otros modos de transporte el 3,5% restante.

Atendiendo al *desglose territorial* de la movilidad de personas, se aprecia que, en 2005:

- Los ciudadanos de Bizkaia son los que más se desplazan en un día normal (937.677 personas, es decir, el 53,5% de las personas desplazadas en la CAPV) y los que más kilómetros se desplazan (22.767.146 kilómetros de desplazamientos en un día normal, es decir, el 54% del total).
- Le siguen, por orden de importancia, Gipuzkoa (32,4% de las personas desplazadas y 33,5% de los kilómetros/día realizados) y Álava (14,1% y 12,6%, respectivamente).

**Gráfico 2.1. Movilidad de personas en la CAPV: desglose territorial. 2005**



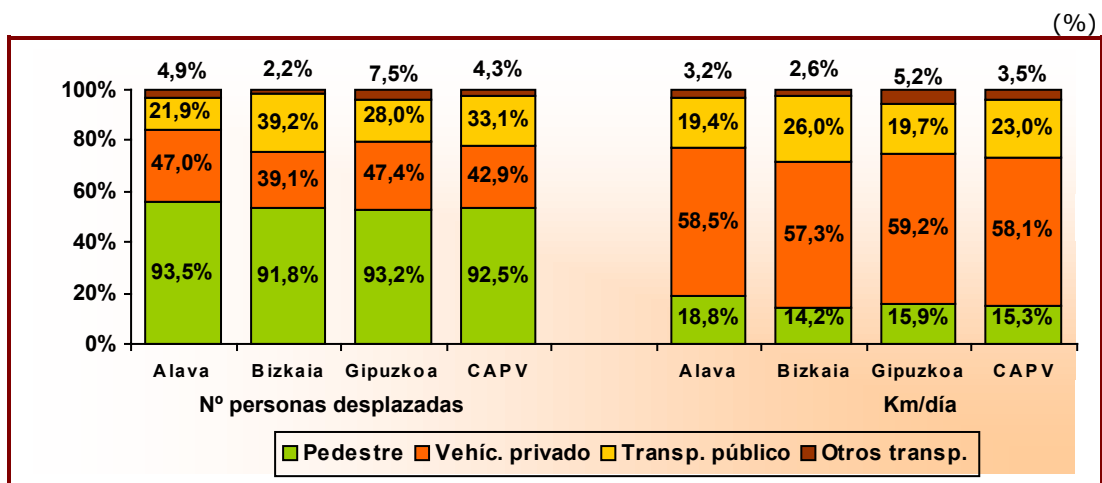
Fuente: Estudio general de la Sociología del Transporte de Viajeros de la CAPV 2005. Elaboración propia.

Del siguiente gráfico se desprende que, en 2005:

- Los ciudadanos de Bizkaia son los que más se desplazan en transporte público en términos relativos (el 39,2% de las personas movilizadas diariamente en Bizkaia), seguidos de los ciudadanos de Gipuzkoa (28%) y de Álava (21,9%).

- Gipuzkoa es el territorio con mayor motorización en vehículo privado (47,4% de las personas movilizadas diariamente en Gipuzkoa utilizan este modo de transporte), seguido de Álava (47%) y Bizkaia (39,1%).
- El vehículo privado se utiliza para trayectos largos, mientras que el transporte público es utilizado para desplazamientos de mayor proximidad.

**Gráfico 2.2. Movilidad de personas en la CAPV: desglose por modo de transporte y Territorio Histórico. 2005**



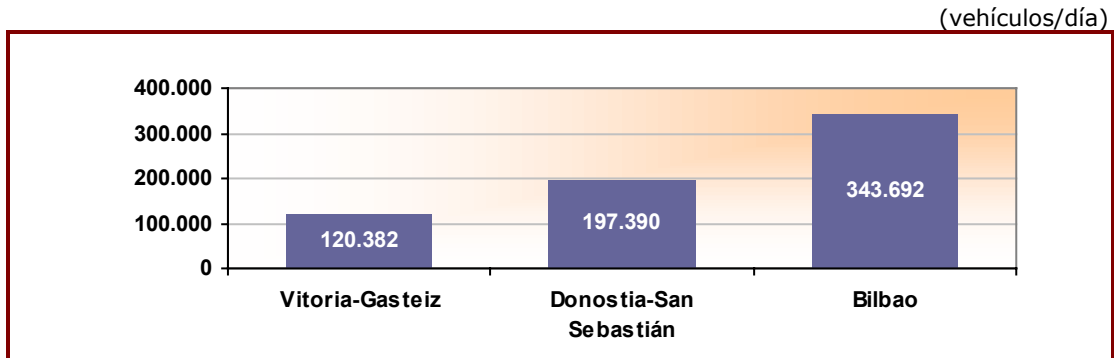
Fuente: Estudio general de la Sociología del Transporte de Viajeros de la CAPV 2005. Elaboración propia.

La mayor intensidad de tráfico de vehículos se registra en las vías de alta capacidad próximas a las capitales. Según los últimos Planes de Aforo de la Diputaciones Forales, Bilbao es la capital vasca que mayor intensidad media diaria (IMD) ha registrado en 2005 (343.692 vehículos), seguido de Donostia-San Sebastián (197.390 vehículos en 2004) y Vitoria-Gasteiz (120.382 vehículos en 2005).

No es de extrañar el menor tráfico existente en los accesos a Vitoria-Gasteiz teniendo en cuenta la acusada concentración de la población alavesa en su capital, aunque en el último quinquenio ha crecido notablemente (2,9% anual en el periodo 2000-2005). En el caso de Donostia-San Sebastián, en cambio, el tráfico de los accesos ha experimentado una disminución anual del 0,6% en el periodo 1996-2004. Bilbao, por su parte, es la que, debido a su extensa área metropolitana, mayores problemas de tráfico presenta en sus accesos, habiéndose agravado, además, en los últimos años: el tráfico en las vías de entrada y de salida a Bilbao ha

crecido un 1,2% anual en el periodo 1999-2005, aunque en 2005 ha disminuido por segundo año consecutivo.

### Gráfico 2.3. Transporte privado: IMD en los principales accesos a las capitales



- Vitoria-Gasteiz (año 2005). Incluye los siguientes accesos: Arkaute / Acceso al Parque Tecnológico / Puente de Zadorra / Krispijana / Gometxa.
- Bilbao (año 2005). 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 2004). 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 2005. Plan de Aforo de la Diputación Foral de Bizkaia 2005. Plan de Aforo de la Diputación Foral de Gipuzkoa 2004. Elaboración propia.

Desde la vertiente de la demanda de *transporte público*, y con respecto a la *movilidad urbana*, las tres compañías de autobuses (Tuvisa, Bilbobus y CTSS) han transportado, conjuntamente, 63.818 miles de personas en 2005: Tuvisa ha desplazado 11.513 miles de viajeros (18% del total), la CTSS 26.219 miles de viajeros (41,1%) y Bilbobus 26.086 miles de viajeros (40,9%).

**Cuadro 2.15. Transporte público urbano: Viajeros en servicios regulares de autobús de las capitales vascas**

(miles de viajeros y %)

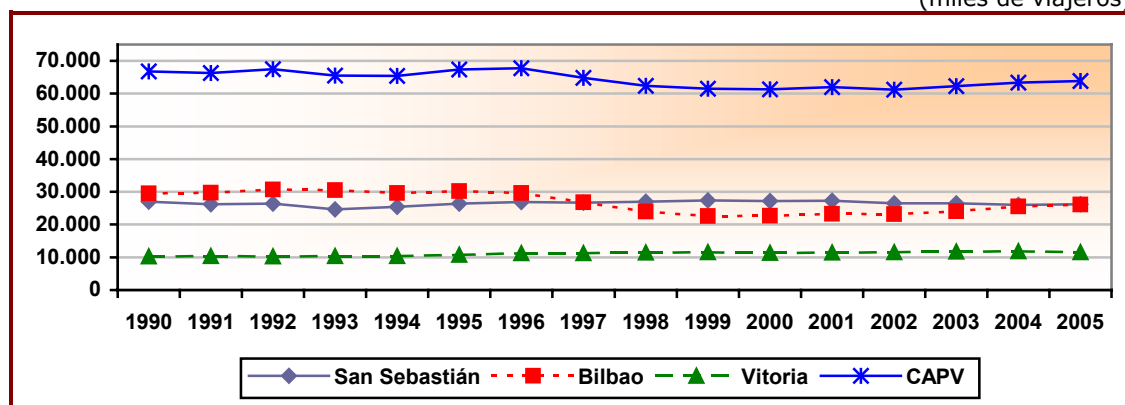
Años	Vitoria-Gasteiz		Donostia-San Sebastián		Bilbao		TOTAL	
	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)
1990	10.295	-	27.001	-	29.494	-	66.790	-
1995	10.765	0,9	26.371	-0,5	30.208	0,5	67.344	0,2
2000	11.383	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

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

Atendiendo a la evolución en el período 1990-2005, el número de viajeros transportados por las tres compañías ha caído un 4,4%. Esta disminución se ha fundamentado, sobre todo, en la pérdida de viajeros de Bilbobus tras la puesta en marcha a finales de 1995 del Metro de Bilbao y de EuskoTran en 2002. De hecho, Bilbobus y la CTSS han perdido el 11,6% y el 2,9% de los viajeros en el período 1995-2005, mientras que Tuvisa ha ganado un 11,8% en este mismo período.

