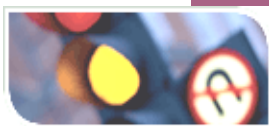




OBSERVATORIO DEL
TRANSPORTE DE
EUSKADI

EUSKADIKO GARRAIO
BEHATOKIA



Panorámica del Transporte en Euskadi

Euskadiko Garraioaren Panoramika

2007

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

ETXEBIZITZA, HERRI
LAN ETA GARRAIO
SAILA

DEPARTAMENTO DE VIVIENDA,
OBRAS PÚBLICAS Y
TRANSPORTES



En Euskadi, al igual que en el resto de Europa, la movilidad urbana es un elemento importante para el bienestar social y con gran impacto en el desarrollo sostenible. Las políticas de transporte en Euskadi han asumido claramente el reto de crear un nuevo escenario en el transporte urbano, propugnado en 2007 por el “Libro Verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana” (Comisión Europea, Bruselas, 25.9.2007) asumiendo el reto de “...reconciliar el desarrollo económico de las ciudades y su accesibilidad, por una parte, con la mejora de la calidad de vida y la protección del medio ambiente, por otra.”

En esta línea, en 2007 los ayuntamientos, en especial en las tres capitales, han incrementado los servicios de transportes colectivos. Los resultados se reflejan en este informe, en 2007 se ha mejorado una tendencia ya creciente al uso de transportes colectivos en Euskadi, en especial en los entornos urbanos. También se ha dado un positivo avance en los proyectos del programa tranviario y del metro. A este esfuerzo debemos sumar el impulso a las vías ciclistas y a otras medidas adoptadas tanto por Diputaciones como por Ayuntamientos para equiparar la bicicleta como modo de transporte. Estas políticas son básicas para “Lograr una accesibilidad universal y sostenible” (uno de los 5 objetivos del “Plan Director del Transporte Sostenible” PDTs).

Respecto a la movilidad interurbana y al transporte de mercancías los datos no reflejan una evolución positiva hacia el objetivo del PDTs de “Implantar un nuevo equilibrio de los modos de Transporte”. En el transporte de mercancías la carretera ha incrementado su peso, siendo el modo que más ha crecido; y hemos tenido un comportamiento desigual de los modos marítimo y ferroviario. En todo caso, hemos de considerar positivos los avances en los proyectos de la Y vasca y en el fomento del transporte marítimo, cuyos frutos debemos recoger a medio plazo. En cualquier caso, los resultados nos exigen acentuar los esfuerzos para impulsar los modos más sostenibles así como en la promoción del transporte combinado.

En otro orden, destacamos la disminución de la siniestralidad, producto de diversas medidas de regulación y ordenamiento puestas en práctica por las diferentes administraciones competentes, por ejemplo para el calmado de tráfico, así como consecuencia de las inversiones de Diputaciones y Ayuntamientos en los tramos conflictivos de carreteras. Medidas que también tienen efecto en datos relacionados con la congestión (reducción de vías de simple calzada, dispar evolución de la intensidad del tráfico,...). Los citados avances son mayormente fruto de la combinación de medidas y de una política común de todas las administraciones con competencia en la materia, y esta línea de actuaciones complementarias y coordinadas es el camino que debemos seguir.

Por último, nos comprometemos a dar continuidad y regularidad a este documento, que recoge datos del transporte hasta el año 2007. Documento que tiene la vocación de servir al conjunto de las administraciones competentes en la materia, como instrumento de apoyo en el análisis de las políticas de transporte. Igualmente, pretendemos que este informe sea referente para dar a conocer la situación del transporte en Euskadi al conjunto de entidades y ciudadanos interesados en la materia.

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

INDICEPágina

0. RESUMEN EJECUTIVO	2
1. MARCO GENERAL	7
1.1. EL TRANSPORTE COMO SECTOR DE ACTIVIDAD ECONÓMICA	7
1.1.1. El sector de transportes y comunicaciones	7
1.1.2. El sector de transportes en Euskadi	9
1.2. NOVEDADES LEGISLATIVAS: EUROPEAS, ESTATALES Y DE LA CAPV EN 2007.....	14
1.2.1. Novedades legislativas europeas	14
1.2.2. Novedades legislativas estatales.....	17
1.2.3. Novedades legislativas de la CAPV	18
2. OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2007	21
2.1. OFERTA DE TRANSPORTE	21
2.1.1. Oferta de transporte e infraestructuras asociadas.....	22
2.2. DEMANDA DE TRANSPORTE.....	41
2.2.1. Movilidad de personas.....	41
2.2.2. Transporte de mercancías.....	57
3. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE Y TENDENCIAS MÁS RELEVANTES	72
3.1. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE	72
3.1.1. Accidentalidad	73
3.1.2. Congestión viaria.....	76
3.1.3. Medio ambiente.....	78
3.2. TENDENCIAS MÁS RELEVANTES DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE.....	87
4. OBJETIVOS PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE 2002-2012: ACTUACIONES 2007	90
4.1. PRINCIPALES DIRECTRICES DEL LIBRO BLANCO DE LA UNIÓN EUROPEA.....	90
4.2. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTES DE EUSKADI.....	92
<u>Objetivo 1.</u> Desvincular el desarrollo económico del incremento de demanda del transporte.....	93
<u>Objetivo 2.</u> Lograr una accesibilidad universal y sostenible	93
<u>Objetivo 3.</u> Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte	94
<u>Objetivo 4.</u> Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa	94
<u>Objetivo 5.</u> Hacia un Transporte Sostenible	95
4.3. CAMINO HACIA LA SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE	96
4.4. ACTUACIONES EN 2007	96



5. ANEXO ESTADÍSTICO.....	106
5.1. ANEXO MARCO GENERAL	106
5.1.1. Número de establecimientos	106
5.1.2. Empleo	113
5.1.3. Valor añadido bruto (precios corrientes).....	116
5.2. ANEXO OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE	118
5.2.1. Oferta de transporte	118
5.2.2. Demanda de movilidad de personas	126
5.2.3. Demanda de transporte de mercancías	134
5.3. ANEXO EFECTOS INDUCIDOS	139
5.3.1. Accidentalidad	139
5.3.2. Consumo energético	142
6. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES	144

INDICE DE CUADROS

	<u>Página</u>
Cuadro 1.1. Establecimientos, empleo y VAB del sector de transporte por subsectores. CAPV. 2007	10
Cuadro 1.2. Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores y Territorio Histórico. CAPV. 2007	12
Cuadro 1.3. Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción. 2006-2007	12
Cuadro 1.4. IPC en la CAPV por grupos. 2007	13
Cuadro 1.5. Índice de Precios Industriales (IPRI) en la CAPV por rama de actividad. 2007	13
Cuadro 2.1. Sistema de Transportes en Euskadi	21
Cuadro 2.2. Red de carreteras vasca por tipo. 2007	22
Cuadro 2.3. Movilidad de personas en las capitales vascas: características de la oferta de transporte público urbano. 2005-2007	25
Cuadro 2.4. Parque de vehículos en la CAPV. 2007	25
Cuadro 2.5. Índice de motorización en Europa. 2007	26
Cuadro 2.6. Datos básicos de la oferta de FEVE. 2007	28
Cuadro 2.7. Datos básicos de la infraestructura de ETS actualmente operada por EuskoTren y los servicios de EuskoTren. 2007	29
Cuadro 2.8. Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro de Bilbao. 2007	30
Cuadro 2.9. Datos básicos de la oferta de EuskoTran. 2007	31
Cuadro 2.10. Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves en los aeropuertos vascos. 1995-2007	33
Cuadro 2.11. Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV. 1995-2007	35
Cuadro 2.12. Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2006-2007	35
Cuadro 2.13. Kilómetros de la red ciclable en los tres territorios históricos (estado de las redes ciclables a principios del año 2008)	37
Cuadro 2.14. Kilómetros de la red ciclable en las tres capitales de la CAPV (estado de las redes ciclables a diciembre de 2007)	37
Cuadro 2.15. Movilidad de personas en la CAPV: Concurrencia en las capitales y en su área metropolitana.	45
Cuadro 2.16. Transporte público urbano: Viajeros en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2007	48
Cuadro 2.17. Transporte público interurbano: Viajeros en servicios regulares de autobús interurbano. 2000-2007	53
Cuadro 2.18. Transporte público interurbano: Viajeros en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2007	54
Cuadro 2.19. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros por aeropuerto. 2000-2007	55
Cuadro 2.20. Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao. 2003-2007	56
Cuadro 2.21. Transporte de personas por cable. 2004-2007	57
Cuadro 2.22. Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia. 2002-2007	57
Cuadro 2.23. Distribución de mercancías por modos de transporte. 2006	58
Cuadro 2.24. Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución. 1995-2007	59
Cuadro 2.25. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por RENFE. 2007	61
Cuadro 2.26. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por FEVE. Evolución. 2002-2007	62
Cuadro 2.27. Transporte de mercancías por FEVE: Comunidades Autónomas de origen o destino. 2007 (%)	63
Cuadro 2.28. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EUSKOTREN. 2002-2007	63



Cuadro 2.29.	Tráfico de mercancías por aeropuerto. 1980–2007	64
Cuadro 2.30.	Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes. Evolución 1980-2007	66
Cuadro 2.31.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por tipo de movimiento. 2005-2007	67
Cuadro 2.32.	Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por tipo de producto. 2005-2007	68
Cuadro 3.1	Accidentes de tráfico con víctimas por Territorio Histórico. 2007	76
Cuadro 5.1.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (nº establecimientos y %)	106
Cuadro 5.2.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)	106
Cuadro 5.3.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (nº establecimientos y %)	107
Cuadro 5.4.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)	107
Cuadro 5.5.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (nº establecimientos y %)	108
Cuadro 5.6.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)	108
Cuadro 5.7.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (nº establecimientos y %)	109
Cuadro 5.8.	Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)	109
Cuadro 5.9.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en la CAPV (nº establecimientos y %)	110
Cuadro 5.10.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Álava (nº establecimientos y %)	111
Cuadro 5.11.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº establecimientos y %)	112
Cuadro 5.12.	Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº establecimientos y %)	113
Cuadro 5.13.	Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (nº empleos y %)	113
Cuadro 5.14.	Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)	114
Cuadro 5.15.	Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (nº empleos y %)	114
Cuadro 5.16.	Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)	114
Cuadro 5.17.	Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (nº empleos y %)	115
Cuadro 5.18.	Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)	115
Cuadro 5.19.	Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (nº empleos y %)	115
Cuadro 5.20.	Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)	116
Cuadro 5.21.	Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (miles de euros y %)	116
Cuadro 5.22.	Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)	116
Cuadro 5.23.	VAB del sector de transportes por modo en la CAPV (miles de euros y %)	117
Cuadro 5.24.	Longitud y densidad de la red de carreteras en la CAPV (km y m/km ²)	118
Cuadro 5.25.	Longitud y densidad de la red de carreteras en Álava (km y m/km ²)	119
Cuadro 5.26.	Longitud y densidad de la red de carreteras en Gipuzkoa (km y m/km ²)	120
Cuadro 5.27.	Longitud y densidad de la red de carreteras en Bizkaia (km y m/km ²)	121
Cuadro 5.28.	Evolución del parque de vehículos en la CAPV por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)	122
Cuadro 5.29.	Evolución del parque de vehículos en Álava por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)	123



Cuadro 5.30.	Evolución del parque de vehículos en Gipuzkoa por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)	124
Cuadro 5.31.	Evolución del parque de vehículos en Bizkaia por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)	125
Cuadro 5.32.	Índice de motorización (turismos/1.000 habitantes)	126
Cuadro 5.33.	Tráfico de aeronaves por aeropuerto (nº aeronaves).....	126
Cuadro 5.34.	Evolución de viajeros en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de viajeros)	127
Cuadro 5.35.	Evolución de viajeros en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de viajeros y tasa de variación interanual).....	127
Cuadro 5.36.	Transporte privado: Evolución de la IMD en los principales accesos a las capitales vascas (nº vehículos y %)	128
Cuadro 5.37.	Transporte público urbano: Evolución del número de viajeros en los autobuses urbanos de las tres capitales vascas (miles de viajeros y tasa de variación interanual)	129
Cuadro 5.38.	Transporte público interurbano: Evolución del número de viajeros en los servicios regulares de autobús interurbano (nº viajeros y tasa de variación interanual)	129
Cuadro 5.39.	Transporte público urbano y metropolitano: Evolución del número de viajeros en el Metro de Bilbao (miles de viajeros y tasa de variación interanual).....	130
Cuadro 5.40.	Distribución del volumen de viajeros del Metro de Bilbao por mes (nº viajeros y %)	130
Cuadro 5.41.	Distribución del volumen de viajeros del Metro de Bilbao por estación (nº viajeros y %).....	131
Cuadro 5.42.	Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros de Euskotran (nº viajeros y tasa de variación interanual).....	131
Cuadro 5.43.	Transporte público interurbano: Evolución de viajeros en servicios regulares de ferrocarril (miles de viajeros)	132
Cuadro 5.44.	Transporte público interurbano: Evolución de viajeros en servicios regulares de ferrocarril (tasa de variación interanual)	132
Cuadro 5.45.	Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros en los servicios aéreos (miles de viajeros)	133
Cuadro 5.46.	Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros en los servicios aéreos (tasa de variación interanual)	133
Cuadro 5.47.	Evolución del tráfico de pasajeros en el puerto de Bilbao (nº viajeros y tasa de variación interanual)	134
Cuadro 5.48.	Evolución del volumen de mercancías transportadas con origen la CAPV por FEVE (miles de Tn y tasa de variación interanual)	134
Cuadro 5.49.	Evolución del tráfico de mercancías en los aeropuertos vascos (Tn y tasa de variación interanual)	135
Cuadro 5.50.	Evolución del tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual)	135
Cuadro 5.51.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (miles de Tn y tasa de variación interanual)	136
Cuadro 5.52.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (%).....	136
Cuadro 5.53.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual)	137
Cuadro 5.54.	Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (%)	137
Cuadro 5.55.	Evolución del tráfico de mercancías en el puerto de Bermeo (miles de Tn y tasa de variación interanual)	138
Cuadro 5.56.	Evolución del balance de accidentes por víctimas: Evolución (2000-2006)	139
Cuadro 5.57.	Carretera: Distribución de lesividad por territorio y tipo de vehículo.	140
Cuadro 5.58.	Carretera: Distribución de vehículos accidentados por tipo de accidente.	141
Cuadro 5.59.	Consumo energético del sector de transportes por tipo de energía y modo de transporte.	142

INDICE DE GRÁFICOSPágina

Gráfico 1.1.	Participación del sector de transporte y comunicaciones en el VAB y el empleo de la CAPV: Evolución 2000-2007 (%)	8
Gráfico 1.2.	Distribución del VAB del sector de transporte y comunicaciones en la CAPV 2007 (%)	8
Gráfico 1.3.	Distribución del empleo (puestos de trabajo total) del sector de transporte y comunicaciones en la CAPV 2007 (%)	9
Gráfico 1.4.	Participación sector de transporte en el VAB y el empleo en la CAPV y comparación con otros países de interés. 2006 (%)	10
Gráfico 1.5.	Distribución del VAB del sector de transporte en la CAPV por subsectores. 2007 (%)	11
Gráfico 2.1.	Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen(1).	42
Gráfico 2.2.	Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte. 2007 (%)	43
Gráfico 2.3.	Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen(1).	44
Gráfico 2.4.	Movilidad de personas en automóvil y en transporte colectivo por territorios.	44
Gráfico 2.5.	Movilidad de personas en las capitales vascas y sus áreas metropolitanas	46
Gráfico 2.6.	Movilidad de personas en las capitales vascas según modo de transporte	46
Gráfico 2.7.	Movilidad de personas en las capitales vascas: Evolución de la penetración del transporte colectivo*	47
Gráfico 2.8	Movilidad de personas en las capitales vascas: IMD en los principales accesos a las capitales. 2007	47
Gráfico 2.9.	Transporte público urbano: Evolución de viajeros en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2007.....	49
Gráfico 2.10.	Transporte público urbano: Evolución de los viajeros en EuskoTran. 2002-2007.....	50
Gráfico 2.11.	Movimientos interurbanos en la CAPV: Mapa resumen.....	51
Gráfico 2.12.	Movimientos interurbanos realizados en automóvil en la CAPV: Mapa Resumen.....	52
Gráfico 2.13.	Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros en servicios regulares de ferrocarril. 1980-2007	54
Gráfico 2.14.	Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros en los servicios aéreos. 1980-2007	55
Gráfico 2.15.	Tráfico de pasajeros en el puerto de Bilbao. 2002-2007	56
Gráfico 2.16.	Distribución modal del transporte de mercancías. 2006 (%).....	58
Gráfico 2.17.	Tráfico diario de mercancías en la CAPV	60
Gráfico 2.18.	Volumen de mercancías transportadas con origen la CAPV por FEVE. 1990-2007	62
Gráfico 2.19.	Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2007.....	64
Gráfico 2.20.	Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2007	65
Gráfico 2.21.	Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2007 (%).....	65
Gráfico 2.22.	Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Evolución. Evolución 1980-2007	66
Gráfico 2.23.	Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Tipología de mercancías. 2007 (%)	69
Gráfico 2.24.	Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2007.....	69
Gráfico 2.25.	Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2007 (%)	70
Gráfico 3.1.	Resumen costes externos derivados del transporte en la CAPV. 2004 (%)	72
Gráfico 3.2.	Accidentes con víctimas y víctimas en las infraestructuras viarias vascas. Evolución 2000-2007	74



Gráfico 3.3.	Número de muertes en accidentes de tráfico por millón de habitantes en UE-27. 2007	75
Gráfico 3.4.	Parque de turismos y motorización. Evolución 1990-2007	77
Gráfico 3.5.	Emisiones sectoriales directas de GEIs en la CAPV. 2007 (%)	80
Gráfico 3.6.	Evolución sectorial de las emisiones de GEIs por sectores de actividad . 1990-2006 (%)	80
Gráfico 3.7.	Emisiones de GEIs del sector de transporte. Evolución. 1990-2007.....	81
Gráfico 3.8.	Consumo final de energía por sectores. Evolución 1996-2007.	82
Gráfico 3.9.	Distribución del consumo energético vasco por sectores de actividad. 2007 (%).....	82
Gráfico 3.10.	Distribución del consumo energético en el sector del transporte	83
Gráfico 3.11.	Consumo energético en el sector del transporte por territorios. 2000-2007.....	84
Gráfico 3.12.	Evolución de la factura energética del sector de transporte en la CAPV: Evolución 2000-2007	84

0. RESUMEN EJECUTIVO



0. RESUMEN EJECUTIVO

Atendiendo en primer lugar a la *perspectiva económica*, el sector transportes ha evolucionado de forma expansiva en 2007 tanto en lo referido al número de establecimientos como en lo relativo al empleo, si bien con respecto a los establecimientos a un ritmo inferior al correspondiente al conjunto de la economía vasca. Entre los aspectos que caracterizan a este sector cabe destacar su importante contribución al crecimiento económico, ya que las actividades de transporte concentran prácticamente ocho de cada cien establecimientos y ocupan casi cinco de cada cien empleados en la CAPV, siendo responsable del 4,8% del Valor Añadido Bruto vasco. En este sentido, cabe señalar que en 2007 el incremento del VAB del transporte es menor al registrado por el conjunto de la economía de la CAPV (6,4% frente a 7,2%), por lo que el sector continúa perdiendo peso económico relativo en nuestro territorio, evidencia del proceso asistido en los últimos años de desligazón del crecimiento de la actividad de transporte con el crecimiento económico general, si bien mantiene su participación en términos de empleo. Asimismo, al igual que en años anteriores, se observa una distribución desequilibrada entre los distintos modos de transporte, con un excesivo predominio del transporte por carretera, en detrimento de otros modos más sostenibles tales como el ferroviario o el marítimo, que mantienen prácticamente inalterado su peso relativo en cuanto a establecimientos y empleo respecto al ejercicio precedente.

En cuanto a las *infraestructuras* de transporte, en 2007 se ha dado continuidad a los proyectos de mejora, ampliación y construcción existentes en la CAPV, destacando especialmente las siguientes actuaciones:

- En relación a la *infraestructura viaria*, la red de carreteras se ha incrementado en 24 Km. en 2007, destacando la disminución de vías de calzada única simultáneamente con el incremento de autopistas y vías de doble calzada, con la consiguiente mejora en la fluidez y seguridad en el tráfico.

Entre los proyectos de construcción destacamos los siguientes:

- La adjudicación por parte de Interbiak de los cuatro primeros tramos de la Variante Sur Metropolitana (Peñasal-Larraskitu, Kadagua-Peñaskal, Gorostiza-Kadagua, y Trapagaran-Gorostiza), además de la adjudicación de los tramos de Larraskitu-Buía, el enlace del Kadagua, el viaducto de Trapagaran, y el enlace Ortuella-Portugalete.
- Inicio de la ampliación a tres carriles de la autopista A-8 (Bilbao-Behobia) en el municipio de Amorebieta, en los tramos Etxano-Montorra y Boroa-Larrea.
- Se han abierto al tráfico tres de los cinco tramos de los que se compone el trazado guipuzcoano de la Autopista Vitoria-Eibar (AP-1), es decir el trayecto Eibar-Arrasate, estando todos los tramos del trazado alavés en construcción. Y se ha trabajado en el levantamiento de los viaductos previstos en el tramo Eskoriatza-Isuzkitza y el tramo Eskoriatza-Arlaban se encuentra en un estado de considerable avance.



- Arranque de la fase final del segundo cinturón de San Sebastián, con el tramo que unirá Usurbil con Astigarraga, y se ha avanzado en la ejecución de las obras del tramo Errenteria-Astigarraga.
- Comienzo de las obras de la variante Zumarraga-Urretxu-Legazpi del corredor Beasain-Durango
- En cuanto a las *infraestructuras ferroviarias* subrayamos las actuaciones siguientes:
 - Por parte de ADIF, en desarrollo el túnel del Serantes y la futura variante ferroviaria. E instalación, para la red gestionada por FEVE, del Bloqueo Automático en el tramo regional comprendido entre Karrantza y Aranguren, modernización del puente sobre el río Carranza y refuerzo de los túneles de Callejo y El Arroyo, y ampliación de la playa de vías de la estación de Karrantza.
 - Por parte de ETS para la red gestionada por EuskoTren, inicio de las obras de la nueva estación en Durango, y aprobación de los convenios de colaboración para la construcción de un paso inferior en la estación de Ardantza.
 - Inauguración para el Metro de Bilbao de las estaciones de Abatxolo y Portugalete.
 - En cuanto al programa tranviario, en Bilbao se ha finalizado la redacción del Proyecto Constructivo de la Ampliación Basurto-Rekalde. Y en Vitoria-Gasteiz se ha concluido la obra civil en Landaverde, Duque de Wellington y Euskal Herria del Ramal Lakua, y se ha culminado en el tramo General Álava los trabajos de instalación y hormigonado de la plataforma del Ramal Centro.
 - En relación a la Nueva Red Ferroviaria Vasca, ADIF ha adjudicado del 80% del ramal entre Vitoria-Gasteiz y Bilbao, y el Gobierno Vasco ha adjudicado la construcción del tramo Ordizia-Itsasondo y se ha previsto en el territorio guipuzcoano una estación en Ezkio-Itsaso.
- En lo referente a la *infraestructura aérea*, ha entrado en funcionamiento la nueva terminal de carga de VIAS en el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz.
- Por lo que respecta a la *infraestructura marítima*, en el Puerto de Bilbao se ha llevado a cabo una inversión de 22 millones de euros en diferentes obras de infraestructura, entre las que sobresale el inicio de un nuevo muelle comercial y la inauguración del nuevo Puesto de Inspección Fronteriza (PIF). Asimismo, destaca la puesta en servicio de la primera línea de autopista del mar entre el puerto de Bilbao y el puerto belga de Brujas (Zeebrugge). En Pasajes, por su parte, se ha puesto en marcha el nuevo almacén de vehículos de la naviera noruega UECC.
- Merece especial mención el compromiso de todas las administraciones en impulsar la *bicicleta* como modo sostenible de transporte. A principios de 2008 en Euskadi se dispone de una red de 377,4 Km. de carril-bici.
- Con respecto a los *centros logísticos*: conexión ferroviaria del Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi) con la red ferroviaria principal (de ADIF).



Centrando la atención en los indicadores de **oferta de servicios de transporte** a disposición de los usuarios, en 2007 cabe señalar que:

- En el **transporte por carretera**, y desde la vertiente del transporte público, tanto Bilbobus como la Compañía del Tranvía de San Sebastián así como Tuvisa han incrementado su oferta de servicios ofreciendo una mayor cobertura en su ámbito de actuación, facilitando la accesibilidad de los usuarios. Destaca la creación de 30 nuevas líneas de autobús en las tres capitales, con una media del 10% de incremento de servicios. También debemos apuntar el incremento del parque de vehículos en la CAPV.
- En cuanto al **transporte ferroviario**, FEVE, MetroBilbao y EuskoTran han incrementado tanto los trenes ofertados como el número de plazas-km, mientras que EuskoTren ha disminuido su oferta levemente.
- En lo referente al **transporte aéreo**, tanto el aeropuerto de Hondarribia como el de Bilbao han aumentado su tráfico de aeronaves, mientras que el de Vitoria-Gasteiz lo ha reducido.
- En el **transporte marítimo**, se ha truncado la tendencia alcista en el número de buques asociados a Anavas, así como su tonelaje.

Por otra parte, el análisis de la **demanda de movilidad en la CAPV** muestra una tendencia creciente en el número de desplazamientos realizados en nuestra comunidad, concentrando el automóvil un año más la gran mayoría de los desplazamientos motorizados, si bien continúa incrementándose el uso del transporte colectivo (1,7% con respecto a 2006 para el conjunto de servicios públicos de autobuses urbanos e interurbanos y de ferroviarios). Al respecto, cabe destacar que el número de usuarios de los **servicios públicos de transporte colectivo** se ha incrementado en un 10,7% en el periodo 2000-2007.

Profundizando el análisis en función del modo de transporte, y considerando en primer lugar el **transporte por carretera**, cabe destacar que, en el ámbito urbano, tanto la Compañía del Tranvía de San Sebastián como Bilbobus y Tuvisa han visto aumentar su afluencia de viajeros en 2007, especialmente en el caso de la compañía alavesa. En el ámbito interurbano, la recurrencia al automóvil es claramente superior, sobre todo en los desplazamientos hacia el exterior de nuestra comunidad.

En lo referido al **transporte ferroviario**, en 2007 destaca el incremento de usuarios del Metro de Bilbao, coincidiendo con una disminución de menor orden de usuarios del tranvía en Bilbao. Y, en el ámbito interurbano, apuntamos un incremento de usuarios de servicios de EuskoTren y una disminución de usuarios en FEVE y, especialmente, en RENFE.

En cuanto al **transporte aéreo**, en 2007 los tres aeropuertos vascos han aumentado su afluencia de viajeros, especialmente el de Hondarribia.

En lo que atañe a la actividad del **transporte de mercancías** persiste el desequilibrio modal que caracteriza a la CAPV, con un claro predominio del transporte por carretera. No obstante, a corto plazo se espera un efecto positivo de la promoción de las autopistas del mar, de la nueva red fe-



roviaria vasca y de la promoción de actividades logísticas que permitan impulsar el transporte combinado. En cualquier caso, los datos reflejan la necesidad de acentuar las políticas para equilibrar los modos de transporte e impulsar los modos más sostenibles.

En cuanto a las cifras de 2007, el tráfico de mercancías por carretera se ha incrementado en un 8,7% y el marítimo un 2,3%, mientras que el tráfico ferroviario y el aéreo han experimentado descensos (-6,4% y -1,2%, respectivamente).

En relación a las **externalidades** adversas provocadas por la actividad del transporte cabe recordar que, tal y como ya se apuntó en informes anteriores, se estima un coste económico anual para la CAPV próximo a los 2.000 millones de euros, lo que supone en torno a 1.000 euros per cápita (3,6% del PIB del territorio), siendo el transporte por carretera el principal responsable de las pérdidas económicas ocasionadas.

En el ámbito de la lucha contra la **accidentalidad**, una vez cumplido el objetivo marcado en el Plan 2003-2006, se ha establecido en el nuevo "Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010" reducir el número de personas fallecidas en accidentes de tráfico en un 50% para el año 2010, con respecto al valor de 2001. En este sentido, cabe destacar que en 2007 el número de fallecidos como consecuencia de accidentes de tráfico en las carreteras vascas ha sido de 102 personas, lo que supone una reducción del 45% en relación a 2001.

En cuanto a la **congestión viaria**, se ha incrementado el número de vehículos matriculados, pero también ha aumentado la densidad de las carreteras (mayor número de vías de doble calzada) y el uso del transporte público.

En lo referido al **impacto medioambiental** del sector de transporte, señalar que en 2007 las emisiones de CO₂ de dicho sector han aumentado un 6,8% interanual, siendo responsable de la cuarta parte de las emisiones totales producidas en la CAPV. A su vez, el consumo energético del sector se ha incrementado en un 7,6% con respecto a 2006.

Por último, respecto a los **objetivos** marcados en el **Plan Director del Transporte Sostenible**, a lo largo de 2007, además de actividades en materia de normalización, planificación, ordenación, coordinación e infraestructuras, cabe destacar que se han iniciado las actuaciones para el desarrollo de las competencias de la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa. Por su parte, el Observatorio del Transporte de Euskadi ha desarrollado su programación con la revisión del Sistema de Información del Transporte, la página Web, el informe Panorámica del Transporte y la elaboración de estudios prospectivos. A su vez, se ha concluido y publicado el estudio de movilidad de la CAPV, siendo el segundo estudio realizado para el conjunto del Territorio. Por último, la Autoridad del Transporte de Euskadi ha continuado con su actividad ordinaria, habiéndose celebrado dos plenos en los que se han expuesto los trabajos realizados por las secciones, ponencias y grupos de trabajo.

1. MARCO GENERAL



1. MARCO GENERAL

1.1. EL TRANSPORTE COMO SECTOR DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

1.1.1. El sector de transportes y comunicaciones

En la distribución sectorial A31 de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas, la actividad de transporte se integra dentro del sector de “transportes y comunicaciones”¹. Su elevado peso tanto en términos de valor añadido como de empleo, hace de éste un elemento clave en la economía vasca, digno de un análisis exhaustivo.

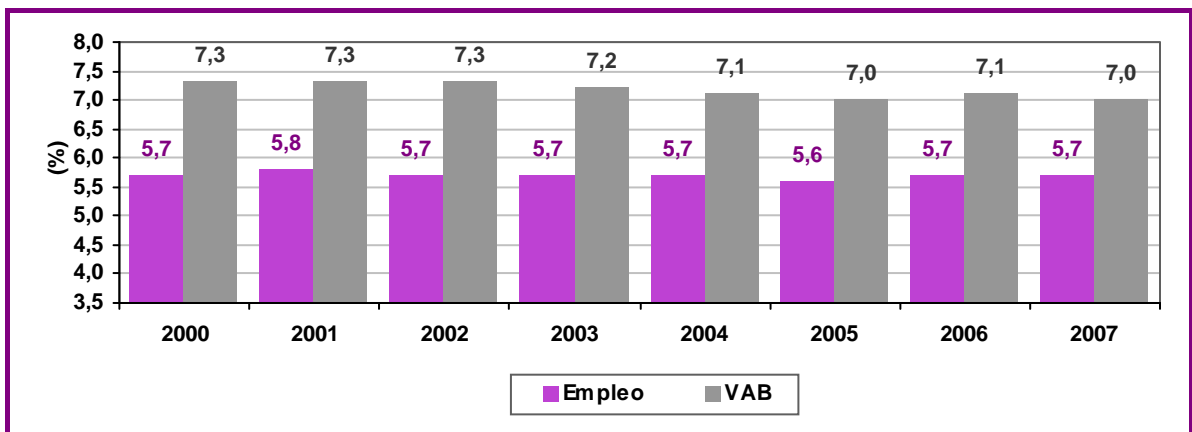
Los principales indicadores de este macrosector, en base a los datos más recientes del Instituto Vasco de Estadística (Eustat), así lo demuestran, según los cuales en 2007:

- En Euskadi **operan 15.795 establecimientos** en el sector vasco de transportes y comunicaciones. Este volumen,
 - Ha aumentado en 4,2% con respecto al ejercicio anterior, mientras que en el conjunto de la economía vasca se ha registrado un crecimiento del 7,0%.
 - Ha crecido paulatinamente en la última década (crecimiento del 5,6% desde el 1997). En el conjunto de la economía, el aumento ha sido más pronunciado (29,2% desde el 1997).
 - Asume un peso relativo del 7,9% con respecto al número total de los establecimientos en la CAPV y la pérdida relativa con respecto al año anterior, cuando concentraba el 8,1% del total.
- Este sector **emplea a 52.465 personas**, lo que representa,
 - Un crecimiento del 5,2% con respecto al año anterior, tendencia superior al del conjunto de la economía vasca (4,5%).
 - Un aumento del 34,1% desde 1997, por debajo del registrado por el conjunto de la economía vasca (38,9%).
 - Un peso relativo del 5,7% con respecto al empleo total en la CAPV, manteniendo así el mismo peso que en 2006 (en la última década esta tendencia se ha mantenido alrededor de este porcentaje).
- El sector ha generado un **Valor Añadido Bruto (VAB) de 4.143,5 millones de euros**. Esto contribuye a,
 - Un crecimiento del 6,8% con respecto a 2006, dinamismo menor al registrado en el conjunto de la economía vasca (7,2%).
 - Un peso relativo del 7,0% en el VAB total (7,1% en 2006).

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

Tal y como se puede observar en el siguiente gráfico, la evolución del sector vasco de transporte y comunicaciones en el VAB, cuya proporción es del 7% del VAB total generado en la CAPV, presenta una tendencia ligeramente decreciente en cuanto a peso relativo en estos últimos años (7,3% del total en 2000). En términos de empleo, dicha participación en el tiempo ha sido estable desde el año 2000.

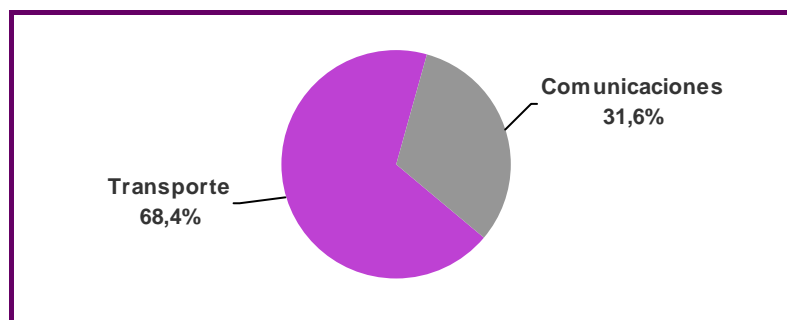
Gráfico 1.1. Participación del sector de transporte y comunicaciones en el VAB y el empleo de la CAPV: Evolución 2000-2007 (%)



* El dato de VAB referido a 2007 es un avance.
Fuente: Eustat (Cuentas Económicas y DIRAE).

Respecto a la distribución del VAB, en 2007 el 68,4% del VAB total del sector de transporte y comunicaciones corresponde a la actividad de transporte (2.832,6 millones de euros), y el 31,6% restante concierne a las comunicaciones (1.310,9 millones de euros).

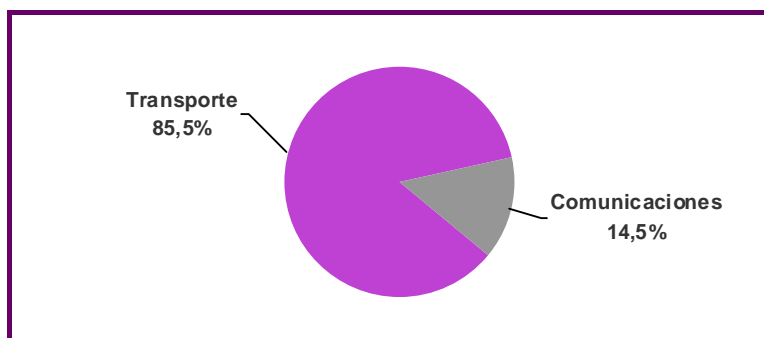
Gráfico 1.2. Distribución del VAB del sector de transporte y comunicaciones en la CAPV 2007 (%)



* El dato de VAB referido a 2007 es un avance.
Fuente: Eustat (Cuentas Económicas).

Desde la vertiente del empleo, el transporte incrementa su importancia relativa sobre el total sectorial, concentrando el 85,5% del empleo del sector en 2007 (14,5% en el caso de las comunicaciones).

Gráfico 1.3. Distribución del empleo (puestos de trabajo total) del sector de transporte y comunicaciones en la CAPV 2007 (%)



Fuente: Eustat (Cuentas Económicas).

En resumen, en 2007, el sector de transportes y comunicaciones ha presentado un dinamismo menor al del conjunto de la economía en cuanto a número de establecimientos y VAB. No así en lo referente al número de personas empleadas en el sector, que supera al del conjunto de la economía vasca.

1.1.2. El sector de transportes en Euskadi

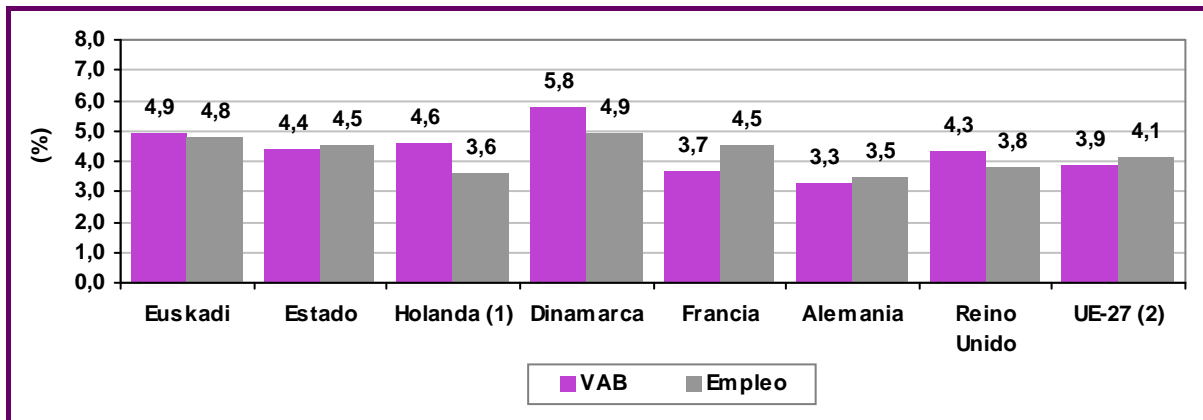
a) *Principales magnitudes económicas del sector de transporte*

Si nos circunscribimos expresamente al sector de transportes, cabe señalar las siguientes cifras:

- En 2007 el sector abarca **14.870 establecimientos**.
- En ellos se emplea a un total de **44.840 personas**.
- Genera un **VAB de 2.832,6 millones de euros**.