**Gráfico 2.4. Transporte público urbano: Evolución de viajeros en servicios regulares de autobús de las capitales vascas (1990-2005)**

(miles de viajeros)



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

No obstante, las cifras de 2005 vaticinan un cambio de tendencia, ya que, tanto Bilbobus como la CTSS han incrementado su volumen de viajeros un 2,2% y un 0,8%, respectivamente. En el caso de la CTSS, las nuevas líneas, el reforzamiento de las frecuencias, los servicios especiales para eventos concretos que se han de-

sarrollado en la ciudad y la ampliación de servicios por la noche han sido las claves de este crecimiento. Por su parte, Tuvisa ha registrado un descenso interanual del 2,5%, descenso achacado a dos factores: por una parte, a un error en el sistema de cobro, y, por otro lado, a la huelga de conductores de diciembre de 2005.

En cuanto a la *movilidad interurbana*, es decir, el que conecta a las capitales vascas con los municipios situados en sus respectivas áreas de influencia, hay que destacar que en el caso de Vitoria-Gasteiz la demanda de servicios de transporte metropolitano es escasa, consecuencia de la elevada concentración de la población, y, consecuentemente de la movilidad, dentro de la propia capital alavesa.

### Cuadro 2.16. Transporte público interurbano: Viajeros en servicios regulares de autobús interurbano

(miles de viajeros y %)

Años	Resto provincia Gipuzkoa		Resto provincia Bizkaia <sup>1</sup>		TOTAL	
	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	--	54.523,2	--
2001	17.748,7	-3,9	38.535,9	6,9	56.284,6	3,2
2002	17.022,3	-4,1	35.115,4	-8,9	52.137,7	-7,4
2003	16.712,0	-1,8	37.030,6	5,5	53.742,5	3,1
2004	16.626,6	-0,5	36.875,8	-0,4	53.502,4	-0,4
2005	15.382,3	-7,5	34.134,2	-7,4	49.516,5	-7,4

No se dispone de datos de transporte interurbano de Álava.

<sup>1</sup> Se incluyen los viajeros de TCSA, Encartaciones, EuskoTren, CAV y Pesa Bizkaia.

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

En cambio, en el caso de Bilbao, los servicios de autobuses metropolitanos, de mayor importancia debido a su peso tanto en términos de población como de movilidad, fueron utilizados por un total de 34.134,2 miles de viajeros. Así, con un descenso interanual del 7,4%, se ha pronunciado la caída registrada el pasado año.

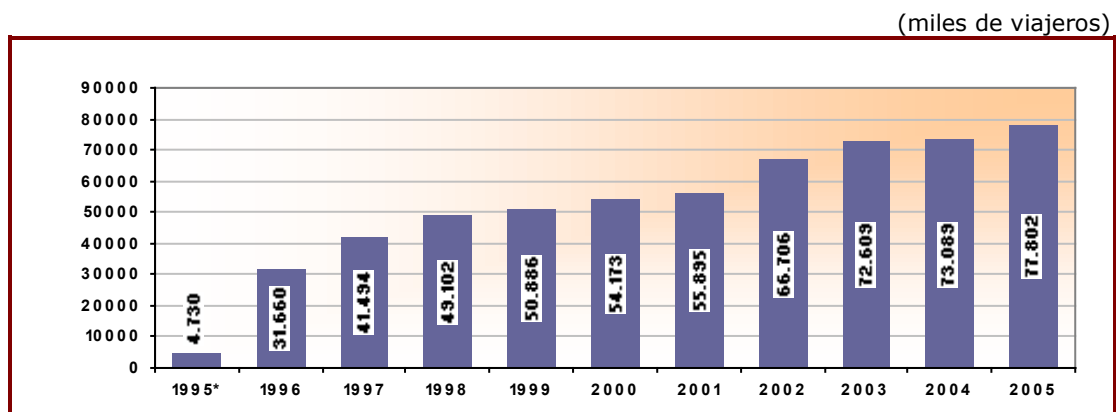
Esta misma evolución se ha registrado en las compañías de autobús metropolitano que conectan la capital guipuzcoana con el resto de municipios de Donostialdea. Estas compañías han registrado en 2005 un volumen de viajeros de 15.382,3, cifra un 7,5% inferior a la registrada justo un año antes, dando así continuidad a la senda descendente que se viene registrando desde años atrás.

A este respecto, a finales de 2005 se ha constituido Lurraldebus, sociedad que integra a las diez compañías de autobuses interurbanos que prestan sus servicios bajo concesión foral. La modernización de las líneas es uno de sus objetivos, proceso que culminará en 2006 con la puesta en marcha del billete único, el cual permitirá a los usuarios utilizar todas las líneas sin necesidad de sacar un nuevo billete cada vez que efectúen un transbordo. Asimismo, la Diputación Foral de Gipuzkoa tiene previsto sustituir a lo largo de 2006 las más de 300 marquesinas instaladas en el recorrido de esta líneas.

### b) Transporte ferroviario

El *Metro de Bilbao* ha continuado en 2005 la tendencia de crecimiento en el número de usuarios registrada desde que se inaugurara en noviembre de 1995. Así, con una cifra de usuarios de 77.801.841 en 2005, el Metro de Bilbao se consolida como el medio de transporte público más utilizado en la CAPV, por encima del nivel de utilización del conjunto de las tres compañías urbanas de autobús. Este volumen de usuarios representa un crecimiento del 5,5% con respecto a 2004, lo que pone de manifiesto el repunte de actividad experimentado en 2005 frente a la atonía del ejercicio anterior (incremento del 0,7% en 2004).

**Gráfico 2.5. Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros en el Metro de Bilbao (1995-2005)**



\*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.

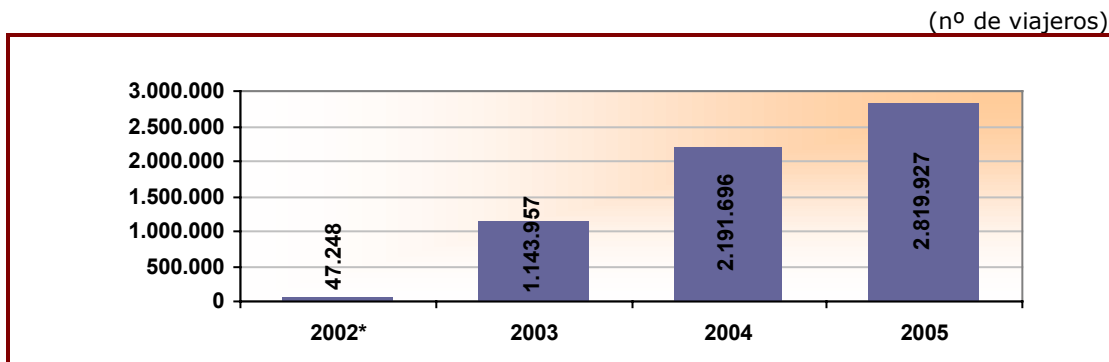
Actualmente, Abando (8,3%), Casco Viejo (8,1%), Moyua (7,6%) e Indautxu (7,4%) encabezan el ranking de las estaciones más utilizadas por los usuarios del Metro; conjuntamente aglutinan el 31,4% de los viajeros. Por lo tanto, 4 de las 34

estaciones con las que actualmente cuenta el Metro de Bilbao aglutinan la tercera parte de los viajeros de esta infraestructura ferroviaria. El desplazamiento más utilizado por los usuarios es Abando-Santutxu, con un total de 971.262 viajes.