El peso de esta actividad sobre el total de la economía vasca en 2007 recae en **4,8% en términos de VAB** (4,9% en 2006), en **4,9% en términos de empleo** (4,8% en 2006) y en **7,5% en términos de establecimientos** (7,7% en 2006).

El siguiente gráfico (referido a 2006 puesto que este es el último año para el que existen datos agregados europeos), pone de manifiesto que estas magnitudes económicas del sector de transportes son superiores en la CAPV, que en el Estado y la Unión Europea (UE-27). En términos de VAB, en 2006 el Estado presenta cinco décimas menos que Euskadi, al tiempo que la UE-27 ostenta un punto menos. Esta diferencia es menos remarcable en cuanto al empleo se refiere, y el Estado y la UE-27 se desmarcan en tres y siete décimas de la CAPV, respectivamente.

Gráfico 1.4. Participación sector de transporte en el VAB y el empleo en la CAPV y comparación con otros países de interés. 2006 (%)


(1) El dato de empleo no incluye el correspondiente al transporte aéreo.

(2) Estimación.

Fuente: Cuentas Económicas y DIRAE para el caso de Euskadi y Structural Business Statistics 2007, Population and Social Conditions Statistics y Economy and Finance Statistics (Eurostat) para el Estado y el resto de países. Elaboración propia.

i) Por subsector de actividad

El análisis realizado por subsector deja claro que la actividad del transporte terrestre engloba la mayor parte de los establecimientos y del empleo del sector. Dicho modo de transporte reúne 12.678 establecimientos y emplea a 30.324 personas, lo que suponen un total de 85,3% y 67,6% del sector, respectivamente. En menor escala, le siguen las actividades anexas al transporte que computan 2.135 establecimientos y 13.697 personas empleadas, lo que denota un peso notable en términos de empleo (30,5% del total sectorial), si bien su aportación en términos de establecimientos (14,4% del total sectorial) es menos representativa. Entre los dos subsectores cubren un total del 99,7% de establecimientos y el 98,1% del empleo del sector, por lo que, en términos globales, la aportación del modo aéreo y marítimo es reducida.

Cuadro 1.1. Establecimientos, empleo y VAB del sector de transporte por subsectores. CAPV. 2007

	Establecimientos		Empleo		VAB	
	Nº	%	Nº	%	Millones de euros	%
Terrestre y por tuberías*	12.678	85,3	30.324	67,6	1.657,7	58,5
Marítimo, de cabotaje y por vías de navegación interiores	38	0,3	425	0,9	73,4	2,6
Aéreo y espacial	19	0,1	394	0,9	79,4	2,8
Actividades anexas	2.135	14,4	13.697	30,5	1.022,1	36,1
TOTAL	14.870	100,0	44.840	100,0	2.832,6	100,0

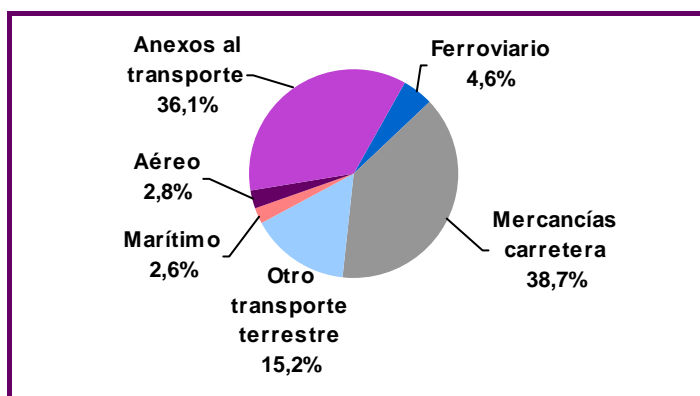
*Incluye transporte de mercancías por carretera, transporte ferroviario y otro transporte terrestre.

Fuente: Eustat (DIRAE).

Una observación similar a la anterior es la que podemos hacer del gráfico 1.5. en la que se atiende a la perspectiva del VAB. En 2007 se han generado 1.095,9 millones de euros por el transporte de mercancías por carretera, lo que supone más de la tercera parte del total sectorial en dicho ejercicio (concretamente, el 38,7%). A escasa distancia, las actividades anexas al transporte, proporcionan un VAB de 1.022,1 millones de euros, y una participación sectorial del 36,1%. Por su parte, las englobadas en otro transporte terrestre², con un VAB de 431,3 millones de euros y un peso sectorial del 15,2% acumulan la tercera fuerza dentro del sector. (El conjunto de estos tres subsectores concentra el 90% del VAB del sector de transporte).

Si repartimos el VAB de las actividades anexas al transporte entre el resto de subsectores en función de su aportación al VAB total, y agregando el transporte de mercancías por carretera, otro transporte terrestre y transporte ferroviario, el conjunto de estas actividades supone el 91,6% del VAB del transporte, frente al 8,4% que corresponde a la suma del transporte marítimo y aéreo.

Gráfico 1.5. Distribución del VAB del sector de transporte en la CAPV por subsectores. 2007 (%)



* El dato de VAB referido a 2007 es un avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas).

ii) Presencia territorial

El reparto de los establecimientos y del empleo sectorial difiere notoriamente por Territorio Histórico. Bizkaia, con 7.837 establecimientos y 23.594 personas empleadas, reúne más de la mitad de los establecimientos y empleos sectoriales (52,7% y 52,6%, respectivamente). Le sigue Gipuzkoa, con 5.182 establecimientos y 14.482 personas empleadas, participaciones próximas al 30% (34,8% y 32,3%, respectivamente). Por último, Álava representa el territorio con menor presencia en el sector, tanto en términos de establecimientos como de empleo.

² Incluye: transporte urbano y suburbano por ferrocarril, transporte urbano regular de viajeros, transporte regular de viajeros por carretera, otro transporte regular (teleférico, funicular y cremallera), transporte por taxi, otros tipos de transporte terrestre discrecional de viajeros, y transporte por tubería.



Cuadro 1.2. Establecimientos y empleo del sector de transporte por subsectores y Territorio Histórico. CAPV. 2007

	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Establecimientos								
Terrestre y por tuberías	1.591	12,5	6.638	52,4	4.449	35,1	12.678	100,0
Marítimo, de cabotaje y por vías de navegación interiores	-	-	28	73,7	10	26,3	38	100,0
Aéreo y espacial	7	36,8	11	57,9	1	5,3	19	100,0
Actividades anexas	253	11,9	1.160	54,3	722	33,8	2.135	100,0
TOTAL	1.851	12,4	7.837	52,7	5.182	34,8	14.870	100,0
Empleo								
Terrestre y por tuberías	3.862	12,7	16.099	53,1	10.363	34,2	30.324	100,0
Marítimo, de cabotaje y por vías de navegación interiores	-	-	(*)		(*)		425	100,0
Aéreo y espacial	54	13,7	(*)		(*)		394	100,0
Actividades anexas	2.083	15,2	7.495	54,7	4.119	30,1	13.697	100,0
TOTAL	5.999	13,4	23.594	52,6	14.482	32,3	44.840	100,0

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

Fuente: DIRAE (Eustat).

b) Evolución de los precios

La fortaleza del euro frente al dólar ha permitido que en 2007 los carburantes hayan ralentizado visiblemente el encarecimiento del petróleo, a pesar de la importante presión al alza en su precio, especialmente en el tramo final del año. Así, el precio del barril Brent ha subido un 1,37% en 2007, crecimiento muy inferior al registrado en 2006 (17,9%). De esta forma, con respecto al ejercicio anterior no ha habido un visible desmarque en la cotización internacional del gasóleo de automoción y de la gasolina sin plomo (0,56% y 2,93%, respectivamente).

Cuadro 1.3. Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción. 2006-2007

	2006	2007	Δ 07/06
Gasóleo automoción	39,88	40,10	0,56%
Sin plomo	36,57	37,64	2,93%
Brent	32,64	33,08	1,37%

Unidad: céntimos de euro por litro.

Fuente: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio

No obstante, el balance de la subida de precios de los productos representativos en la canasta del consumidor, es bien diferente. Si ignoramos el efecto de la apreciación del euro, la evolución de los precios en 2007 ha sido desfavorable, obteniendo al final del ejercicio tasas de inflación muy superiores a las de 2006. A consecuencia del encarecimiento agresivo de productos alimentarios y bebidas no alcohólicas (7,3% frente a 3,0% del año anterior), bebidas alcohólicas y tabaco (5,6% frente a 1,6% en 2006) y de transportes (7,0% frente a 1,6% del ejercicio anterior), diciembre del 2007 se ha cerrado con una subida del IPC del 4,2% interanual, frente al 2,6% del ejercicio anterior.



Cuadro 1.4. IPC en la CAPV por grupos. 2007

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

Base 2006=100. Variación en lo que va de año.

Fuente: INE

El factor predominante en esta subida del IPC ha constituido el precio de los transportes, siendo el grupo más inflacionista a diferencia de lo observado en 2006.

Cuadro 1.5 Índice de Precios Industriales (IPRI) en la CAPV por rama de actividad. 2007

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

Base 2005=100. Variación interanual de diciembre.

Fuente: Eustat.

En el caso de los precios industriales, la evolución de los precios de las actividades más dependientes del petróleo, así como “coquerías y refino de petróleo” y “minerales metálicos y no metálicos” contribuyen a la alza de los precios energéticos. Estas ramas son las que han sufrido el mayor crecimiento frente al ejercicio anterior, con tasas de 14,8% y 9% en 2007 frente a -4,8% y 2,8% en 2006, respectivamente.



1.2. NOVEDADES LEGISLATIVAS: EUROPEAS, ESTATALES Y DE LA CAPV EN 2007

1.2.1. Novedades legislativas europeas

a) *Directivas:*

Transporte por carretera

- Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1/160)
- Directiva 2007/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativa a la readaptación de los retrovisores de los vehículos pesados de transporte de mercancías matriculados en la Comunidad (DO L 184 de 14.7.2007, p. 25/28)
- Directiva 2007/37/CE de la Comisión, de 21 de junio de 2007, por la que se modifican los anexos I y III de la Directiva 70/156/CEE del Consejo, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 161 de 22.6.2007, p. 60/62)
- Directiva 2007/35/CE de la Comisión, de 18 de junio de 2007, por la que se modifica, para adaptarla al progreso técnico, la Directiva 76/756/CEE del Consejo, sobre la instalación de los dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa de los vehículos a motor y de sus remolques (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 157 de 19.6.2007, p. 14/16)
- Directiva 2007/34/CE de la Comisión, de 14 de junio de 2007, por la que se modifica, a efectos de su adaptación al progreso técnico, la Directiva 70/157/CEE del Consejo, sobre el nivel sonoro admisible y el dispositivo de escape de los vehículos de motor (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 155 de 15.6.2007, p. 49/67)
- Directiva 2007/15/CE de la Comisión, de 14 de marzo de 2007, por la que se modifica, para adaptarlo al progreso técnico, el anexo I de la Directiva 74/483/CEE del Consejo, sobre los salientes exteriores de los vehículos a motor (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 75 de 15.3.2007, p. 21/23)

Transporte ferroviario

- Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad (DO L 315 de 3.12.2007, p. 51/78)
- Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización (DO L 315 de 3.12.2007, p. 44/50)
- Directiva 2007/32/CE de la Comisión, de 1 de junio de 2007, por la que se modifica el anexo VI de la Directiva 96/48/CE del Consejo, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, y el anexo VI de la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 141 de 2.6.2007, p. 63/66)

Transporte marítimo y fluvial

- Directiva 2007/71/CE de la Comisión, de 13 de diciembre de 2007, por la que se modifica el anexo II de la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 329 de 14.12.2007, p. 33/36)

Fuente: Elaboración propia, en base al Diario Oficial de la Unión Europea.

**b) Reglamentos:**

Transporte aéreo
■ Reglamento (CE) n° 1477/2007 de la Comisión, de 13 de diciembre de 2007 , que modifica el Reglamento (CE) n° 622/2003 por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea Texto pertinente a efectos del EEE (DO L 329 de 14.12.2007, p. 22/23)
■ Reglamento (CE) n° 1400/2007 de la Comisión, de 28 de noviembre de 2007 , que modifica el Reglamento (CE) n° 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 311 de 29.11.2007, p. 12/24)
■ Reglamento (CE) n° 1330/2007 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2007 , por el que se establecen disposiciones de aplicación para la difusión a las partes interesadas de la información sobre sucesos de la aviación civil a la que se refiere el artículo 7, apartado 2, de la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 295 de 14.11.2007, p. 7/11)
■ Reglamento (CE) n° 1321/2007 de la Comisión, de 12 de noviembre de 2007 , por el que se establecen disposiciones de aplicación para la integración en un depósito central de la información sobre sucesos de la aviación civil intercambiada de conformidad con la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo Texto pertinente a efectos del EEE (DO L 294 de 13.11.2007, p. 3/4)
■ Reglamento (CE) n° 1315/2007 de la Comisión, de 8 de noviembre de 2007 , relativo a la supervisión de la seguridad en la gestión del tránsito aéreo y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2096/2005 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 291 de 9.11.2007, p. 16/22)
■ Reglamento (CE) n° 1265/2007 de la Comisión, de 26 de octubre de 2007 , por el que se establecen prescripciones sobre la separación entre los canales utilizados en la comunicación oral aeroterrestre en el cielo único europeo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 283 de 27.10.2007, p. 25/36)
■ Reglamento (CE) n° 1043/2007 de la Comisión, de 11 de septiembre de 2007 , que modifica el Reglamento (CE) n° 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas que son objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 239 de 12.9.2007, p. 50/60)
■ Reglamento (CE) n° 915/2007 de la Comisión, de 31 de julio de 2007 , que modifica el Reglamento (CE) n° 622/2003 por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 200 de 1.8.2007, p. 3/4)
■ Reglamento (CE) n o 633/2007 de la Comisión, de 7 de junio de 2007 , por el que se establecen requisitos para la aplicación de un protocolo de transferencia de mensajes de vuelo utilizado a efectos de notificación, coordinación y transferencia de vuelos entre dependencias de control del tránsito aéreo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 146 de 8.6.2007, p. 7/13)
■ Reglamento (CE) n o 437/2007 de la Comisión, de 20 de abril de 2007 , que modifica el Reglamento (CE) n o 622/2003 por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 104 de 21.4.2007, p. 16/17)
■ Reglamento (CE) n o 376/2007 de la Comisión, de 30 de marzo de 2007 , por el que se modifica el Reglamento (CE) n o 2042/2003 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 94 de 4.4.2007, p. 18/19)
■ Reglamento (CE) n o 375/2007 de la Comisión, de 30 de marzo de 2007 , que modifica el Reglamento (CE) n o 1702/2003 por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 94 de 4.4.2007, p. 3/17)
■ Reglamento (CE) n o 335/2007 de la Comisión, de 28 de marzo de 2007 , por el que se modifica el Reglamento (CE) n o 1702/2003 en lo que se refiere a las disposiciones de aplicación sobre la certificación medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 88 de 29.3.2007, p. 40/42)
■ Reglamento (CE) n o 334/2007 de la Comisión, de 28 de marzo de 2007 , por el que se modifica el Reglamento (CE) n o 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 88 de 29.3.2007, p. 39/39)
■ Reglamento (CE) n o 219/2007 del Consejo, de 27 de febrero de 2007 , relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR) (DO L 64 de 2.3.2007, p. 1/11)
■ Reglamento (CE) n o 158/2007 de la Comisión, de 16 de febrero de 2007 , por el que se modifica el Reglamento (CE) n o 1358/2003 en lo que respecta a la relación de aeropuertos comunitarios (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 49 de 17.2.2007, p. 9/20)

**Transporte por carretera**

- Reglamento (CE) n° 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007 , sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n° 1191/69 y (CEE) n° 1107/70 del Consejo (DO L 315 de 3.12.2007, p. 1/13)
- Reglamento (CE) n° 833/2007 de la Comisión, de 16 de julio de 2007 , por el que se pone fin al período transitorio previsto en el Reglamento (CE) n° 1172/98 del Consejo sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 185 de 17.7.2007, p. 9/9)
- Reglamento (CE) n o 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007 , sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1/16)
- Reglamento (CE) n o 706/2007 de la Comisión, de 21 de junio de 2007 , por el que se establecen, con arreglo a la Directiva 2006/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, disposiciones administrativas para la homologación CE de tipo de vehículos y un ensayo armonizado para medir las fugas de determinados sistemas de aire acondicionado (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 161 de 22.6.2007, p. 33/52)

Transporte ferroviario

- Reglamento (CE) n° 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007 , sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (DO L 315 de 3.12.2007, p. 14/41)
- Reglamento (CE) n° 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007 , sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n° 1191/69 y (CEE) n° 1107/70 del Consejo (DO L 315 de 3.12.2007, p. 1/13)
- Reglamento (CE) n o 332/2007 de la Comisión, de 27 de marzo de 2007 , relativo a las modalidades técnicas de transmisión de las estadísticas sobre transporte ferroviario (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 88 de 29.3.2007, p. 16/28)

Transporte marítimo

- Reglamento (CE) n° 1490/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2007 , por el que se deroga el Reglamento (CEE) n° 954/79 del Consejo relativo a la ratificación por los Estados miembros del Convenio de las Naciones Unidas relativo a un código de conducta para las conferencias marítimas, o a la adhesión de dichos Estados al Convenio Texto pertinente a efectos del EEE (DO L 332 de 18.12.2007, p. ½)
- Reglamento (CE) n o 457/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de abril de 2007 , por el que se modifica el Reglamento (CE) n o 417/2002 relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único(Texto pertinente a efectos del EEE). (DO L 113 de 30.4.2007, p. 1/2)
- Reglamento (CE) n o 416/2007 de la Comisión, de 22 de marzo de 2007 , relativo a las especificaciones técnicas de los avisos a los navegantes mencionadas en el artículo 5 de la Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad (DO L 105 de 23.4.2007, p. 88/253)
- Reglamento (CE) n o 415/2007 de la Comisión, de 13 de marzo de 2007 , relativo a las especificaciones técnicas de los sistemas de seguimiento y ubicación de los buques con arreglo al artículo 5 de la Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad (DO L 105 de 23.4.2007, p. 35/87)
- Reglamento (CE) n o 414/2007 de la Comisión, de 13 de marzo de 2007 , relativo a las directrices técnicas de planificación, ejecución y uso operativo de los servicios de información fluvial contempladas en el artículo 5 de la Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables de la Comunidad (DO L 105 de 23.4.2007, p. 1/34)
- Reglamento (CE) n o 425/2007 de la Comisión, de 19 de abril de 2007 , por el que se aplica el Reglamento (CE) n o 1365/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre estadísticas del transporte de mercancías por vías navegables interiores (DO L 103 de 20.4.2007, p. 26/39)
- Reglamento (CE) n o 93/2007 de la Comisión, de 30 de enero de 2007 , que modifica el Reglamento (CE) n o 2099/2002 por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 22 de 31.1.2007, p. 12/13)

**Otras novedades legislativas**

- Reglamento (CE) n° 1432/2007 de la Comisión, de 5 de diciembre de 2007, por el que se modifican los anexos I, II y VI del Reglamento (CE) n° 1774/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que atañe al marcado y transporte de subproductos animales (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 320 de 6.12.2007, p. 13/17)
- Reglamento (CE) n° 1422/2007 de la Comisión, de 4 de diciembre de 2007, por el que se modifican las Directivas 2004/17/CE y 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que concierne a los umbrales de aplicación en los procedimientos de adjudicación de contratos (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 317 de 5.12.2007, p. 34/35)
- Reglamento (CE) n° 1379/2007 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2007, por el que se modifican los anexos IA, IB, VII y VIII del Reglamento (CE) n° 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los traslados de residuos, para adaptarlos al progreso técnico y a los cambios acordados en el marco del Convenio de Basilea (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 309 de 27.11.2007, p. 7/20)
- Reglamento (CE) n° 1304/2007 de la Comisión, de 7 de noviembre de 2007, que modifica la Directiva 95/64/CE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1172/98 del Consejo y los Reglamentos (CE) n° 91/2003 y (CE) n° 1365/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo con respecto a la NST 2007 como única clasificación para las mercancías transportadas en determinados medios de transporte (DO L 290 de 8.11.2007, p. 14/16)
- Reglamento (CE) n° 1266/2007 de la Comisión, de 26 de octubre de 2007, por el que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva 2000/75/CE del Consejo en lo relativo al control, el seguimiento, la vigilancia y las restricciones al traslado de determinados animales de especies sensibles a la fiebre catarral ovina (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 283 de 27.10.2007, p. 37/52)
- Reglamento (CE) n° 680/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte y energía (DO L 162 de 22.6.2007, p. 1/10)
- Reglamento (CE) n° 653/2007 de la Comisión, de 13 de junio de 2007, sobre el uso de un formato europeo común para los certificados de seguridad y los documentos de solicitud, de conformidad con el artículo 10 de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y sobre la validez de los certificados de seguridad expedidos en virtud de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 153 de 14.6.2007, p. 9/24)

Fuente: Elaboración propia, en base al Diario Oficial de la Unión Europea.

1.2.2. Novedades legislativas estatales**Transporte aéreo**

- REAL DECRETO 1340/2007 de 11 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre, por el que se regula la bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo, para los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias y las Illes Balears y en las Ciudades de Ceuta y Melilla. (Boletín Oficial del Estado número 248, del martes 16 de octubre de 2007).
- REAL DECRETO 1392/2007 de 29 de octubre, por el que se establecen los requisitos para la acreditación de compañías aéreas de terceros países. (Boletín Oficial del Estado número 276, del sábado 17 de noviembre de 2007).

Transporte por carretera

- REAL DECRETO 1032/2007 de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera. (Boletín Oficial del Estado número 184, del 2 de agosto de 2007)
- REAL DECRETO 902/2007 de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera. (Boletín Oficial del Estado número 171, del 18 de julio de 2007)
- REAL DECRETO 640/2007 de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera (Boletín Oficial del Estado número 126, del 26 de mayo de 2007)

Fuente: Elaboración propia, en base al Ministerio de Fomento.

**1.2.3. Novedades legislativas de la CAPV****Transporte por carretera**

- DECRETO 12/2007, de 30 de enero, de modificación del Reglamento de la Ley de Transporte Público Urbano e Interurbano de Viajeros en automóviles de turismo. (BOPV 9/02/07)
- DECRETO FORAL-NORMA 2/2007, de 6 de marzo, por el que se aprueban determinadas medidas fiscales en relación con el Programa PREVER para la modernización del parque de vehículos automóviles, el incremento de la seguridad vial y la defensa y protección del medio ambiente y en relación con la devolución extraordinaria del Impuesto sobre Hidrocarburos para agricultores y ganaderos, introducida en territorio común por la Ley 44/2006. (BOPV 19/04/07)
- DECRETO 205/2007, de 20 de noviembre, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Álava, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el "Proyecto de construcción de la modificación y reposición del acceso a Gometxa y a Eskibel en la carretera A-4163 desde la N-102". (BOPV 5/12/07)
- DECRETO 151/2007, de 18 de septiembre, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Álava, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de construcción de acondicionamiento de la carretera A-2128 y su conexión con la carretera A-3118 a la entrada de San Vicente de Arana del municipio de Valle de Arana. (BOPV 1/10/07)
- DECRETO 140/2007, de 11 de septiembre, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de construcción de la variante de la carretera GI-2635 entre la rotonda de Landeta y la rotonda de Zapatari (1.ª etapa parcial de la variante de Azpeitia). (BOPV 1/10/07)
- DECRETO 85/2007, de 15 de mayo, sobre autorización de participación de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi en la ampliación de capital de la sociedad "Bizkaiko Kamioe Kokaleku Bortxatuak, A.B., Aparcamiento Disuasorio de Camiones de Bizkaia, S.A." (Bikakobo-Aparcabisa). (BOPV 5/06/07)
- DECRETO 82/2007, de 15 de mayo, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Álava, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de construcción de modificación de la carretera A-4001 desde su intersección con la carretera A-2134. (BOPV 29/05/07)
- DECRETO 74/2007, de 8 de mayo, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Álava, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de mejora de trazado y ampliación de plataforma de la carretera A-3202 entre el límite de provincia con La Rioja en el río Ebro y la intersección con la carretera A-124 en Labastida. (BOPV 17/05/07)
- DECRETO 77/2007, de 8 de mayo, de ayudas a la instalación y adecuación de los centros de limpieza y desinfección de vehículos dedicados al transporte por carretera de animales vivos y productos relacionados con el sector ganadero. (BOPV 17/05/07)
- DECRETO 73/2007, de 8 de mayo, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el "Proyecto de adecuación del tramo inicial de la carretera GI-3112 al barrio de Uzarraga (Antzuola)". (BOPV 11/05/07)
- DECRETO 72/2007, de 8 de mayo, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el "Proyecto de reordenación del acceso oeste de Antzuola desde la GI-632". (BOPV 11/05/07)
- DECRETO 67/2007, de 24 de abril, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto modificado n.º 1 del proyecto de construcción de la variante de las carreteras GI-3440 y GI-3361 en Hondarribia, 2.ª fase. (BOPV 9/05/07)
- DECRETO 58/2007, de 3 de abril, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto de ensanche y mejora de la carretera N-121-A desde la glorieta de Laskurain (Behobia) hasta Endarlatsa. (BOPV 17/04/07)
- DECRETO 25/2007, de 13 de febrero, por el que se declara de urgencia la ocupación por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por el proyecto complementario n.º 4 del proyecto de enlace de Villabona en el P.K. 446 de la carretera N-I (estabilización de un deslizamiento en el talud de desmonte en el P.K. 442,450 de la N-I en sentido Vitoria-Irun). (BOPV 23/02/07)

**Transporte ferroviario**

- DECRETO 242/2007, de 18 de diciembre, por el que se autoriza la participación de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi en la suscripción y desembolso de nuevas acciones de la sociedad pública Eusko Trenbideak / Ferrocarriles Vascos, S.A. y se modifican sus estatutos sociales. (BOPV 27/12/07)
- DECRETO 196/2007, de 13 de noviembre por el que se cesa y nombra a un miembro vocal del Consejo de Administración de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea. (BOPV 16/11/07)
- DECRETO 155/ 2007, de 18 de septiembre, por el que se cesa y nombra a un miembro vocal del Consejo de Administración de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea. (BOPV 2/10/07)
- DECRETO 145/2007, de 11 de septiembre, por el que se cesa y nombra a un miembro vocal del Consejo de Administración de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea. (BOPV 26/09/07)
- DECRETO 71/2007, de 2 de mayo, por el que se cesa y nombra a un miembro vocal del Consejo de Administración de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea. (BOPV 11/05/07)
- DECRETO 48/2007, de 20 de marzo, de cuarta modificación del Decreto de creación de la sociedad pública Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos, S.A. y de aprobación de sus estatutos. (BOPV 3/04/07)

Transporte marítimo

- DECRETO 211/2007, de 20 de noviembre, por el que se cesa y designa a un vocal representante de la Comunidad Autónoma del País Vasco en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasajes. (BOPV 5/12/07)
- DECRETO 212/2007, de 20 de noviembre, de cese y designación de dos vocales representantes de la Administración General del Estado en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Bilbao. (BOPV 4/12/07)
- DECRETO 178/2007, de 16 de octubre, por el que se cesa y designa vocales de la Comunidad Autónoma del País Vasco y del Ayuntamiento de Santurtzi en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Bilbao. (BOPV 31/10/07)
- DECRETO 156/2007, de 18 de septiembre, por el que se cesa y designa a los vocales de la Administración del Estado, de los Ayuntamientos de Pasaia y Lezo y de la Comunidad Autónoma en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasajes. (BOPV 21/09/07)

Otras novedades legislativas

- DECRETO 170/2007, de 2 de octubre, por el que se nombra Directora de Transportes. (BOPV 5/10/07)
- DECRETO 144/2007, de 11 de septiembre, por el que se crea el Órgano Estadístico Específico del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte y se establece su organización y funcionamiento. (BOPV 26/09/07)
- DECRETO 159/2007, de 18 de septiembre, por el que se dispone el cese del Director de Transportes. (BOPV 21/09/07)
- DECRETO 122/2007, de 24 de julio, por el que se dispone el nombramiento del Presidente del Consejo General y de la Comisión Ejecutiva del Consorcio de Transportes de Bizkaia. (BOPV 26/07/07)
- DECRETO 112/2007, de 10 de julio, por el que se nombra Viceconsejero de Transportes y Obras Públicas. (BOPV 12/07/07)
- DECRETO 110/2007, de 10 de julio, por el que se dispone el cese de la Viceconsejera de Transportes y Obras Públicas. (BOPV 12/07/07)
- DECRETO 96/2007, de 5 de junio, sobre autorización de participación de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi en la ampliación de capital de la sociedad Araba Logística, S.A. (BOPV 20/06/07)
- DECRETO 41/2007, de 6 de marzo, de autorización a la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco para la creación y adquisición de participaciones en la sociedad anónima "Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa-Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritz, S.A.". (BOPV 19/03/07)

Fuente: Elaboración propia, en base al Boletín Oficial del País Vasco. Gobierno Vasco.

2. OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2007



2. OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE EN 2007

2.1. OFERTA DE TRANSPORTE

Euskadi dispone de un completo sistema de transportes conformado por los siguientes subsistemas: el viario, el ferroviario, el portuario, el aéreo, el de cable y el del transporte intermodal, no disponiendo de transporte fluvial por motivos geográficos. El siguiente cuadro presenta de manera esquemática este completo y organizado sistema.

Cuadro 2.1. Sistema de Transportes en Euskadi

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

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

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

Descripción del Sistema de Transportes en Euskadi

- En lo referente al sistema viario, la red de carreteras de Euskadi consta de 4.229 kilómetros en 2007. La gran mayoría son carreteras de calzada única (el 86,5%, concretamente).
- Las Diputaciones Forales son las titulares de la mayor parte de esta infraestructura, siendo la autopista A-68 titularidad del Estado y los Túneles de Artxanda una concesión de la Diputación Foral de Bizkaia. Por su parte, BIDEGLI e INTERBIAK, ambas sociedades de las Diputaciones Forales de Gipuzkoa y Bizkaia, se encargan de la gestión y explotación de la A-8 en sus respectivos territorios.
- Con respecto al sistema ferroviario, los operadores que actualmente prestan servicio de transporte de personas y mercancías en el ámbito de la CAPV son: 1) Renfe, que conecta las capitales vascas y otros municipios colindantes con el resto del Estado, 2) FEVE, que opera únicamente en Bizkaia, 3) EuskoTren, que ofrece servicios interurbanos en Gipuzkoa y Bizkaia, y 4) Metro de Bilbao y 5) Tranvía de Bilbao-EuskoTran, que ambos cubren el transporte de pasajeros en el ámbito urbano y metropolitano de la capital vizcaína.
- La titularidad de la infraestructura de Renfe y de FEVE es del Estado (de Adif en el caso de Renfe), mientras que Euskal Trenbide Sarea / Red Ferroviaria Vasca (ETS) es la encargada de la construcción, modernización y gestión de las infraestructuras ferroviarias vascas.
- Esta oferta ferroviaria se completará en el futuro con las actuaciones enmarcadas en el Programa Tranviario, que afronta la construcción del Tranvía de Vitoria-Gasteiz, entre otros, así como con la construcción de la "Nueva Red Ferroviaria Vasca de Altas Prestaciones", más conocida como "Y vasca", cuya finalización está prevista para el año 2013.



Descripción del Sistema de Transportes en Euskadi

- Por último, la sociedad "El transbordador de Bizkaia S.L." gestiona la actividad del Puente Colgante de Bizkaia.
- Dentro del *sistema portuario vasco*, destacan los dos puertos de interés general (Puerto de Bilbao y Puerto de Pasajes) y los 15 puertos autonómicos existentes.
- En cuanto al *sistema aéreo*, son tres los aeropuertos disponibles en la CAPV, ubicados en las inmediaciones de las tres capitales vascas.
- El sistema de cable en la CAPV está formado por tres funiculares (Funicular de Artxanda, Funicular de Larreineta y Funicular de Igueldo) y cinco ascensores: el de Arangoiti, el de La Salve, el de Solokoetxe, el de Begoña y el de Ereaga. Todos, a excepción del Funicular de Igueldo, se ubican en el Territorio Histórico de Bizkaia.
- Por último, actualmente operan cuatro centros logísticos en la CAPV que dotan de eficacia a las actividades de transporte de mercancías y logísticas. Éstos son: Aparcabisa en Bizkaia, Zaisa en Gipuzkoa y CTV y Arasur en Álava.

2.1.1. Oferta de transporte e infraestructuras asociadas

El presente apartado amplía el epígrafe anterior, aportando información más detallada acerca de las características de las infraestructuras disponibles en la CAPV para el desarrollo de la actividad del transporte y la oferta específica puesta a disposición del usuario por los operadores habilitados, así como sus actualizaciones o novedades en el transcurso del año 2007.

a) Transporte por carretera

En el año 2007, la red de carreteras vasca se compone de 4.229 kilómetros, 24 kilómetros más que en el año 2006, lo que invierte la tendencia descendente de los últimos años en cuanto a infraestructura viaria se refiere.

El 13,5% de la infraestructura establecida está compuesta por autopistas, autovías y carreteras de doble calzada, mientras que las carreteras de calzada única son el 86,5% del total. Estos datos confirman la tendencia de los últimos años a la reducción de la presencia de carreteras de calzada única con respecto a la oferta de autopistas, autovías y carreteras de doble calzada.

Cuadro 2.2. Red de carreteras vasca por tipo. 2007

	1996	2007
LONGITUD (km)		
Autopistas de peaje	187	228
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	251	345
Carreteras de calzada única	3.858	3.656
Total	4.296	4.229
DENSIDAD (m/km²)⁽¹⁾		
Autopistas de peaje	25,8	31,5
Autopistas libres, autovías, carreteras doble calzada	34,7	47,7
Carreteras de calzada única	533,3	505,3
Total	593,8	584,5

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

Fuente: INE y Eustat



Con el objetivo de mejorar permanentemente la cobertura y calidad del transporte por carretera en la CAPV, en 2007 han continuado las obras encaminadas a la construcción, ampliación y mejora, principalmente, de viales de gran capacidad, entre las que destacan las siguientes:

Infraestructuras viarias – Principales novedades 2007

- En la primavera de 2007, el Consejo de Administración de Interbiak ha adjudicado la construcción de los cuatro primeros tramos de la **Variante Sur Metropolitana**. En concreto, los tramos adjudicados son Peñasal-Larraskitu (88 millones de euros), Kadagua-Peñaskal (112 millones de euros), Gorostiza-Kadagua (91 millones de euros) y Trapagaran-Gorostiza (117 millones de euros). Además, en el último trimestre de 2007, se han adjudicado los tramos de Larraskitu-Buia (20,4 millones de euros), el enlace del Kadagua (60 millones de euros), el viaducto de Trapagaran (50,6 millones de euros) y el enlace Ortuella-Portugaleta (50 millones de euros).
- El **eje de Ballonti** (Barakaldo-Ortuella) tiene como objetivo canalizar el tráfico de Santurtzi, Portugaleta, Sestao, Barakaldo, Trapaga y Ortuella hacia la A-8, por un lado, y por el otro, con la Red del Área Metropolitana de Bilbao, reduciendo el volumen de tráfico en tramos de la A-8 y mejorando la accesibilidad a toda la margen izquierda.

■ Asimismo, a lo largo del año 2007 se han llevado a cabo diversas obras de mejora en la **A-8 en el Territorio Histórico de Bizkaia**. Por una parte, se ha iniciado la ejecución de los trabajos de ampliación a tres carriles por sentido en el municipio Amorebieta, en los tramos Etxano-Montorra (5 millones de euros; prevista su finalización para Abril 2008), y Boroa-Larrea (14 millones de euros; prevista su finalización para Diciembre 2008).

Por otra parte, se ha avanzado en la redacción de dos nuevos proyectos de construcción para la ampliación a tres carriles por sentido en Amorebieta en el tramo Etxano-Larrea (inicio obras Enero 2009) y entre los municipios de Iurreta y Abadiño en el tramo Iurreta-Gerediaga (inicio obras Noviembre 2009).

Con la finalización de estos proyectos, para el año 2010, de los 36 kilómetros vizcaínos de la autopista, 22 dispondrán de un tercer carril.
- En 2007, se ha avanzado en la ejecución de las obras para la apertura total de la **Autopista Vitoria-Eibar (AP-1)**. Actualmente están abiertos al tráfico tres de los cinco tramos de los que se compone el trazado guipuzcoano, es decir el trayecto Eibar-Arrasate, estando todos los tramos del trazado alavés en construcción. Más concretamente, los tramos Eibar-Bergara norte (7,2 km), Bergara norte-Bergara sur (4,2 km) y Bergara sur-Arrasate (3,5 km) son los que están abiertos al tráfico, con un total de 14,9 kilómetros operativos; los dos tramos restantes, Arrasate-Eskoriatza (6,3 km) y Eskoriatza-Arlaban (10,8 km) están todavía en ejecución.

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

Así, en 2007 se ha trabajado en el levantamiento de los viaductos previstos en el tramo Eskoriatza-Izuzkita: Marín (548 m.), Zarimutz (468 m.), Mazmela (404 m.) Uztarreta (220 m.) y Apotzaga (180 m.), y el tramo Eskoriatza-Arlaban se encuentra en un estado de considerable avance.

Además, se han destinado unos 25 millones de euros para instalaciones en túneles.
- El **segundo cinturón de San Sebastián** unirá los municipios de Oiartzun, Rentería, Astigarraga, Hernani y Donostia-San Sebastián por la vega del Urumea y contará con un enlace con la A-8 en Lasarte-Oria y Usurbil (Aritzeta).

En 2007 se ha iniciado la fase final de las obras, con el tramo que unirá Usurbil con Astigarraga, de 7,8 kilómetros de longitud. A su vez, se ha avanzado en la ejecución de las obras del tramo Errenteria-Astigarraga, que se espera culminar en 2009.

El segundo cinturón quedará conectado a la A-8 en Errenteria, a la N-1 en Lasarte-Oria y a la nueva Autovía del Urumea en Astigarraga.
- Además, en el **Territorio Histórico de Gipuzkoa**, en 2007, entre otros, se han adjudicado el segundo tramo de la nueva circunvalación de San Sebastián, la conexión con la A-8 en Aritzeta y la conexión con la autovía del Urumea.

■ Por último, entre 2007 y 2011, Gipuzkoa acometerá importantes proyectos de mejora y ampliación de la red viaria, tales como la reforma de la carretera de Endarlatsa, el desdoblamiento de la N-1 en Irun, el desdoblamiento de la carretera al aeropuerto de Hondarribia, la construcción de las variantes de Zumaia, Azpeitia, Eibar, Zarautz, Arrasate, Mutriku, Sasiola y Orio.

**Infraestructuras viarias – Principales novedades 2007**

- En Diciembre se han iniciado las obras de construcción de la llamada variante Zumarraga-Urretxu-Legazpi del **corredor Beasain-Durango**, de 2,1 kilómetros de longitud y que unirá el tramo actualmente en servicio en Zumarraga con el nuevo enlace en Urretxu.
Paralelamente, se ha avanzado en la redacción del proyecto de construcción del tramo Bergara-Urretxu, que contempla una carretera de 9,7 kilómetros de longitud, la construcción del enlace de Bergara-Antzuola, el semienlace de Antzuola, el enlace de Urretxu-Legazpi (parcial), el túnel de Descarga (620 metros), el desdoblamiento del túnel de San Miguel (890 metros), y los viaductos de Ipurieteka (250 metros), La Antigua (250 metros), Lapatza (75 metros), Antzuola (220 metros) e Igeribarrerota (70 metros).
- Con respecto a las actuaciones en la **red viaria alavesa**, en 2007 la Diputación Foral de Álava ha trabajado en la última actualización del Plan Integral de Carreteras (PICA) un completo programa de inversiones con el que se proyecta mejorar, reformar o acondicionar aproximadamente el 65% de la red de carreteras alavesa (900 kilómetros) hasta el año 2015 y que prevé una inversión en torno a los 600 millones de euros.
- Al respecto, el tramo alavés de la autopista **AP-1 Eibar-Vitoria**, de 14,2 kilómetros de longitud, contempla una inversión de 147 millones de euros. En 2007 se han continuado las obras de ejecución del tramo, que cuenta con cuatro viaductos: en el enlace de Etxebarri, en Luko, en Santa Engracia y en Bentaberri. Se han construido dos túneles Luko y Arlabán, de 640 y 1286 metros respectivamente.
- En la N-1, en las inmediaciones del peaje de AP-1 en Armiñón, se están llevando a cabo obras para la mejora del trazado de los seis últimos kilómetros del tramo a su paso por Álava y hasta Miranda. Las obras se prevén finalizar en primavera de 2008.
- Respecto a la red secundaria, destaca la mejora de la N-124 hacia La Rioja, además de un proyecto de desdoblamiento con una primera fase entre Armiñón y Zambrana.

La oferta de transporte público por carretera existente en la CAPV se compone del servicio prestado por las compañías de autobús de ámbito urbano, de ámbito metropolitano y de ámbito interurbano. Al respecto, la información disponible se refiere a las tres compañías de autobuses existentes en las capitales vascas, es decir, Tuvisa (Transportes Urbanos de Vitoria, S.A.) en Vitoria-Gasteiz, Bilbobus en Bilbao y la Compañía del Tranvía (CTSS) en Donostia-San Sebastián.

En este sentido, cabe destacar que Bilbobus dispone de la mayor oferta de transporte público por carretera en la CAPV, tanto en lo que a número de líneas se refiere (44) como en cuanto a la extensión cubierta (442,3 km.) y parque de autobuses (146). Le sigue en importancia la Compañía de Tranvía de San Sebastián (CTSS).

Asimismo, cabe mencionar el incremento en la oferta servicios de autobús urbano puesta a disposición de los ciudadanos en las tres capitales vascas, tanto en lo que se refiere al número de líneas como a la cobertura en kilómetros de los servicios. De esta forma, en el conjunto del territorio, el número de líneas de red ha aumentado en un 41,2% en los últimos dos años, mientras que los kilómetros cubiertos han crecido en un 28,3%.


Cuadro 2.3. Movilidad de personas en las capitales vascas: características de la oferta de transporte público urbano. 2005-2007

	2005	2006	2007	Δ % 05/07
BILBAO				
Líneas de red	32	34	44	37,5
Longitud (Km)	392,6	412,5	442,3	12,7
Parque autobuses	142	144	146	2,8
DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN				
Líneas de red	22	31	34	54,5
Longitud (Km)	144,5	216,4	235,4	62,9
Parque autobuses	98	104	122	24,5
VITORIA-GASTEIZ				
Líneas de red	14	17	18	28,6
Longitud (Km)	86,0	106,0	122,0	41,9
Parque autobuses	60	73	73	21,7
TOTAL				
Líneas de red	68	82	96	41,2
Longitud (Km)	623,1	734,9	799,7	28,3
Parque autobuses	300	321	341	13,7

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

Por su parte, en lo que se refiere al transporte privado, el parque de vehículos de la CAPV en 2007 se compone de 1.252.519, cifra que supone un incremento interanual del 3,9% en el tráfico de vehículos privados en la red viaria vasca (ver Cuadro 5.28). Al respecto, destaca el importante aumento experimentado por el número de motocicletas (13,7%).

Cuadro 2.4. Parque de vehículos en la CAPV. 2007

	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
	nº vehículos	%	nº vehículos	%	nº vehículos	%	nº vehículos	%
Turismos	141.555	73,9	488.454	76,8	298.750	70,2	928.759	74,2
Motocicletas	9.566	5,0	34.620	5,4	38.378	9,0	82.564	6,6
Camiones	32.267	16,8	89.347	14,1	70.070	16,5	191.684	15,3
Autobuses	495	0,3	1.602	0,3	811	0,2	2.908	0,2
Tractores industriales	1.466	0,8	4.043	0,6	3.629	0,9	9.138	0,7
Otros vehículos	6.152	3,2	17.571	2,8	13.743	3,2	37.466	3,0
Total	191.501	100,0	635.637	100,0	425.381	100,0	1.252.519	100,0

Fuente: DGT. Elaboración propia.

En el siguiente cuadro se muestra las diferencias existentes en el ámbito europeo en cuanto al índice de motorización³. Así, en 2007, Luxemburgo encabeza el ranking con 661 turismos por cada 1.000 habitantes. En el lado opuesto se encuentra Rumania, con 167 turismos. Por su parte, en 2007 la CAPV ocupa una posición intermedia (432), sensiblemente por debajo del índice de motorización estatal (481).

³ Turismos / 1.000 habitantes



Atendiendo a los diferentes territorios de la CAPV, Álava es el que presenta un mayor índice de motorización en 2007 (457), seguido Gipuzkoa (431) y Bizkaia (427), si bien todos ellos se encuentran por debajo de la media estatal.

Cuadro 2.5. Índice de motorización en Europa. 2007.

País / Año	Turismos/1.000 habitantes	
	2007	
Luxemburgo		665
Italia		598
Malta		548
Chipre		521
Austria		510
Francia		508
Alemania		501
Eslovenia		501
Finlandia		485
España		481
Reino Unido		476
Bélgica		473
Lituania		472
Suecia		464
Países Bajos		451
Irlanda		434
CAPV		432
• <i>Álava</i>		457
• <i>Gipuzkoa</i>		431
• <i>Bizkaia</i>		427
Grecia		428
Portugal		412
República Checa		412
Letonia		398
Estonia		391
Polonia		383
Dinamarca		378
Hungría		300
Bulgaria		272
Eslovaquia		265
Rumania		164

Fuente: Energy and Transport in Figures 2007 y Eustat.

b) Transporte ferroviario

Actualmente hay cinco operadores que prestan servicios ferroviarios en la CAPV: RENFE, FEVE, Eusko Tren, Metro Bilbao y Eusko Tran. En el caso de RENFE, la gestión de infraestructura ferroviaria recae en ADIF, mientras que en los casos de Eusko Tren, Metro Bilbao y Eusko Tran el responsable es ETS-RFV (Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca).

En el presente epígrafe se detallan las principales características de los gestores de la infraestructura ferroviaria vasca y de la oferta de servicios de los distintos operadores.

*i) Renfe-ADIF*

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

En el cuadro adjunto se presentan las principales actuaciones de ADIF en 2007 con incidencia sobre las infraestructuras y el servicio prestado en la CAPV.

Infraestructura ferroviaria de ADIF y Oferta de Renfe – Principales novedades 2007

- RENFE-ADIF está trabajando en la eliminación de cuellos de botella en los accesos al Puerto de Bilbao, a través del desarrollo del túnel del Serantes y de la futura variante ferroviaria.
- En 2007 se ha avanzado en el sistema de control automatizado en el tramo Miranda-Orduña, que permitirá en un plazo de dos años, y con una inversión de 23,5 millones de euros, aumentar en un 40% la capacidad actual.
- La futura finalización de las líneas de alta velocidad Madrid-Barcelona y Madrid-Valladolid permitirá reducir los tiempos de viaje desde las capitales vascas con Madrid en hora y media y con Barcelona en dos horas. Para el aprovechamiento de la nueva red, en 2008 se plantea introducir nuevos trenes autopropulsados eléctricos fabricados por TALGO-Bombardier.

ii) 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 3.664 unidades (incremento interanual del 0,4%), lo que se traduce en 521.811 trenes/km (descenso interanual del 2,6%) y 44.380.106 plazas/km (aumento interanual del 6,5%).

La oferta de servicios regulares es más amplia en la línea de cercanías, debido a la mayor periodicidad de sus trayectos. Así, en 2007 se han movido 17.077 trenes (incremento interanual del 0,7%), lo que supone 552.588 trenes/km (descenso interanual del 0,6%) y 94.902.844 plazas/km ofertadas (aumento interanual del 2,2%).



Cuadro 2.6. Datos básicos de la oferta de FEVE. 2007

	2007
LÍNEAS REGIONALES	
Nº de líneas	2
Nº de trenes ofertados ¹	3.664
Trenes-km ofertados ¹	521.811
Plazas-km ofertadas ¹	44.380.106
LÍNEA DE CERCANÍAS	
Nº de líneas	1
Nº de trenes ofertados	17.077
Trenes-km ofertados	552.588
Plazas-km ofertadas	94.902.844

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

Fuente: Feve. Elaboración propia.

A continuación se recogen las principales actuaciones de FEVE en el ámbito de las infraestructuras vascas en el año 2007.

Infraestructura y Oferta de FEVE- Principales novedades 2007

En 2007, FEVE ha invertido 7,3 millones de euros de cara a mejorar el transporte de viajeros y mercancías en el Territorio Histórico de Bizkaia. Entre las medidas comprendidas destacan:

- Instalación del Bloqueo Automático en el tramo regional comprendido entre Karrantza y Aranguren, de forma que quedará integrado con el Control de Tráfico Centralizado (C.T.C.).
- Modernización del puente sobre el río Carranza y refuerzo de los túneles de Callejo y El Arroyo.
- Ampliación de la playa de vías de la estación de Karrantza.
- Además, Feve está trabajando en la duplicación de las vías en el tramo Zaramillo e Irauregui, así como en la electrificación entre Balmaseda y Bilbao.

iii) EuskoTren-ETS

La infraestructura ferroviaria gestionada por ETS y actualmente operada por EuskoTren transcurre sobre 181,1 kilómetros de suelo vasco. De esta longitud total de vía, 150,2 kilómetros son de vía única y 30,9 kilómetros de doble vía. Con respecto a su electrificación, 176,6 kilómetros están electrificados y 4,5 kilómetros sin electrificar.

Esta infraestructura se desdobra en tres líneas:

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



crobús de EuskoTren hacia el Hospital de Usansolo en Galdakao, con los autobuses de EuskoTren en Zumaia y con el servicio ferroviario del Topo de EuskoTren hacia Hendaia en la estación de Amara.

En cuanto a su oferta ferroviaria concreta, en 2007 EuskoTren ha puesto a disposición del usuario/a 194.771 trenes (-1,0%), con un total de 47.512.440 plazas (-1,0%). Las plazas/km totales han totalizado 1.198.610.381 (-0,4%). Esta disminución en trenes y plazas respecto al 2006 se debe a un reajuste de la oferta de servicios en función de la demanda.

Cuadro 2.7. Datos básicos de la infraestructura de ETS actualmente operada por EuskoTren y los servicios de EuskoTren. 2007

	2007
Nº de líneas	3
Longitud de líneas convencionales (km)	181,1
Longitud de líneas convencionales de vía única (km)	150,2
Longitud de líneas convencionales de doble vía (km)	30,9
Longitud de líneas convencionales electrificadas (km)	176,6
Longitud de líneas convencionales sin electrificar (km)	4,5
Nº trenes ofertados	194.771
Nº plazas ofertadas	47.512.440
Nº km ofertados	4.594.756
Plazas-km ofertadas	1.198.610.381

Fuente: EuskoTren. Elaboración propia.

En el cuadro adjunto se detallan las principales actuaciones en 2007 llevadas a cabo por ETS y EuskoTren en relación a su infraestructura y oferta ferroviaria.

Infraestructura y Oferta de ETS-EuskoTren – Principales novedades 2007

- En 2007, en **Bizkaia** el **Proyecto Durango** ha continuado la ejecución de las obras según lo previsto. Entre las principales actividades llevadas a cabo destacan:
El inicio de las obras de construcción de la nueva estación de Durango.
Se ha abordado la recta final del desdoblamiento del trazado entre Amorebieta y Euba, así como la nueva estación de Euba.
En el tramo de Iurreta-Durango se ha procedido al montaje de la vía en el tramo Durango-Traña, se han finalizado las obras de la nueva estación de Traña y del nuevo puente sobre la carretera foral BI-3323, Matiena-Abadiño, así como se ha seguido trabajando en la adecuación de los terrenos que acogerán las nuevas instalaciones de los Talleres y Cocheras de Lebario.
- En **Lemoa**, los trabajos se han centrado en la construcción de la estructura que albergará la nueva estación, perteneciente a la línea Bilbao-Donostia/San Sebastián.

**Infraestructura y Oferta de ETS-EuskoTren – Principales novedades 2007**

- En **Gipuzkoa**, continúan las obras para la construcción de un tramo de vía doble en el entorno de la actual estación de **Aia-Orio** y la supresión del paso a nivel existente en la GI-3710.
- Además, a finales de 2007 se procedía a las labores de excavación del emboquille lado Zarautz del futuro túnel de la variante del ferrocarril, así como la ejecución de la rampa de acceso a las cimentaciones del viaducto en lado Usurbil.
- En marzo 2007, se ha aprobado el convenio de colaboración para la construcción de un paso inferior en la estación de Ardantza en **Eibar**, el desdoblamiento de vía en una longitud de 180 metros y la construcción de la nueva estación de Ardantza, cuyas obras se iniciarán en 2008.
- En noviembre se ha aprobado el convenio de colaboración y financiación para la adecuación y utilización del antiguo túnel de ferrocarril de Aiete con el objetivo de su interconexión con el nuevo túnel de Morlans para su aprovechamiento como nueva salida de emergencia del futuro túnel de la variante de mercancías de Amara y del citado túnel de Morlans. El inicio de las obras está programado para 2008.
- Asimismo, en 2007 se ha trabajado en la definición de las siguientes actuaciones: desdoblamiento del tramo Loyola-Herrera y construcción de nuevas estaciones de Intxaurre y Herrera; desdoblamiento del tramo Fanderia-Oiartzun y construcción de nuevas estaciones en ambos sentidos; y desdoblamiento del tramo Añorga-Errekalde y construcción de nueva estación en Errekalde.

iv) Metro de Bilbao - ETS

La infraestructura del Metro de Bilbao cuenta en 2007 con una longitud de red de 38,91 kilómetros y presta sus servicios a través de dos líneas (Plentzia-Etxebarri, que une las estaciones de Bilbao con municipios de la margen derecha, y Portugalete-Etxebarri, que une las estaciones de Metro de Bilbao con la margen izquierda). Consta de un total de 36 estaciones (20 soterradas y 16 de superficie) y 9 subestaciones. El ancho de la vía es de un metro.

Cuadro 2.8. Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro de Bilbao. 2007

	2007
Nº de líneas	2
Nº de estaciones	36
Longitud de la red (km)	38,91
Nº km ofertados	4.196.971
Coches-km ofertados	16.787.884
Plazas-km ofertadas	2.392.273.470

Fuente: Metro de Bilbao. Elaboración propia.

La oferta de Metro Bilbao en 2007 ha consistido en 4.196.971 kilómetros y 16.787.884 coches-km, lo cual supone un incremento de 5,8% respecto al 2006. Resultando 2.392.273.470 plazas-km ofertadas en 2007, un 2,5% superior al 2006.

En el siguiente cuadro se recogen las principales actuaciones de Metro Bilbao en 2007 relacionadas con su infraestructura y oferta ferroviaria.



Infraestructuras ETS-Metro de Bilbao – Principales novedades 2007

- En enero de 2007 se han inaugurado las estaciones de Abatxolo y Portugalete de la Línea 2 de Metro. Esta sección cuenta con una longitud de 1.969 metros.
- A 31 de diciembre de 2007, el túnel del tramo Portugalete-Santurtzi estaba totalmente excavado. Entre la estación de Santurtzi y el final del tramo (349 metros) se trabaja para concluir las labores de destroza. Por su parte, a finales de 2007 se habían ejecutado 550 metros de las obras de revestimiento del túnel de la línea entre Peñota y Santurtzi.
- En el cañón de acceso a Mamariga, se han excavado 340 metros de túnel.
- En el tramo Ariz-Basauri, a finales de 2007 continuaban los trabajos de excavación y sostenimiento del túnel de línea en la sección de avance, habiendo ejecutado 85 metros. El tramo comprende una longitud total de 2.372 metros y está prevista su puesta en marcha para 2010.
- En junio se autorizó el proceso de licitación de la obra de supresión del paso a nivel de Maidagan, en la línea 1. El tramo de vía que será soterrado es de 717,5 metros. Junto a esta actuación, el proyecto incluye la construcción de la futura estación de Ibarbengoa, que constituirá la séptima estación de metro en el municipio de Getxo.
- En cuanto a la línea 3, se han realizado modificaciones al proyecto para mejorar la accesibilidad a las estaciones de nueva construcción de Zurbaranbarri y Uribarri. Además, en el trazado definitivo de la Línea 3, la parada de Casco viejo será conexión con línea 1 y 2, mientras la línea 3 se prolongará hasta Uribarri y Matiko. Esta nueva propuesta, a su vez, unifica las estaciones de Zumalakarregi (actualmente en servicio) y Uribarri en una sola estación en caverna bajo el barrio de Uribarri.

v) Euskotran - ETS

Con respecto a la infraestructura del tranvía de Bilbao, cabe mencionar que en la actualidad dispone de la línea Atxuri-Basurto, con un recorrido de poco más de 5 kilómetros y un total de 12 estaciones. La flota asciende a 8 unidades, cada una de 25 metros de longitud y con capacidad para 192 personas.

Cuadro 2.9. Datos básicos de la oferta de EuskoTran. 2007

	2007
Nº de líneas	1
Nº de estaciones	12
Capacidad (personas)	192 (50 plazas para sentarse)
Nº trenes ofertados	66.774
Nº plazas ofertadas	8.346.750
Nº km ofertados	315.446
Plazas-km ofertadas	39.430.750

Fuente: EuskoTren. Elaboración Propia.

En 2007, EuskoTran ha ofertado 66.774 trenes y 8.346.750 plazas. El número de kilómetros ofertados ha sido de 315.446, lo que ha supuesto 39.430.750 plazas-km puestas a disposición del usuario/a, cifras que mantienen prácticamente invariable la actividad del año precedente.

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 2007.

**Infraestructuras ETS-EuskoTran – Principales novedades 2007**

- En 2007 se han finalizado los trabajos de redacción del Proyecto Constructivo de la Ampliación Basurto-Rekalde, que contará con tres nuevas paradas en la calle Autonomía, Plaza de la Casilla y calle Goya, junto a la plaza Rekalde. El nuevo trazado tendrá una longitud de 1.384 metros, cuenta con un presupuesto de 7,4 millones de euros y se prevé que las obras se liciten en 2008.

El programa tranviario recoge la llegada de este medio a otras localidades de la CAPV. Actualmente son tres los proyectos pendientes de ejecución: en primer lugar, el tranvía de Vitoria-Gasteiz, cuya implantación ha comenzado a finales de 2006, y en segundo lugar los tranvías de Leioa y del Alto Deba, en proyecto. A continuación se recogen los principales avances realizados en 2007 en materia de infraestructuras respecto al desarrollo de estos proyectos.

Infraestructuras ETS-Programa Tranviario – Principales novedades 2007

- Respecto al **Tranvía de Vitoria-Gasteiz**, a finales de 2007 las obras para la implantación en los ramales Centro y Lakua estaban en marcha, mientras que las obras del Ramal Abetxuko se encuentran pendientes de adjudicación. Además, a lo largo de 2007 el proyecto inicial ha sufrido algunas modificaciones: se ha decidido acortar el Ramal Abetxuko suprimiendo las dos últimas paradas; se ha decidido trasladar la estación término de la Plaza de Abastos a la calle Angulema, con el objeto de facilitar futuras ampliaciones.
 - Al cierre del ejercicio, en el Ramal Lakua se han finalizado los trabajos de obra civil en Landaverde, Duque de Wellington y Euskal Herria.
 - Por su parte, en el Ramal Centro se culminó el tramo de General Álava en cuanto a la instalación y hormigonado de plataforma de la vía. En Avenida Gasteiz se han ejecutado remates de urbanización y se han concluido los trabajos de enlace con la calle Honduras. Asimismo, en diciembre se han iniciado las obras previas para la implantación de la plataforma viaria en la Plaza de Lovaina y se han comenzado a instalar postes de electrificación.
 - Por último, en abril, ETS adjudicó las obras de construcción del puesto de mando y las cocheras y talleres del Tranvía.
- En cuanto al **Tranvía del Alto Deba**, en 2007 se ha dado un fuerte impulso a la redacción del Proyecto Constructivo de la primera fase (Bergara-Aretxabaleta), aunque no ha podido concluirse. La primera fase tendrá una longitud de 17.542 metros y contará con 19 paradas.

vi) Nueva Red Ferroviaria Vasca – ETS y ADIF

Esta infraestructura, concebida para el transporte tanto de pasajeros como de mercancías, tendrá una longitud de 172 kilómetros, de los cuales 104 kilómetros discurrirán a través de 80 túneles, 17 kilómetros a través de viaductos y los 51 kilómetros restantes a cielo abierto. El ancho de red se adaptará a la medida internacional, solventando la incompatibilidad histórica en este tema. Su velocidad máxima será de 200-220 km/hora para viajeros y de 100-120 km/hora para mercancías. Se estima que tendrá una demanda potencial de 25.000 viajeros al día entre las tres capitales, gran parte de ellos usuarios habituales de vehículos privados en la actualidad (el 49% usa el vehículo privado y el 51% el transporte público).



Infraestructuras Nueva Red Ferroviaria Vasca – Principales novedades 2007

- ADIF ha adjudicado el 80% del ramal entre Vitoria-Gasteiz y Bilbao. En este sentido, se ha iniciado la ejecución del trayecto alavés en el municipio de Arrazua/Ubarrundia, que afecta a tres tramos distintos. La longitud del tramo será 4,2 kilómetros de longitud y contará con cuatro viaductos, uno de ellos sobre el río Zadorra y otro en el límite con el término de Legutiano. A su vez, incluye la obra del túnel de Luko, de 970 metros de longitud.
- El Gobierno Vasco, responsable del trazado en Gipuzkoa (Bergara-Irun), ha adjudicado la construcción del tramo Ordizia-Itsasondo por un importe de 50,5 millones de euros. El tramo tiene una longitud total de 2,8 kilómetros, de los cuáles 45 metros transcurren a cielo abierto y el resto en túnel. La construcción discurrirá por los términos de Ordizia, Itsasondo y Legorreta.
- Por último, el Gobierno Vasco ha dotado al territorio guipuzcoano de una tercera estación (Ezkio-Itsaso) con la intención de dar un servicio al interior del territorio y de construir un punto de enlace con la vía de Navarra que va hacia el Mediterráneo.

c) Transporte aéreo

En la CAPV existen tres aeropuertos de interés general situados en las inmediaciones de las capitales de Bilbao (aeropuerto de Loiu), Donosita-San Sebastián (aeropuerto de Hondarribia) y Vitoria-Gasteiz (aeropuerto de Foronda).

En 2007, el tráfico en los aeropuertos vascos ha sido de 73.892 aeronaves, cifra un 4,8% superior a la de 2006. Los aeropuertos de Bilbao y Hondarribia han visto incrementado su tráfico en un 5,1% y 11,4%, respectivamente, mientras que el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz ha experimentado una reducción del 3,5% en el movimiento de aeronaves. Bilbao supone las tres cuartas partes del tráfico total en la CAPV.

Cuadro 2.10. Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves en los aeropuertos vascos. 1995-2007

Años	Vitoria-Gasteiz		Hondarribia		Bilbao		TOTAL	
	Nº aeronaves	Δ anual período (%)	Nº aeronaves	Δ anual período (%)	Nº aeronaves	Δ anual período (%)	Nº aeronaves	Δ anual período (%)
1995	4.689	70,7	1.814	0,6	20.348	17,9	26.851	23,1
2000	13.726	38,5	5.569	41,4	40.770	20,1	60.065	24,7
2004	10.848	-5,2	6.295	3,3	47.020	3,8	64.163	1,7
2005	8.894	-18,0	7.135	13,3	51.745	10,0	67.774	5,6
2006	9.462	6,4	8.873	24,4	52.200	0,9	70.535	4,1
2007	9.131	-3,5	9.884	11,4	54.877	5,1	73.892	4,8

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA. Elaboración Propia.

A continuación se muestran las características generales y las principales actuaciones llevadas a cabo en materia de infraestructuras y oferta aérea en los tres aeropuertos vascos en el transcurso de 2007.

Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz – Situación y Novedades 2007

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



Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz – Situación y Novedades 2007

- En marzo de 2007 ha entrado en funcionamiento la **nueva terminal de carga de VIAS (Vitoria Integrated Air Services)** en el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, que cuenta con 4.600 m² de superficie y un almacén de 1.410 m².
- El Gobierno español ha destinado 44 millones de euros hasta 2010 de los presupuestos generales para el aeropuerto de Foronda. De este monto, las inversiones previstas son:
 - 14 millones se destinarán a ampliar la pista de aterrizaje y a adecuación de las franjas, que permitirá que los aviones de mayor tonelaje puedan aterrizar y despegar sin ningún tipo de problema a cualquier hora del día o de la noche.
 - La ampliación del aparcamiento en superficie, hasta las 1.100 plazas cubiertas, el doble que en la actualidad, y con una inversión de 2,6 millones.
 - Construcción de un hangar para la reparación y mantenimiento de aeronaves.

Aeropuerto de Bilbao – Situación y Novedades 2007

- El aeropuerto de Bilbao dispone de una terminal de 32.000 m², que puede acoger más de cuatro millones de pasajeros al año y a tres mil en hora punta. El aeropuerto dispone de dos pistas de vuelo: una, de 2000 por 45 metros, que posee dos calles de salida/acceso a la pista, y otra, de 2.600 por 45 metros, que tiene dos calles de salida rápida a 300 metros y una calle de rodaje paralela a la pista. La capacidad del campo de vuelos es de 18 movimientos/hora.
- Existen dos plataformas de estacionamiento de aeronaves: la plataforma sur (puede albergar once aeronaves comerciales y tres más de aviación comercial y privada) y la plataforma norte (se utiliza para descongestionar la anterior y tiene una capacidad de diez aeronaves).
- Junto a los grandes proyectos de cerramiento de la zona de llegadas y la construcción del nuevo parking en superficie para 677 vehículos, AENA perfila la ampliación de la actual plataforma de estacionamiento de aviones hasta una capacidad de 32 unidades, con una inversión de 17,1 millones de euros.
- Próxima a esta nueva plataforma se construirá una futura Terminal de carga, con un presupuesto cercano a los 4 millones de euros. Para la nueva estructura, AENA ha reservado 3.600 metros cuadrados.
- En 2007 destaca el acuerdo logrado con la compañía escandinava SAS para tener un enlace directo entre Bilbao y Oslo a partir de primavera de 2008. Por su parte Lufthansa enlazará Loiu-Munich y abrirá una segunda frecuencia con Dusseldorf en 2008.

Aeropuerto de Hondarribia – Situación y Novedades 2007

- El aeropuerto de Hondarribia dispone de una única pista de 1.754 por 45 metros, que tiene tres calles de salida y una capacidad de doce movimientos por hora. Para el estacionamiento de aeronaves tiene una plataforma de 26.500 m² con cuatro puestos y una capacidad de seis aeronaves/hora. La terminal, en hora punta, puede hacer frente a 292 pasajeros en salidas y 311 en llegadas.
- A comienzos del año 2007 **se ha constituido la sociedad Ortzibia**, entidad en la que participan el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Gipuzkoa, los ayuntamientos de Donostia-San Sebastián, Irún y Hondarribia y la Cámara de Comercio de Gipuzkoa. Su objetivo será promover el incremento de vuelos y compañías en el aeropuerto de Hondarribia.
- Por su parte, con respecto a los proyectos derivados de las **modificaciones del Plan Director del aeropuerto de Hondarribia**, el Ministerio de Fomento ha sacado a concurso las obras para reducir la longitud de la pista, reservando en cada extremo 300 metros para las franjas de seguridad.

d) Transporte marítimo

Respecto a la oferta de buques en la CAPV, según los datos de Anavas (Asociación de Navieros Vascos), se observa que la flota mercante vasca en 2007 se ha reducido en tres unidades con respecto al año precedente, totalizando 68 buques pertenecientes a 11 empresas propietarias y/o gestoras de buques, mercantes y remolcadores. Estos buques suponen un potencial de 535.852 toneladas brutas (-1,3%), con un total de 931.416 TPM (-0,8%). Al respecto, cabe destacar que



esta reducción no ha supuesto efectos negativos en lo que al transporte de mercancías por mar se refiere, el cuál, como se detalla en el epígrafe correspondiente a la demanda de transporte marítimo, se ha incrementado en un 2,3%.

Cuadro 2.11. Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV. 1995-2007

Puerto	Nº empresas	Nº buques	GT ¹	TPM ²
1995	13	62	344.397	577.850
1996	12	64	282.368	454.381
1997	11	66	176.048	287.430
1998	12	63	345.387	560.407
1999	11	57	334.551	553.207
2000	11	56	328.937	543.033
2001	10	52	322.295	519.898
2002	12	53	321.193	532.790
2003	12	55	332.021	546.588
2004	11	50	455.803	796.813
2005	11	67	524.523	917.116
2006	11	71	542.901	938.900
2007	11	68	535.852	931.416

(1) Toneladas Brutas. (2) Tonelaje de Peso Muerto.

Fuente: Anavas. Elaboración Propia

Con respecto a la tipología de la flota, los buques remolcadores suponen el 41,2% del total de unidades, seguido de los buques G.L.P. (13,2%) y de los químicos (10,3%).

Cuadro 2.12. Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2006-2007

Tipo de buque	Nº buques	
	2006	2007
Remolcador	30	28
Químico	7	7
Buque tanque	6	6
G.L.P. ⁴	10	9
Polivalente	5	5
Frigorífico	5	3
Otros	8	10
TOTAL	71	68

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

Fuente: Anavas. Elaboración propia.

A continuación se recogen las actuaciones más significativas relacionadas con sus infraestructuras llevadas a cabo en 2007 por los puertos vascos considerados de interés general, esto es, Puerto de Bilbao y Puerto de Pasajes.

⁴ Gases Licuados del Petróleo

**Puerto de Bilbao – Situación y Novedades 2007**

- En 2007 se ha llevado a cabo una **inversión** de 22 millones de euros en diferentes obras de infraestructura, entre las que sobresale el inicio de un nuevo muelle comercial y la inauguración del nuevo Puesto de Inspección Fronteriza (PIF). Por otro lado, se han concluido las obras de rehabilitación del muelle sur del espigón nº2, los accesos por carretera y ferrocarril al nuevo muelle AZ-1, la urbanización de la 2ª fase de las Zonas de Almacenaje y Distribución (ZAD-2) y la reordenación de accesos al muelle de cruceros en Getxo.
- Por su parte, las principales obras en ejecución incluyen la construcción de la nueva sede de la Autoridad Portuaria, la construcción del muelle AZ-3 adosado al dique de Zierbena, el relleno de la margen derecha del canal de Deusto y la protección de la explanada del muelle de Punta Sollana.
- Por su parte, entre las inversiones realizadas por empresas privadas destacan la comercialización de la segunda fase de la Zona de Almacenaje y Distribución, la creación de nuevos almacenes para mercancía general y la construcción de dos plantas de biodiésel.
- Por otra parte, 2007 ha sido el año de la expansión de los servicios ofertados por la plataforma de comercio electrónico.
- En septiembre de 2007 se puso en servicio la primera línea de autopista del mar entre el puerto de Bilbao y el puerto belga de Brujas (Zeebrugge).

Puerto de Pasajes – Situación y Novedades 2007

- En octubre de 2007, el Consejo de Administración del Puerto de Pasajes ha aprobado el calendario para los próximos años que permitirá la regeneración de la Bahía de Pasaia a través de la salida al exterior de la actividad portuaria. La obtención de aprobación para el inicio de las obras del puerto exterior está prevista para finales de 2008, de forma que la ejecución de las obras se llevarían a cabo a partir de 2009.
- En 2007 se ha puesto en marcha el nuevo almacén para vehículos de la naviera noruega UECC que, con 90.000 metros cuadrados, duplica la superficie anteriormente disponible para este tipo de tráfico.

Las instituciones vascas se encuentran inmersas en la potenciación del transporte marítimo a través de las llamadas Autopistas del Mar y del Short Sea Shipping o cabotaje marítimo. En este sentido, en septiembre de 2007 se ha puesto en servicio la primera línea de autopista del mar entre el puerto de Bilbao y el puerto belga de Brujas (Zeebrugge), posibilitando el transporte combinado de mercancías carretera-mar y contribuyendo, de este modo, a avanzar en la consecución de los objetivos de intermodalidad y del uso de los modos de transporte más sostenibles. Esta autopista del mar cuenta con dos buques con capacidad para 650 cajones y 198 trailers, si bien se espera que opere al 65% de su capacidad durante los primeros meses.

e) Transporte por cable

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

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

f) Bicicleta

Los **bidegorri** o carriles bici son viales de uso exclusivo para ciclistas totalmente segregados de las carreteras. Existen carriles bicis de responsabilidad foral y de responsabilidad municipal. En los últimos años, se han incrementado progresivamente los kilómetros de la red total de carriles bici en los tres territorios.

Cuadro 2.13. Kilómetros de la red ciclable en los tres territorios históricos (estado de las redes ciclables a principios del año 2008)

	Red prevista total	Tramos ejecutados	Tramos en construcción	Tramos con proyecto constructivo elaborado
Álava (*)	286'5	152,0	13'4	-
Bizkaia (**)	585'2	136'1	26'0	38'1
Gipuzkoa (***)	378'2	89'3	16'9	-

(*) Datos aportados por diversas fuentes para el PTS de vías ciclistas en la CAPV.

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

(***) Datos de la red básica del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2007).

Fuente: Documento de Avance del PTS de Vías Ciclistas de la CAPV (documento en redacción)

A principios del año 2008 se dispone de más de 370 kilómetros construidos de las redes ciclables planificadas. Álava es el territorio que cuenta con una mayor longitud de red ciclable, con el 40,3% de los tramos ejecutados en la CAPV (152 Km.).

Cuadro 2.14. Kilómetros de la red ciclable en las tres capitales de la CAPV (estado de las redes ciclables a diciembre de 2007)

	Habilitados	En construcción	En planeamiento	Totales
Bilbao	13'3	5'8	59,0	78'1
Donostia – San Sebastián	27'6	5'2	25'3	58'1
Vitoria-Gasteiz	59,0	-	86,0	145,0

Fuente: Documento de Avance del PTS de Vías Ciclistas de la CAPV (documento en redacción)

En cuanto a las capitales vascas, destaca Vitoria-Gasteiz con sus 59 km. habilitados de carriles bici a finales de 2007. Por tanto, en el Territorio Histórico de Álava, se observa una alta concentración de los bidegorri en la capital (38,8%), consecuencia de la distribución poblacional existente en la provincia. Por su parte, en Donostia-San Sebastián se encuentran el 30% de los kilómetros habilitados como carril bici de Gipuzkoa, mientras que Bilbao, sin embargo, concentra tan sólo el 9,8% de los bidegorri existentes en Bizkaia.

g) Centros logísticos

Los centros logísticos desempeñan un papel primordial en la gestión del transporte de mercancías, contribuyendo a la descongestión del tráfico en los núcleos urbanos, a la liberación de suelo y a la racionalización de las labores de distribución de mercancías.



Actualmente, son cuatro los centros logísticos existentes en la CAPV. A lo largo del epígrafe se resumen las principales cifras y características de éstos, así como las principales novedades registradas en el último año.

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

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

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

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

En 2007, la cifra anual de tráfico de vehículos industriales diario (camiones y furgonetas) alcanza las 1.208 unidades, cifra que se ha visto impulsada por las nuevas actividades de la Fase II del Centro.

Por último, cabe mencionar que en abril de 2007 han concluido los trabajos para la conexión ferroviaria de CTVi con la red ferroviaria principal (Adif), posibilitando el trasbordo de mercancías entre la carretera y el ferrocarril.

ii) Zaisa

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

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

En 2007 se contabilizan 142 empresas instaladas.



iii) Bikakobo-Aparcabisa

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

Actualmente, el recinto cuenta con 200.000 m² de superficie construida, dispone de un aparcamiento para 400 vehículos ligeros y dos aparcamientos para camiones, uno de 379 plazas y otro de 230 plazas para vehículos que transportan mercancías peligrosas.

En 2007 se ha afianzado el servicio que se viene prestando al Puerto de Bilbao en la ordenación de los tráfico, consolidando el aparcamiento de mercancías peligrosas, el primero de estas características en la CAPV inaugurado en julio de 2006, y el de vehículos pesados.

iv) Arasur

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

En 2007, Araba Logística, sociedad encargada del desarrollo del complejo Arasur, ha cerrado diversos contratos para el desarrollo empresarial de la plataforma logística. Así, se alcanzó un acuerdo con Compass Transworld Logistics (CTL) para el alquiler de una campa de 100.000 m², en la que centralizará la logística de distribución mundial de componentes de aerogeneradores fabricados en las plantas de Gamesa del País Vasco y Aragón. También se han firmado acuerdos con Perfumerías if (20.000 m² de nave) y Guascor Solar (12.000 m² de nave). De esta forma, se ha consolidado la fase de arranque comercial de Arasur con la instalación en la plataforma de empresas que han ocupado los 70.000 m² de naves construidas. Este espacio espera ampliarse en el corto plazo con la construcción de una nueva nave de 20.000 m².

Cuando Arasur culmine sus obras se consolidará como el gran 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 trasbordo 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.



h) Intercambiadores modales

En 2007, la junta del gobierno local del Ayuntamiento de Donostia–San Sebastián ha avanzado en el proyecto para la construcción de la *nueva Estación de Autobuses en Donostia-San Sebastián* en Atocha y se prevé que para inicios de 2008 se encargue el proyecto básico. Dicha estación será subterránea y contará con veinte andenes y tres plantas de aparcamiento bajo la plataforma destinada a los autobuses. La nueva infraestructura quedará conectada, bajo la superficie, con la estación de RENFE.