A diferencia de años anteriores en los que marzo era el mes con mayor afluencia de viajeros, en 2005 ha sido mayo el mes con más clientes: 7.102.045, concretamente. Por su parte, el día de Santo Tomás sigue siendo el día estrella en cuanto a la utilización del Metro, ya que el 21 de diciembre de 2005 han sido 339.535 los usuarios que se han desplazado en el suburbano (312.164 el mismo día de 2004).

Centrando el análisis en la actividad del *Tranvía de Bilbao (EuskoTran)* en el transcurso del año 2005, la evolución del número de viajeros deja patente la creciente penetración de este modo de transporte. Así, en 2005 EuskoTran ha desplazado a un total de 2.819.927 viajeros, lo que supone un aumento del 28,7% con respecto al dato de 2004. San Mamés y Abandoibarra siguen siendo las paradas más utilizadas por los usuarios del tranvía, seguidas de Ribera, Abando y Uribitarte.

### Gráfico 2.6. Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros en EuskoTran (2002-2005)



\*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.

Ampliando el análisis de la demanda ferroviaria a la totalidad de la CAPV, se observa que los tres operadores que prestan servicios de transporte de viajeros por ferrocarril en la CAPV no han seguido la misma evolución que el Metro y el Tranvía de Bilbao. Así, en 2005 el número de viajeros en las líneas de RENFE, FEVE y EuskoTren ha ascendido a 48.673 miles de personas, volumen similar al de 2004 (el crecimiento interanual ha sido de un modesto 0,1%).

**Cuadro 2.17. Transporte público interurbano: Viajeros en servicios regulares de ferrocarril**

(miles de viajeros y %)

Años	RENFE <sup>(1)</sup>		EUSKOTREN		FEVE <sup>(3)</sup>		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	37.141	1,5	18.138	-10,4	1.866	1,4	57.145	-3,3
2002 <sup>(2)</sup>	35.795	-1,8	17.961	-0,5	1.900	0,9	55.656	-1,3
2003 <sup>(2)</sup>	34.019	-5,0	18.156	1,1	1.841	-3,1	54.016	-2,9
2004 <sup>(2)</sup>	30.011	-11,8	16.704	-8,0	1.895	2,9	48.610	-10,0
2005 <sup>(2)</sup>	28.971	-3,5	17.757	6,3	1.945	2,6	48.673	0,1

<sup>(1)</sup> Renfe Zona VI.<sup>(2)</sup> No se dispone de datos para Renfe (zona VI) para el período 2002-2005. Se estiman en base a la evolución registrada por la línea de cercanías de Bilbao, que el año 2000 concentraba el 73,3% del total de viajeros de la zona VI.<sup>(3)</sup> Datos de la línea de cercanía Bilbao-Balmaseda.

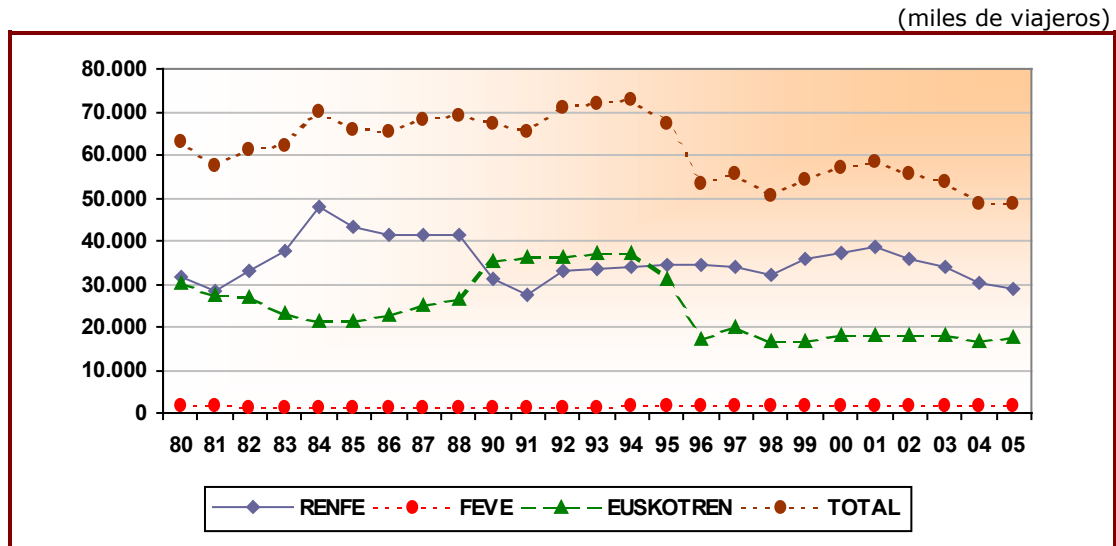
Fuente: Renfe, FEVE y EuskoTren. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Por compañía, se observa que la atonía registrada por el número de usuarios de este modo de transporte ha sido producto, por un lado, de la menor actividad de RENFE (ha registrado un descenso del número de viajeros del 3,5%, colocándose por debajo de los 30 millones de usuarios), y, por otro lado, del aumento registrado en el número de usuario de FEVE (2,6%) y EuskoTren (6,3%).

Como resultado de esta evolución, en 2005 EuskoTren ha mejorado su peso específico en el total (36,5% de los usuarios en 2005, frente al 34,4% de 2004), en un contexto en el que FEVE apenas ha variado su peso (4%) y RENFE ha perdido importancia relativa (59,5% en 2005, frente a 61,7% en 2004).

En el siguiente gráfico queda patente la progresiva pérdida de importancia del transporte público ferroviario en los desplazamientos interurbanos, actualmente con casi 15.000 usuarios menos que en 1980.

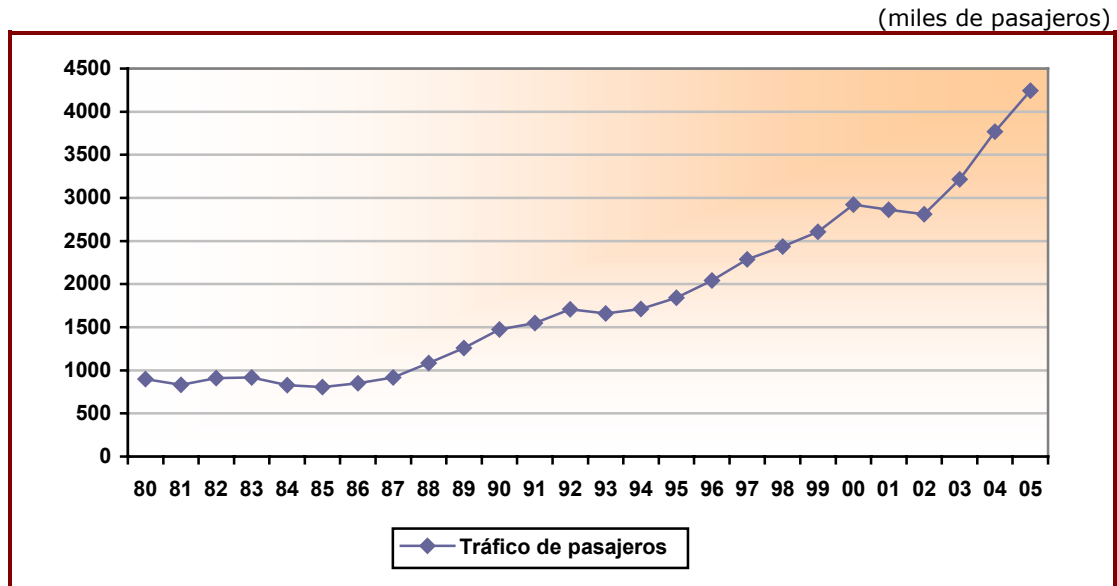


**Gráfico 2.7. Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros en servicios regulares de ferrocarril (1980-2005)**

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

### c) Transporte aéreo

Según la información facilitada por la Dirección de Aviación Civil, el tráfico de pasajeros en los aeropuertos vascos ha crecido un 12,1% en 2005, cerrando el año con un cómputo total de 4.244,4 miles de usuarios. Así, queda patente la tendencia alcista del tráfico de viajeros en el conjunto de los aeropuertos vascos (con un dinamismo mayor al del Estado, que ha registrado un incremento interanual del 9,1%), evolución que, en 2005, ha estado sustentada en la creciente actividad de los aeropuertos de Bilbao y San Sebastián (crecimientos interanuales del 13,2% y del 4,5%, respectivamente), en un contexto de pérdida progresiva de protagonismo del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz (-3,7%).