Por su parte, la nueva *Estación Intermodal de Arriaga en Vitoria-Gasteiz* ha recibido el visto bueno del Gobierno Vasco. El equipamiento ocupará 27.000 metros cuadrados y se organizará en dos áreas. La primera, una estación de autobuses integrada dentro de un complejo comercial y hotelero y que cuenta con un aparcamiento subterráneo. La segunda área será la estación de ferrocarril. En 2007 se estima que las obras de la estación de autobuses comiencen en 2009, y estén en servicio a finales de 2011. Las obras de la estación de tren no se espera que se inicien antes de 2014.



2.2. DEMANDA DE TRANSPORTE

El presente apartado analiza la demanda de la movilidad existente en la CAPV, tanto en lo referente al ámbito de pasajeros como de mercancías.

2.2.1. Movilidad de personas

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

La fuente publicada más reciente que ofrece datos acerca de la movilidad de personas en la CAPV es el “Estudio de Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2007”, al margen de la información obtenida de los diferentes operadores que ofrecen sus servicios en la CAPV. Dicho trabajo da continuidad al anterior “Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2003”, lo que permite realizar un análisis evolutivo de la movilidad en la CAPV en términos de número de desplazamientos, ámbito de movimientos (intraterritoriales, interterritoriales, con el exterior), tipología del desplazamiento (una etapa o más de una etapa), según los modos de transporte utilizados, según los motivos impulsores del desplazamiento, etc.

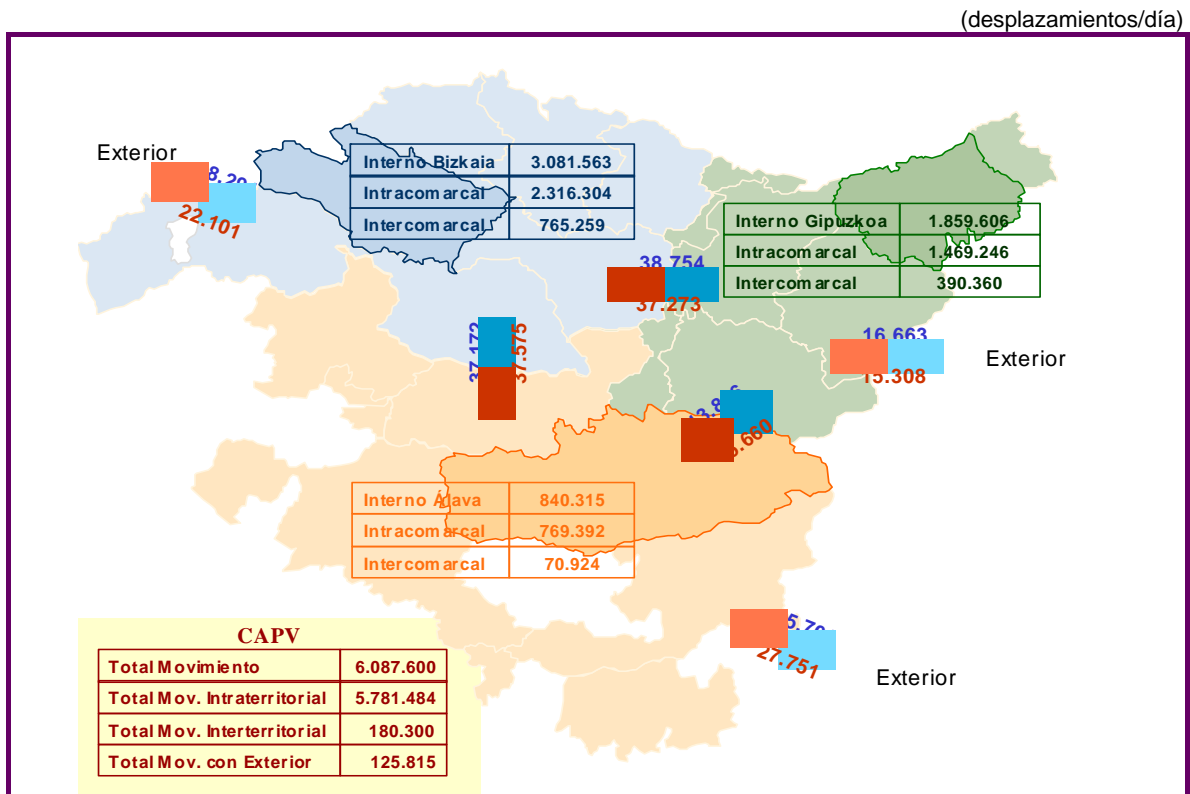
En este sentido, debido a que dicha información ya fue recogida en la edición anterior de este informe⁵, en el presente epígrafe se ofrece una síntesis de los principales resultados obtenidos, así como la actualización de toda la información suministrada directamente por los operadores.

a) *Movilidad global*

i) Principales magnitudes: CAPV

Según los datos del “Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2007”, actualmente se computan en la CAPV 6.087.600 desplazamientos diarios, lo que supone un incremento del 11,4% en el periodo 2003-2007.

⁵ Panorámica del Transporte en Euskadi 2006: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/ contenidos/informe_estudio/panoramica_transporte_2006/es_def/panoramica_transporte_2006.html

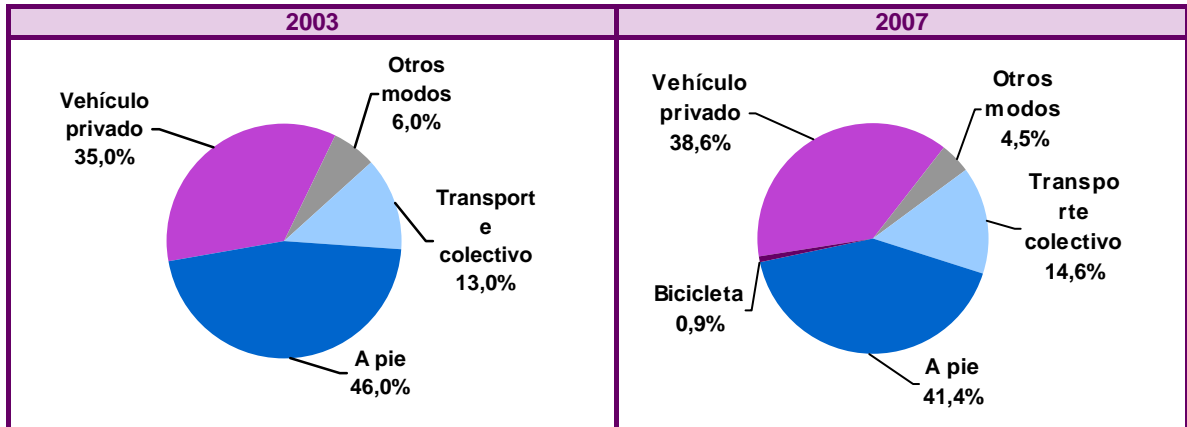
Gráfico 2.1. Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen(1).


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

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

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

Con respecto a la distribución modal, destaca la ligera mejora de la penetración del transporte colectivo ante una mayor utilización del coche, en un contexto en el que los desplazamientos a pie pierden importancia. Así, en 2007, el modo peatonal concentra la mayor parte de los desplazamientos (41,4%), seguido como modo más utilizado por el automóvil (38,6%). Por su parte, el transporte colectivo acapara el 14,6% de los desplazamientos, la bicicleta el 0,9% y otros medios de transporte concentran el restante 4,5%.

Gráfico 2.2. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte. 2007 (%)


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

La creciente utilización del automóvil queda constatada con la tendencia al alza del índice de motorización, situado en 2007 en los 436 turismos por cada mil habitantes, un 1,9% por encima del nivel de 2006.

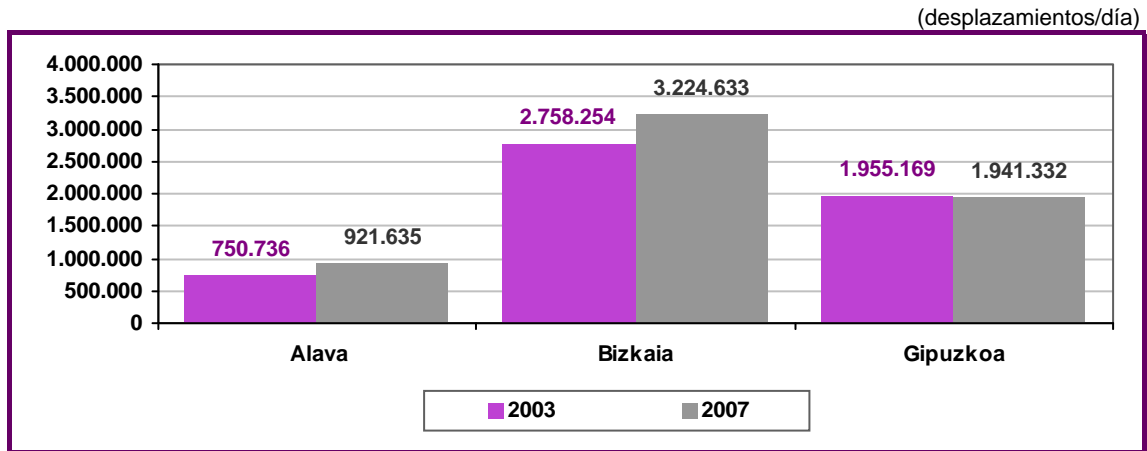
En lo referente a la intermodalidad, cabe destacar que, en el conjunto de la CAPV, el 98,2% de los desplazamientos se realizan en una sola etapa. Por su parte, con respecto a la motivación de los desplazamientos, los estudios y el trabajo absorben casi la mitad de los movimientos (17,3% y 30,1%, respectivamente).

ii) Principales magnitudes: Desglose territorial

La caracterización de la movilidad de la población vasca presenta *rasgos similares en los tres Territorios Históricos*, si bien existen algunas peculiaridades en función de su distinta orografía, dispersión de la población, necesidad de movilidad, oferta de transporte colectivo disponible, entre otros.

De acuerdo con el siguiente gráfico, los residentes en Álava y Bizkaia han sido los responsables del aumento de la movilidad global en la CAPV en el periodo 2003-2007 (crecimiento del 22,7% y del 16,9%, respectivamente en sus desplazamientos), mientras que Gipuzkoa ha experimentado un descenso del 0,7% en el número de desplazamientos.

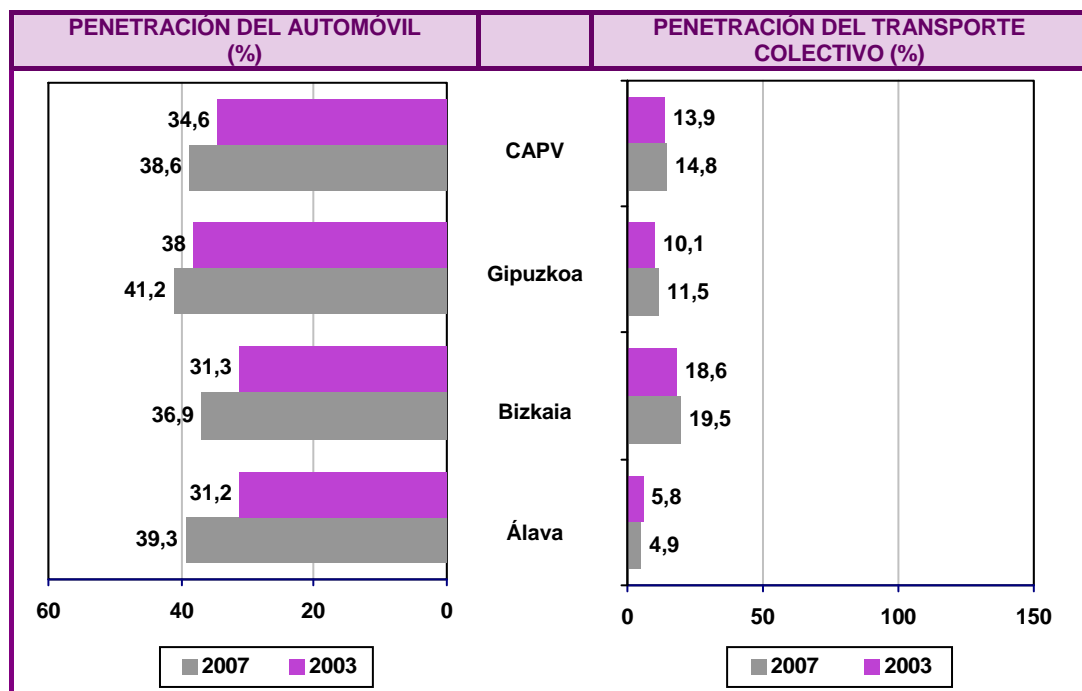
Gráfico 2.3. Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen(1).



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

Atendiendo a la distribución modal, se observa una mayor utilización del automóvil en todos los territorios, especialmente en Álava, donde ha aumentado en más de 8 puntos porcentuales su peso relativo en los últimos cuatro años. Por su parte, los ciudadanos de Bizkaia son los que más se desplazan en transporte público (19,5%), mientras que Gipuzkoa continúa siendo el territorio con mayor tasa de uso del automóvil (41,2%).

Gráfico 2.4. Movilidad de personas en automóvil y en transporte colectivo por territorios.



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



b) Movilidad urbana y metropolitana

En el presente epígrafe se analiza la movilidad de personas en el ámbito urbano y metropolitano de las tres capitales vascas y su área de influencia.

i) Movilidad en las capitales y sus áreas de influencia

Como se ha visto anteriormente, los movimientos intraterritoriales suponen la gran mayoría de los desplazamientos registrados en la CAPV (95%), dentro de los cuáles los desplazamientos en las capitales vascas y sus áreas metropolitanas, es decir en la Llanada Alavesa, en Donostialdea y en el Gran Bilbao, son los más representativos, aglutinando el 66,5% de los desplazamientos intraterritoriales.

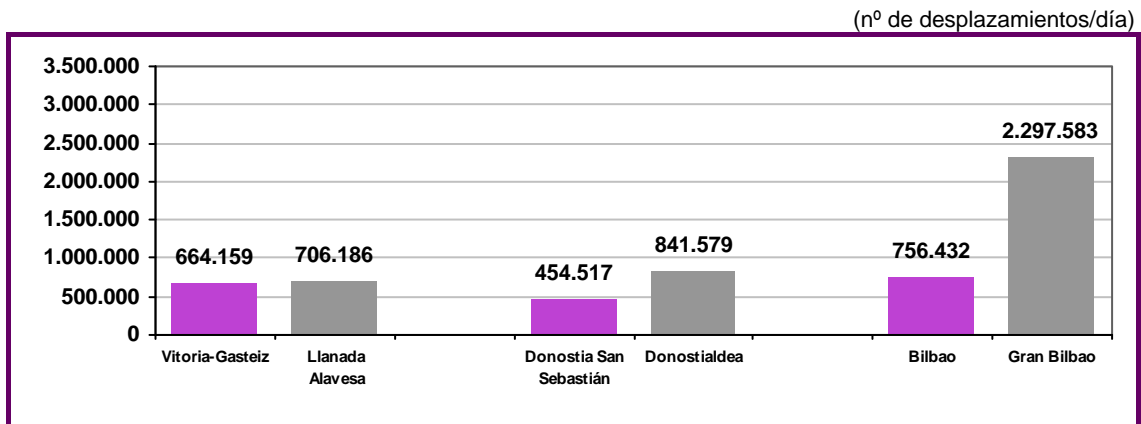
Cuadro 2.15. Movilidad de personas en la CAPV: Concurrencia en las capitales y en su área metropolitana.

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

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

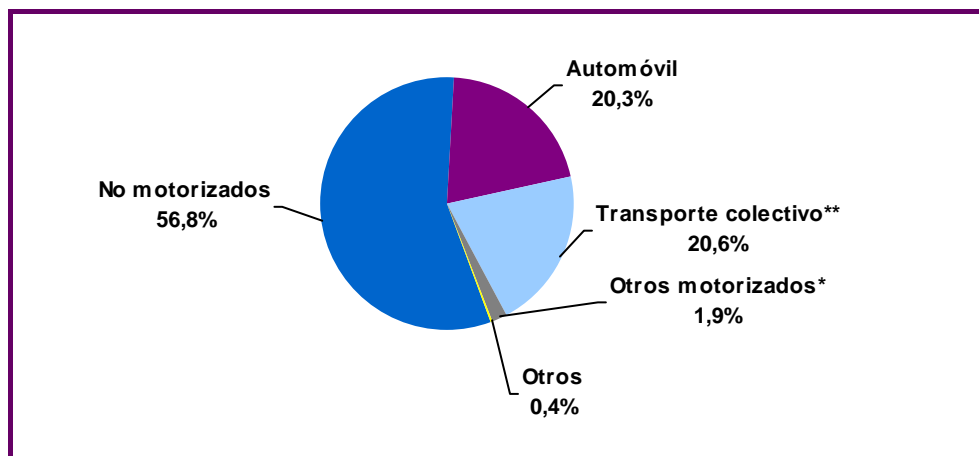
En este sentido, cabe destacar que casi un tercio de los desplazamientos realizados diariamente en la CAPV tienen origen y destino en una de las tres capitales vascas. Bilbao encabeza la lista (756.432 desplazamientos internos), seguido de Vitoria-Gasteiz (664.159) y Donostia-San Sebastián (454.517).

Sin embargo, Bilbao, a pesar de ser la capital vasca con mayor tráfico interno de personas, es la que menos concentración presenta en cuanto a los desplazamientos realizados en el conjunto de su área de influencia. Así, la capital vizcaína tan sólo aglutina el 32,9% de los desplazamientos del Gran Bilbao, frente al 54% de Donostia-San Sebastián sobre Donostialdea o el 94% de Vitoria-Gasteiz sobre la Llanada Alavesa.

Gráfico 2.5. Movilidad de personas en las capitales vascas y sus áreas metropolitanas


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

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

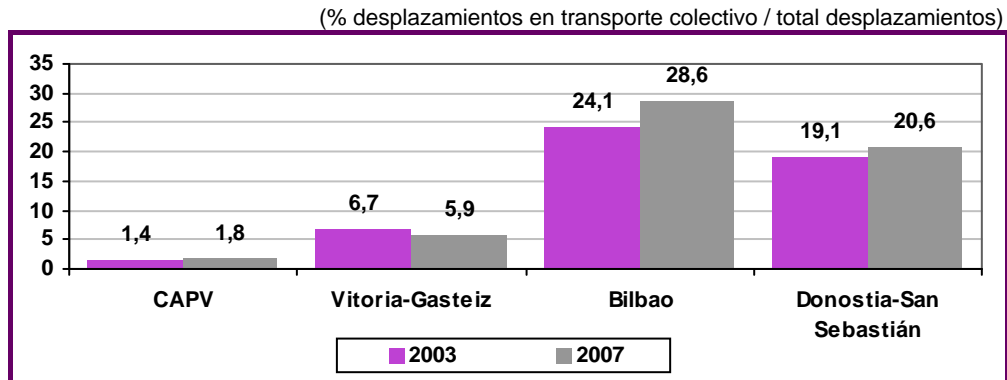
Gráfico 2.6. Movilidad de personas en las capitales vascas según modo de transporte


*Otros motorizados incluye ciclomotores, taxis,...

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

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

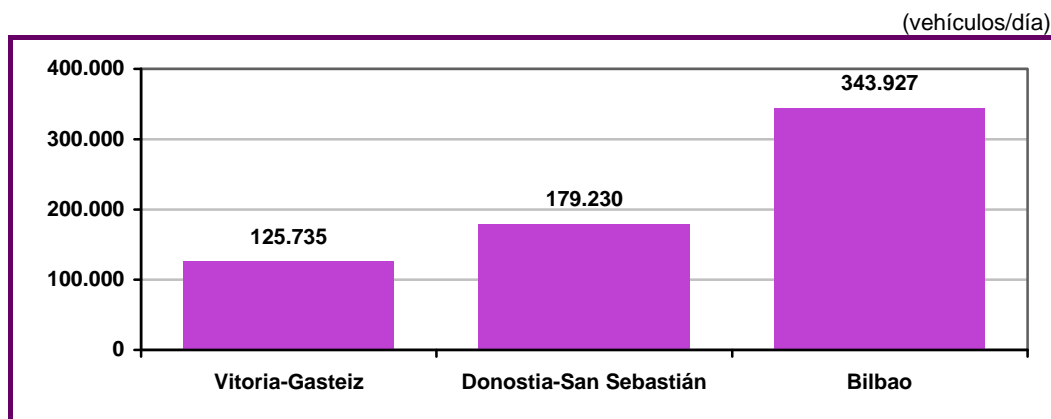
Esta información desagregada por capitales permite destacar que, a pesar de partir de una cota comparativamente más alta, la utilización del transporte colectivo continúa en ascenso en Bilbao y Donostia-San Sebastián, mientras que en Vitoria-Gasteiz ha perdido protagonismo en el último cuatrienio.

Gráfico 2.7. Movilidad de personas en las capitales vascas: Evolución de la penetración del transporte colectivo*

* No incluye el autobús discrecional.

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

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

Gráfico 2.8 Movilidad de personas en las capitales vascas: IMD⁶ en los principales accesos a las capitales. 2007

- Vitoria-Gasteiz (año 2007). Incluye los siguientes accesos: Arkaute / Gamarra Mayor / Puente de Zadorra / Krispijana / Gometxa.
- Bilbao (año 2007). 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 2007). 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 2007. Plan de Aforo de la Diputación Foral de Bizkaia 2007. Plan de Aforo de la Diputación Foral de Gipuzkoa 2007. Elaboración propia.

⁶ IMD: Intensidad Media Diaria de Vehículos.



Tomando como base los últimos datos publicados en los Planes de Aforo de las Diputaciones Forales, Bilbao es la capital que mayor tráfico absorbe en sus vías de acceso (Intensidad Media Diaria-IMD de 343.927 vehículos/día), seguida de Donostia-San Sebastián (179.230 vehículos/día) y Vitoria-Gasteiz (125.735 vehículos/día).

La evolución en el último año revela un leve aumento del tráfico en las vías de entrada y salida a Bilbao (0,3%), mientras que Vitoria-Gasteiz experimenta un notable incremento del tráfico en sus accesos (12,5%). Por su parte, Donostia-San Sebastián ha protagonizado un acusado descenso del 10,9% en el último año.

ii) *Movilidad en transporte colectivo*

En primer lugar, desde la vertiente de la demanda del transporte público, y con respecto a la movilidad urbana, cabe reseñar que la evolución del número de usuarios de servicios colectivos ha experimentado una continuada tendencia alcista en los últimos años, registrando un incremento en el periodo 2000-2007 del 35% (ver Cuadro 5.34y Cuadro 5.35), si bien cabe matizar que en dicha evolución se incluyen los datos referentes al MetroBilbao, que presta sus servicios tanto en el ámbito urbano como interurbano.

Cuadro 2.16. Transporte público urbano: Viajeros en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2007

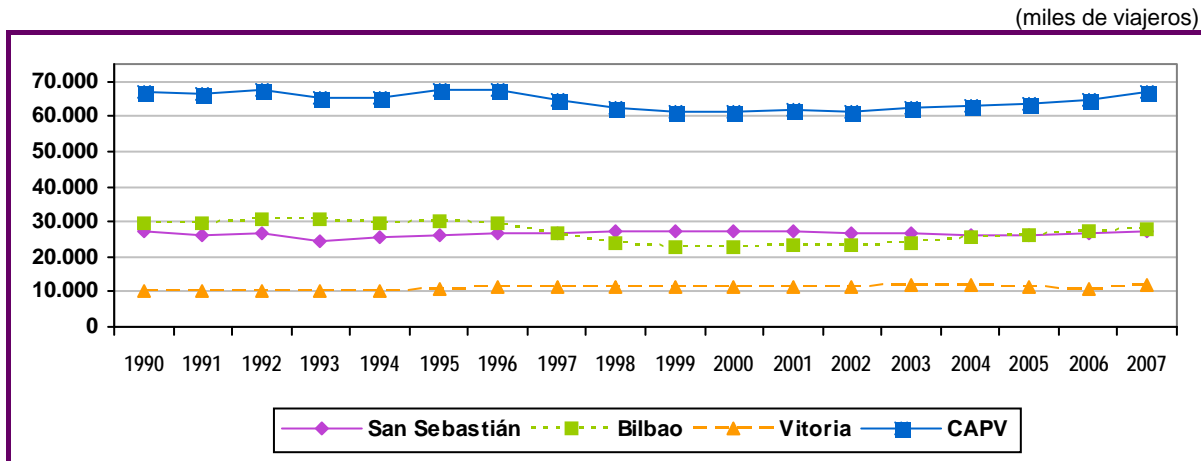
(miles de viajeros y %)

Años	Vitoria-Gasteiz		Donostia-San Sebastián		Bilbao		TOTAL	
	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)
1990	10.295	-	27.001	-	29.494	-	66.790	-
1995	10.765	0,9	26.371	-0,5	30.208	0,5	67.344	0,2
2000	11.383	1,1	27.213	0,6	22.729	-5,0	61.325	-1,8
2004	11.805	0,7	26.003	-1,1	25.518	3,1	63.326	0,8
2005	11.513	-2,5	26.219	0,8	26.086	2,2	63.818	0,8
2006	10.686	-7,2	26.670	1,7	27.264	4,5	64.620	1,3
2007	12.043	12,7	27.361	2,6	27.705	1,6	67.109	3,9

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

Circunscribiendo el análisis a los diferentes modos de transporte, con respecto a los operadores por carretera que prestan sus servicios en el ámbito urbano, las tres compañías de autobuses de las capitales vascas, es decir, Transportes Urbanos de Vitoria-TUVISA, Compañía del Tranvía de San Sebastián-CTSS y Bilbobus, han transportado conjuntamente a 67,1 millones de viajeros en 2007: Bilbobus ha desplazado a 27,7 millones de personas (41,3% del total), CTSS a 27,4 millones de personas (40,1% del total) y Tuvisa a 12,0 millones de personas (17,9%).

Gráfico 2.9. Transporte público urbano: Evolución de viajeros en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2007

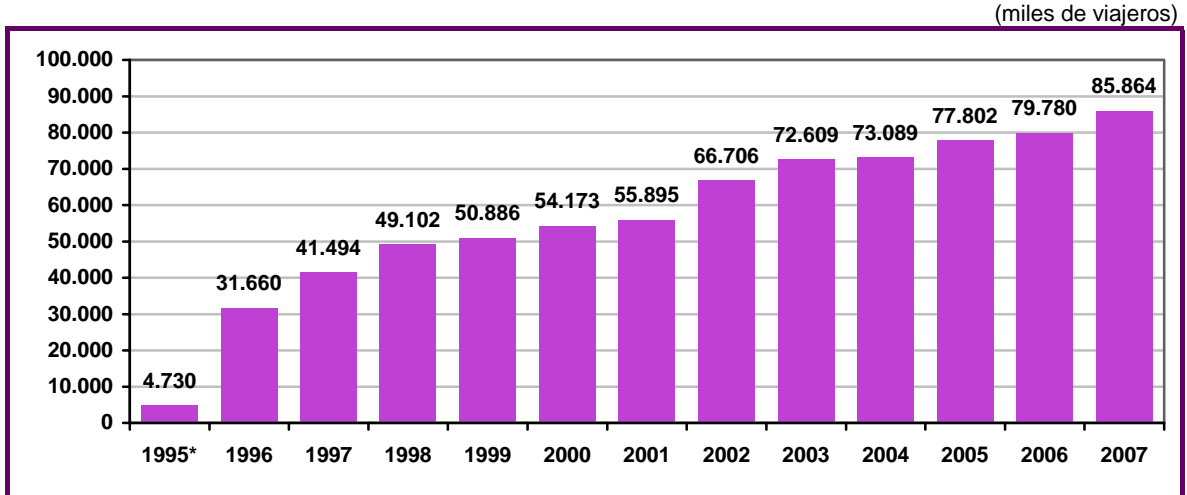


Fuente: Tuvisa, Bilbobus y Compañía de Tranvía de San Sebastián. Elaboración propia.

El número de viajeros transportados por las tres compañías se mantiene en los mismos niveles que a inicios de la década de los noventa, si bien en cada una de las capitales se ha producido una disímil evolución. Así, mientras que en Donostia-San Sebastián el número de viajeros se mantiene constante (apenas un 1,3% de incremento en el periodo 1990-2007), en Vitoria-Gasteiz se ha experimentado un crecimiento del 17,0%. Por su parte, Bilbobus ha visto decrecer el número de usuarios en un 6,1% en el mismo periodo.

Sin embargo, como se ha mencionado, esta evolución hay que analizarla en el conjunto de la oferta del servicio de transporte público colectivo en el área metropolitana del Gran Bilbao, donde en el periodo contemplado se han puesto a disposición del los usuarios nuevos modos de transporte como MetroBilbao y EuskoTran.

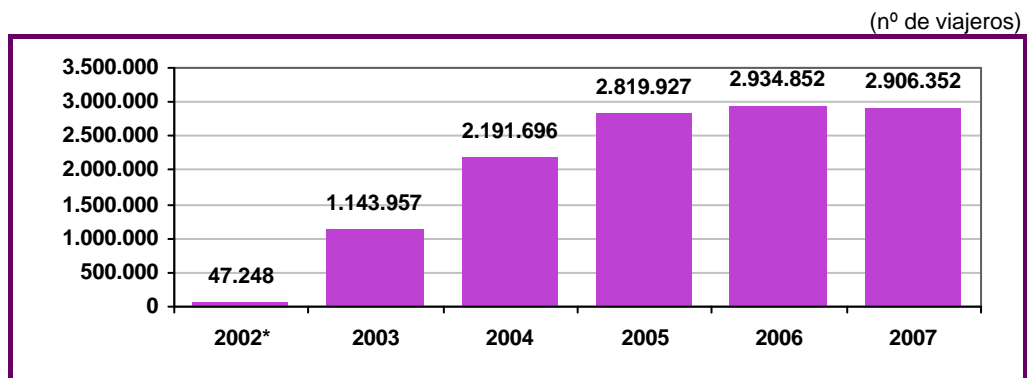
De esta forma, circunscribiendo el análisis a la demanda de transporte ferroviario en el ámbito urbano, el Metro de Bilbao, un año más, ha continuado la tendencia creciente en el número de viajeros registrada desde su puesta en marcha, alcanzando en el año 2007 la cifra de 85,9 millones de usuarios, lo que representa un incremento del 7,6% con respecto al año anterior. De esta forma, el Metro de Bilbao se consolida como el medio de transporte público más utilizado en la CAPV.

Gráfico 2.10. Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros en el Metro de Bilbao. 1995-2007

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

Fuente: Metro Bilbao. Elaboración propia.

La distribución de usuarios por estaciones sitúan, como en años anteriores, a Abando, Casco Viejo, Moyúa e Indautxu como las paradas con mayor tráfico de pasajeros, concentrando respectivamente el 7,9%, 7,6%, 7,4% y 7,2% del total del volumen de viajes registrados en el suburbano bilbaíno. Por último, marzo vuelve a revalidar el título del mes con mayor movilidad, computando más de 8 millones de desplazamientos.

Gráfico 2.10. Transporte público urbano: Evolución de los viajeros en EuskoTran. 2002-2007

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

Fuente: EuskoTran. Elaboración propia.

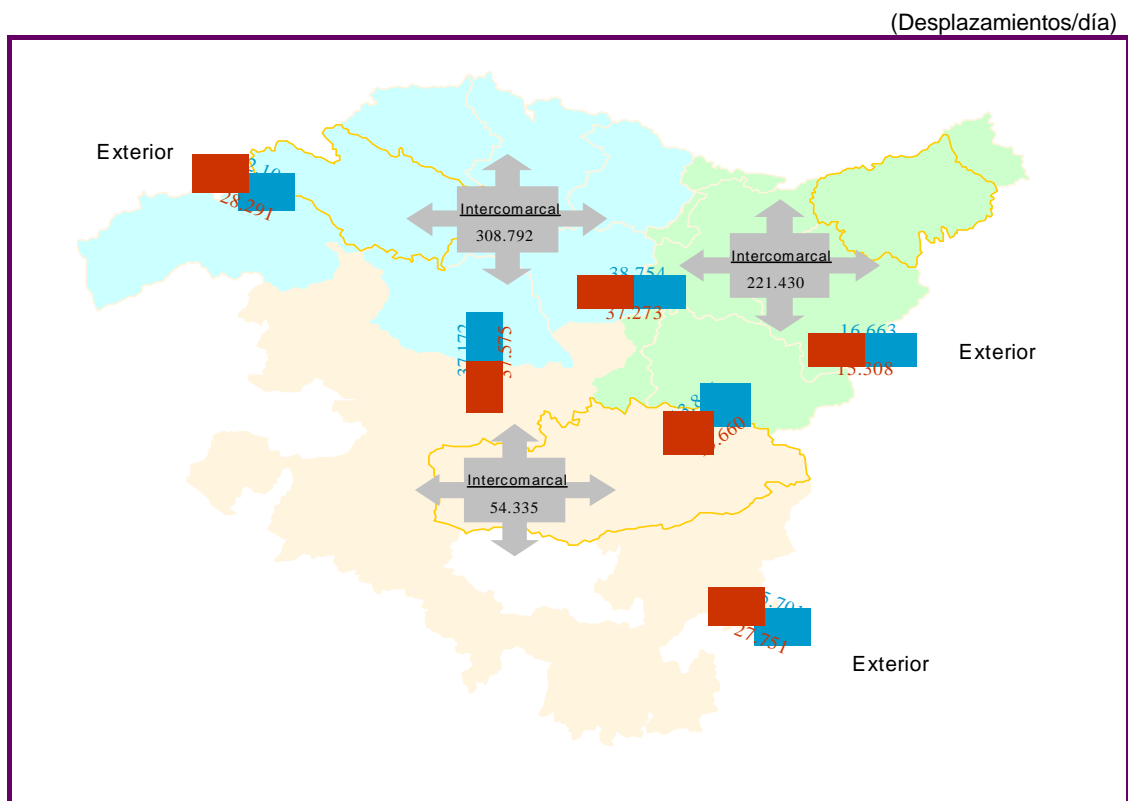
Por su parte, el Tranvía de Bilbao (EuskoTran) en el transcurso del año 2007, ha desplazado a un total de 2.906.352 usuarios/as, lo que representa un ligero decremento del 1,0% con respecto al año anterior.

La estación de San Mamés, dado su carácter de enlace intermodal, y Abandoibarra, por su cercanía a tanto a la Universidad de Deusto como al centro comercial Zubiarte, repiten como las paradas con mayor afluencia de viajeros del itinerario del tranvía.

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

En la CAPV se producen diariamente 890.669 desplazamientos interurbanos⁷, lo que representa el 14,6% de la movilidad de personas, siendo las comarcas de capital el origen y destino más frecuente.

Gráfico 2.11. Movimientos interurbanos en la CAPV: Mapa resumen



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

Asimismo, la mayoría de estos movimientos se producen dentro de un mismo territorio (65,6%), mientras que los desplazamientos entre los distintos territorios aglutinan el 20,4% y los realizados entre la CAPV y el exterior el 14% restante.

⁷ Se entiende por desplazamiento interurbano el registrado entre dos comarcas diferentes, sea del territorio que sea (desplazamiento intercomarcal).

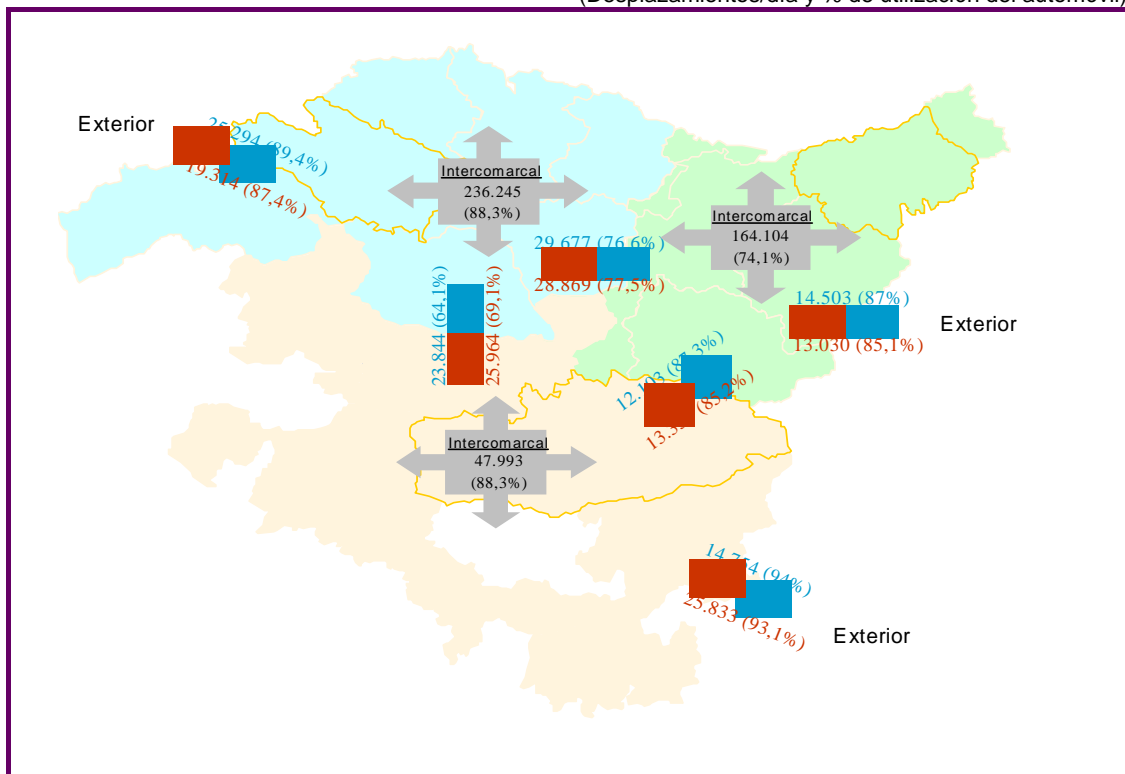
i) Movilidad de viajeros por carretera

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

Al respecto, la mayor recurrencia al coche en los desplazamientos interurbanos se produce dentro del territorio alavés (88,3%), frente a una utilización menor en Bizkaia (76,6%) y en Gipuzkoa (74,1%). No obstante, cualquiera de estos índices se acentúa cuando el desplazamiento se produce con el exterior de la CAPV (9 de cada 10 desplazados usa el automóvil).

Gráfico 2.12. **Movimientos interurbanos realizados en automóvil en la CAPV: Mapa Resumen**

(Desplazamientos/día y % de utilización del automóvil)



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

Los movimientos entre la CAPV y el exterior incluyen, por un lado, los desplazamientos entre Euzkadi y el resto de comunidades autónomas, y por otro, los viajes internacionales. Como es de suponer, la mayor parte de estas conexiones se realizan con las zonas limítrofes a nuestra comunidad, es decir, con Burgos, Cantabria, Francia, La Rioja y Navarra.

Con respecto a la disponibilidad de **transporte colectivo en los desplazamientos interurbanos por carretera**, son tres los operadores existentes: Bizkaibus, Autobuses Interurbanos de Álava-AIA y los agentes integrados en Lurraldebus en Gipuzkoa.



En el año 2007, los servicios de Bizkaibus fueron utilizados por un total de 30,9 millones de usuarios, lo que supone un descenso con respecto al año precedente de casi el 6%, continuando con la tendencia decreciente de los últimos años. Estos datos, como ya se ha mencionado, es necesario analizarlos dentro del contexto de la oferta integral de servicios de transporte público colectivo en el área metropolitana del Gran Bilbao, donde, teniendo en cuenta los desplazamientos interurbanos realizados por los usuarios en MetroBilbao, se constata una cada vez mayor demanda de transporte público en su conjunto (Ver Cuadro 5.34 y Cuadro 5.35).

Cuadro 2.17. Transporte público interurbano: Viajeros en servicios regulares de autobús interurbano. 2000-2007

Años	Resto provincia Gipuzkoa		Resto provincia Bizkaia ¹		Resto provincia Álava	
	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)
2000	18.461,2	--	36.062,0	--	n.d.	--
2001	17.748,7	-3,9	38.535,9	6,9	n.d.	--
2002	17.022,3	-4,1	35.115,4	-8,9	295,2	--
2003	16.712,0	-1,8	37.030,6	5,5	333,3	12,9
2004	16.626,6	-0,5	36.875,8	-0,4	437,2	31,2
2005	15.382,3	-7,5	34.134,2	-7,4	317,4	-27,4
2006	16.109,1	4,7	32.810,0	-3,9	347,2	9,4
2007	16.120,2	0,1	30.876,0	-5,9	349,3	0,6

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

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

En Álava, por su parte, la marcada concentración de la población en la comarca de la capital justifica la menor utilización del servicio interurbano. En 2007 el número de viajeros ha alcanzado la cifra de 349.300, lo que supone un crecimiento del 0,6% en el último ejercicio.

Por último, la afluencia de viajeros en los autobuses interurbanos de Gipuzkoa se sitúa en 16,1 millones, lo que representa el crecimiento de apenas un 0,1% en el último ejercicio y cerca de un 5% de crecimiento con respecto a 2005. Estos valores invierten la tendencia descendente de los últimos años.

ii) Movilidad de viajeros en transporte ferroviario

Los tres operadores que prestan servicios de transporte de viajeros por ferrocarril en la CAPV (RENFE, EUSKOTREN y FEVE) han absorbido una demanda conjunta de 46,5 millones de viajeros, volumen un 4,8% inferior al registrado en el año anterior.

Cuadro 2.18. Transporte público interurbano: Viajeros en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2007

(miles de viajeros y %)

Años	RENFE ⁽¹⁾		EUSKOTREN		FEVE ⁽²⁾		TOTAL	
	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)	miles de viajeros	Δ anual per. (%)
2000	35.288	4,5	18.138	-10,4	1.866	1,4	55.292	5,3
2001	36.533	3,5	18.073	-0,4	1.835	-1,7	56.441	2,1
2002	34.288	-6,1	17.961	-0,6	1.900	3,5	54.149	-4,1
2003	32.926	-4,0	18.156	1,1	1.841	-3,1	52.923	-2,3
2004	29.864	-9,3	16.704	-8,0	1.895	2,9	48.463	-8,4
2005	29.223	-2,1	17.757	6,3	1.945	2,6	48.925	1,0
2006	28.934	-1,0	18.111	2,0	1.832	-5,8	48.877	-0,1
2007	26.430	-8,7	18.319	1,1	1.772	-3,3	46.521	-4,8

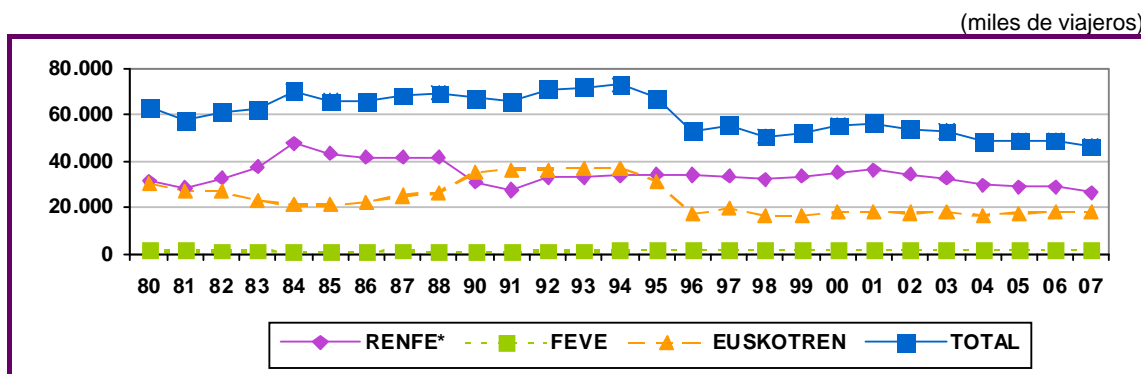
(1) Incluye los servicios de Renfe de cercanías Bilbao (líneas C-1 Bilbao Abando-Santurtzi, C-2 Bilbao Abando-Muskiz y C-3 Bilbao Abando-Orduña) y cercanías de Donostia-San Sebastián (línea Irún-Brinkola).

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

Fuente: Renfe, FEVE y EuskoTren. Elaboración propia.

Este descenso se debe principalmente a la disminución de actividad de RENFE, que ha visto mermado su número de usuarios en un 8,7%, y, en menor medida, a la reducción experimentada por FEVE (-3,3%). Por su parte, Euskotren (+1,1%) continúa su tendencia creciente como medio de desplazamiento de viajeros en el ámbito interurbano.

Esta disímil evolución entre los operadores ha posibilitado un incremento del protagonismo de EuskoTren en cuanto al transporte de viajeros en el ámbito interurbano, representando en la actualidad 39,4% de los viajeros frente a 56,8% de RENFE en este tipo de desplazamientos efectuados en tren.

Gráfico 2.13. Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros en servicios regulares de ferrocarril. 1980-2007


*Incluye los servicios de Renfe de cercanías Bilbao (líneas C-1 Bilbao Abando-Santurtzi, C-2 Bilbao Abando-Muskiz y C-3 Bilbao Abando-Orduña) y cercanías de Donostia-San Sebastián (línea Irún-Brinkola).

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

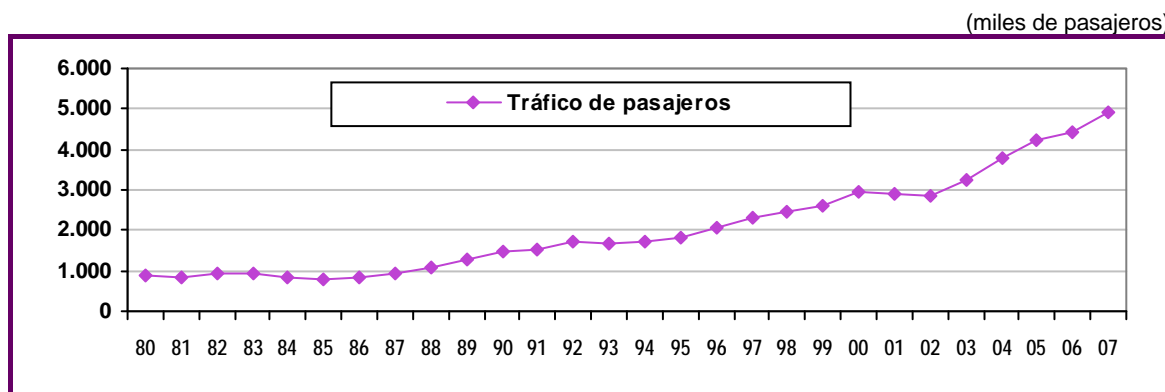
El presente gráfico presenta la progresiva pérdida de usuarios de los citados operadores de transporte ferroviario interurbano, actualmente con casi 17 millones de usuarios menos que en 1980 en el conjunto de la CAPV. Esta disminución se debe en parte al incremento de la oferta del transporte público colectivo en el área metropolitana de Bilbao por otros operadores (como es el caso de

MetroBilbao que oferta servicios intraurbanos e interurbanos). Como se ha mencionado, la evolución del transporte colectivo hay que analizarla en el contexto del total de la oferta existente en cada área.

iii) *Movilidad de viajeros en transporte aéreo*

El año 2007 ha supuesto un nuevo récord en cuanto al tráfico de pasajeros por vía aérea se refiere, registrando un incremento del 11,5% con respecto al año anterior y alcanzando la cifra total de 4,9 millones de pasajeros. Esta evolución se encuentra ligeramente por encima del conjunto del Estado, donde la afluencia de viajeros ha aumentado en un 9,1%.

Gráfico 2.14. Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros en los servicios aéreos. 1980-2007



Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA.

El desempeño ha sido favorable en los tres aeropuertos, si bien este positivo comportamiento se sustenta en el mayor volumen de actividad registrada por el aeropuerto de Bilbao, que con un incremento en el número de usuarios del 10,6%, representa en 2007 el 87% del tráfico total de pasajeros en la CAPV.

Cuadro 2.19. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros por aeropuerto. 2000-2007

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	2.556,4	--	283,8	--	124,9	--	2.965,1	--
2001	2.491,8	-2,5	281,1	-1,0	129,1	3,4	2.902,0	-2,1
2002	2.463,7	-1,1	271,2	-3,5	99,0	-23,3	2.833,9	-2,3
2003	2.850,5	15,7	283,8	4,6	102,3	3,3	3.236,6	14,2
2004	3.395,8	19,1	295,5	4,1	95,1	-7,0	3.786,4	17,0
2005	3.843,9	13,2	308,8	4,5	91,6	-3,7	4.244,3	12,1
2006	3.876,1	0,8	368,0	19,2	173,6	89,5	4.417,7	4,1
2007	4.286,8	10,6	466,5	26,8	173,9	0,2	4.927,2	11,5

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA.

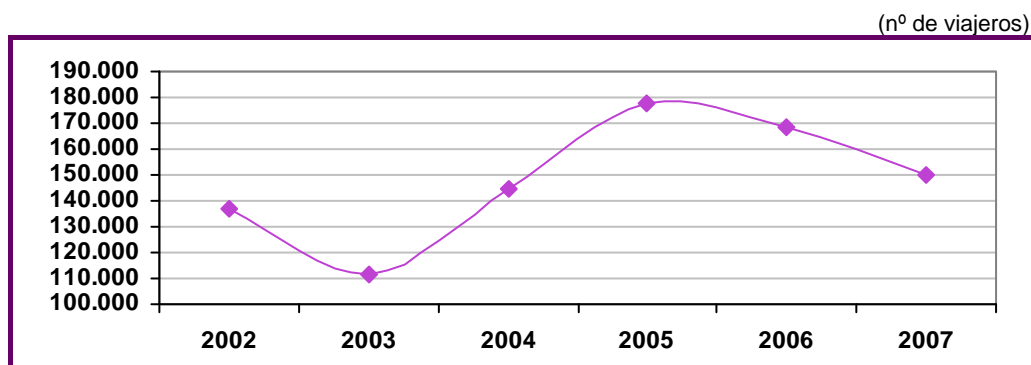
Por su parte, el aeropuerto que presenta un mayor dinamismo es Hondarribia, con un crecimiento del 26,8% en 2007, mientras que Vitoria-Gasteiz, orientado en mayor medida al tráfico de mercancías, se mantiene en las cifras de actividad del último año.

Cabe mencionar que los notables incrementos de los volúmenes de usuarios experimentados en los aeropuertos de Bilbao y Donostia-San Sebastián se deben en gran medida al aumento de los pasajeros de la compañía Spanair en el último año, que ha registrado crecimientos del 31,5% en Loiu y ha quintuplicado su actividad en Hondarribia.

iv) Movilidad de viajeros en 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 2.15. Tráfico de pasajeros en el puerto de Bilbao. 2002-2007



Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. (Línea regular)

Según los datos facilitados por la Autoridad Portuaria de Bilbao, el volumen de pasajeros ha disminuido en un 11,3% en 2007, situándose en la cifra de 149.654 viajeros, siendo el número de personas embarcadas el que ha experimentado una mayor reducción relativa (-16,3%, por -8,9% de las desembarcadas).

Cuadro 2.20. Transporte marítimo de personas en el Puerto de Bilbao. 2003-2007

(Nº de personas)

Puerto	2003	2004	2005	2006	2007	% Δ anual 07/06
Embarcados	47.833	43.642	51.067	55.841	46.746	-16,3
Desembarcados	64.011	101.035	126.728	112.902	102.908	-8,9
TOTAL	111.844	144.677	177.795	168.743	149.654	-11,3

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. (Línea regular)

v) Movilidad de viajeros por cable

Con respecto a la movilidad de personas en el sistema de cable de la CAPV, es decir, funiculares y ascensores públicos, en 2007 se ha registrado un descenso del 6,3%, transportando poco más de 3 millones de personas. Salvo el funicular de Artxanda, la totalidad de modos experimentan disminuciones en el número de usuarios, siendo los ascensores de Arangoiti (-11,2%), Begoña (-6,7%) y Solokoetxe (-8,3%) los que han perdido un mayor número de viajeros.

Cuadro 2.21. Transporte de personas por cable. 2004-2007

(Miles de personas)

Modo	2004	2005	2006	2007	% Δ anual 07/06
Funicular Artxanda	432	453	483	489	1,2
Funicular Larreineta	204	204	198	182	-8,1
Funicular Igueldo	278	305	339	310	-8,6
Total funiculares	914	962	1.020	981	-3,8
Ascensor Arangoiti	441	484	313	278	-11,2
Ascensor La Salve	213	206	212	194	-8,5
Ascensor Solokoetxe	995	919	888	814	-8,3
Ascensor Begoña	630	597	594	554	-6,7
Ascensor Ereaga	--	--	252	251	-0,4
Total ascensores	2.279	2.206	2.259	2.091	-7,4
TOTAL	3.193	3.168	3.279	3.072	-6,3

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

vi) Movilidad de viajeros en otros medios – Puente Colgante de Bizkaia

El número de usuarios del Puente Colgante de Bizkaia continúa con su tendencia descendente de los últimos años, provocada en gran parte por la mayor cobertura geográfica del MetroBilbao en la margen izquierda. De esta forma, el número de viajeros que han utilizado esta infraestructura en 2007 ha sido de 4,6 millones, lo que representa una caída del 8,1% con respecto a 2006.

Cuadro 2.22. Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia. 2002-2007

(Miles de personas)

Puerto	2002	2003	2004	2005	2006	2007	% Δ anual 07/06
TOTAL	5.830	5.751	5.670	5.243	4.972	4.567	-8,1

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia. Elaboración propia.

2.2.2. Transporte de mercancías

En el siguiente epígrafe se analizan los principales datos disponibles acerca del transporte de mercancías en la CAPV por modo utilizado. Para ello, los últimos datos disponibles, al margen de la información aportada por cada operador de transporte, son los recogidos en el estudio "Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2006".

En este sentido, debido a que dicha información ya fue recogida en la edición anterior de este informe⁸, se ofrece una síntesis de los principales resultados obtenidos, así como la actualización de toda la información suministrada directamente por los operadores.

a) Transporte global

Según la última información publicada en el estudio "Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. Año 2006", el tráfico de mercancías en un día laborable medio alcanza las 759,1 miles de toneladas en la CAPV, lo que supone un incremento acumulativo anual del 9% en el periodo 2003-2006. El 47,2% de los intercambios se producen con el exterior, ya sea el resto del Estado u otros países, el 36,5% es tráfico interno dentro de la CAPV y el 16,3% de la mercancía restante circula por el Territorio Vasco en tránsito.

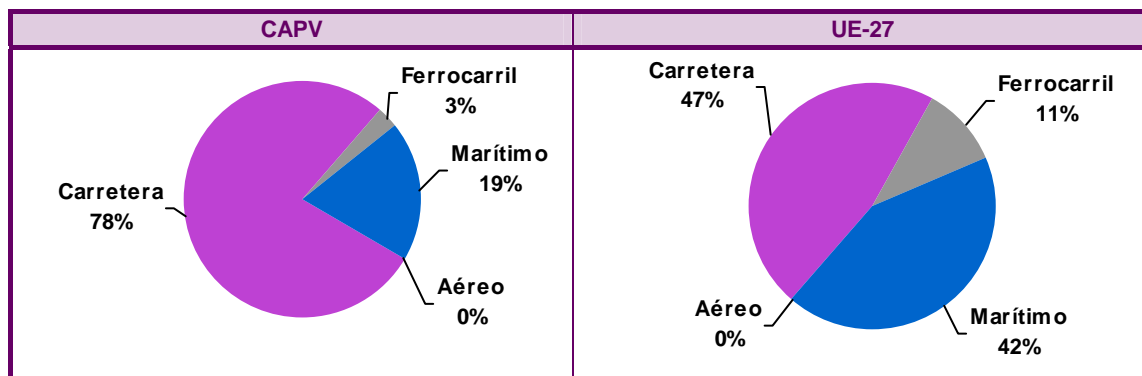
Cuadro 2.23. Distribución de mercancías por modos de transporte. 2006

(%)					
Tipo de tráfico	Carretera	Ferrocarril	Aéreo	Marítimo	TOTAL
Internos	36,2	0,3	0,0	0,0	36,5
Origen / Destino	26,4	1,9	0,0	18,9	47,2
Tránsito	15,6	0,7	0,0	0,0	16,3
TOTAL	78,2	2,9	0,0	18,9	100,0

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

La distribución modal del transporte de mercancías en la CAPV dista en gran medida de la presentada por el conjunto de la UE-27. En este sentido, llama la atención la disparidad del transporte por carretera, donde en la CAPV aglutina el 78% del total de movimientos de mercancías. Por su parte, los modos de transporte más sostenibles, es decir, el ferroviario y marítimo, se encuentran extendidos en mayor medida en Europa, 42% y 11%, respectivamente, frente a tan sólo un 16% y 3% en la CAPV.

Gráfico 2.16. Distribución modal del transporte de mercancías. 2006 (%)



(El transporte marítimo incluye vías navegables interiores.)

Fuente: Imagen de la demanda de transportes en la CAPV, Actualización 2006. Departamento de Transportes del Gobierno Vasco. Energy and Transport in figures 2007. Elaboración propia.

⁸ Panorámica del Transporte en Euskadi 2006: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/panoramica_transporte_2006/es_def/panoramica_transporte_2006.html



Ahora bien, a pesar de que estos datos no resultan alentadores, cabe destacar que comienzan a verse resultados de las medidas tendentes al trasvase de mercancías por carreteras a otros modos más eficientes y amigables con el entorno, como son el marítimo y el ferrocarril. De esta forma, el porcentaje de mercancías transportadas por carretera se ha reducido en el último trienio en más de 3 puntos porcentuales, en beneficio principalmente del transporte por mar.

b) Transporte por carretera

En lo referente al tráfico de mercancías por carretera, la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera⁹ del Ministerio de Fomento constata la marcada tendencia creciente en el volumen de mercancías transportadas por carretera en la CAPV.

De esta forma, en el ejercicio 2007 se alcanza un volumen total de mercancías de 117,7 millones de toneladas, lo que representa un crecimiento del 8,7%. Atendiendo a la evolución de los dos ámbitos de transporte de mercancías considerados, destaca el aumento experimentado por el tráfico interregional (12,6%), es decir, el tráfico con origen y/o destino CAPV, que ha alcanzado la cifra de 55,8 millones de toneladas. Por su parte, el transporte intrarregional se ha cifrado en 61,8 millones de toneladas, un 5,5% por encima del año anterior.

Cuadro 2.24. Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución. 1995-2007

Años	Intrarregional ¹		Interregional ²		CAPV	
	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %
1995	27.809	-1,1	27.915	1,5	55.724	0,0
1996	24.475	-12,0	27.371	-1,9	51.846	-7,0
1997	30.713	25,5	29.429	7,5	60.142	16,0
1998	31.627	3,0	32.582	10,7	64.209	6,8
1999	35.536	12,4	34.985	7,4	70.521	9,8
2000	41.963	18,1	37.664	7,7	79.627	12,9
2001	42.593	1,5	38.845	3,1	81.438	2,3
2002	49.176	15,5	42.625	9,7	91.801	12,7
2003	46.612	-5,2	42.572	-0,1	89.184	-2,9
2004	49.576	6,4	48.401	13,7	97.977	9,9
2005	59.659	20,3	47.449	-2,0	107.108	9,3
2006	58.634	-1,7	49.609	4,6	108.243	1,1
2007	61.845	5,5	55.838	12,6	117.683	8,7

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

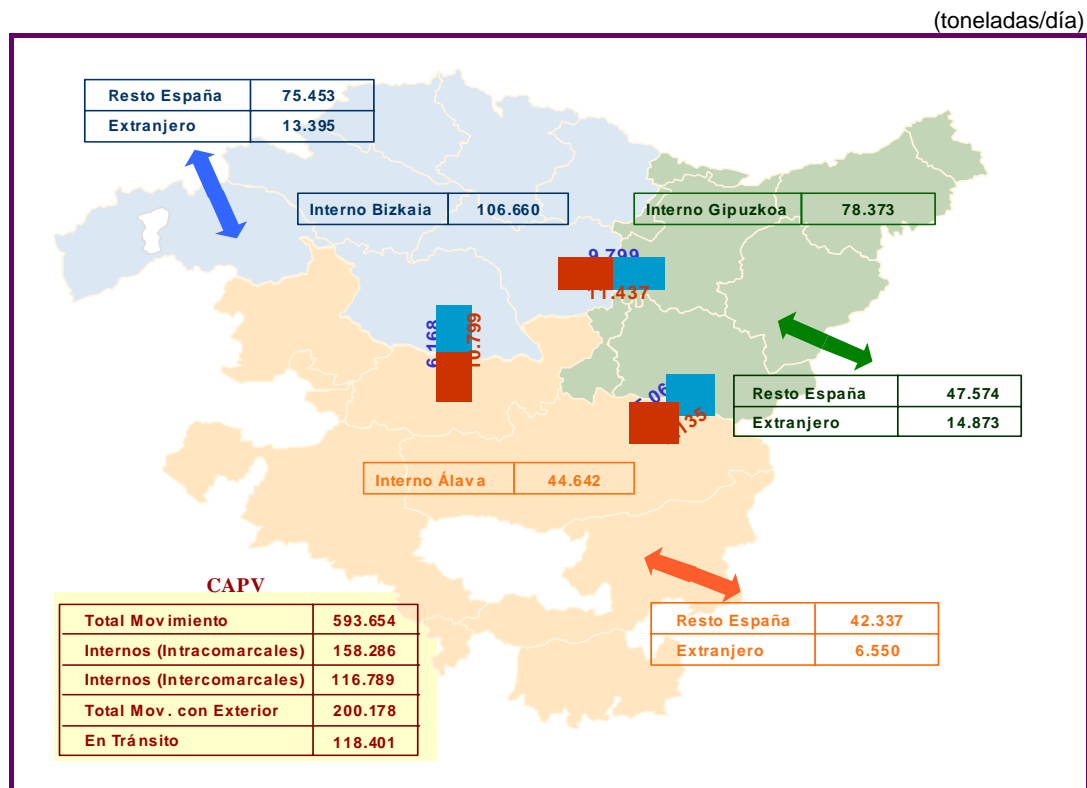
(2) Entre la CAPV y otras Comunidades Autónomas.

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

Por su parte, la información contenida en el estudio "Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2006" permite una mayor desagregación de los datos. De esta forma, por las carreteras vascas circulan diariamente 593,6 miles de toneladas de mercancías en vehículos pesados, lo que supone un incremento anual acumulado del 7,9% durante el periodo 2003-2006.

⁹ 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.

Gráfico 2.17. Tráfico diario de mercancías en la CAPV



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

Atendiendo a las cifras presentadas, diariamente se produce un movimiento intrarregional de mercancías de 275,1 miles de toneladas, mientras que, por su parte, el tráfico de carga por carretera entre la CAPV y el resto de Comunidades Autónomas registra una media diaria de 165,4 miles de toneladas, destacando Navarra, que absorbe el 18,6% del tráfico interregional de la CAPV, seguido muy de cerca del Valle del Ebro (18,3%). A su vez, el tráfico de bienes por carretera entre la CAPV y el extranjero alcanza la cifra de 34,8 miles de toneladas diarias, siendo Francia el origen o destino del 70% del tráfico internacional.

Por último, cabe mencionar que la cuantía del transporte en tránsito, es decir el tráfico de mercancías que transcurre por las carreteras vascas teniendo su origen y destino fuera de nuestra comunidad, alcanza una media diaria de 118,4 miles de toneladas, representando los flujos internacionales con los países vecinos, Francia y Portugal, casi dos terceras partes del tráfico en tránsito total (39,3% y el 22%, respectivamente).

c) Transporte ferroviario

En el presente apartado se analiza el transporte de mercancías por ferrocarril en la CAPV. En conjunto, las tres compañías que operan en el territorio, RENFE, FEVE y EuskoTren, computan un



volumen de actividad que alcanza los 6.114,2 miles de toneladas en 2007, cifra un 6,4% inferior a la registrada en el ejercicio anterior.

La participación de las tres compañías en el movimiento de mercancías dista de estar compensada. De esta forma, RENFE, con una cifra de 4.852.166 toneladas, es el principal operador en cuanto a transporte ferroviario de mercancías en la CAPV, movilizandando 4 de cada 5 toneladas transportadas, si bien ha experimentado un descenso de actividad en el último año del 8,5% con respecto a 2006.

Cuadro 2.25. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por RENFE. 2007

Año	2007	
	Toneladas	Ton/día
Amurrio	2.118	6
Araia	376	1
Jundiz	266.365	730
Llodio	2.252	6
Salvatierra	29.330	80
Álava	300.441	823
Beasain	247	1
Hendaya - Irún	2.150.499	5.892
Lezo-Rentería	94.410	259
Pasajes	170.384	467
Tolosa	545	1
Zumarraga	49.741	136
Gipuzkoa	2.465.826	6.756
Bilbao-Santurtzi	1.516.206	4.154
Desierto-Barakaldo	3.134	9
Dos Caminos-Basauri	70.363	193
Lutxna-Barakaldo	30.390	83
Sestao-Urbinaga	455.925	1.249
Urduna	1.609	4
Zorrotza-Puerto	8.272	23
Bizkaia	2.085.899	5.715
TOTAL	4.852.166	13.294

Fuente: Renfe

Por territorios históricos, Gipuzkoa registra el 50,8% del tráfico de RENFE en la CAPV, seguido de Bizkaia con un 43% y Álava el 6,2% restante. Cabe destacar que entre las líneas Hendaya-Irún y Bilbao-Santurtzi aglutinan las tres cuartas partes del total de mercancías transportadas en la CAPV.

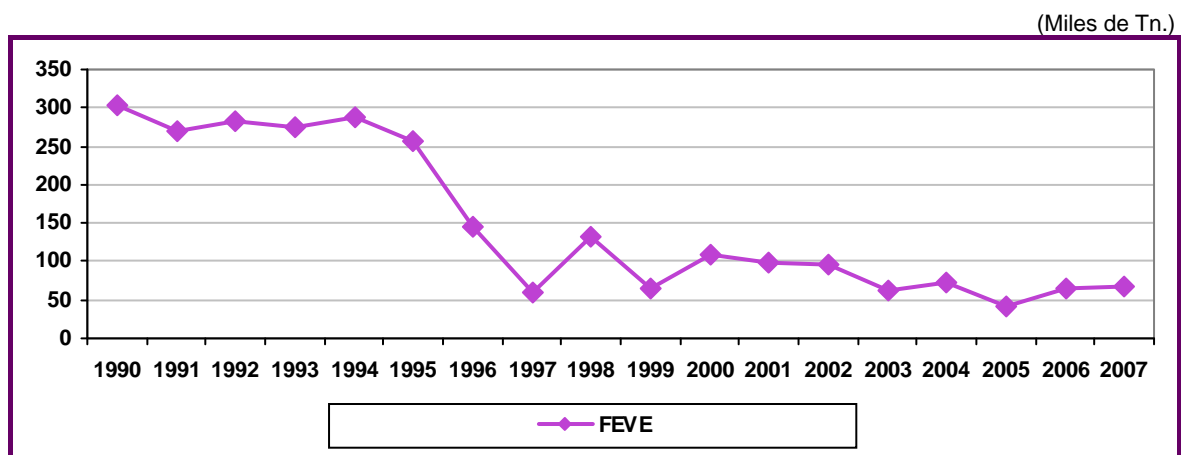
Cuadro 2.26. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por FEVE. Evolución. 2002-2007

Año	Miles Ton.	Ton. / día	%
2002	1.127,9	3.090,1	--
2003	1.041,6	2.853,7	-7,7
2004	1.092,4	2.992,9	4,9
2005	1.054,4	2.888,8	-3,5
2006	1.063,4	2.913,4	0,9
2007	1.088,4	2.981,9	2,3

* No incluye la mercancía en tránsito
Fuente: FEVE. Elaboración propia.

Con respecto a la actividad de FEVE en el Territorio Histórico de Bizkaia, en 2007 ha transportado un total de 1.088,4 miles de toneladas de mercancías con origen o destino en la CAPV, lo que supone un crecimiento del 2,3% con respecto al año anterior. De este tráfico, el 94,6% son descargas efectuadas en Bizkaia procedentes de provincias de otras CC.AA: (1.029,5 miles de toneladas) frente a los 67,0 miles de toneladas cargadas.

Gráfico 2.18. Volumen de mercancías transportadas con origen la CAPV por FEVE. 1990-2007



Fuente: FEVE. Elaboración propia.

Atendiendo al origen/destino geográfico de la mercancía movida por FEVE, el tráfico entre Bizkaia y Asturias continúa absorbiendo más de la mitad de los intercambios (54,2%), seguido del tráfico procedente de Burgos que aglutina el 31,5% del total. Galicia y Cantabria, por su parte, son el origen del 9,4% y 5,7% de la mercancía descargada en Bizkaia.



Cuadro 2.27. Transporte de mercancías por FEVE: Comunidades Autónomas de origen o destino. 2007 (%)

Origen/Destino	Origen Bizkaia	Destino Bizkaia	Total
Asturias	99,9	51,6	54,2
Burgos	0,0	33,3	31,5
Cantabria	0,0	5,7	5,4
Galicia	0,1	9,4	8,9
TOTAL	100,0	100,0	100,0

Fuente: FEVE. Elaboración propia.

En lo que atañe a la actividad de EuskoTren, servicio que presta conjuntamente con FEVE en el trayecto Ariz-Lasarte Oria, en el año 2007 las mercancías transportadas han aumentado 4,3%, pasando de las 166,4 miles de toneladas de 2006 a las 173,6 miles de toneladas de 2007, lo que ha supuesto un nuevo récord histórico en el volumen de carga transportada por la compañía. Este incremento se debe principalmente a la producción regular de Arcelor en sus envíos a Lesaka, así como en las actuaciones de coordinación en la gestión logística de las bobinas y, especialmente, por el inicio de un nuevo tráfico de retorno de cilindros de acero desde Irún hasta Lutxana.

En este sentido, los objetivos marcados por el Plan Estratégico de EuskoTren XXI son alcanzar para el año 2012 un tráfico total de mercancías de 670 miles de toneladas.

Cuadro 2.28. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EUSKO-TREN. 2002-2007

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

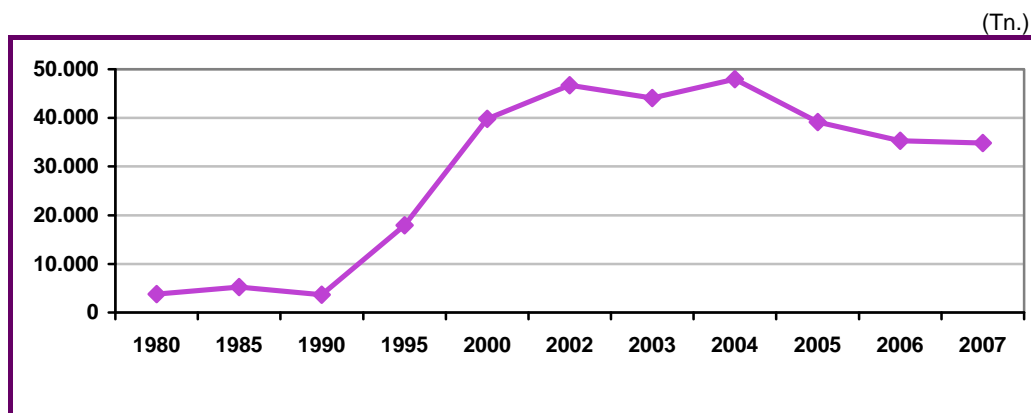
Fuente: EuskoTren. Elaboración propia.

d) Transporte aéreo

La positiva evolución del tráfico de mercancías en los aeropuertos vascos desde inicios de los noventa se debe al despegue de la terminal de Vitoria-Gasteiz como punto de llegada de mercancía de perecederos y de salida de empresas de paquetería. De esta forma, el aeropuerto alavés supone el 90% del total del tráfico de mercancías por vía aérea en la CAPV, y ha visto multiplicado su tráfico casi por 60 veces en el periodo 1990-2007, lo que viene a significar un crecimiento anual acumulado del 27,1% en el periodo considerado.

En cuanto a los operadores, DHL, con 25,4 miles de toneladas es el mayor operador desde el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, y supone el 72,8% del total de carga movida por vía aérea en la CAPV. Le sigue a distancia Air Canada, con 3,3 miles de toneladas operadas desde Foronda.

Gráfico 2.19. Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2007



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

Por su parte, el aeropuerto de Bilbao tan sólo ha registrado un incremento de actividad del 15,2% en el mismo periodo, lo que supone un crecimiento acumulativo anual del 0,8%, mientras que el de Hondarribia ha visto mermada su actividad en un 32,8% (-2,3% anual acumulado).

Cuadro 2.29. Tráfico de mercancías por aeropuerto. 1980–2007

Años	Bilbao		Hondarribia		Vitoria-Gasteiz		Total	
	Tn.	Δ anual periodo (%)	Tn.	Δ anual periodo (%)	Tn.	Δ anual periodo (%)	Tn.	Δ anual periodo (%)
1980	3.376,5	-	428,3	-	0,3	-	3.805,1	-
1985	4.080,5	4,2	466,6	1,8	703,1	46853,3	5.250,2	7,6
1990	2.805,0	-6,3	366,0	-4,3	533,8	-4,8	3.704,8	-5,9
1995	3.879,4	7,7	192,6	-4,4	13.782,1	496,4	17.854,1	76,4
2000	4.038,7	0,8	176,1	-7,6	35.609,8	31,7	39.824,6	24,4
2002	4.099,2	0,7	127,1	-13,9	42.482,4	9,6	46.708,7	8,6
2003	3.813,6	-7,0	96,6	-24,0	40.152,6	-5,5	44.062,8	-5,7
2004	4.152,8	8,9	115,0	19,0	43.683,8	8,8	47.951,6	8,8
2005	3.956,7	-4,7	415,2	261,0	34.785,8	-20,4	39.157,7	-18,3
2006	3.417,7	-13,6	282,2	-32,0	31.575,7	-9,2	35.275,6	-9,9
2007	3.230,9	-5,5	245,9	-12,9	31.359,3	-0,7	34.836,1	-1,2

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

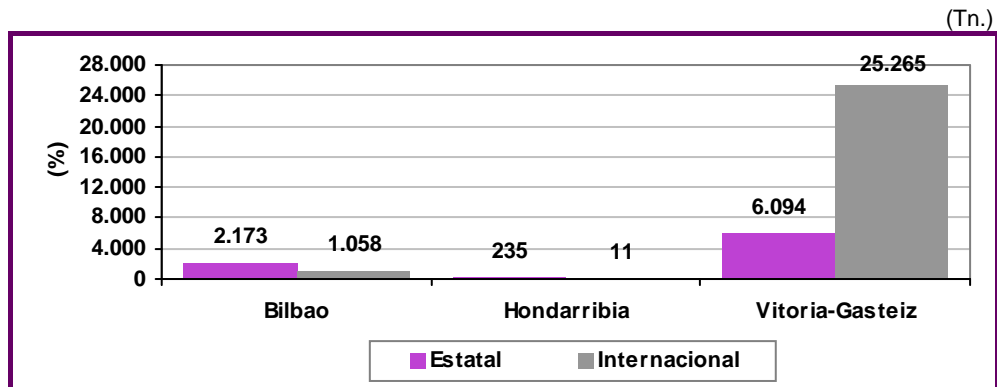
Centrando el análisis en el último ejercicio, 2007 no puede considerarse un año positivo en cuanto al tráfico de mercancías en los aeropuertos vascos se refiere, ya que todos ellos han experimentado reducciones en el volumen de carga movida. En conjunto, la cifra de mercancías transportadas alcanza las 34,8 miles de toneladas, lo que supone un decremento del 1,2% con respecto a 2006. Esta disminución se debe principalmente a la menor actividad acontecida en el aeropuerto de Bilbao (-5,5%) y, en menor medida, en Hondarribia (-12,9%), mientras que el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz se mantiene en los niveles del año pasado (-0,7%).

De esta manera, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz ha movido un total de 31,4 miles de toneladas en 2007, cifra que le permite mantener la cuarta posición en el ranking estatal de aeropuertos en lo que a transporte de mercancías se refiere, seguido de los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona y Gran Canaria. A su vez, las inversiones planificadas hasta el año 2010 (44 millones de eu-

ros) contribuirán a la mejora y acondicionamiento de la infraestructura aeroportuaria, permitiendo una mayor operabilidad para los aviones de más tonelaje.

Por su parte, el aeropuerto de Bilbao ha registrado un tráfico de 3,2 miles de toneladas en 2007, mientras que el aeropuerto de Hondarribia ha alcanzado un movimiento de 245,9 toneladas, manipulando el 9,3% y el 0,7% del total de la carga en la CAPV, respectivamente.

Gráfico 2.20. Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2007

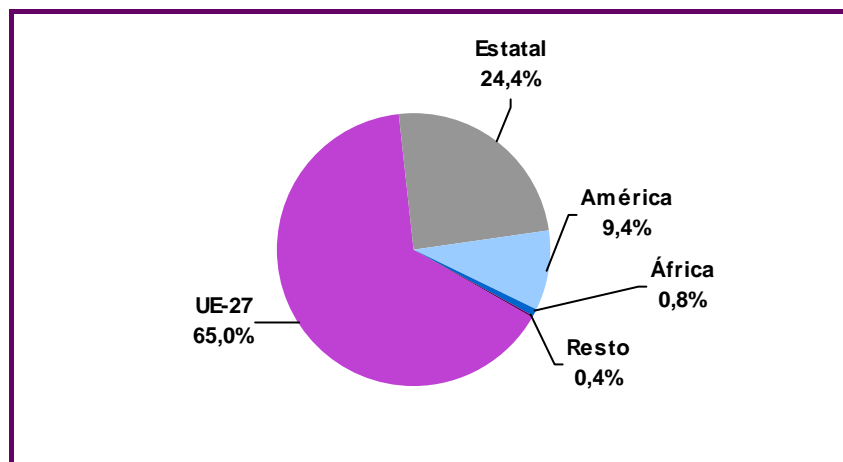


Fuente: AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. Elaboración propia.