**Gráfico 2.8. Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros en los servicios aéreos (1980-2005)**

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Aunque los tres aeropuertos se dedican al transporte tanto de pasajeros como de mercancías, destaca la especialización de los aeropuertos de Bilbao y San Sebastián en el transporte de pasajeros, mientras que el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz opera sobre todo en el ámbito de las mercancías.

De esta manera, en 2005 el aeropuerto de Bilbao ha prestado servicio a 3.844 miles de viajeros (el 90,6% del total), el aeropuerto de Hondarribia a 308,8 miles de usuarios (7,3% del total) y el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz a 91,6 (2,2% del total). Por aeropuertos,

- Destaca, en el caso del aeropuerto de Bilbao, el descenso interanual del 15% experimentado por el tráfico internacional de pasajeros; evolución que ha venido explicada, fundamentalmente, por la oferta de vuelos subvencionados por parte de la compañía de bajo coste RyanAir desde Santander a Londres y Roma. Además, esta situación se verá agravada por los vuelos a Londres que RyanAir ha comenzado a ofertar desde Vitoria-Gasteiz.

A este respecto, Bilbao Air, sociedad para la promoción del aeropuerto de Bilbao, está estudiando la posibilidad de impulsar el tráfico internacional a través de subvenciones, a compañías de bandera y de bajo coste, para la apertura de

nuevos enlaces a destinos europeos de interés económico industrial y a grandes centros internacionales de conexión, tales como Amsterdam, Ginebra, Munich, Manchester y Zurich.

- Asimismo, cabe reseñar, en el caso de la terminal de Vitoria-Gasteiz, el acuerdo firmado por la Diputación Foral de Álava y la aerolínea RyanAir para el inicio de sus operaciones de bajo coste en la capital alavesa. Esta compañía ofrece una conexión diaria entre Foronda y el aeropuerto londinense de Stansted, lo que se espera que redunde en un relevante incremento del volumen de pasajeros en la terminal alavesa.
- Por último, en el caso del aeropuerto de Hondarribia, cabe reseñar la ampliación de la oferta de la compañía Iberia Regional Air Nostrum a través de la creación de nuevos vuelos directos que conectan con Sevilla y Málaga (cuatro y tres vuelos semanales, respectivamente).

**Cuadro 2.18. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros por aeropuerto (2000-2005)**

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	2.538,90	10,2	278,1	17,0	118,8	-5,0	2.920,40	9,7
2002	2.446,30	-3,6	265,6	-4,5	98,0	-17,5	2.809,90	-3,8
2003	2.850,50	16,5	283,8	6,9	102,3	4,4	3.236,60	15,2
2004	3.395,80	19,1	295,5	4,1	95,1	-7,0	3.786,40	17,0
2005	3.844,00	13,2	308,8	4,5	91,6	-3,7	4.244,40	12,1

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).  
Elaboración propia.

Tomando como referencia las previsiones de evolución del tráfico de pasajeros recogidas en los planes directores de los tres aeropuertos vascos, se observa que el aeropuerto de Bilbao ha superado con creces el volumen esperado para 2005 e incluso 2010, mientras que los aeropuertos de Hondarribia y de Vitoria-Gasteiz no han logrado alcanzar el objetivo establecido para 2005 (402.600 y 168.500 pasajeros, respectivamente). Que estos dos aeropuertos cumplieran el objetivo de actividad establecido para 2010 supondría crecer su tráfico de viajeros en un 11,7% y un 15,6% anual, respectivamente, para el aeropuerto de Hondarribia y el de Vitoria-Gasteiz.

**Cuadro 2.19. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos vascos: Previsiones de evolución**

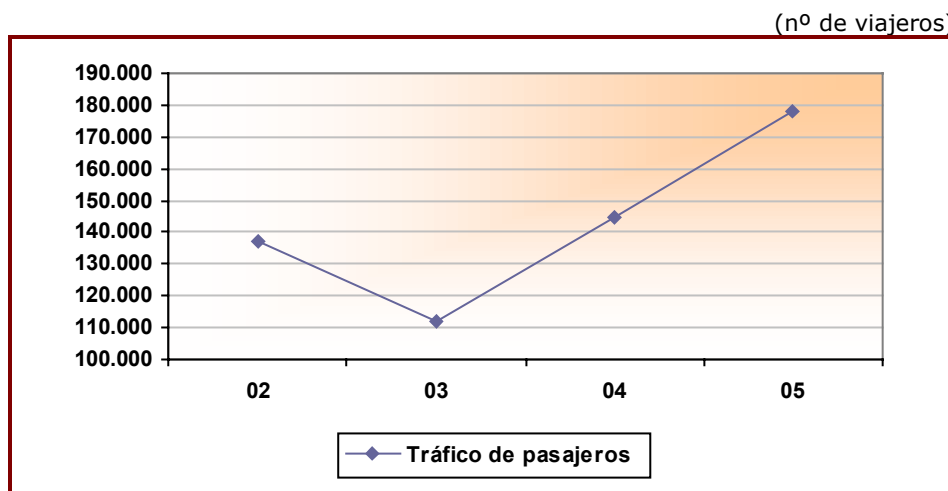
(Miles de viajeros)

Aeropuerto	Situación actual	Evolución esperada		
	2005	2005	2010	2015
Bilbao	3.844,0	3.000,0	3.700,0	4.300,0
Hondarribia	308,8	402,6	537,1	632,1
Vitoria-Gasteiz	91,6	168,5	188,7	206,0

Fuente: Plan director de los aeropuertos de Bilbao, Hondarribia y Vitoria-Gasteiz. Elaboración propia.

**d) Transporte marítimo**

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

**Gráfico 2.9. Tráfico de pasajeros en el puerto de Bilbao (2002-2005)**

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Según los datos facilitados por la Autoridad Portuaria de Bilbao, el tráfico de pasajeros ha crecido un 22,9% en 2005, alcanzando la cifra de 177.795 personas transportadas (51.067 embarcadas y 126.728 desembarcadas). Cumpliendo lo vaticinado por los responsables del puerto el año pasado, en 2005 se ha recuperado el dinamismo en el número de pasajeros embarcados en el Ferry Bilbao-Portsmouth, como consecuencia de haber añadido una escala semanal, hasta las tres actuales.

**Cuadro 2.20. Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao (2003-2005)**

(Nº de personas)

Puerto	2003	2004	2005	% Δ anual 05/04
Embarcados	47.833	43.642	51.067	17,0
Desembarcados	64.011	101.035	126.728	25,4
<b>TOTAL</b>	<b>111.844</b>	<b>144.677</b>	<b>177.795</b>	<b>22,9</b>

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

**e) Transporte por cable**

Con respecto a la movilidad de personas en el sistema de cable, cabe mencionar la ligera caída del 0,8% registrada durante el año 2005, fundamentada en la reducción en los usuarios de los ascensores de La Salve (-3,3%), Solokoetxe (-7,6%) y Begoña (-3,2%). Aún así, en 2005 el volumen de usuarios de este sistema supera las 3 millones las personas.