Con respecto al origen y destino de la mercancía, el 75,6% del tráfico es internacional, frente al 24,4% que es de carácter estatal. Al respecto, se observa una mayor participación del tráfico estatal en el aeropuerto de Bilbao, ya que supone las dos terceras partes de los movimientos en la terminal de Loiu, mientras que en el caso de Foronda los intercambios con aeropuertos del resto del Estado no alcanza la quinta parte del tráfico.

Entre los destinos internacionales, los países de la Unión Europea reciben el 65% de las mercancías en 2007, el continente americano el 9,4% y África el 0,8%.

Gráfico 2.21. Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2007 (%)

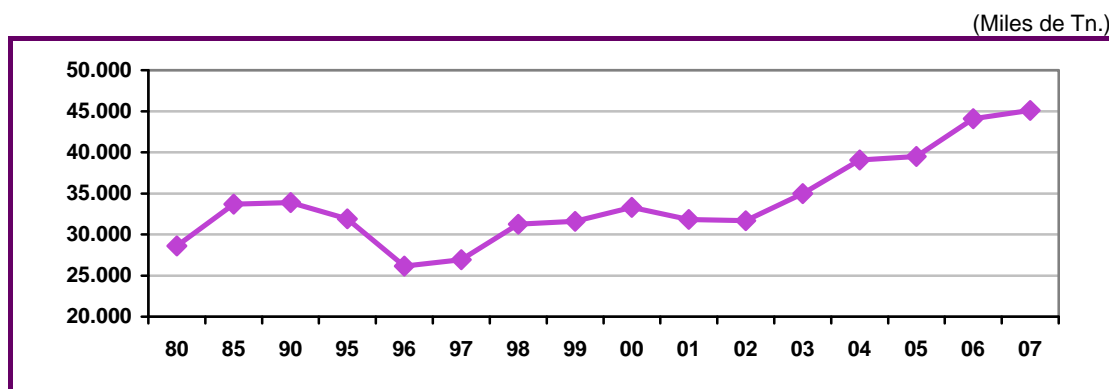


Fuente: AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. Elaboración propia.

i) Transporte marítimo

Los dos puertos de interés general de la CAPV, el de Bilbao y el de Pasajes, han aumentado su tráfico de mercancías en casi un 60% desde 1980, alcanzando en 2007 un volumen global de 45,1 millones de toneladas. Este incremento se debe principalmente al aumento de la actividad en el Puerto de Bilbao (65,1%), frente al 16,4% que ha crecido el Puerto de Pasajes en el mismo período.

Gráfico 2.22. Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Evolución. Evolución 1980-2007



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

Circunscribiendo el análisis a la evolución del tráfico marítimo en 2007, el Puerto de Bilbao vuelve a alcanzar un nuevo récord, al registrar un crecimiento del 3,7% respecto a 2006, superando los 40 millones de toneladas de tráfico de mercancías. Esta cifra permite al Puerto de Bilbao consolidar su cuarta posición en el ranking estatal puertos del Estado, encabezado en primer lugar por el Puerto de Algeciras (74.711,4 miles de toneladas) y seguido de Valencia (53.821,2 miles de toneladas) y Barcelona (51.366,5 miles de toneladas).

Cuadro 2.30. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes. Evolución 1980-2007

Años	Bilbao		Pasajes		Total	
	Miles de Tn.	Δ anual período %	Miles de Tn.	Δ anual período %	Miles de Tn.	Δ anual período %
1980	24.233,7	-	4.357,6	-	28.591,3	-
1985	28.636,0	3,6	5.060,5	3,2	33.696,5	3,6
1990	30.066,2	1,0	3.823,5	-4,9	33.889,7	0,1
1995	27.766,1	-1,5	4.146,6	1,7	31.912,7	-1,2
2000	28.637,8	0,6	4.671,4	2,5	33.309,2	0,9
2002	26.259,1	-4,2	5.402,7	7,8	31.661,8	-2,5
2003	29.010,1	10,5	5.959,5	10,3	34.969,6	10,4
2004	33.336,3	14,9	5.736,5	-3,7	39.072,8	11,7
2005	34.100,6	2,3	5.410,0	-5,7	39.510,6	1,1
2006	38.590,8	13,2	5.504,6	1,7	44.095,4	11,6
2007	40.014,3	3,7	5.074,4	-7,8	45.088,7	2,3

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



Esta positiva evolución se debe tanto al favorable comportamiento tanto de las descargas como de las cargas, que han crecido un 3,4% y un 2,8%, respectivamente. Por su parte, el tráfico local ha crecido en mayor medida (16,0%), mientras que el avituallamiento se ha incrementado en un 7,6%. De esta manera, las descargas representan en 2007 el 71,3% del tráfico en el Puerto de Bilbao, las cargas el 24,7%, el tráfico local el 3,6% y el tráfico de avituallamiento el 0,4%.

Cuadro 2.31. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por tipo de movimiento. 2005-2007

(Miles de Tn.)

Concepto	Bilbao			Pasajes		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Descargas	24.421,5	27.596,2	28.545,2	4.182,2	4.324,6	3.842,2
Cargas	8.815,6	9.612,1	9.877,3	1.178,3	1.127,0	1.181,7
Tráfico Local	726,4	1.241,1	1.439,6	--	--	--
Avituallamiento	137,0	141,5	152,2	41,0	45,7	43,8
Pesca	--	--	--	8,5	7,3	6,7
Total	34.100,5	38.590,9	40.014,3	5.410,0	5.504,6	5.074,4

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

En lo referente al Puerto de Pasajes, el volumen de mercancías transportadas ha alcanzado en 2007 la cifra de 5,1 millones de toneladas, lo que se traduce en un descenso del 7,8% con respecto al ejercicio anterior. Este retroceso en la actividad portuaria de Pasajes viene explicado por el descenso experimentado en las descargas (-11,2%), mientras que las cargas se han visto incrementadas en un 4,9%.

La posición del Puerto de Pasajes en el ranking estatal de puertos del Estado es muy rezagada, ocupando la vigésimo primera posición. El actual nivel de tráfico se encuentra muy próximo al límite de capacidad del puerto, por lo que, según los responsables de la dársena guipuzcoana, la única posibilidad para incrementar los flujos de mercancías la constituye la ampliación exterior, y conseguir así abarcar nuevos tráficos que hoy día tienen el acceso limitado por las características actuales del Puerto. La nueva infraestructura se presenta como uno de los mayores retos de Gipuzkoa, indispensable para que Pasajes se introduzca de lleno en las rutas del Short Sea Shipping – transporte marítimo de corta distancia. Actualmente, el proyecto se encuentra en fase de tramitación y las gestiones se han visto ralentizadas debido a las discrepancias respecto al impacto ambiental de la futura infraestructura.

Por su parte, cabe mencionar que ambos puertos tienen un carácter eminentemente importador, ya que el 71,8% del tráfico corresponde a mercancías descargadas y sólo el 24,5% a cargas con destino a otros puertos.



Cuadro 2.32. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasajes por tipo de producto. 2005-2007

(Miles de Tn.)

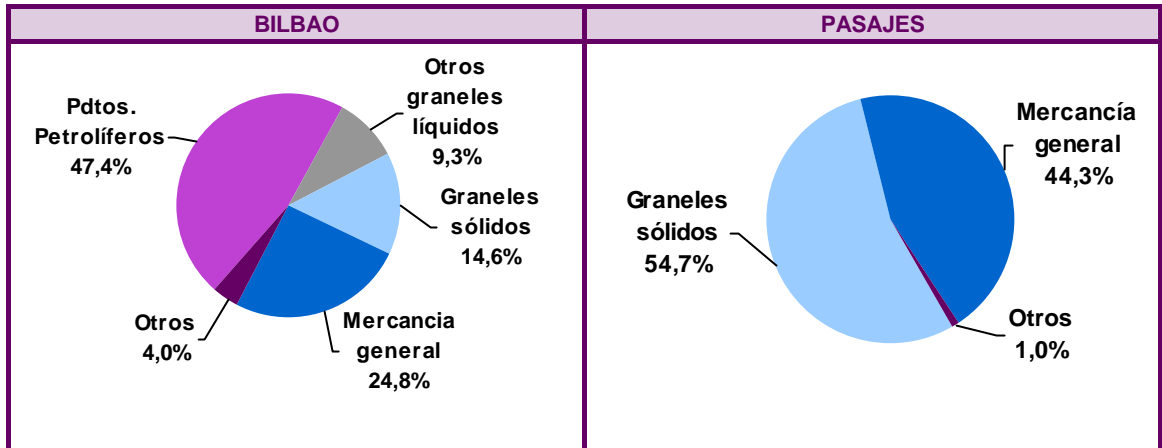
Concepto	Bilbao			Pasajes		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Graneles líquidos	19.684,5	22.289,7	22.682,2	--	--	--
▪ <i>Productos petrolíferos</i>	16.413,1	18.229,5	18.969,3	--	--	--
▪ <i>Gas natural</i>	2.551,5	3.352,5	2.931,6	--	--	--
▪ <i>Otros graneles líquidos</i>	719,9	707,7	781,3	--	--	--
Graneles sólidos	4.882,7	5.524,2	5.832,4	3.281,1	3.248,3	2.778,2
Mercancía general	8.669,9	9.394,3	9.907,9	2.079,4	2.203,3	2.245,7
Resto	863,4	1.382,5	1.591,8	49,5	53,0	50,5
Total	34.100,5	38.590,7	40.014,3	5.410,0	5.504,6	5.074,4

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasajes. 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, principalmente productos petrolíferos que suponen el 47,4% del total del tráfico portuario, más concretamente crudo de petróleo (21,5% del total), fuel-oil (11,8%) y gas-oil (9,7%). Le siguen en importancia la mercancía general que supone el 24,8% del tráfico portuario, destacando los productos siderúrgicos (10,8% del total), y los graneles sólidos (14,6% del total), entre los que merece mencionar el peso de los carbones y las chatarras (3,9% y 3,2%, respectivamente).

Por su parte, entre las principales mercancías, la carga que en 2007 ha experimentado un mayor incremento es el fuel-oil (16%) y el gas-oil (13,9%), mientras que el tráfico de gas natural se ha visto reducido en un 12,6%.

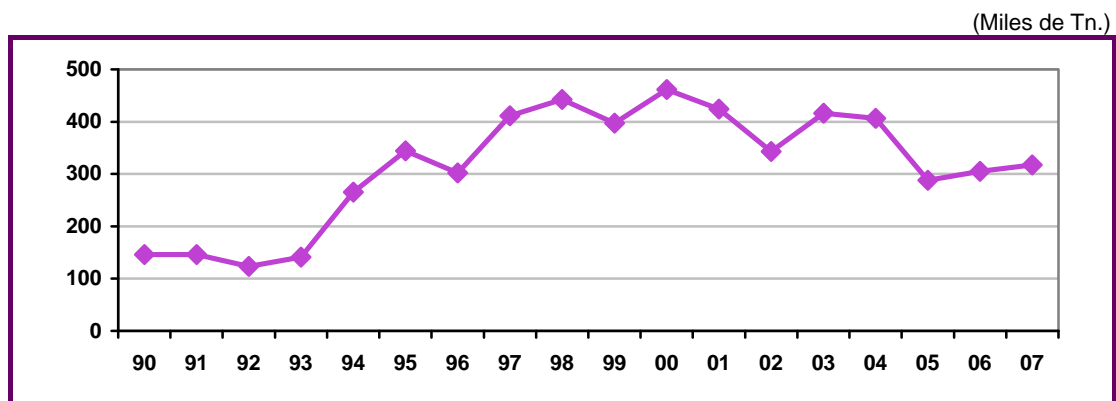
Atendiendo al origen/destino geográfico del tráfico del Puerto de Bilbao, destacan las mercancías provenientes de Rusia, que suponen cerca de la tercera parte de desembarcos (29,5%), seguido de Irán (8,2%), Nigeria (6,8%) y Reino Unido (6,3%), mientras que el resto del Estado (24,9%), Estados Unidos (14,6%), Reino Unido (11,2%) y Ghana (8,4%) figuran como los principales países de destino.

Gráfico 2.23. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes: Tipología de mercancías. 2007 (%)


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

En el caso del Puerto de Pasajes, en 2007 los graneles sólidos, a pesar de experimentar un descenso en el último año del 14,5%, continúan siendo la principal tipología de mercancía movida, suponiendo el 54,7% del total del tráfico, mientras que la mercancía convencional aglutina el 44,3%. En este sentido, los productos siderúrgicos mantienen su posición de hegemonía en el ranking de mercancías manipuladas, aglutinando el 59% del total del tráfico. Ahora bien, su participación ha descendido en el último año, en gran medida por el descenso experimentado en los volúmenes de chatarra (-21,8%). Por su parte, cabe destacar el aumento en el movimiento de automóviles, con un incremento del 32,6% con respecto a 2006, gracias a la puesta en marcha del nuevo silo para vehículos construido por la naviera noruega UECC.

Con respecto a los mercados, Rusia continúa siendo el principal origen de mercancías del puerto (16,3%), seguido de España (14,6%), Reino Unido (14,3%) y Países Bajos (8,7%). Por su parte, los principales destinos siguen siendo Reino Unido (40,2%), Bélgica (13,7%) y Turquía ((8,5%).

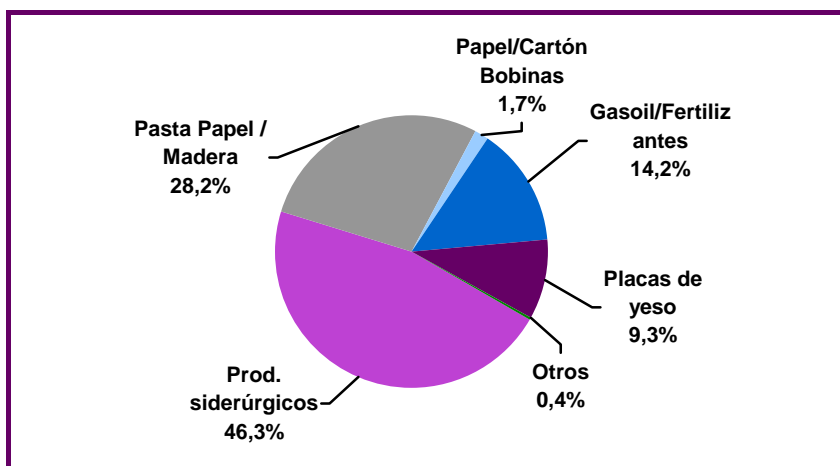
Gráfico 2.24. Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2007


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

Por su parte, en el año 2007 el Puerto de Bermeo ha alcanzado un tráfico de mercancías de 317,2 miles de toneladas, un 4% superior al año anterior, recuperando ligeramente la actividad después del descenso sufrido en el año 2005.

En cuanto a la tipología de mercancía, los productos siderúrgicos suponen el 46,3% de los movimientos del puerto, habiendo incrementado su peso relativo en un 6,0% con respecto a 2006. El grupo constituido por pasta de papel, madera aserrada y tablones, tubos y perfiles y bobinas de espesor inferior a 4,75 milímetros se mantiene como segundo grupo de mercancías manipuladas, si bien reduce su importancia relativa en casi 11 puntos porcentuales. Les siguen en importancia el gasoil y los fertilizantes (14,2%), las placas de yeso (9,3% del total), y el papel y cartón kraft en bobinas (1,7%).

Gráfico 2.25. Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2007 (%)



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



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

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

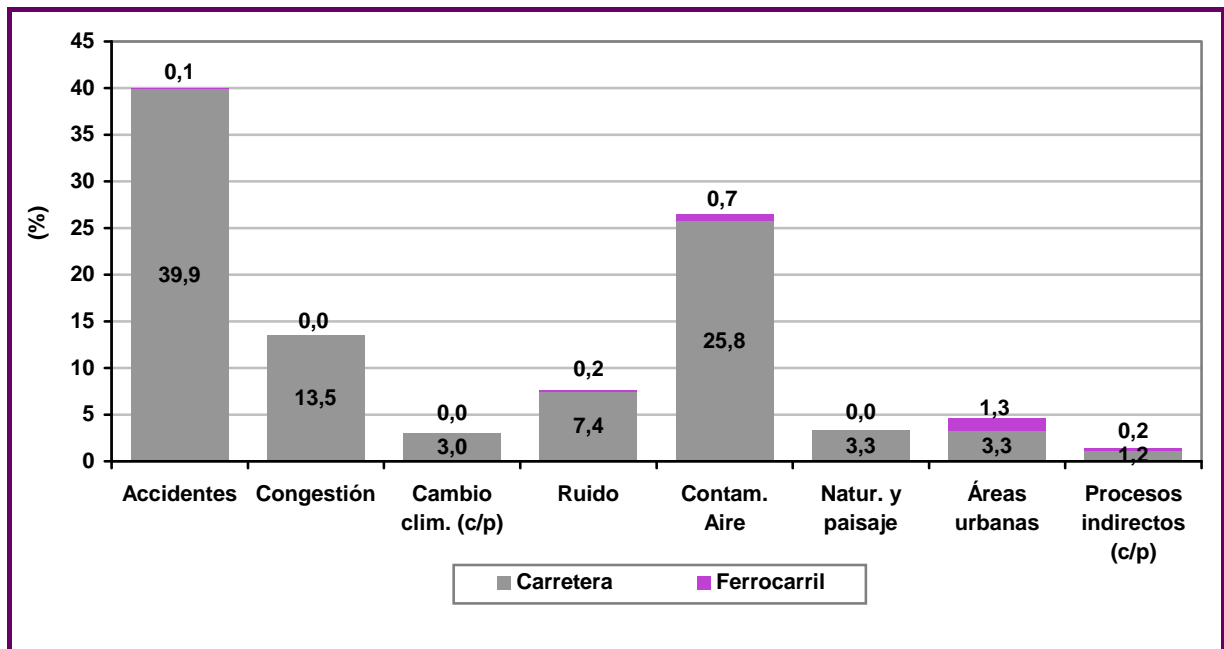
3.1. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE

El transporte constituye un elemento esencial en el desarrollo socio-económico y juega un papel primordial en la articulación y cohesión territorial. Sin embargo, al mismo tiempo el transporte es uno de los sectores de la economía que mayor preocupación despierta en cuanto a las repercusiones inherentes a su propia actividad, ya que las implicaciones sobre la salud y el medio ambiente no pueden resultar obviadas.

Por tanto, se hace necesario planificar la actividad del transporte desde una perspectiva de sostenibilidad, tratando de minimizar al máximo los costes derivados de las infraestructuras, insumos, servicios y procesos facilitadores de la movilidad de personas y del tránsito de mercancías.

El estudio “Costes Externos del Transporte en el País Vasco, 2004¹⁰”, publicado en Agosto de 2006 por el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco calcula el valor económico de las externalidades totales generadas por el transporte en la CAPV en 1.953 millones de euros anuales. El transporte por carretera concentra el 97,5% de la totalidad de estos costes externos, siendo los automóviles (54%) y los camiones (24%) los máximos responsables.

Gráfico 3.1. Resumen costes externos derivados del transporte en la CAPV. 2004 (%)



Fuente: Costes Externos de Transporte en la CAPV. Departamento de Transportes y Obras Públicas. Gobierno Vasco.

¹⁰ Última información disponible



Centrando la atención en los diferentes tipos de coste derivados, se observa que los accidentes representan el 40% del total, seguido de la contaminación atmosférica (27%) y de la congestión viaria (14%).

El presente capítulo ofrece un repaso de los principales efectos inducidos que la actividad de transporte en la CAPV genera sobre nuestro territorio, así como su evolución en los últimos años. Al respecto, cabe destacar que la mayor parte de estos impactos adversos, tales como contaminación acústica, atmosférica, ocupación del suelo, efectos sobre la biodiversidad y paisaje etc.... difícilmente presentan cambios significativos medibles en un corto periodo de tiempo, sino que la mitigación de los efectos y los cambios en las tendencias adversas deben ser punto de mira de políticas y planes de actuación multisectoriales, cuyos potenciales avances deben ser valorados en un horizonte temporal de medio y largo plazo. Es por ello, que estos impactos se recogen de forma más exhaustiva y detallada en pasadas ediciones del presente informe de Panorámica¹¹.

3.1.1. Accidentalidad

Los accidentes, sin lugar a dudas, constituyen el efecto más pernicioso y con mayor impacto social de entre los derivados de la actividad del transporte. En el año 2007 han perdido la vida en las carreteras de la UE-27 un total de 42.448 personas, mientras que los accidentes ferroviarios han ocasionado 76 víctimas mortales.

El Gobierno Vasco, consciente de la gravedad de la problemática, ha realizado importantes esfuerzos enfocados a la mejora de la seguridad vial en la CAPV y, a tenor de las cifras registradas, parece que los resultados certifican la idoneidad de las iniciativas impulsadas. En este sentido, una vez cumplido con creces el objetivo general marcado en el Plan anterior¹², se ha establecido como nuevo objetivo último del "Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010" el de reducir el número de personas fallecidas en accidentes de tráfico en un 50% para el año 2010, con respecto al valor de 2001. Este objetivo, aunque ambicioso, resulta alcanzable de continuar con la tendencia en los últimos años en la reducción de decesos en las carreteras vascas. Actualmente, la cifra de fallecidos es un 45% inferior al nivel de referencia de 2001.

¹¹ "Panorámica del Transporte en Euskadi 2006" http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/ contenidos/ informe_estudio/panoramica_transporte_2006/es_def/panoramica_transporte_2006.html

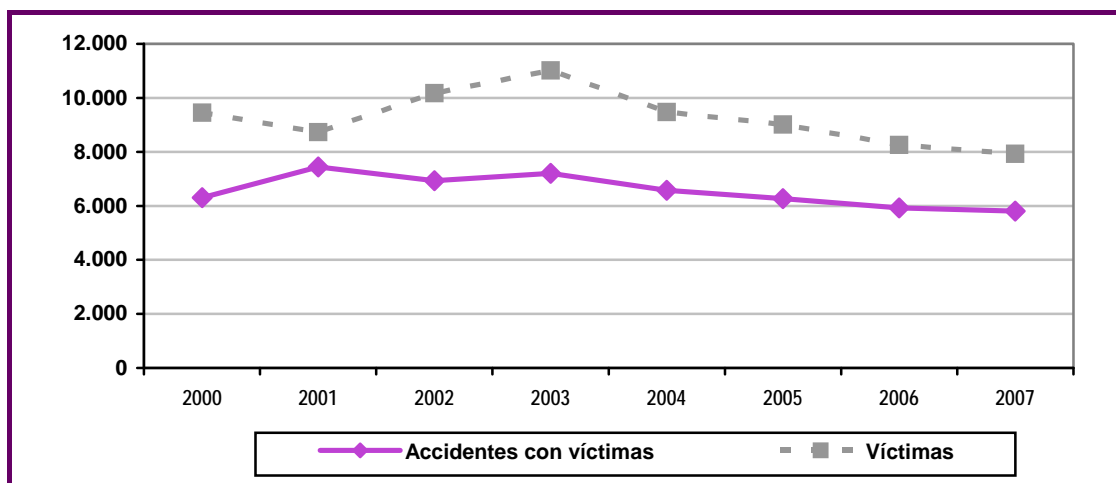
¹² Plan Estratégico de Seguridad Vial del País Vasco 2003-2006: reducir en un 20% las víctimas mortales en accidentes de carretera en la CAPV para 2006, tomando como año de referencia 2001

Accidentes

- En 2007, el número de fallecidos como consecuencia de accidentes de tráfico en las carreteras vascas ha sido de 102 personas, lo que supone una reducción del 45% con respecto al año 2001.
- Los accidentes suponen el 40% del total de costes externos derivados de la actividad de transporte¹³.

De esta forma, atendiendo a las cifras del año 2007 de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, se han registrado 5.804 accidentes de tráfico con víctimas en la CAPV¹⁴, con un total de 7.925 personas afectadas, cifras que suponen una reducción con respecto al año anterior del 2,1% y del 4,0%, respectivamente. De estas víctimas, el 89,5% han resultado con heridas leves (7.092 personas), el 9,2% con heridas graves (731 personas) y el 1,3% han fallecido en el propio accidente o antes de las 24 horas siguientes (102 personas). Estas cifras confirman una muy esperanzadora tendencia, sobre todo en cuanto al número de fallecidos y al número de heridos graves, que se reducen con respecto a 2006 en un 5,6% y 6,0%, respectivamente.

Gráfico 3.2. Accidentes con víctimas y víctimas en las infraestructuras viarias vascas. Evolución 2000-2007



*Los datos corresponden a accidentes de tráfico registrados por la Ertzaintza + Policía local de Bilbao, Vitoria-Gasteiz y Donostia-San Sebastián

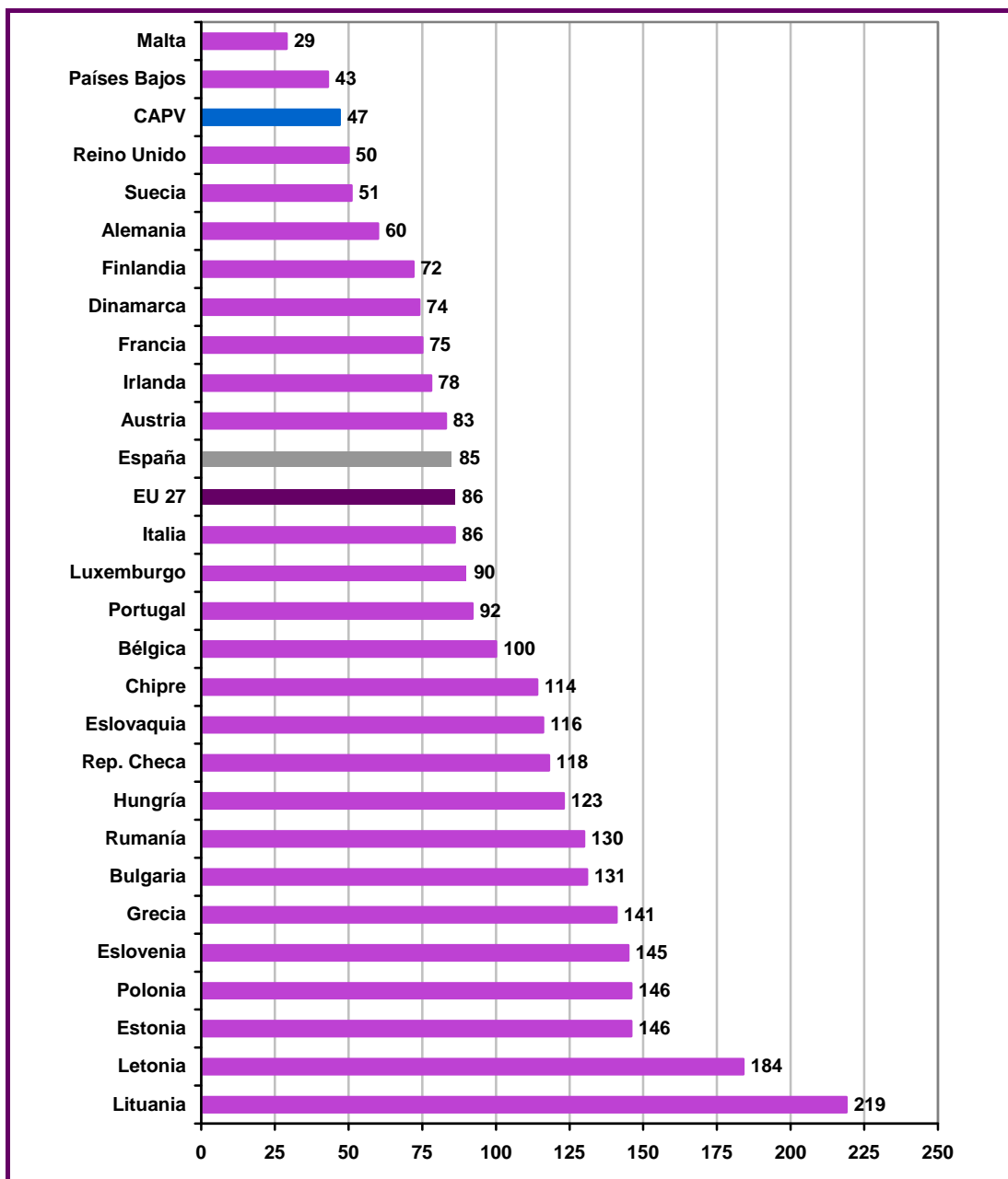
Fuente: Anuario Estadístico de accidentes de Tráfico. Departamento de Interior, Gobierno Vasco.

Estas cifras colocan a la CAPV a la cabeza de los países europeos en cuanto a seguridad vial se refiere, tan sólo superado por Malta y Países Bajos en cuanto a número de muertes por millón de habitantes, muy por delante de la media de la UE-27 (86 muertes) y la media del estado (85).

¹³ Costes Externos de Transporte en la CAPV. Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, 2006. (Carretera y Ferrocarril).

¹⁴ Incluye accidentes con víctimas registrados por la Ertzaintza y por las Policías Locales de las tres capitales vascas.

Gráfico 3.3. Número de muertes en accidentes de tráfico por millón de habitantes en UE-27. 2007.



Fuente: EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2007; Anuario Estadístico de accidentes de Tráfico. Departamento de Interior, Gobierno Vasco; Eustat

Por territorios, Álava concentra el 13,5% del total de accidentes con víctimas y el 14,8% de las víctimas de la CAPV en 2007. Atendiendo a la lesividad de las víctimas, en territorio alavés se han producido el 27,5% de los fallecidos en accidente de tráfico en 2007 y el 20,4% de los heridos graves, cifras que denotan una mayor gravedad de los accidentes producidos en las carreteras alavesas con respecto al resto de territorios de la CAPV.



Por su parte, en Bizkaia se producen el 46,7% de los accidentes en la CAPV y se contabilizan el 48,0% del total de las víctimas. Sin embargo, el número de fallecidos supone el 32,5% del total de la comunidad y el número de heridos graves el 40,2%, por lo que se desprende una menor gravedad media de los accidentes acontecidos.

Cuadro 3.1 Accidentes de tráfico con víctimas por Territorio Histórico. 2007

Territorio	Accidentes con víctima		Víctimas							
			Total		Muertos		Heridos Graves		Heridos Leves	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Álava	457	13,5%	730	14,8%	22	27,5%	100	20,4%	608	13,9%
Bizkaia	1.582	46,7%	2.373	48,0%	26	32,5%	197	40,2%	2.150	49,2%
Gipuzkoa	1.345	39,7%	1.839	37,2%	32	40,0%	193	39,4%	1.614	36,9%
Total CAPV	3.384	100,0%	4.942	100,0%	80	100,0%	490	100,0%	4.372	100,0%

*Los datos corresponden a accidentes de tráfico registrados por la Ertzaintza.

Nota: Cómputo de muertos a 24 horas

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

Por último, Gipuzkoa concentra el 39,7% de los accidentes ocurridos en 2007 y el 37,2% de las víctimas. Atendiendo al grado de lesividad, en este territorio se han computado el 40,0% del total de fallecidos y el 39,4% de los heridos graves.

Las carreteras que registran un mayor índice de siniestralidad continúan siendo, por este orden, la A-8, la N-1, la N-634, la N-637, así como las vías urbanas y de acceso a las tres capitales vascas.

En este sentido, las autoridades competentes en el ámbito estatal y autonómico no cesan en su empeño por reducir la accidentalidad y conflictividad en las carreteras. Algunas de las medidas que han contribuido en mayor medida a lograr una mayor concienciación social y, por ende, a un descenso de la siniestralidad, son la implantación del carné por puntos, el significativo aumento de radares, los controles del consumo de alcohol y del teléfono móvil, así como las campañas de sensibilización en diferentes medios de comunicación orientadas al uso del cinturón de seguridad, del sistema de retención infantil y del uso del casco, entre otras.

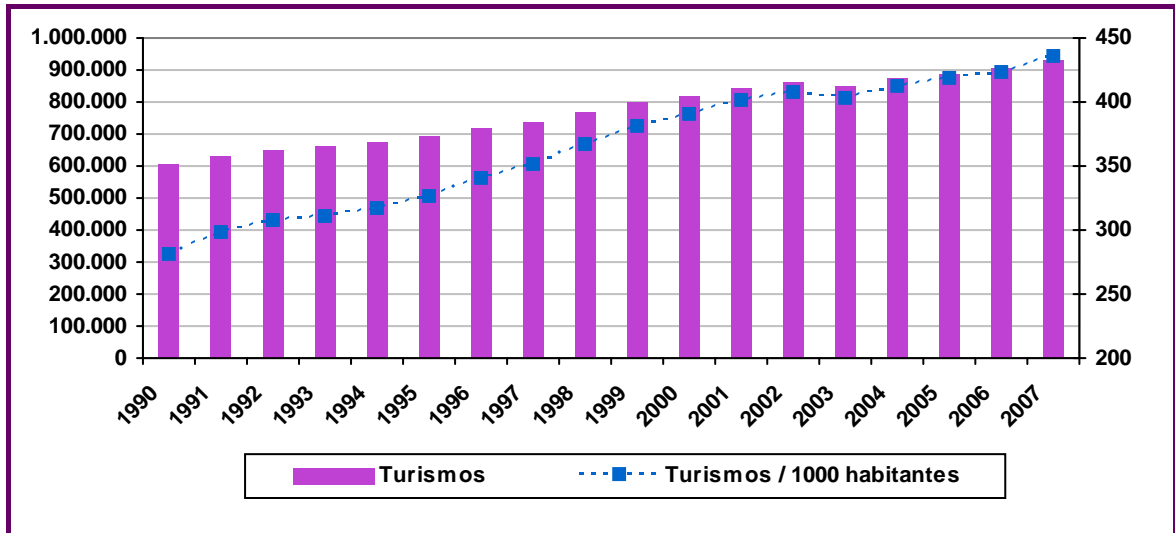
3.1.2. Congestión viaria

Según el informe “Estudio General de la Sociología del Transporte de Viajeros, 2005”, en la CAPV cada día 159.162 conductores se ven afectados por atascos viales, lo que suma 54.115 horas diarias y una media de 80 horas al año por conductor. Por territorios, Bizkaia es el que presenta mayores problemas de congestión, concentrando el 56,6% del número de afectados, seguido de Gipuzkoa con el 36,1% y, por último, Álava con el 7,3%.

Los principales problemas de congestión se producen en los ámbitos urbanos y sus accesos y tienen su causa en la creciente demanda de movilidad en vehículo privado. De esta forma, se observa que el nivel de motorización ha mantenido un constante crecimiento en los últimos años,

alcanzando en 2007 la cifra de 436 vehículos por cada 1.000 habitantes, lo que conlleva más vehículos en las carreteras.

Gráfico 3.4. Parque de turismos y motorización. Evolución 1990-2007



(Turismos/1000 habitantes)

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

Este incremento de vehículos es un indicador relacionado con la congestión, si bien hay que considerarlo en conjunto con otros datos más representativos, tales como la IMD (ver Cuadro 5.36) o la densidad de las carreteras (ver Cuadro 5.24), ya que la congestión no es derivada de la existencia de mayor número de vehículos, sino del incremento en los niveles de utilización de los mismos, así como de la capacidad de las infraestructuras viarias.

Al respecto, hemos de considerar el esfuerzo inversor por incrementar el número de calzadas en ciertas vías y en las mejoras de algunos accesos. Estas inversiones contribuyen a mejorar la seguridad del tráfico y a reducir atascos, conjuntamente con políticas adecuadas de ordenación del tráfico, restricción al uso del vehículo particular en ciertas zonas y dotación de servicios de transporte público. Los aspectos citados se han detallado en el epígrafe 2.1.1 Oferta de transporte e infraestructuras asociadas.

Según la Revisión Intermedia del Libro Blanco de Transporte de la Comisión Europea, las previsiones para los próximos años apuntan a un crecimiento para el periodo 2000-2020 del 35% y del 50% del transporte de personas y de mercancías, respectivamente, por lo que, la adopción de nuevas medidas para evitar problemas de congestión es imprescindible. Es por ello, se hace necesaria una apuesta decidida por una distribución modal más equitativa en favor de modos de transporte más sostenibles, como el ferrocarril y el transporte marítimo, para mitigar los problemas derivados de la congestión viaria.



Al respecto, se espera que la construcción de la “Y vasca” constituya una importante contribución de cara a la descongestión de las carreteras de la CAPV. Las estimaciones sitúan su demanda en más de 4 millones de personas al año, gran parte de ellos, usuarios de vehículos privados, lo que supondrá la retirada de 1.210 turismos y 1.175 camiones al día de la N-1, 1.690 vehículos de la A-8 y 2.475 de la A-68, carreteras que, a su vez, son las que presentan un mayor índice de siniestralidad, por lo que también contribuirá a la disminución de la accidentalidad en Euskadi. Esta nueva infraestructura, junto con las mejoras e inversiones previstas en la red convencional de RENFE, FEVE y EuskoTren, permitirán que el ferrocarril transporte el equivalente a la carga de 800.000 camiones al año.

Por su parte, en cuanto al tráfico marítimo, en septiembre de 2007 se ha abierto la autopista del mar entre los puertos de Bilbao y Zeebrugge (Brujas, Bélgica), la cuál, con una frecuencia de tres salidas semanales, constituye la primera autopista del mar del Arco Atlántico. Esta autopista del mar permitirá eliminar 100.000 camiones al año de las carreteras vascas, para lo que cuenta con dos buques con capacidad para 650 cajones y 198 trailers, si bien se espera que opere al 65% de su capacidad durante los primeros meses.

3.1.3. Medio ambiente

a) *Cambio climático*

El Cambio Climático puede considerarse el problema ambiental más grave al que debe hacer frente la sociedad del siglo XXI, tanto por sus potenciales impactos como la rápida extensión del fenómeno y su influencia tanto sobre la vida cotidiana de los habitantes del planeta como sobre los métodos de producción utilizados.

La principal respuesta internacional contra el cambio climático la constituye el Protocolo de Kyoto, estableciendo el compromiso por parte de los 141 países firmantes de reducir las emisiones de GEIs en un 8% para el período 2008-2012, en comparación con las emisiones del año base 1990¹⁵. En el caso concreto del Estado, dicha obligación global se traduce a limitar el crecimiento de las emisiones directas a un 15% respecto al año base para dicho periodo.

Por tanto, hoy más que nunca, el Cambio Climático forma parte de la agenda internacional, y la Unión Europea se ha posicionado como un claro líder internacional en su compromiso con la mitigación del problema y el control de las principales fuentes de emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEIs). Al respecto, cabe destacar los sucesivos Programas Europeos contra el Cambio Climático (PECC 2000-2004 y PECC 2005-2009), que, entre otras medidas, ha supuesto una regulación efectiva del régimen de comercio europeo de derechos de emisión. Las previsiones indican que el objetivo de reducir las emisiones netas en un 8%, en los países de la UE-15, es alcan-

¹⁵ Las emisiones del año base son la suma de las emisiones de CO₂, CH₄ y N₂O de 1990, y las emisiones de HFCs, PFCs y SF₆ de 1995.



zable para el año 2010. En este sentido, en marzo de 2007 el Consejo Europeo ha acordado reducir las emisiones de GEI en un 20% para el año 2020, con respecto al año base de 1990.

Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

- En 2007, las emisiones de CO₂ del sector transporte aumentaron un 6,8% respecto al 2006, siendo responsable de la cuarta parte (24%) del conjunto de las emisiones producidas en la CAPV.
- Aproximadamente el 95% de las emisiones del sector transporte están asociadas al transporte por carretera.
- Las pérdidas económicas derivadas del cambio climático provocado por las emisiones del transporte en la CAPV en 2004 se han estimado en 59 millones de euros para el corto plazo y en 157 millones de euros para el largo plazo, lo que supone entre el 3% y el 8% de los costes totales derivados de la actividad del transporte en dicho año¹⁶.

Por su parte, centrando la atención en nuestro territorio, el Cambio Climático constituye un eje fundamental de la acción del Gobierno Vasco en materia medioambiental. Así, la limitación de la influencia del cambio climático constituye una meta expresa de la política ambiental vasca, plasmada en la Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020 y en los dos Programas Marco Ambiental definidos (PMA 2002-2006 y PMA 2007-2010). Asimismo, destaca la reciente aprobación y puesta en marcha del Plan Vasco de Lucha contra el Cambio Climático 2008-2012, que supone la constatación de la apuesta definitiva del Gobierno Vasco por avanzar en la limitación de los GEIs, aumentar la capacidad de remoción de los sumideros de carbono y minimizar los riesgos sobre los recursos naturales, la salud de las personas, la calidad de los hábitats urbanos y los sistemas socioeconómicos.

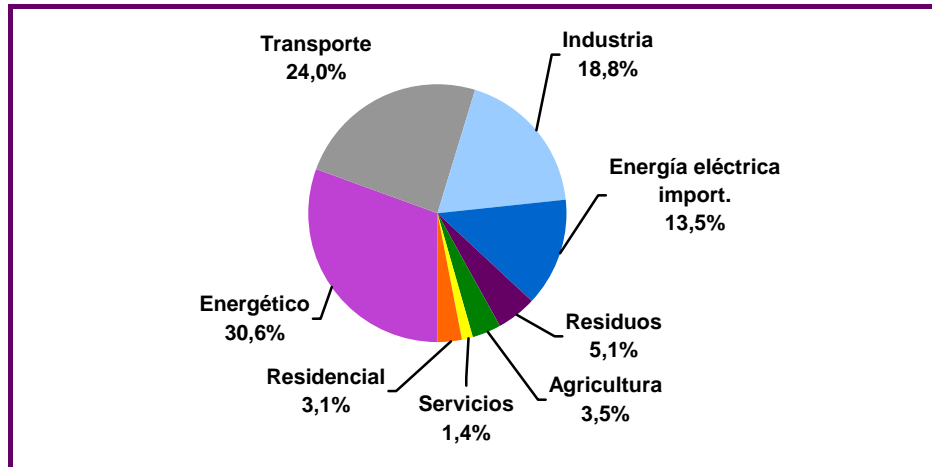
Atendiendo a las cifras de la CAPV, en 2007 las emisiones totales de gases de efecto invernadero¹⁷ han alcanzado en la CAPV los 25,3 millones de toneladas de CO₂ equivalente, lo que supone una reducción del 0,8% con respecto a 2006. Esta cifra constata una ligera tendencia descendente de las emisiones totales de GEIs desde el año 2002, debido principalmente a un menor consumo de los sectores residencial y servicios y al aumento de la producción de electricidad mediante ciclos combinados en detrimento de las centrales térmicas convencionales de Pasaia y Santurtzi.

Ahora bien, el cumplimiento de los compromisos del Protocolo de Kyoto se encuentran aún muy alejados, ya que las emisiones se sitúan un 21% por encima del año base 1990 (20,9 millones de toneladas). Sin embargo, si se tienen en cuenta sólo las emisiones directas, es decir, las producidas dentro de la CAPV, se produce un descenso del 4,8% con respecto al año precedente, cifra que, si bien debe ser tomada con cautela, invita a un moderado optimismo.

¹⁶ Costes Externos de Transporte en la CAPV. Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, 2006 (Carretera y Ferrocarril).

¹⁷ Incluyen las asociadas a la electricidad importada.

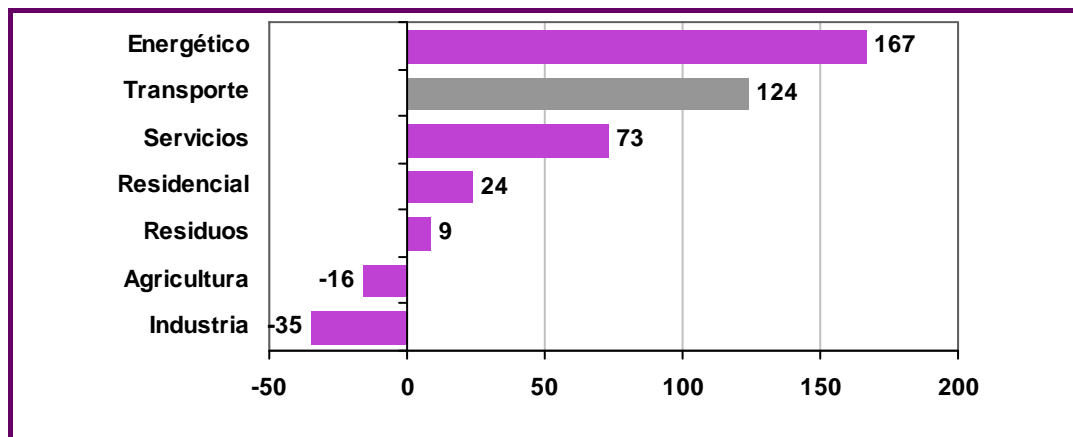
Gráfico 3.5. Emisiones sectoriales directas de GEIs en la CAPV. 2007 (%)



Fuente: Indicadores ambientales 2007. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Gobierno Vasco. Elaboración propia.

Centrando el análisis en los principales sectores emisores, se observa que el sector energético sigue siendo el que en mayor medida contribuye a la liberación de gases de efecto invernadero (30,6%), seguido del transporte con un 24% del total de las emisiones. De esta forma, en 2007 el sector de transporte ha sido el responsable de la emisión de 6,1 millones de toneladas de CO₂ equivalente, lo que supone un incremento del 6,8% con respecto a 2006.

Gráfico 3.6. Evolución sectorial de las emisiones de GEIs por sectores de actividad . 1990-2006 (%)

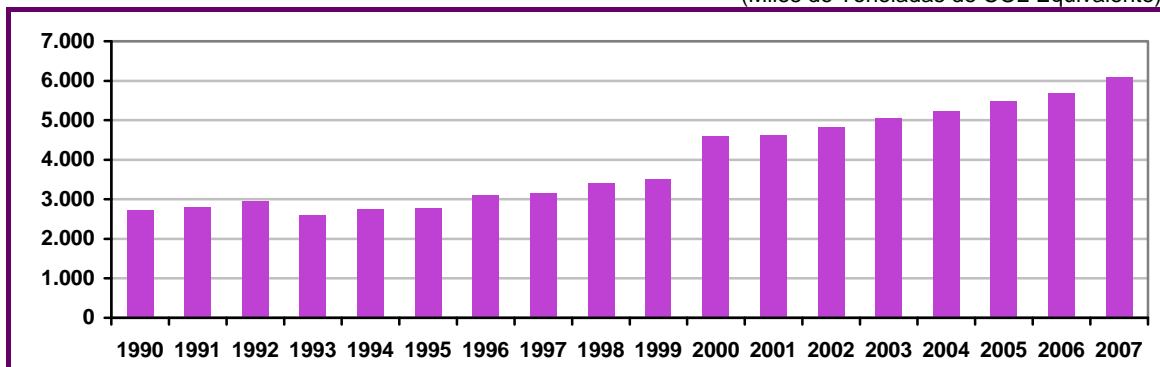


Fuente: Indicadores ambientales 2007. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Gobierno Vasco. Elaboración propia.

Comparando los datos con el año base, se observa que las emisiones procedentes del transporte han aumentado en un 124%, siendo el sector que en mayor medida ha visto incrementadas sus emisiones detrás del sector energético. Hay que tener en cuenta que aproximadamente el 95% de las emisiones del sector transporte están asociadas al transporte por carretera.

Gráfico 3.7. Emisiones de GEIs del sector de transporte. Evolución. 1990-2007.

(Miles de Toneladas de CO2 Equivalente)



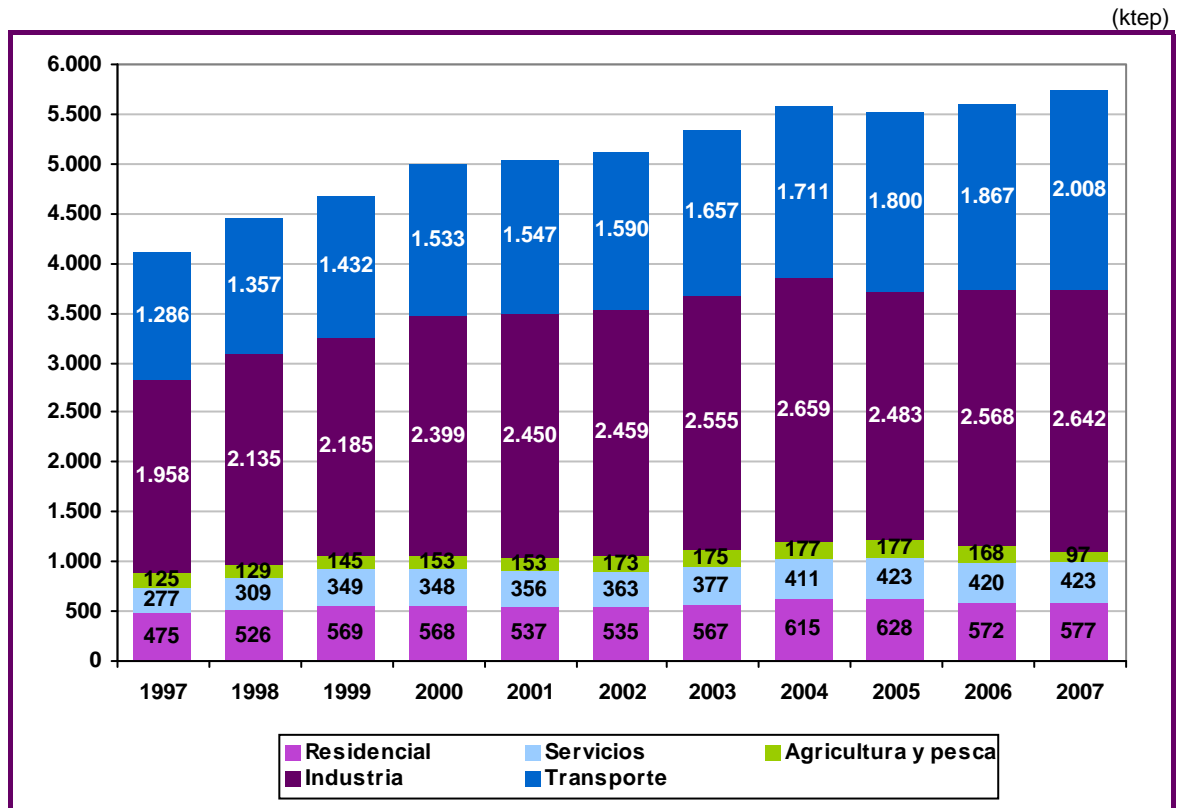
Fuente: Indicadores ambientales 2007. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Gobierno Vasco. Elaboración propia.

Algunas de las principales medidas para reducir el impacto sobre el cambio climático del sector de transporte son modular la fiscalidad de los vehículos industriales ligeros y los turismos según sus niveles de emisión de CO₂, así como la extensión del uso de biocarburantes. Sin embargo, la mayor contribución, a efectos de minimizar el impacto del sector de transportes sobre el cambio climático, provendría de lograr un reparto modal más sostenible, con un trasvase efectivo de la movilidad hacia el uso de transporte público y hacia la utilización de modos más amigables con el entorno, tales como el ferrocarril y el marítimo.

b) Consumo energético

En 2007, la CAPV ha consumido 5.746 miles de toneladas equivalentes de petróleo (ktep) de energía final, lo que implica un aumento del 39,4% en la última década. En ese mismo periodo, el incremento del consumo final de energía por parte del sector de transporte es mucho más acentuado (56%), consecuencia del aumento de la demanda de movilidad por carretera.

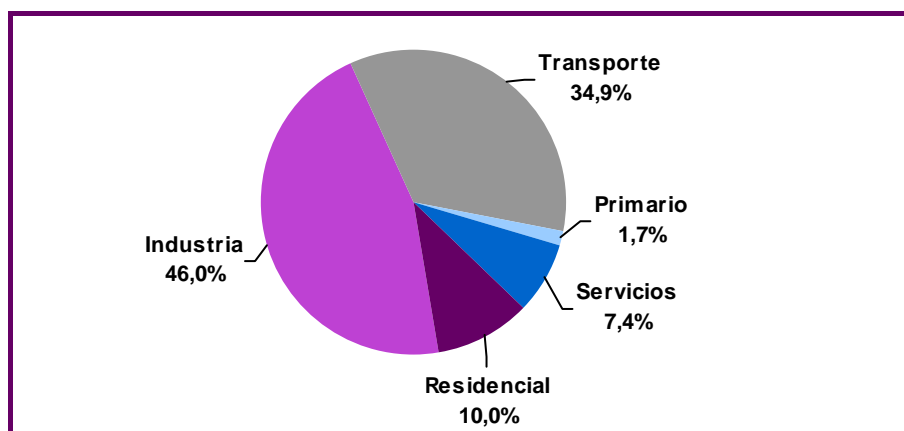
Gráfico 3.8. Consumo final de energía por sectores. Evolución 1996-2007.



Fuente: EVE. Datos Energéticos 2007. Elaboración propia

De esta forma, el consumo final de energía por parte del sector de transporte es de 2.008 ktep en 2007, un 7,6% por encima de los niveles de 2006. Este consumo supone el 34,9% del total del consumo final energético vasco, tan sólo por detrás del sector industrial.

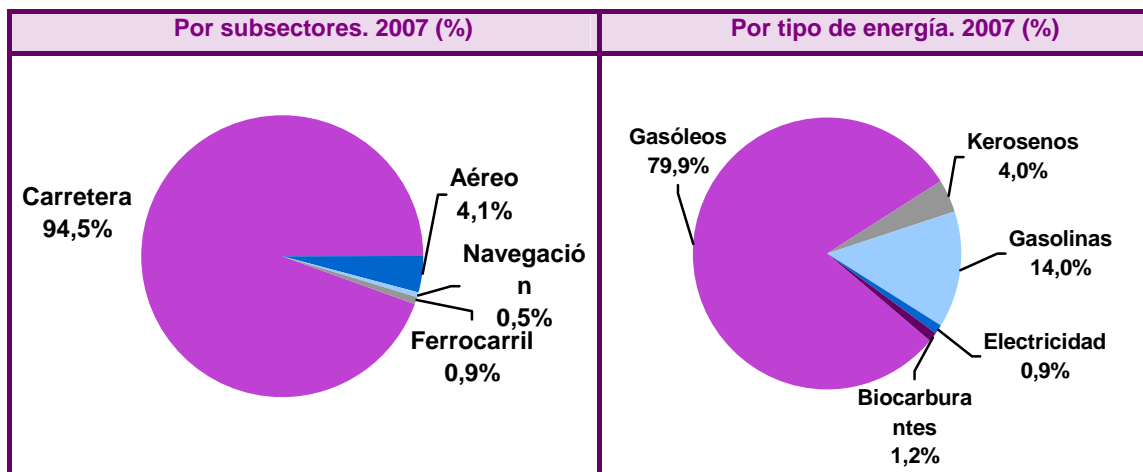
Gráfico 3.9. Distribución del consumo energético vasco por sectores de actividad. 2007 (%)



Fuente: EVE. Datos Energéticos 2007. Elaboración propia.

El transporte por carretera, público y privado, es el principal consumidor de energía en el sector. Su participación en 2007 asciende al 94,5% del total, frente al 91,3% que representaba en 1.990. Le sigue en importancia el transporte aéreo con el 4,1% del consumo energético total del sector, mientras que entre el ferroviario y marítimo apenas suponen el 1,4%.

Gráfico 3.10. Distribución del consumo energético en el sector del transporte



Fuente: EVE. Datos Energéticos 2007. Elaboración propia.

Atendiendo al desglose por tipología de energía consumida por parte de las actividades del transporte, es obvia la alta dependencia de productos petrolíferos, que aglutinan entre gasóleos, gasolinas y kerosenos el 97,9% del consumo energético del sector, mientras que los biocarburantes suponen apenas el 1,2%. Esta descompensación de fuentes energéticas en el sector conlleva una masiva emisión de CO₂ procedente de la combustión de productos derivados del petróleo, lo que convierte al transporte en el segundo sector emisor de gases de efecto invernadero.

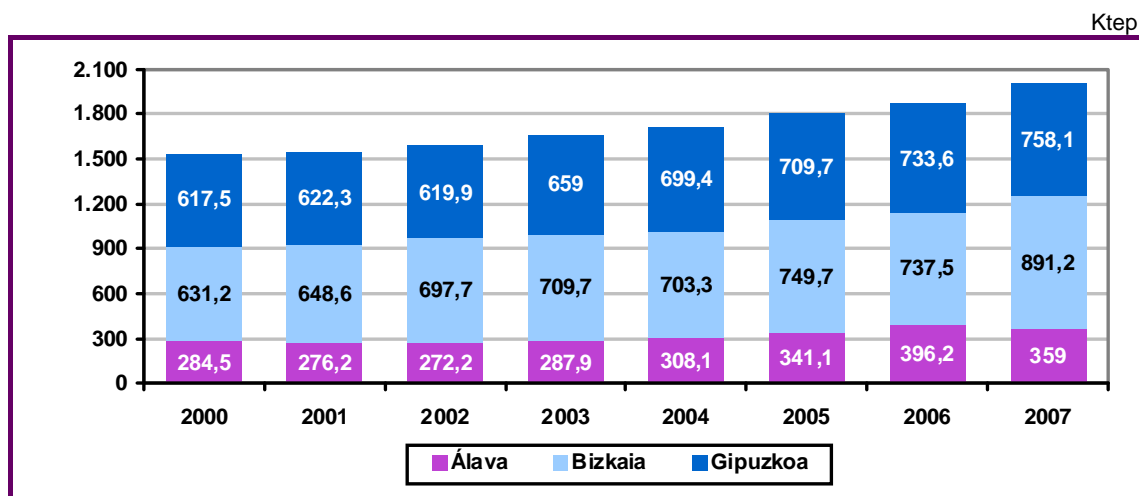
Indicadores de consumo de energía

- El sector del transporte supone el 34,9% del total del consumo energético en la CAPV.
- En la última década, el consumo final de energía del sector transporte se ha incrementado en un 56,1%, muy por encima del aumento del consumo energético total en la CAPV (39,4%).
- El transporte supone el 47,3% del coste total de la factura energética vasca, esto es 2.223 millones de euros.

En lo que respecta al análisis por territorios en la CAPV, Bizkaia ha incrementado desde el año 2000 en un 41,2% el consumo energético del sector, acaparando el 44,4% del total en el año 2007. Por su parte Gipuzkoa supone el 37,8% del consumo vasco, con un aumento importante en el periodo 2000-2007 del 22,8%.

Álava, por último, ha incrementado su consumo en un 26,2% desde el año 2000 y representa en 2007 el 17,9% del consumo total.

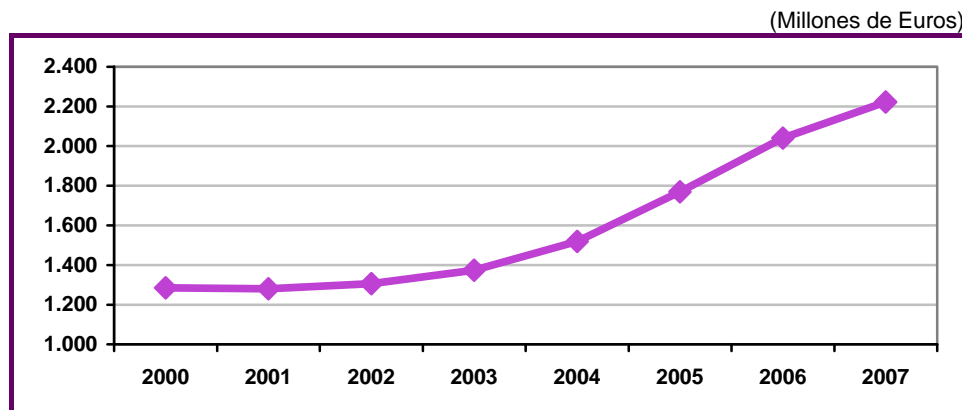
Gráfico 3.11. Consumo energético en el sector del transporte por territorios. 2000-2007.



Fuente: EVE. Datos Energéticos 2007. Elaboración propia.

A su vez, cabe destacar que la factura energética del transporte en 2007 ha sido de 2.223 millones de euros, un 8,9% superior a 2006. Esta cifra supone que el sector de transporte es responsable del 47,3% del coste de la factura energética vasca total.

Gráfico 3.12. Evolución de la factura energética del sector de transporte en la CAPV: Evolución 2000-2007.



Fuente: EVE. Datos Energéticos 2007. Elaboración propia

El uso de biocarburantes en el sector de transporte ascendió en 2007 a 25.000 toneladas equivalentes de petróleo, lo que supone casi cuadruplicar el consumo con respecto al año precedente (6.488 tep). A pesar de este incremento, todavía se está lejos de alcanzar el objetivo establecido (177 ktep) para 2010 en el Programa Marco Ambiental.

Al respecto, cabe destacar que 41% de la flota de Bilbobus y el 100% de los autobuses de la Compañía del Tranvía de San Sebastián utilizan biodiesel en sus desplazamientos, con una mezcla del 20% y del 12%, respectivamente.



Por su parte, entre las medidas puestas en marcha desde las administraciones públicas para contribuir a lograr el objetivo marcado en el Programa Marco Ambiental destacan la elaboración de “Planes de movilidad urbana” y cursos de conducción eficiente, tanto para profesionales como no profesionales, promovidos por EVE – Ente Vasco de Energía e IDAE – Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía. Asimismo, destaca la creación del CIC energiGUNE que centrará su labor de investigación, entre otras, en el desarrollo de biocarburantes.

c) Otros efectos ambientales

A continuación, se presentan de forma sintética los principales resultados en cuanto al resto de impactos negativos derivados de la actividad del transporte en la CAPV¹⁸.

Contaminación acústica

- Según el Informe *Indicadores Ambientales 2007*, el 13% de la población de la CAPV se encuentra expuesta a niveles de ruido elevado procedente de la red de carreteras por encima de los límites recomendados por OMS. En cuanto al ruido procedente del ferrocarril, el porcentaje es del 5%.
- El tráfico rodado constituye el foco de contaminación acústica más importante en los núcleos urbanos.
- El Programa Marco Ambiental 2007-2010 establece el compromiso de reducir para el año 2010 en un 10% respecto a 2006 la población expuesta a niveles de ruido por encima de los límites recomendados por la OMS en grandes aglomeraciones.
- Las pérdidas económicas ocasionadas por el ruido ambiental del transporte en la CAPV ascendieron en 2004 a 149 millones de €, lo que supone cerca del 8% del total de costes derivados de la actividad de transporte¹⁹. El 97,4% de este coste corresponde al transporte por carretera, mientras que el 2,6% restante al ferrocarril.
- Los camiones que circulan por las carreteras vascas son los máximos responsables de este coste (52%), seguido de los turismos (26%)²⁰.

Contaminación atmosférica

- En la CAPV, entre los años 1990 y 2004 tanto las emisiones de sustancias acidificantes y de precursores del ozono troposférico procedentes del transporte se han disminuido en un 23% y un 34% respectivamente. Por su parte, las emisiones de PM₁₀ per cápita se han incrementado en un 46% entre 1990 y 2003²⁰.
- Las pérdidas económicas derivadas de la contaminación del aire en la CAPV se han valorado en 518 millones de euros en 2004, lo que supone el 27% del total de costes derivados de la actividad de transporte²⁰.
- Entre turismos, furgonetas y camiones ocasionan el 91% de este coste²⁰.

¹⁸ Para más detalle consultar “Panorámica del Transporte en Euskadi 2006” http://www.garraioak.eigv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/panoramica_transporte_2006/es_def/panoramica_transporte_2006.html

¹⁹ Costes Externos de Transporte en la CAPV. Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, 2006 (Carretera y Ferrocarril).

²⁰ Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca.



Ocupación de superficie

- Las infraestructuras del transporte cubren una superficie de 18.525 ha, lo que representa el 2,56% del total del territorio, mientras que en la Unión Europea ese porcentaje es del 1,2% de media²¹.
- Las pérdidas económicas derivadas de los costes externos de la actividad de transporte en áreas urbanas de la CAPV se valoran en 91 millones de €, lo que supone el 5% del total de costes derivados de la actividad de transporte²².
- El transporte por carretera es el responsable del 72% de este coste, mientras que el ferrocarril es el causante del 28% restante²³.

Biodiversidad y Paisaje

- El 45% de la superficie de la CAPV se encuentra expuesta a impactos visuales negativos (321.868 hectáreas), ocasionados principalmente por el sector de transportes y el energético²².
- Durante los últimos cuatro años se ha incrementado el efecto fragmentador e impermeabilizador que la construcción de infraestructuras lineales de transporte provoca en la biodiversidad y el paisaje.
- En 2004, las pérdidas económicas ocasionadas por afecciones a la biodiversidad y paisaje en la CAPV como consecuencia de la actividad de transporte se estiman en 65 millones de euros²³.

Efectos indirectos

- Las externalidades provocadas por los efectos indirectos, derivados de los procesos anteriores y posteriores al funcionamiento de los diferentes vehículos de transporte, tales como los procesos propios de producción de energía y combustibles, de fabricación, mantenimiento y desguace de vehículos y de la construcción, mantenimiento y eliminación de infraestructuras, se estiman en la CAPV entre 28 millones de € para el corto plazo y 74 millones de euros para el largo plazo²³.
- El transporte por carretera es el responsable del 84% de este coste y el ferrocarril del 16% restante²³.

²¹ Indicadores Ambientales de la CAPV, 2005.

²² Costes Externos de Transporte en la CAPV. Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, 2006 (Carretera y Ferrocarril).



3.2. TENDENCIAS MÁS RELEVANTES DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE

A continuación, se presenta de forma sintética las principales tendencias de la actividad del transporte en la CAPV²³:

Principales Tendencias en materia de movilidad

- Aumento de la movilidad en la CAPV, con un incremento del 11,4% de desplazamientos diarios de personas en el periodo 2003-2007.
- Mantenimiento al alza de los niveles de posesión y utilización del automóvil. Los desplazamientos diarios en vehículo privado se han incrementado en un 24% en el periodo 2003-2007, pasando de suponer 35% al 38,6% del total de movimientos.
- Crecimiento continuado de las infraestructuras viarias. En el periodo 2000-2007 la longitud de las autopistas, autovías y carreteras de calzada doble ha aumentado un 15,8%.
- Impulso de infraestructuras de servicios de alta capacidad, tales como el Tren de alta velocidad en el marco de la Red Transeuropea de Transporte, y la ampliación de líneas de Metro y Tranvía, como constatan las importantes inversiones ejecutadas y planificadas.
- Continuado incremento de la demanda de los servicios de transporte colectivo en el ámbito urbano. (35% en el periodo 2000-2007).
- Continuado aumento del MetroBilbao en desplazamientos interurbanos (58,5% en el periodo 2000-2007).
- Aumento del tráfico aéreo de personas con origen y destino la CAPV (66,2% en el periodo 2000-2007).
- Crecimiento del tráfico marítimo de mercancías (35,4% en el periodo 2000-2007).
- Creciente importancia de los centros logísticos intermodales en el transporte de mercancías.

Principales Tendencias en materia de sostenibilidad

- Niveles de concienciación medioambiental crecientes.
- Implicación de todos los agentes en el desarrollo de un sistema de transportes sostenible.
- Creciente consideración de criterios medioambientales, de calidad de vida y de disposición de una buena red de comunicaciones en la ubicación de actividades económicas y sociales.
- Transición hacia un modelo energético altamente eficiente, menos dependiente de combustibles fósiles y con una creciente presencia de renovables.
- Reconocimiento de que la protección de la calidad urbana y de la vitalidad social y económica de nuestros pueblos y ciudades forma parte integrante de la política de transporte.
- Negativa tendencia hacia la artificialización del territorio, procedente de las presiones sobre los usos del suelo derivadas de una mayor demanda de infraestructuras de transporte y suelo residencial e industrial.

²³ Para más detalle consultar "Panorámica del Transporte en Euskadi 2006" http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/panoramica_transporte_2006/es_def/panoramica_transporte_2006.html



Principales Tendencias en I&D aplicada al sector

- La investigación e innovación transforman el transporte en un sector de tecnología punta.
- Mejora de la ecoeficiencia debido al desarrollo tecnológico, impulsado por el desarrollo de energías renovables aplicadas al sector y la fabricación de vehículos con menor emisión de CO2 y de partículas que los actuales.
- Reconocimiento de la importancia de las labores de gestión del sistema y de gestión de la demanda a través de los Sistemas Inteligentes de Transportes.

4. OBJETIVOS PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE 2002-2012: ACTUACIONES 2007



4. OBJETIVOS PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE 2002-2012: ACTUACIONES 2007

Los objetivos y estrategias fijadas por el Gobierno Vasco en materia de transporte se encuentran recogidas en el *Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012*, que establece la Política Común de Transportes de la Comunidad Autónoma de Euskadi. Este Plan, elaborado para un horizonte temporal de 10 años, ha tomado como referencia el Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea, que traza la Política Común a seguir a escala comunitaria en el marco de la política de transportes.

A lo largo de este apartado se resumen los principales objetivos y estrategias recogidas en el PDTs, así como las actuaciones llevadas a cabo por el Gobierno Vasco en el transcurso del ejercicio 2007 para avanzar en su consecución. Primeramente, se ofrece un resumen de las directrices marcadas por la Unión Europea en este sentido, y, a continuación, se detalla, para cada uno de los cinco objetivos del PDTs, las estrategias definidas y las acciones concretas llevadas a cabo en el último ejercicio.

4.1. PRINCIPALES DIRECTRICES DEL LIBRO BLANCO DE LA UNIÓN EUROPEA

El *Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea* trata principalmente de establecer estrategias viables para romper la relación entre crecimiento económico y crecimiento de la movilidad. En este sentido, el Libro incluye un programa de acción compuesto por 60 medidas concretas que deberán aplicarse de forma progresiva hasta el año 2010 con los objetivos generales de:

- Reequilibrar los distintos modos de transporte,
- Suprimir los puntos de estrangulamiento,
- Considerar a los usuarios/as como el elemento más importante en la política de transporte,
- Gestionar la globalización del transporte.

Las 60 propuestas de la Comisión encaminadas a la consecución de los mencionados objetivos, se basan en las orientaciones siguientes:

■ *Revitalizar el ferrocarril.*

El transporte ferroviario es un sector estratégico para el reequilibrio modal en el transporte de mercancías. La prioridad es conseguir la apertura de mercados, no sólo para el transporte internacional de mercancías sino también para el cabotaje en los mercados nacionales y para el transporte internacional de pasajeros.



■ **Reforzar la calidad del transporte por carretera.**

El transporte por carretera de pasajeros y mercancías es fundamental. Sin embargo es un sector sobre el que los expedidores ejercen una fuerte presión sobre el precio, dejando a las empresas de la industria ante la tentación de practicar el dumping en materia de precios y de eludir las normas de seguridad.

■ **Fomentar el transporte marítimo y fluvial.**

El transporte marítimo de corta distancia y el transporte fluvial constituyen dos modos de transporte que pueden responder a la congestión de algunas infraestructuras viales y a la falta de infraestructuras ferroviarias. La reactivación del transporte marítimo de corta distancia requiere una mayor conexión de los puertos con la red ferroviaria y fluvial, así como mayor calidad de los servicios portuarios, en tanto en cuanto el transporte fluvial requiere la creación de conexiones fluviales y la instalación de equipos de trasbordo que permitan el paso continuo de buques todo el año.

■ **Reconciliar el crecimiento del transporte aéreo con el medio ambiente.**

La Unión Europea adolece de una fragmentación excesiva de sus sistemas de gestión del tráfico, que amplía los retrasos de los vuelos, genera un despilfarro de combustible y constituye una desventaja para la competitividad de las compañías europeas. Así, resulta necesario aplicar propuestas concretas para crear una regulación comunitaria de transporte aéreo.

■ **Materializar la intermodalidad.**

La intermodalidad reviste una importancia fundamental para el desarrollo de alternativas competitivas en el transporte por carretera, sin que hasta la fecha se hayan realizado importantes acciones concretas, exceptuando la buena conexión de algunos grandes puertos con el ferrocarril o los canales.

■ **Realizar la Red Transeuropea de Transportes.**

Es fundamental que la Unión Europea realice los proyectos transeuropeos que ya han sido decididos, como vía de solución a la saturación de algunos grandes ejes y sus consecuencias para la contaminación.

■ **Reforzar la seguridad vial.**

El transporte se percibe cada vez más como un peligro potencial, y por ello, el objetivo de la Unión Europea en materia de seguridad vial es la reducción de las víctimas en un 50% para el 2010.

■ **Decidir una política de tarificación eficaz de los transportes.**

Se trata de internalizar todos los costes derivados de cada modo de transporte.



■ **Reconocer los derechos y las obligaciones de los usuarios.**

Debe desarrollarse el derecho de acceso del ciudadano europeo a unos servicios de transporte de calidad, con prestaciones integradas y precios asequibles.

■ **Desarrollar transportes urbanos de calidad.**

Se trata de perseguir y alcanzar una utilización más adecuada del transporte público y de las infraestructuras existentes.

■ **Poner la tecnología al servicio de transportes limpios y eficaces.**

En los últimos años la Unión Europea ha destinado importantes esfuerzos a la investigación y desarrollo tecnológico en ámbitos tan variados como la intermodalidad, los vehículos limpios o las aplicaciones telemáticas en el transporte. No obstante, aún se deben adoptar medidas concretas para que el transporte por carretera y el transporte marítimo sean más limpios y seguros.

■ **Gestionar los efectos de la globalización.**

La Comunidad trata de influir en la actividad del transporte a nivel mundial para fomentar un sistema de transporte internacional que tenga en cuenta los imperativos del desarrollo sostenible.

■ **Desarrollar los objetivos medioambientales a medio y largo plazo para un sistema de transporte sostenible.**

Se necesitan varias medidas e instrumentos políticos para iniciar el proceso que desemboque en un sistema de transporte sostenible.

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

En noviembre de 2002 se aprobó el Plan Director de Transporte Sostenible de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en el que se detallan los objetivos generales a alcanzar en Euskadi en materia de transporte y las estrategias generales que conducen a la consecución de estos objetivos. El Plan Director de Transporte Sostenible establece la necesidad de llevar a cabo una gestión integral del sistema de transportes y de realizar todos los esfuerzos posibles para que la respuesta a la accesibilidad y movilidad tanto de personas como de mercancías sea desde un transporte sostenible. Este concepto de transporte sostenible se traduce en la priorización de las políticas a favor del sistema ferroviario y de su renovación, y también del marítimo.

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



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

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

a) Estrategias:

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

Objetivo 2. Lograr una accesibilidad universal y sostenible

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

b) Estrategias:

- 1) Gestionar la demanda de movilidad. Una nueva y viable estrategia de planificación del transporte requiere anticiparse al crecimiento de la movilidad y minimizar sus efectos, en vez de planificar para acomodar este crecimiento y darle una respuesta. Se debe cambiar el actual modo de planificación del transporte de "predecir y proveer", por el de "anticipar y gestionar".



- 2) Mejorar el asentamiento espacial y distribución equilibrada de las actividades residenciales y socioeconómicas en el territorio. Una meditada planificación de la utilización del suelo llevada a cabo en concordancia y coordinación con el transporte público, puede permitir gestionar la demanda de manera más efectiva.

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

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

c) Estrategias:

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

Objetivo 4. Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa

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

**d) Estrategias:**

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

Objetivo 5. Hacia un Transporte Sostenible

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

e) Estrategias:

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



4.3. CAMINO HACIA LA SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE

El Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco, como órgano responsable de la ordenación del transporte en Euskadi, apuesta por que el conjunto de actividades que se realicen en la CAPV en materia de transporte sean coherentes, de manera que sus decisiones no comprometan la capacidad de las generaciones futuras para resolver sus propias necesidades y responsabilidades, todo ello dentro del marco europeo en el que nos situamos.

En este sentido, el Transporte como actividad económica ha de desarrollarse desde una cultura de sostenibilidad y de integración de los parámetros medioambientales, de manera que una actividad tan primaria como es el transporte se inserte en el modelo de Desarrollo Sostenible que se postula.

Se considera que un Sistema de Transporte Sostenible para Euskadi debería cumplir los siguientes requisitos:

- Crecimiento del transporte por debajo del crecimiento del PIB, dado que un exceso de movilidad genera unos costes económicos, sociales y medioambientales inaceptables.
- Satisfacción de la demanda de movilidad tanto de las actividades como de las personas, de modo que se garantice la competitividad de las empresas, la calidad de vida de las ciudades y pueblos, la salud pública, el bienestar social, la ecoeficiencia y el respeto al medio ambiente.
- Ser asequible a todos los estratos y grupos sociales, funcionando con eficacia y eficiencia, limitando la siniestrabilidad y ofreciendo libertad de elección en el modo de transporte.
- Limitar el nivel de emisiones y la producción de residuos.
- Fomentar el uso de combustibles limpios con el objetivo de reducir el consumo de recursos no renovables.
- Conseguir una ordenación territorial y urbana que garantice la aplicación satisfactoria del transporte público en términos de sostenibilidad, limitando los usos del suelo, los costes externos y los impactos ambientales.

4.4. ACTUACIONES EN 2007

En cuanto a la planificación y desarrollo del transporte, respecto al Plan Director del Transporte Sostenible, atendiendo al Plan calendarizado elaborado, se han iniciado o continuado las acciones previstas en el mismo.

La Autoridad del Transporte de Euskadi (ATE) ha continuado con su actividad ordinaria, habiéndose celebrado 2 plenos, el 26 de junio y el 20 de diciembre, en los cuales se han expuesto los trabajos realizados por las secciones, ponencias y grupos de trabajo, entre los cuales cabe destacar una importante labor realizada en torno al transporte de viajeros y mercancías y a la información y fomento de servicios de transporte público. Además, de la labor llevada a cabo y prevista por la



Autoridad del Transporte de Euskadi (ATE), se han iniciado también las actuaciones para el desarrollo de las competencias de la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa.