**Cuadro 2.21. Transporte de personas por cable (2003-2005)**

(Miles de personas)

Puerto	2003	2004	2005	% Δ anual 05/04
<i>Funicular Artxanda</i>	425	432	453	4,9
<i>Funicular La Reineta</i>	222	204	204	0,0
<i>Funicular Iqueldo</i>	265	278	305	9,7
<b>TOTAL FUNICULARES</b>	<b>912</b>	<b>914</b>	<b>962</b>	<b>5,3</b>
<i>Ascensor Arangoiti</i>	636	441	484	9,8
<i>Ascensor La Salve</i>	212	213	206	-3,3
<i>Ascensor Solokoetxe</i>	1.012	995	919	-7,6
<i>Ascensor Begoña</i>	643	630	597	-5,2
<b>TOTAL ASCENSORES</b>	<b>2.502</b>	<b>2.279</b>	<b>2.206</b>	<b>-3,2</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3.414</b>	<b>3.193</b>	<b>3.168</b>	<b>-0,8</b>

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.

**f) Otros - Puente Colgante de Bizkaia**

El número de usuarios del Puente Colgante de Bizkaia sigue una tendencia descendente en los últimos años. Así, en 2005 el número de viajeros que han pasado por él ha ascendido a 5.243, lo que comparativamente con el año precedente representa una caída del 7,5%.

**Cuadro 2.22. Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia (2001-2005)**

(Miles de personas)

Puerto	2001	2002	2003	2004	2005	% Δ anual 05/04
TOTAL	6.000	5.830	5.751	5.670	5.243	-7,5

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

**2.2.2. Transporte de mercancías**

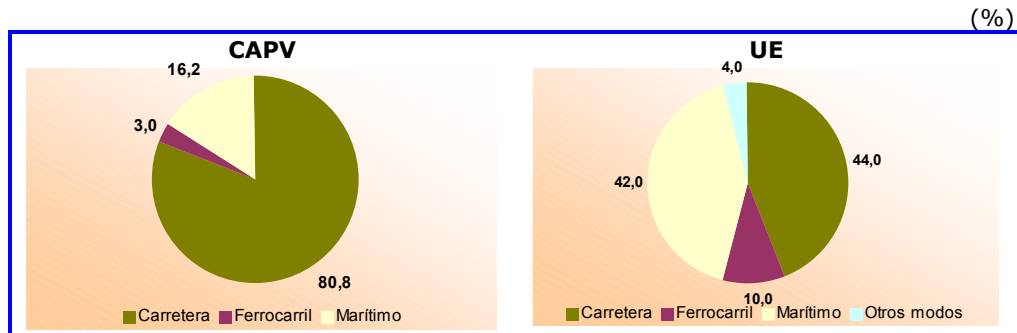
La Comisión Europea ha publicado recientemente un documento de revisión de los objetivos establecidos en el Libro Blanco del Transporte de 2001. De acuerdo con este documento, el tráfico de mercancías en la UE presenta una distribución modal muy diferente a la observada en nuestra comunidad. Así, en la UE el uso del transporte por carretera es muy inferior al registrado en la CAPV (44% del tráfico total de mercancías, frente a un 80,8% en nuestra comunidad), y los dos modos más sostenibles, es decir, el marítimo y el ferroviario, están más extendidos (42% y 10%, respectivamente, en la UE, frente al 16,2% y 3% en la CAPV).

**Cuadro 2.23. Transporte de mercancías por modo de transporte**

(%)

Concepto	CAPV	UE
Carretera	80,8	44,0
✓ Origen o destino en la CAPV	42,0	-
✓ Interno CAPV	25,0	-
✓ En tránsito	13,8	-
Ferrocarril	3,0	10,0
Marítimo	16,2	42,0
Otros modos	0,0	4,0

Fuente: Imagen Final de la Demanda de Transportes en la CAPV, actualización a 2002 y 2003, Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012 (Gobierno Vasco) y Revisión Intermedia del Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea de 2001. Elaboración propia.

**Gráfico 2.10. Transporte de mercancías por modo de transporte**

Fuente: Imagen Final de la Demanda de Transportes en la CAPV, actualización a 2002 y 2003, Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012 (Gobierno Vasco) y Revisión Intermedia del Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea de 2001. Elaboración propia.

### a) Transporte por carretera

En lo referente al tráfico de mercancías por carretera, la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera<sup>2</sup> del Ministerio de Fomento constata la tendencia creciente en el volumen de mercancías transportadas por carretera en la CAPV, patente al considerar el crecimiento acumulativo anual del 7,5% registrado en el período 1993-2005.

Atendiendo a la evolución de los dos ámbitos del transporte de mercancías por carretera considerados (intrarregional e interregional), en el período 1993-2005 se aprecia un mayor dinamismo del transporte intrarregional, que a crecido un 9% en términos de tasa acumulativa anual, frente al transporte interregional que ha presentado un aumento acumulativo anual del 5,8%.

Centrando la atención en el ejercicio 2005, destaca el notable crecimiento interanual registrado por el tráfico de mercancías por carretera con origen y/o destino CAPV (9,3%), si bien su dinamismo ha sido ligeramente inferior al mostrado por el conjunto del Estado (11,8%).

<sup>2</sup> 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.

Este aumento ha sido más notorio en el transporte intrarregional (crecimiento interanual del 20,3%) que en el interregional (descenso del 2%). Así, el transporte intrarregional se ha cifrado en 59.659 miles de toneladas en 2005 (el 55,7% del total) y el transporte interregional en 47.449 miles de toneladas (el 44,3% del total).

**Cuadro 2.24. Transporte de mercancías por carretera en la CAPV (1993-2005)**

Años	Intrarregional <sup>1</sup>		Interregional <sup>2</sup>		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
	Millones de Tn-Km		Millones de Tn-Km		Millones de Tn-Km	
2005	2.027		14.594		16.621	

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.

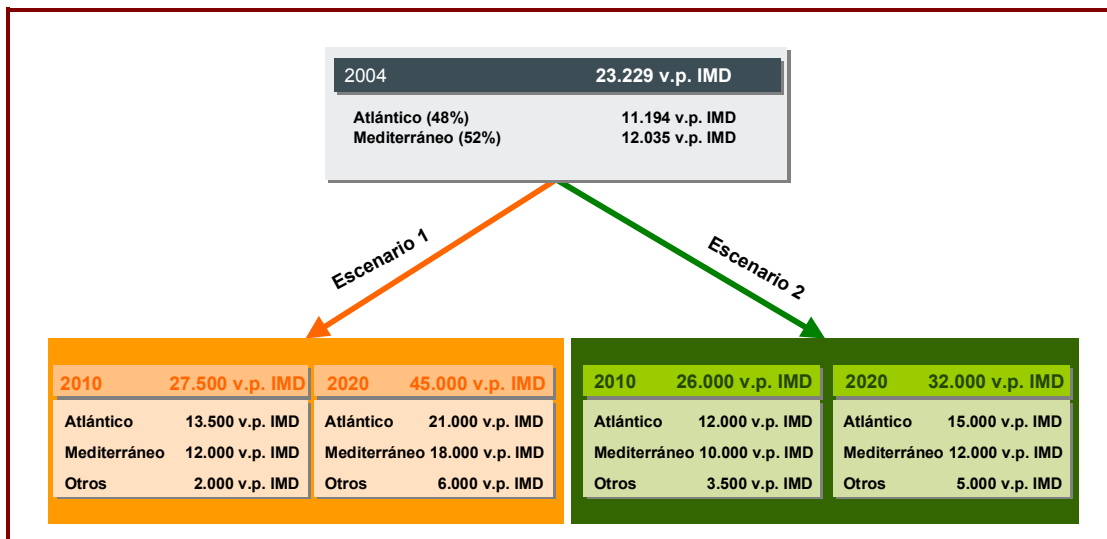
Uno de los focos de mayor tráfico de mercancías es la frontera entre la Península Ibérica y el continente europeo. Concretamente, por los pasos de Irun-Biriatou, La Jonquera-Le Perthus, Túnel de Somport, Vielha, Puigcerda y otros de menor peso relativo discurre el 35% de los intercambios comerciales entre la Península Ibérica y el resto del continente europeo (el restante se realiza por las vías marítima y ferroviaria), lo que convierte a los Pirineos en una de las fronteras más transitadas por viajeros y mercancías de la Unión Europea.

El Observatorio hispano-francés ha sido creado con el objetivo de estudiar la movilidad de viajeros y el transporte de mercancías, con énfasis en el transporte de carga por carretera. 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 23.229 de IMD los vehículos pesados que en 2004 han cruzado los Pirineos: el 48% por el Atlántico y el 52% restante por el mediterráneo. Por lo tanto, cada día discurren 11.194 vehículos pesados de media por los pasos vascos y 12.035 por el catalán.

**Gráfico 2.11. 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.

**b) 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 de FEVE y EuskoTren, sin que se disponga de datos regionalizados del transporte de mercancías de RENFE.

En 2005 el volumen de mercancías movidas por las dos compañías ha ascendido a 1.202,4 miles de toneladas, un 4,4% por debajo de la cifra de 2004. Este descenso se ha materializado en ambas compañías, que han reducido su tráfico de mercancías un 3,5% y un 10,2%, respectivamente, en el caso de FEVE y EuskoTren.

**Cuadro 2.25. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV (excepto RENFE)**

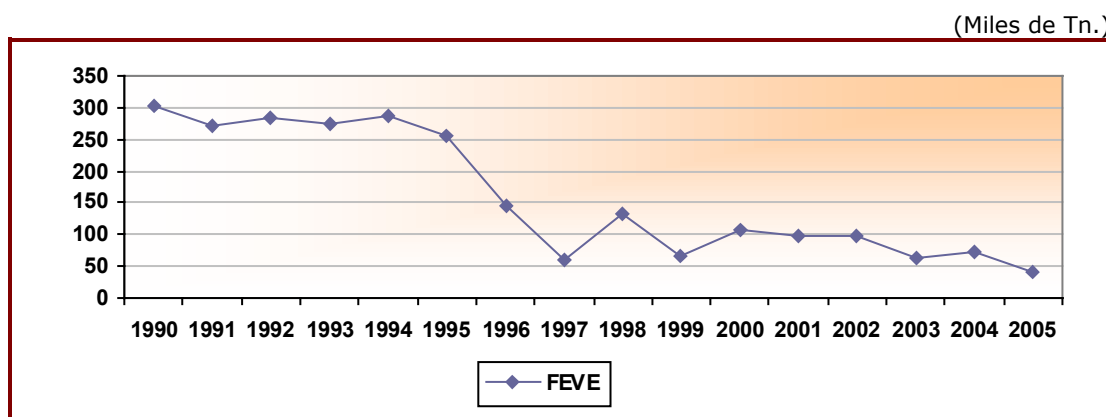
(Miles de Tn.)

Año	FEVE	EUSKOTREN	TOTAL
2002	1.127,9	157,0	1.284,9
2003	1.041,6	154,2	1.195,8
2004	1.092,4	164,9	1.257,3
2005	1.054,4	148,0	1.202,4

Fuente: FEVE y EuskoTren. Elaboración propia.

Centrando la atención en la actividad de FEVE en el Territorio Histórico de Bizkaia, un año más ha mantenido su principal línea de operación: la descarga de mercancías. Así, en 2005 FEVE ha descargado 1.012,5 miles de toneladas de mercancías procedentes de otras provincias, frente a las 41,9 miles de toneladas que ha cargado. En términos interanuales, estos datos representan descensos del 6,9% en el caso de las mercancías descargadas y del 42,5% en el caso de las mercancías cargadas, lo que denota una nueva caída en el volumen de mercancías con origen en Bizkaia transportadas por FEVE.

**Gráfico 2.12. Volumen de mercancías transportadas con origen la CAPV por FEVE (1990-2005)**



Fuente: FEVE. Elaboración propia.

Atendiendo al origen/destino geográfico de la mercancía movida por FEVE, destaca el relevante flujo entre Bizkaia y Asturias, que absorbe el 52,5% de la mercancía descargada y la totalidad de la mercancía cargada en Bizkaia. El tráfico con Burgos también es intenso, de allí procede el 32,4% de la mercancía descargada en Bizkaia. Galicia y Cantabria, por su parte, son el origen del 9,1% y 6,1% de la mercancía descargada en Bizkaia.

**Cuadro 2.26. Transporte de mercancías por FEVE: Comunidades Autónomas de origen o destino.**

(% vertical)

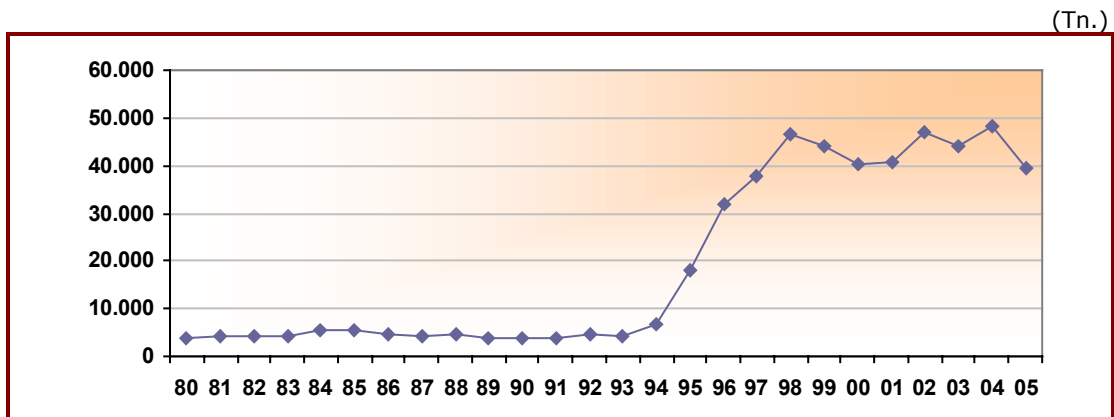
Origen/Destino	Origen Bizkaia	Destino Bizkaia	Total
Galicia	0,0	9,1	8,7
Burgos	0,0	32,4	31,1
Asturias	100,0	52,5	54,3
Cantabria	0,0	6,1	5,8
TOTAL	100,0	100,0	100,0

Fuente: FEVE. Elaboración propia.

En lo que atañe a la actividad de EuskoTren, en el año 2005 las mercancías transportadas han descendido un 10,2%, pasando de las 164,9 miles de toneladas de 2004 a las 148 miles de toneladas de 2005. Este volumen procede exclusivamente del servicio que EuskoTren presta dentro del acuerdo que mantiene con FEVE para trasladar bobinas de acero entre las plantas de Aceralia de Avilés y Lasarte.

**c) Transporte aéreo**

El tráfico de mercancías en los aeropuertos vascos se ha incrementado un 118,2% en la última década, lo que viene a significar un crecimiento acumulativo anual del 8,2% en el período considerado. Esta expansión ha estado fundamentada en la notable evolución registrada por el tráfico de mercancías en la terminal de Vitoria-Gasteiz (un 152,4%), tras ser elegida por parte de algunas compañías de carga como punto de llegada de mercancías para su posterior distribución (perecederos) y de salida hacia sus múltiples destinos de otro tipo de mercancías (paquetería).

**Gráfico 2.13. Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV: Evolución (1980-2005)**

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

En este mismo período, los aeropuertos de Bilbao y de San Sebastián tan sólo han visto crecer su volumen de mercancías un 2% y un 45,7%, respectivamente.

Circunscribiendo el análisis a lo acontecido en el año 2005, se aprecia un comportamiento bien diferente: por una parte, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz ha protagonizado una caída interanual del 20,4% en su tráfico, descenso que en el caso del aeropuerto de Bilbao ha sido del 4,7%, en un contexto en el que el tráfico de mercancías de San Sebastián se ha repuntado un 27,7%.

De esta manera, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz ha movido un total de 34.785,8 miles de toneladas en 2005, lo que representa un giro brusco en su evolución tras el máximo histórico registrado en 2004. Destaca dentro del ejercicio 2005 la consolidación de los dos operadores internacionales que iniciaron su actividad a finales

de 2004: por un lado, Air Canadá, que conecta Halifax con la terminal alavesa con un vuelo semanal, y, por otro lado, Fedex, que ha apostado por fortalecer su posición en el norte de España a través de la conexión de Madrid y el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz. Finalmente, en 2005 el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz ha avanzado en la obtención de un segundo operador de handling de rampa que comenzará a operar previsiblemente en 2006.

En el caso del aeropuerto de Bilbao el tráfico de mercancías se ha cifrado en 3.956,7 miles de toneladas en 2005, mientras que, por su parte, el aeropuerto de San Sebastián ha alcanzado un movimiento de 415,2 miles de toneladas. De esta manera, en 2005 el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz concentra el 88,8% del tráfico de mercancías en 2005, Bilbao el 10,1% y Hondarribia el 1,1%.

**Cuadro 2.27. Tráfico de mercancías por aeropuerto (1980-2005)**

Años	Bilbao		Hondarribia		Vitoria-Gasteiz		Total	
	Tn.	Δ anual per. %	Tn.	Δ anual per. %	Tn.	Δ anual per. %	Tn.	Δ anual per. %
1980	3.376,5	-	428,3	-	0,3	-	3.805,1	-
1985	4.080,5	4,2	466,6	1,8	703,1	46853,3	5.250,2	7,6
1990	2.805,0	-6,3	366,0	-4,3	533,8	-4,8	3.704,8	-5,9
1995	3.879,4	7,7	285,0	-4,4	13.782,1	496,4	17.946,5	76,9
2000	4.038,7	0,8	176,1	-7,6	35.609,8	31,7	39.824,6	24,4
2002	4.081,7	0,5	127,1	-13,9	42.482,4	9,6	46.691,2	8,6
2003	3.813,6	-6,6	96,6	-24,0	40.155,9	-5,5	44.066,1	-5,6
2004	4.152,8	8,9	325,2	236,6	43.683,4	8,8	48.161,4	9,3
2005	3.956,7	-4,7	415,2	27,7	34.785,8	-20,4	39.157,7	-18,7

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Con respecto al destino de las mercancías, el 76,2% del tráfico es internacional, frente al 23,8% que tiene como destino el resto del Estado. Como es de suponer, el tráfico interno de la CAPV es nulo.

**Cuadro 2.28. Origen/destino de mercancías por aeropuerto**

(% vertical)

Origen / Destino	Bilbao	Hondarribia	Vitoria-Gasteiz	Total
Estatal	6,8	1,1	15,9	23,8
Internacional	3,3	0,0	72,9	76,2
TOTAL	10,1	1,1	88,8	100,0

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Tomando como referencia las previsiones de evolución del tráfico de mercancías recogidas en los planes directores de los tres aeropuertos vascos, se observa que tan sólo el aeropuerto de San Sebastián ha superado el volumen de transporte esperado para 2005 (ha superado el objetivo en un 81,3%), mientras que los aeropuertos de Bilbao y Vitoria-Gasteiz se han quedado a medio camino (se han colocado un 57,3% y un 55,3% por debajo del objetivo).

### Cuadro 2.29. Tráfico de mercancías por aeropuerto: Evolución futura.

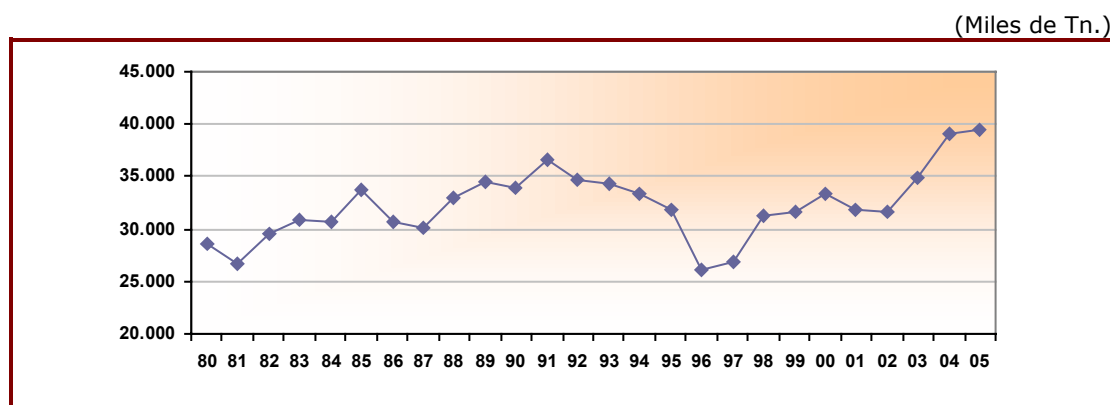
(Tn.)

Aeropuerto	Situación actual	Evolución esperada		
	2005	2005	2010	2015
Bilbao	3.956,7	9.269	13.620	-
Hondarribia	415,2	229	293	339
Vitoria-Gasteiz	34.785,8	77.844	106.084	145.000

Fuente: Plan director de los aeropuertos de Bilbao, Hondarribia y Vitoria-Gasteiz.  
Elaboración propia.

#### d) Transporte marítimo

Los dos puertos de interés general de la CAPV, el de Bilbao y el de Pasajes, han aumentado su tráfico de mercancías un 35% desde 1980, alcanzando en 2005 un volumen global de 39.510,6 miles de toneladas. Atendiendo al puerto, se obtiene que el Puerto de Bilbao ha experimentado un crecimiento del 37,2%, frente al 23,1% que ha crecido el Puerto de Pasajes en el mismo período.

**Gráfico 2.14. Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Evolución (1980-2005)**

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

Circunscribiendo el análisis a la evolución del tráfico marítimo en 2005, el Puerto de Bilbao ha vuelto a tocar techo con un tráfico de mercancías de 33.237,2 miles de toneladas, lo que comparativamente con el año precedente revela un aumento del 2,3%. Este volumen ha colocado al Puerto de Bilbao en la cuarta plaza en el ranking estatal de puertos del Estado en transporte de mercancías, lista que sigue encabezando el Puerto de Algeciras (68.316,9 miles de toneladas), seguido de Barcelona (45.022,5 miles de toneladas) y Valencia (40.937,5 miles de toneladas).

**Cuadro 2.30. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes**

Años	Bilbao		Pasajes		Total	
	Miles de Tn.	Δ anual per. %	Miles de Tn.	Δ anual per. %	Miles de Tn.	Δ anual per. %
1980	24.233,7	-	4.357,6	-	28.591,3	-
1985	28.636,0	3,4	5.060,5	1,7	33.696,5	3,3
1990	30.066,2	1,0	3.823,5	-5,5	33.889,7	0,1
1995	27.766,1	-1,6	4.146,6	1,6	31.912,7	-1,2
2000	28.637,8	0,6	4.671,4	2,4	33.309,2	0,9
2002	26.259,1	-4,2	5.402,7	7,5	31.661,8	-2,5
2003	29.010,1	10,5	5.961,9	10,4	34.972,0	10,5
2004	32.506,4	13,5	5.679,0	-4,7	38.595,3	10,4
2005	33.237,2	2,3	5.364,4	-5,5	38.601,6	0,0

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

Tras esta evolución se sitúa la positiva evolución tanto de las cargas como de las descargas, que han crecido un 2,6% y un 2,1%, respectivamente. El tráfico local ha crecido en mayor medida (5,2%), mientras que el avituallamiento ha caído un

1,9%. De esta manera, las descargas representan en 2005 el 71,6% del tráfico en el Puerto de Bilbao, las cargas el 25,1%, el tráfico local el 2,1% y el tráfico de avituallamiento el 0,4%.

En lo referente al Puerto de Pasajes, el volumen de mercancías transportadas ha alcanzado en 2005 la cifra de 5.410 miles de toneladas, lo que se traduce en un descenso del 5,5% con respecto al ejercicio, sumando ya el segundo año con resultados negativos en términos de volumen de tráfico. Su posición en el ranking estatal de puertos del Estado en transporte de mercancías es muy rezagada, con la decimoctava posición ocupada. 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 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 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 -.

Este retroceso en la actividad portuaria de Pasajes viene explicado por el descenso experimentado en todos los tipos de operaciones: las cargas se han reducido un 5,5%, las descargas un 2%, el tráfico de avituallamiento un 11,8% y la actividad pesquera un 23,4%. Así, en 2005 Pasajes ha mantenido su carácter de puerto eminentemente importador, al igual que el Puerto de Bilbao, ya que el 77,5% del tráfico corresponde a mercancías descargadas y sólo el 22,5% a cargas con destino a otros puertos.

### Cuadro 2.31. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes

(Miles de Tn.)

Concepto	Bilbao			Pasajes		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Descargas	20.550	23.916,3	24.421,5	4.566,5	4.434,8	4.190,7
Cargas	7.834	8.590,1	8.815,6	1.336,3	1.244,1	1.219,7
Tráfico Local	502	690,3	726,4	--	--	--
Avituallamiento	123	139,6	137,0	45,3	46,5	41,0
Pesca	0,0	0,0	0,0	11,4	11,1	8,5
Total	29.010	33.336,3	34.100,6	5.959,5	5.736,5	5.410,0

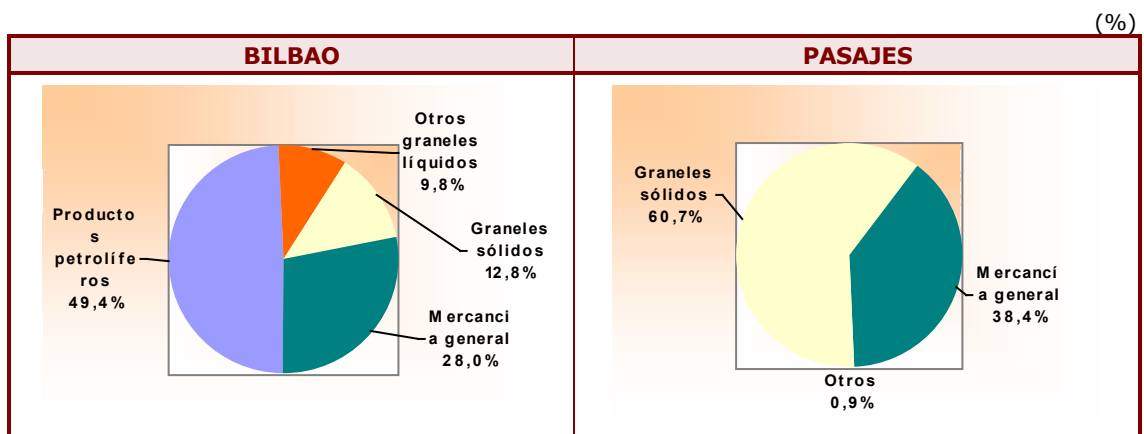
Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasajes. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.



Si se atiende a la composición del tráfico de mercancías, en el Puerto de Bilbao destaca el elevado peso de los productos energéticos: crudo del petróleo, gas-oil, fuel-oil, carbones, gasolina, otros productos petrolíferos, gases energéticos y gas natural. Así, los productos petrolíferos suponen prácticamente la mitad del tráfico del Puerto de Bilbao (49,4%), la mercancía convencional el 28%, los graneles sólidos el 12,8% y los otros graneles líquidos, entre los que se encuentra el gas natural, el restante 9,8%.

Atendiendo al origen/destino geográfico del tráfico del Puerto de Bilbao, destacan las mercancías provenientes de Rusia, Irán, Nigeria, Reino Unido y Noruega, mientras que España, Estados Unidos y Reino Unido figuran como los principales países de destino.

**Gráfico 2.15. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Tipología de mercancías**



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

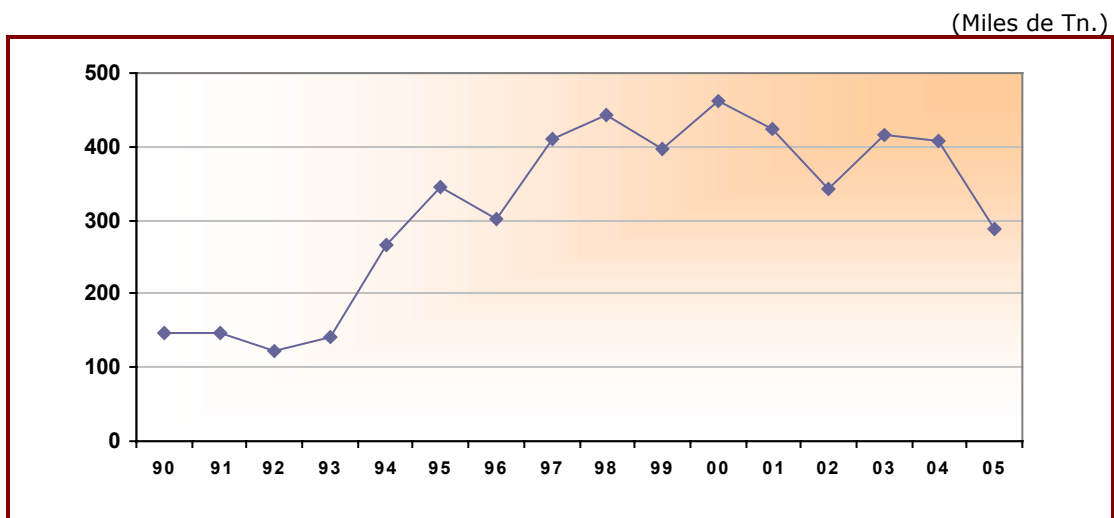
En el caso del Puerto de Pasajes, el tráfico en 2005 se ha repartido entre dos tipos de mercancía: los graneles sólidos (60,7% del total) y la mercancía convencional (38,4%). La chatarra sigue siendo la mercancía de mayor peso (39,4% del total). A éste le siguen los productos siderúrgicos (28,7%), el transporte de automóviles (5,4%) y el tráfico de cereales (4,4%). El resultado negativo del Puerto de Pasajes en 2005 se ha fundamentado, sobre todo, en la reducción el 10,8% protagonizada por el tráfico de productos siderúrgicos, aunque los materiales de construcción y los abonos, ya de menor peso específico, también han registrado una evolución desfavorable.

Con respecto a los mercados, Rusia es nuevamente el país de origen con mayor protagonismo, seguido de España y Holanda. Los destinos más habituales son Reino Unido, Marruecos y Turquía.

El Puerto de Bermeo también registra cierta actividad comercial, aunque de menor intensidad que la del Puerto de Bilbao o de Pasajes. El año 2005 no ha sido positivo para el Puerto, ya que el tráfico de mercancías se ha reducido un 29,2% hasta las 287,6 mil toneladas.

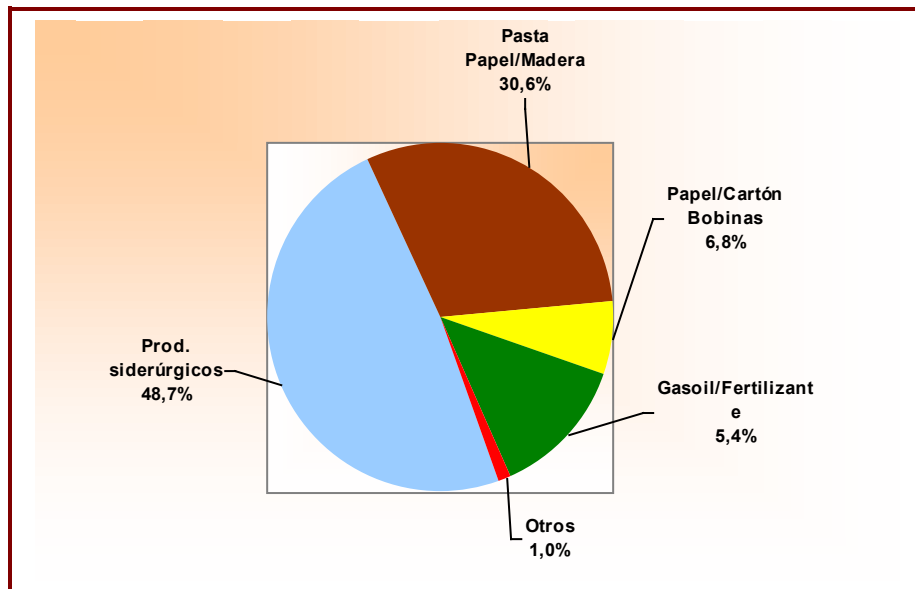
Atendiendo la tipología de producto movida, destaca que casi la mitad del tráfico registrado está relacionado con los productos siderúrgicos (48,7% del total), en tanto que el comercio de pasta de papel, madera y tablonés supone el 30,6%, el papel y cartón kraft en bobinas el 6,8%, el gasoil y los fertilizantes el 5,4% y el resto de productos el 1%.

**Gráfico 2.16. Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo (1990-2005)**



Fuente: Dirección de Transportes y Obras Públicas. Gobierno Vasco. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

**Gráfico 2.17. Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías.**



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