Por su parte, el Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS) ha desarrollado su programación con la revisión del Sistema de Información del Transporte, la página Web, el informe Panorámica del Transporte y la elaboración de estudios prospectivos (estudio de juventud y transporte, caracterización del sector del taxi y su comparación territorial y determinación de la estructura de costos y análisis de parámetros críticos, inicio del estudio de reflexión estratégica del transporte de viajeros y sus claves de actuación). A su vez, se ha concluido y publicado el estudio de movilidad de la CAPV, siendo el segundo estudio realizado por el conjunto de la CAPV y contando, en consecuencia y por primera vez, con datos comparables de la evolución de la movilidad en el País Vasco.

En materia de **ordenación**, en 2007:

- Se han redactado los primeros borradores de los anteproyectos de la Ley del sector ferroviario y la Ley del transporte por cable.
- Se han dictado una serie de órdenes respecto al **Programa de apoyo al sector del transporte de la CAPV**:
 - Apoyo al fomento del abandono de actividad- Orden de 13 de junio de 2007.
 - Apoyo a la concentración de empresas - Orden de 13 de junio de 2007.
 - Fomento del asociacionismo - Orden de 13 de junio de 2007.
 - Apoyo a la implantación de elementos de localización y control (taxi) - Orden de 13 de junio de 2007.
 - Apoyo de la implantación de sistemas de calidad y medioambiente - Orden de 13 de junio de 2007.
 - Apoyo a la implantación de nuevas tecnologías - Orden de 13 de junio de 2007.
 - Implantación de elementos de localización y control (taxi) – Orden de 17 de julio de 2007.
 - Conversión de vehículos para uso de energías alternativas (taxi) - Orden de 17 de julio de 2007.
 - Becas de Formación de la Dirección de Transportes - Orden de 3 de mayo de 2007.
- También se han dictado Órdenes en materia **regulación tarifaria**:
 - Tarifas de transporte público urbano e interurbano de viajeros tanto regular de uso general y especial (Orden de 14 de marzo de 2007) como discrecional (Orden de 18 de diciembre de 2006).
 - Tarifas de transporte público interurbano en vehículos de turismo (Orden de 18 de diciembre de 2006).
 - Tarifas del transporte por cable (Ordenes de 4 de diciembre de 2006 y 3 de marzo de 2007).

**Objetivo 1 – Desvincular el desarrollo económico del incremento de demanda del transporte****Programa de Modernización del Sector del Transporte**

- Se ha continuado con las acciones previstas en el Plan Director del Transporte Sostenible, y se han desarrollado los programas relativos a abandono de la actividad, concentración empresarial, fomento del asociacionismo
- En el sector del transporte de mercancías se ha avanzado en la implantación de nuevas tecnologías, como sistemas de localización y control, elementos de seguridad, así como la implantación del tacógrafo digital.
- En el sector del transporte marítimo, el Comisionado del Puerto de Bilbao ha continuado trabajando para mejorar la competitividad del puerto.
- En el sector del transporte público de viajeros en automóviles de turismo (taxi) se han realizado programas de modernización para la implantación de sistemas de localización y control y se han iniciado los apoyos a la conversión de vehículos para uso de energías alternativas.
- Además se han realizado labores específicas para la mejora del transporte de mercancías, como por ejemplo la elaboración del manual de recomendaciones para el transporte de bobinas, la edición de un glosario de términos de emergencia para transportistas o el inicio del proyecto de instalación de cámaras para el control de flujos del transporte de mercancías peligrosas.
- Asimismo, se ha promocionado la adecuación del transporte por cable (firmando un convenio para modernización y mejora de las instalaciones del ascensor de Arangoiti,...).

Promoción y potenciación de la formación

- Se ha continuado apoyando al Instituto Vasco de Logística, instrumento clave para la formación y profesionalización del sector del transporte
- En cuanto a las actividades docentes para formación de profesionales y postgraduados en el sector marítimo se ha desarrollado el programa de cursos comprometidos en el Master, habiendo invitado alrededor de 70 profesores. El conjunto de actividades ha supuesto no solo el desarrollo de cursos ya realizados en años anteriores, sino la impartición de nuevos seminarios.
- Se ha otorgado 1 beca de formación (Beca TB-3) "Desarrollo del Plan de Competitividad para el sector del Transporte y la Logística de Euskadi".
- Se han organizado varias jornadas técnicas, charlas y conferencias en materia de transporte, sobre temáticas tales como: gasóleo profesional, normativa de autorizaciones, short sea shipping y autopistas del mar.
- Se han realizado dos convocatorias de las pruebas de Consejero de Seguridad, tanto para la obtención del título como para su renovación, y una para la obtención del título de Capacitación profesional de transportista, tramitándose las solicitudes y entregas de títulos.
- Se han impartido cuatro cursos para patrones de embarcaciones de salvamento marítimo en la Escuela de Salvamento de Getaria. A éste respecto cabe destacar que se están dando los pasos para que los cursos sean homologados por la Dirección General de la Marina Mercante.

**Objetivo 2 – Lograr una accesibilidad universal y sostenible****Plan de Carreteras**

- Una de las labores principales de la Dirección en materia de planificación y fomento de infraestructuras viarias es la elaboración del Plan General de Carreteras del País Vasco, aprobado mediante Decreto de 8 de junio de 1999, su seguimiento y la actualización de la normativa técnica de acuerdo a lo previsto en la Ley Reguladora del Plan cuya 2ª modificación, que afecta al catálogo en la Red objeto del Plan fue aprobada por el Parlamento Vasco en Ley 5/2002 de 4 de octubre. Durante el ejercicio 2003 se inició la Redacción de la Revisión del Plan General de Carreteras (2005-2016), que durante el año 2007 ha sido informado favorablemente por la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco. Esta revisión llevará consigo la modificación de la Ley Reguladora del Plan en cuanto al catálogo de la Red Objeto del Plan y la denominación de Carreteras.
- Se encuentran en marcha los estudios orientados a la revisión de la normativa técnica de planes y proyectos de carreteras.
- Se ha finalizado la redacción de los trabajos de la normativa de medio ambiente: criterios para la gestión y explotación ambiental de obras de carreteras y editadas las publicaciones de los dos primeros ejemplares de recomendaciones ambientales.
- Se ha puesto en marcha el Plan de ensayos de firmes de carreteras con escorias para un periodo de 2 años de observación, iniciados a finales de 2006, del que se han obtenido las primeras conclusiones.

Sistemas y Servicios Inteligentes de Transportes (ITS)

- El Cluster de la Logística y el Transporte ha asumido la función de impulso, fomento y desarrollo de los Sistemas Inteligentes de Transporte en Euskadi.
- Asimismo, se ha trabajado en el fomento de Sistemas Inteligentes de Transportes, mediante la participación en la sociedad europea ERTICO.

**Objetivo 3 – Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte****Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte**

- Se ha iniciado la tramitación de la Evaluación Conjunta del Impacto Ambiental del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística de Euskadi.

Potenciación del Ferrocarril**Plan Eusko Tren XXI**

- En la línea Bilbao-San Sebastián han destacado las actuaciones correspondientes a la “Operación Durango” que suponen el desdoblamiento de vía entre Amorebieta y Lebario y el soterramiento en el tramo Iurreta-Traña. Así, en 2007 han finalizado las obras de desdoblamiento entre Amorebieta y la nueva estación de Euba y se ha avanzado en las obras civiles del soterramiento de Durango, tramo I (Iurreta-Durango) y tramo II (Durango-Traña). Asimismo se ha comenzado la implantación de las nuevas infraestructuras de señalización y comunicaciones en estos tramos y se ha iniciado la construcción de la nueva estación subterránea de Durango.
- Además, se ha trabajado en los proyectos de otra serie de actuaciones en red propia entre las que destaca el inicio de las obras de la Variante de Aia-Orio.
- En el transcurso del 2007 se han aprobado los proyectos constructivos de la construcción de nueva estación de Ardantza (Eibar) y el de supresión del paso a nivel en Artzabal (Deba).

Programa Tranviario

- Se han aprobado definitivamente las modificaciones puntuales de los proyectos de trazado del Tranvía de Vitoria-Gasteiz, Ramal Abetxuko y tramo de la calle Angulema.
- En materia de obras, continúan las obras de plataforma y vía del Tranvía Vitoria-Gasteiz, 1ª fase en los ramales Lakua y Centro y se han comenzado las obras de construcción de las instalaciones de talleres, cocheras y puesto de mando. Asimismo, se ha iniciado el montaje de las instalaciones de energía, señalizaciones y comunicaciones.
- Se ha continuado trabajando en proyectos de ampliación del sistema tranviario en los territorios históricos de Bizkaia y Gipuzkoa: tranvía del Deba, ampliación del tranvía de Bilbao y tranvía de Leioa.

Nueva Red Ferroviaria Vasca

- El 24 de abril de 2006 la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco, la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias suscribieron un convenio de colaboración para la construcción de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, en el que el Gobierno Vasco asumía la redacción de los proyectos constructivos de plataforma de la “Y” Vasca en el ramal guipuzcoano desde Bergara hasta Irún (incluido el tramo que acomete la inserción en Donostia-San Sebastián) así como la dirección facultativa de dichas obras, la contratación y ejecución de las mismas y la colaboración en la gestión administrativa de los expedientes expropiatorios de dicho ramal.
- En este sentido, el ente Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea (ETS), en base a las funciones que tiene atribuidas por Ley 6/2004, de 21 de mayo, ha asumido los gastos derivados de la realización de los proyectos constructivos, gestión expropiatoria, dirección facultativa de las obras y otros gastos derivados de la construcción del ramal guipuzcoano.
- En 2007 se ha avanzado en el cierre de los proyectos constructivos de la plataforma ferroviaria en el citado ramal, realizándose diversas campañas geotécnicas.
- ETS ha colaborado en la gestión de los suelos agrarios afectados por las obras y en la gestión administrativa de las expropiaciones que las obras en el tramo guipuzcoano requieren. Asimismo, se han desarrollado diferentes comisiones y grupos de trabajo para la coordinación del conjunto de la Y Vasca.
- Durante el año 2007 se ha procedido a la adjudicación de la construcción de la plataforma de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco en el territorio de Gipuzkoa, tramo: Ordizia-Itsasondo.

**Objetivo 3 – Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte****Supresión de Pasos a Nivel**

- Se han continuado los trabajos destinados a la eliminación del paso a nivel en Lemoa y se han finalizado los correspondientes a la calle Izelaieta en Ermua.

Ferrocarril Metropolitano de Bilbao

- En enero de 2007 se ha puesto en marcha el tramo Sestao-Portugaleta de la línea II del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, continuándose las obras del tramo Portugaleta-Santurtzi que incluyen la construcción de las nuevas estaciones de Peñota y Santurtzi, cara a su puesta en marcha a finales de 2008. Asimismo, se desarrollan las obras del tramo Ariz-Basauri.
- En 2007 se han sometido a información pública el proyecto de soterramiento de Maidagan y de la nueva estación de Ibarbengoa en Getxo y la línea III del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, tramo: Txurdinaga-Uribarri.

Otros

- Se ha suscrito un convenio con el Ayuntamiento de Bilbao, Renfe y Bilbao Ría 2000 para la implantación de una nueva estación ferroviaria en Miribilla.

Transporte Aéreo

- Se han promocionado los aeropuertos vascos, con apoyos a los aeropuertos de Bilbao, Vitoria-Gasteiz y al aeropuerto de Hondarribia, y a sus respectivas sociedades gestoras.
- Se ha iniciado el análisis del modelo del sistema aeroportuario y el plan de gestión de los aeropuertos de la CAPV. Igualmente, se ha iniciado el análisis en materia de helipuertos en la CAPV.

Transporte en Bicicleta

- Se ha procedido a la contratación de la asistencia técnica para la redacción del documento de avance del Plan Territorial Sectorial de vías ciclistas en la CAPV.

Intermodalidad e interoperabilidad

- En 2007 se ha suscrito un convenio de colaboración con el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz para el estudio de necesidades y el anteproyecto de diseño de una estación intermodal en la ciudad de Vitoria-Gasteiz.
- Asimismo, se ha trabajado en la potenciación del sector logístico a través de los centros de transporte y logística (Aparkabisa, Centro de Transportes de Vitoria, Zaisa y Arasur,...)

Transporte Marítimo

- En septiembre de 2007 se puso en servicio la primera línea de autopista del mar entre el puerto de Bilbao y el puerto belga de Brujas (Zeebrugge), operado por la compañía TRANSFENNICA. Ésta es una de las líneas analizadas en un anterior estudio sobre la **promoción del Short Sea Shipping** en el Arco Atlántico en el que participó el Gobierno Vasco. Este nuevo servicio posibilita el transporte combinado de mercancías carretera-mar, contribuyendo de este modo a avanzar en la consecución de nuestros objetivos: la intermodalidad y el uso de los modos de transporte más sostenibles.

**Objetivo 3 – Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte****Inversiones en infraestructura portuaria y mantenimiento de la infraestructura existente en Puertos Competencia de la CAPV**

- Durante el ejercicio 2007, cabe destacar la inversión en ejecución de nuevas líneas de atraque en el puerto refugio de Hondarribia (60 mts. lineales adosados al contradique del puerto), en la dársena exterior de Getaria (140 mts. lineales adosados a la 2ª alineación del dique de abrigo) y a lo largo de la margen izquierda de la ría Artibai en Ondarroa, entre el puente viejo y el de Calatrava (407 mts.). Es decir, se han creado más de 600 mts. de línea de muelle atracable en los puertos de nuestra competencia, aumentando de una manera significativa, en este concepto, nuestra capacidad. Por otra parte, si bien no se trata de una nueva línea de atraque, se ha reconstruido de forma integral el muelle pesquero de ribera del puerto de Orio.
- Se ha continuado con la construcción del nuevo dique de abrigo del puerto de Mutriku de 433 mts. de longitud. Habiéndose ejecutado aproximadamente la mitad, siendo de particular importancia dentro de esta obra la ejecución de la obra civil (cajones compuestos de elementos prefabricados de hormigón armado) de la infraestructura que dará cobertura a la central generadora de energía renovable procedente de la acción del mar.
- Se han realizado obras como la reforma integral del saneamiento del puerto de Getaria, el refuerzo del dique de abrigo de Zumaia o se han iniciado o adjudicado otras como el refuerzo del contradique de Orio, la reparación de muelles, recalces y otras mejoras en el puerto de Ondarroa y la reforma integral del taller Erreka en Ondarroa.
- En lo referente a la limpieza de superficies terrestres y lámina de agua de los puertos de la Comunidad Autónoma de Euskadi en el ejercicio 2007, se ha procedido a la modificación de los dos contratos existentes para Bizkaia. Dado el aumento de afluencia de público a los puertos, se detectó la necesidad de ampliar los servicios contratados. Ante la finalización de uno de los contratos mencionados, el existente para la limpieza de los puertos de Ondarroa, Lekeitio, Ea y Elantxobe, se ha procedido a la tramitación de una prórroga de 6 meses del mismo.
- Se mantiene el contrato de limpieza de los puertos de Gipuzkoa, ya que se realizó la prórroga del mismo por un periodo de 18 meses, por lo que estará vigente hasta enero de 2009.
- En lo relativo al servicio de vigilancia de los puertos, en el ejercicio 2007 finalizó el contrato de Vigilancia del puerto de Donostia, y no siendo posible una nueva prórroga del mismo se ha tramitado un nuevo expediente de contratación del servicio con las mismas características que el anterior, pero por un periodo de 24 meses.
- En el caso del servicio de vigilancia de los puertos de Bizkaia, cuyo contrato ha vencido en el ejercicio 2007, se ha optado por no prorrogar el mismo y tramitar un nuevo expediente de contratación, en el que se han introducido ampliaciones en los servicios a prestar, por lo que Bermeo contará con un guarda más todos los días del año, el periodo estival se amplía a 3 meses, y durante el mismo se prestará el servicio de vigilancia en el puerto de Lekeitio y se reforzará el que se venía prestando en Ondarroa.

**Objetivo 4 – Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa****Potenciación del Eje Atlántico como eje de comunicaciones**

- Se ha continuado con la labor de impulsar la posición estratégica de Euskadi en Europa mediante la actividad de la Agrupación Europea de Interés Económico “Plataforma Logística Aquitania-Euskadi”-PLAE. Dicha Agrupación ha organizado el Atlantic Logistic Forum 2007, Foro Profesional del Transporte y la Logística, que tuvo lugar el pasado 15 y 16 de noviembre en Biarritz (Aquitania).
- Asimismo, cabe señalar que desde el mes de febrero, la PLAE ha desarrollado diversas campañas de publicidad y patrocinio y ha asistido a 7 ferias nacionales e internacionales (3 con stand y 4 como visitante), 14 jornadas de Transporte y la Logística tanto nacionales como internacionales y ha ofrecido 2 jornadas divulgativas en centros educativos. Además, la PLAE ha asistido al seminario organizado por la Conferencia de Regiones Periféricas Marítimas, el Principado de Asturias y la Autoridad Portuaria de Gijón para tratar sobre "Los puertos y el transporte marítimo" y a los Encuentros Europeos de Cooperación Transfronteriza que organiza la Misión Operacional Transfronteriza (MOT) en la ciudad de Lille (Francia), celebrados ambos en el mes de noviembre.
- Se ha participado en la Comisión del Arco Atlántico, que pertenece al Comité de las Regiones de la Unión Europea, de cara a impulsar políticas comunes de transporte con otras regiones europeas. En este sentido la Dirección de Transportes lidera, impulsa y coordina el Grupo de Transportes del Arco Atlántico, que se ha reunido en el mes de abril en Oporto, en septiembre en la ciudad de Cardiff y ha celebrado la reunión correspondiente al cierre de ejercicio en Santiago de Compostela.
- Además, durante el 2007, el Grupo de Transportes de la CAA ha elaborado seis documentos principales:
 - Documento de Posición del Grupo de Transportes de la Comisión Arco Atlántico al GREEN PAPER ON A FUTURE MARITIME POLICY FOR THE EU.
 - El transporte ferroviario de viajeros en la Unión Europea.
 - El transporte ferroviario de mercancías en la Unión Europea.
 - La liberalización del Transporte ferroviario en la Unión Europea.
 - Informe preliminar sobre la “Evolución del transporte ferroviario en las regiones del Arco Atlántico”.
 - La acción del Grupo de Transportes del Arco Atlántico y el Programa Operacional del Espacio Atlántico 2007-2013.

Transporte Integral

- Ha continuado la actividad del Cluster de la Logística y el Transporte, como entidad que aglutina a distintas instituciones y entidades de distintos ámbitos mediante la elaboración de proyectos de trabajo en beneficio del sector. Esta asociación ha asumido la función de impulso, fomento y desarrollo de los Sistemas Inteligentes de Transporte en Euskadi.

**Objetivo 5 – Hacia un Transporte Sostenible**

- Se ha elaborado y está en funcionamiento el Plan Conjunto Diputaciones-Gobierno Vasco de coordinación de la inspección del transporte por carretera en la CAPV.
- Se ha potenciado la utilización del transporte público poniendo en marcha iniciativas como “Día sin mi coche” y “Encuentro ciudadano con la movilidad”.
- Se ha continuado con el programa de apoyo a la implantación de sistemas de calidad y medioambiente para el sector del transporte de mercancías y viajeros.

5. ANEXO ESTADÍSTICO

5. ANEXO ESTADÍSTICO

5.1. ANEXO MARCO GENERAL

5.1.1. Número de establecimientos

Cuadro 5.1. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (nº establecimientos y %)

AÑO/SECTOR	Transportes			Transportes y Comunicaciones (1)		Total Economía (2)
	nº establ.	% s/ (1)	% s/ (2)	nº establ.	% s/ (2)	nº establ.
1995	4.533	89,2	3,3	5.084	3,7	137.804
1996	13.144	96,2	9,0	13.667	9,3	146.306
1997	14.490	96,9	9,4	14.957	9,7	154.293
1998	15.097	97,1	9,3	15.543	9,6	161.667
1999	15.375	97,1	9,3	15.828	9,6	165.402
2000	15.200	97,0	9,0	15.670	9,3	168.264
2001	14.904	96,9	8,9	15.378	9,2	166.914
2002	14.666	96,2	8,6	15.245	8,9	170.479
2003	14.396	96,1	8,4	14.975	8,7	171.988
2004	14.304	96,0	8,2	14.906	8,5	175.412
2005	14.371	95,4	7,9	15.067	8,3	181.533
2006	14.352	94,7	7,7	15.154	8,1	186.306
2007	14.870	94,1	7,5	15.795	7,9	199.310

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

Cuadro 5.2. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)

AÑO/SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
1996	190,0	168,8	6,2
1997	10,2	9,4	5,5
1998	4,2	3,9	4,8
1999	1,8	1,8	2,3
2000	-1,1	-1,0	1,7
2001	-1,9	-1,9	-0,8
2002	-1,6	-0,9	2,1
2003	-1,8	-1,8	0,9
2004	-0,6	-0,5	2,0
2005	0,5	1,1	3,5
2006	-0,1	0,6	2,6
2007	3,6	4,2	7,0

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

Cuadro 5.3. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (nº establecimientos y %)

AÑO/SECTOR	Transportes			Transportes y Comunicaciones (1)		Total Economía (2)
	nº establ.	% s/ (1)	% s/ (2)	nº establ.	% s/ (2)	nº establ.
1995	480	91,6	2,7	524	3,0	17.709
1996	1.566	97,6	8,4	1.605	8,6	18.592
1997	1.754	97,8	8,9	1.793	9,1	19.731
1998	1.833	98,1	8,9	1.869	9,1	20.563
1999	1.887	98,1	8,8	1.923	9,0	21.434
2000	1.834	97,7	8,5	1.877	8,7	21.482
2001	1.812	97,9	8,3	1.851	8,5	21.712
2002	1.763	96,8	7,9	1.822	8,2	22.237
2003	1.715	96,5	7,6	1.778	7,9	22.540
2004	1.724	96,2	7,6	1.792	7,9	22.694
2005	1.774	95,4	7,5	1.860	7,8	23.812
2006	1.746	94,9	7,2	1.840	7,6	24.171
2007	1.851	93,8	7,0	1.974	7,5	26.285

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

Cuadro 5.4. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)

AÑO/SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
1995	--	--	--
1996	226,3	206,3	5,0
1997	12,0	11,7	6,1
1998	4,5	4,2	4,2
1999	2,9	2,9	4,2
2000	-2,8	-2,4	0,2
2001	-1,2	-1,4	1,1
2002	-2,7	-1,6	2,4
2003	-2,7	-2,4	1,4
2004	0,5	0,8	0,7
2005	2,9	3,8	4,9
2006	-1,6	-1,1	1,5
2007	6,0	7,3	8,7

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


Cuadro 5.5. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (nº establecimientos y %)

AÑO/SECTOR	Transportes			Transportes y Comunicaciones (1)		Total Economía (2)
	nº establ.	% s/ (1)	% s/ (2)	nº establ.	% s/ (2)	nº establ.
1995	1.473	90,1	3,1	1.635	3,4	47.960
1996	4.399	96,5	8,6	4.558	8,9	51.262
1997	4.934	97,1	9,1	5.082	9,4	54.238
1998	5.229	97,4	9,1	5.371	9,4	57.398
1999	5.375	97,5	9,1	5.512	9,4	58.835
2000	5.409	97,5	9,0	5.550	9,2	60.272
2001	5.324	97,5	8,9	5.462	9,1	60.048
2002	5.174	96,6	8,5	5.358	8,8	61.145
2003	5.038	96,7	8,1	5.208	8,4	61.870
2004	4.998	96,4	7,9	5.182	8,2	63.129
2005	5.000	95,9	7,7	5.215	8,0	64.901
2006	4.985	95,5	7,5	5.221	7,9	66.264
2007	5.182	95,1	7,3	5.450	7,7	71.125

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

Cuadro 5.6. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual)

AÑO/SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
1995	--	--	--
1996	198,6	178,8	6,9
1997	12,2	11,5	5,8
1998	6,0	5,7	5,8
1999	2,8	2,6	2,5
2000	0,6	0,7	2,4
2001	-1,6	-1,6	-0,4
2002	-2,8	-1,9	1,8
2003	-2,6	-2,8	1,2
2004	-0,8	-0,5	2,0
2005	0,0	0,6	2,8
2006	-0,3	0,1	2,1
2007	4,0	4,4	7,3

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

Cuadro 5.7. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (nº establecimientos y %)

AÑO/SECTOR	Transportes			Transportes y Comunicaciones (1)		Total Economía (2)
	nº establ.	% s/ (1)	% s/ (2)	nº establ.	% s/ (2)	nº establ.
1995	2.580	88,2	3,6	2.925	4,1	72.135
1996	7.179	95,7	9,4	7.504	9,8	76.452
1997	7.802	96,5	9,7	8.082	10,1	80.324
1998	8.035	96,8	9,6	8.303	9,9	83.706
1999	8.113	96,7	9,5	8.393	9,9	85.133
2000	7.957	96,5	9,2	8.243	9,5	86.510
2001	7.768	96,3	9,1	8.065	9,5	85.154
2002	7.729	95,8	8,9	8.065	9,3	87.097
2003	7.643	95,7	8,7	7.989	9,1	87.578
2004	7.582	95,6	8,5	7.932	8,9	89.589
2005	7.597	95,1	8,2	7.992	8,6	92.820
2006	7.621	94,2	7,9	8.093	8,4	95.871
2007	7.837	93,6	7,7	8.371	8,2	101.900

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

Cuadro 5.8. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual)

AÑO/SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
1995	--	--	--
1996	178,3	156,5	6,0
1997	8,7	7,7	5,1
1998	3,0	2,7	4,2
1999	1,0	1,1	1,7
2000	-1,9	-1,8	1,6
2001	-2,4	-2,2	-1,6
2002	-0,5	0,0	2,3
2003	-1,1	-0,9	0,6
2004	-0,8	-0,7	2,3
2005	0,2	0,8	3,6
2006	0,3	1,3	3,3
2007	2,8	3,4	6,3

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



Cuadro 5.9. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en la CAPV (nº establecimientos y %)

AÑO/MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS						
1995	2.756	78	17	45	1.637	4.533
1996	11.785	78	10	28	1.243	13.144
1997	12.967	69	11	24	1.419	14.490
1998	13.436	69	13	27	1.552	15.097
1999	13.633	68	14	27	1.633	15.375
2000	13.309	68	15	27	1.781	15.200
2001	12.890	68	16	30	1.900	14.904
2002	12.568	72	15	39	1.972	14.666
2003	12.281	70	15	35	1.995	14.396
2004	12.172	67	14	33	2.018	14.304
2005	12.228	73	20	36	2.014	14.371
2006	12.184	78	18	37	2.035	14.352
2007	12.601	77	19	38	2.135	14.870
%						
1995	60,8	1,7	0,4	1,0	36,1	100,0
1996	89,7	0,6	0,1	0,2	9,4	100,0
1997	89,5	0,5	0,1	0,2	9,7	100,0
1998	89,0	0,4	0,1	0,2	10,3	100,0
1999	88,7	0,4	0,1	0,2	10,6	100,0
2000	87,6	0,4	0,1	0,2	11,7	100,0
2001	86,5	0,5	0,1	0,2	12,7	100,0
2002	85,7	0,5	0,1	0,3	13,4	100,0
2003	85,3	0,5	0,1	0,2	13,9	100,0
2004	85,1	0,5	0,1	0,2	14,1	100,0
2005	85,1	0,5	0,1	0,3	14,0	100,0
2006	84,9	0,5	0,1	0,3	14,2	100,0
2007	84,7	0,5	0,1	0,3	14,4	100,0

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

Cuadro 5.10. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Álava (nº establecimientos y %)

AÑO/MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS						
1995	290	0	3	0	187	480
1996	1.411	0	3	0	152	1.566
1997	1.574	0	3	0	177	1.754
1998	1.632	0	6	0	195	1.833
1999	1.684	0	7	0	196	1.887
2000	1.626	0	6	0	202	1.834
2001	1.592	0	6	0	214	1.812
2002	1.529	0	5	0	229	1.763
2003	1.493	0	4	0	218	1.715
2004	1.490	0	4	0	230	1.724
2005	1.526	1	7	0	240	1.774
2006	1.502	1	7	0	236	1.746
2007	1.590	1	7	0	253	1.851
%						
1995	60,4	0,0	0,6	0,0	39,0	100,0
1996	90,1	0,0	0,2	0,0	9,7	100,0
1997	89,7	0,0	0,2	0,0	10,1	100,0
1998	89,0	0,0	0,3	0,0	10,7	100,0
1999	89,2	0,0	0,4	0,0	10,4	100,0
2000	88,7	0,0	0,3	0,0	11,0	100,0
2001	87,9	0,0	0,3	0,0	11,8	100,0
2002	86,7	0,0	0,3	0,0	13,0	100,0
2003	87,1	0,0	0,2	0,0	12,7	100,0
2004	86,4	0,0	0,2	0,0	13,4	100,0
2005	86,0	0,1	0,4	0,0	13,5	100,0
2006	86,0	0,1	0,4	0,0	13,5	100,0
2007	85,9	0,1	0,4	0,0	13,6	100,0

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

Cuadro 5.11. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (nº establecimientos y %)

AÑO/MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS						
1995	868	20	0	15	570	1.473
1996	3.977	21	0	7	394	4.399
1997	4.471	19	1	5	438	4.934
1998	4.714	19	0	7	489	5.229
1999	4.846	18	0	8	503	5.375
2000	4.822	18	1	8	560	5.409
2001	4.674	18	1	10	621	5.324
2002	4.505	18	1	13	637	5.174
2003	4.337	21	2	9	669	5.038
2004	4.299	19	2	11	667	4.998
2005	4.297	22	2	10	669	5.000
2006	4.276	22	1	10	676	4.985
2007	4.427	22	1	10	722	5.182
%						
1995	58,9	1,4	0,0	1,0	38,7	100,0
1996	90,3	0,5	0,0	0,2	9,0	100,0
1997	90,6	0,4	0,0	0,1	8,9	100,0
1998	90,1	0,4	0,0	0,1	9,4	100,0
1999	90,2	0,3	0,0	0,1	9,4	100,0
2000	89,2	0,3	0,0	0,1	10,4	100,0
2001	87,8	0,3	0,0	0,2	11,7	100,0
2002	87,1	0,3	0,0	0,3	12,3	100,0
2003	86,1	0,4	0,0	0,2	13,3	100,0
2004	86,1	0,4	0,0	0,2	13,3	100,0
2005	86,0	0,4	0,0	0,2	13,4	100,0
2006	85,8	0,4	0,0	0,2	13,6	100,0
2007	85,5	0,4	0,0	0,2	13,9	100,0

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

Cuadro 5.12. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Bizkaia (nº establecimientos y %)

AÑO/MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS						
1995	1.598	58	14	30	880	2.580
1996	6.397	57	7	21	697	7.179
1997	6.922	50	7	19	804	7.802
1998	7.090	50	7	20	868	8.035
1999	7.103	50	7	19	934	8.113
2000	6.861	50	8	19	1.019	7.957
2001	6.624	50	9	20	1.065	7.768
2002	6.534	54	9	26	1.106	7.729
2003	6.451	49	9	26	1.108	7.643
2004	6.383	48	8	22	1.121	7.582
2005	6.405	50	11	26	1.105	7.597
2006	6.406	55	10	27	1.123	7.621
2007	6.584	54	11	28	1.160	7.837
%						
1995	61,9	2,2	0,5	1,2	34,2	100,0
1996	89,1	0,8	0,1	0,3	9,7	100,0
1997	88,7	0,6	0,1	0,2	10,4	100,0
1998	88,2	0,6	0,1	0,2	10,9	100,0
1999	87,6	0,6	0,1	0,2	11,5	100,0
2000	86,3	0,6	0,1	0,2	12,8	100,0
2001	85,3	0,6	0,1	0,3	13,7	100,0
2002	84,6	0,7	0,1	0,3	14,3	100,0
2003	84,5	0,6	0,1	0,3	14,5	100,0
2004	84,2	0,6	0,1	0,3	14,8	100,0
2005	84,4	0,7	0,1	0,3	14,5	100,0
2006	84,1	0,7	0,1	0,4	14,7	100,0
2007	84,0	0,7	0,1	0,4	14,8	100,0

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

5.1.2. Empleo

Cuadro 5.13. Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (nº empleos y %)

AÑO/SECTOR	Transportes			Transportes y Comunicaciones (1)		Total Economía (2)
	nº empleos	% s/ (1)	% s/ (2)	nº empleos	% s/ (2)	nº empleos
1995	--	--	--	24.950	3,9	633.089
1996	--	--	--	37.433	5,8	647.181
1997	--	--	--	39.125	5,9	661.900
1998	--	--	--	40.407	5,9	679.535
1999	--	--	--	42.446	5,9	721.087
2000	--	--	--	42.463	5,7	743.829
2001	--	--	--	43.685	5,8	759.583
2002	--	--	--	45.213	5,7	788.663
2003	38.814	84,0	4,8	46.194	5,7	806.220
2004	39.309	83,6	4,8	47.013	5,7	820.043
2005	42.744	88,7	5,0	48.180	5,6	853.835
2006	42.331	84,9	4,8	49.851	5,7	880.002
2007	44.840	85,5	4,9	52.465	5,7	919.370

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



Cuadro 5.14. Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)

(%)

AÑO/SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
1996	--	50,0	2,2
1997	--	4,5	2,3
1998	--	3,3	2,7
1999	--	5,0	6,1
2000	--	0,0	3,2
2001	--	2,9	2,1
2002	--	3,5	3,8
2003	--	2,2	2,2
2004	1,3	1,8	1,7
2005	8,7	2,5	4,1
2006	-1,0	3,5	3,1
2007	5,9	5,2	4,5

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

Cuadro 5.15. Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (nº empleos y %)

AÑO/SECTOR	Transportes			Transportes y Comunicaciones (1)		Total Economía (2)
	nº empleos	% s/ (1)	% s/ (2)	nº empleos	% s/ (2)	nº empleos
1995	--	--	--	2.565	2,6	97.299
1996	--	--	--	4.280	4,3	100.034
1997	--	--	--	4.722	4,5	103.930
1998	--	--	--	4.979	4,6	107.859
1999	--	--	--	5.080	4,4	115.141
2000	--	--	--	5.113	4,3	119.065
2001	--	--	--	5.350	4,3	123.715
2002	--	--	--	5.684	4,4	128.340
2003	--	--	--	5.716	4,4	130.403
2004	4.974	86,1	3,7	5.777	4,3	133.632
2005	6.962	116,6	5,0	5.971	4,3	139.400
2006	5.609	87,3	4,0	6.425	4,5	141.904
2007	5.999	86,6	4,1	6.928	4,7	147.541

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

Cuadro 5.16. Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual)

(%)

AÑO/SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
1996	--	66,9	2,8
1997	--	10,3	3,9
1998	--	5,4	3,8
1999	--	2,0	6,8
2000	--	0,6	3,4
2001	--	4,6	3,9
2002	--	6,2	3,7
2003	--	0,6	1,6
2004	--	1,1	2,5
2005	40,0	3,4	4,3
2006	-19,4	7,6	1,8
2007	7,0	7,8	4,0

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

Cuadro 5.17. Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (nº empleos y %)

AÑO/SECTOR	Transportes			Transportes y Comunicaciones (1)		Total Economía (2)
	nº empleos	% s/ (1)	% s/ (2)	nº empleos	% s/ (2)	nº empleos
1995	--	--	--	7.778	3,6	214.435
1996	--	--	--	12.113	5,5	220.535
1997	--	--	--	12.678	5,6	227.080
1998	--	--	--	13.003	5,6	233.616
1999	--	--	--	14.173	5,8	245.983
2000	--	--	--	13.635	5,4	252.190
2001	--	--	--	14.018	5,5	256.981
2002	--	--	--	14.889	5,6	266.117
2003	--	--	--	15.014	5,5	271.258
2004	13.245	85,6	4,8	15.467	5,6	274.392
2005	13.991	87,0	4,9	16.090	5,6	285.643
2006	13.974	87,0	4,8	16.071	5,5	292.876
2007	14.482	86,2	4,7	16.804	5,5	307.346

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

Cuadro 5.18. Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación inter-anual)

AÑO/SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
1996	--	55,7	2,8
1997	--	4,7	3,0
1998	--	2,6	2,9
1999	--	9,0	5,3
2000	--	-3,8	2,5
2001	--	2,8	1,9
2002	--	6,2	3,6
2003	--	0,8	1,9
2004	--	3,0	1,2
2005	5,6	4,0	4,1
2006	-0,1	-1,1	2,5
2007	3,6	4,6	4,9

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

Cuadro 5.19. Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (nº empleos y %)

AÑO/SECTOR	Transportes			Transportes y Comunicaciones (1)		Total Economía (2)
	nº empleos	% s/ (1)	% s/ (2)	nº empleos	% s/ (2)	nº empleos
1995	--	--	--	14.607	4,5	321.355
1996	--	--	--	21.040	6,4	326.612
1997	--	--	--	21.725	6,6	330.890
1998	--	--	--	22.425	6,6	338.060
1999	--	--	--	23.193	6,4	359.963
2000	--	--	--	23.715	6,4	372.574
2001	--	--	--	24.317	6,4	378.887
2002	--	--	--	24.640	6,3	394.206
2003	--	--	--	25.464	6,3	404.559
2004	21.090	81,8	5,1	25.769	6,3	412.019
2005	21.791	83,4	5,1	26.119	6,1	428.792
2006	22.748	83,2	5,1	27.355	6,1	445.222
2007	23.594	82,1	5,1	28.733	6,2	464.483

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



Cuadro 5.20. Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación inter-anual)

AÑO/SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
1996	--	44,0	1,6
1997	--	3,3	1,3
1998	--	3,2	2,2
1999	--	3,4	6,5
2000	--	2,3	3,5
2001	--	2,5	1,7
2002	--	1,3	4,0
2003	--	3,3	2,6
2004	--	1,2	1,8
2005	3,3	1,4	4,1
2006	4,4	4,7	3,8
2007	3,7	5,0	4,3

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

5.1.3. Valor añadido bruto (precios corrientes)

Cuadro 5.21. Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (miles de euros y %)

AÑO/SECTOR	Transportes			Transportes y Comunicaciones (1)		Total Economía (2)
	miles de euros	% s/ (1)	% s/ (2)	miles de euros	% s/ (2)	miles de euros
2002	2.101.347	68,0	5,0	3.089.554	7,3	42.107.236
2003	2.148.203	65,7	4,8	3.268.374	7,3	44.646.354
2004	2.288.812	65,6	4,8	3.491.058	7,3	48.054.354
2005	2.462.830	68,5	4,8	3.593.268	7,0	51.110.318
2006	2.662.981	68,6	4,9	3.881.303	7,1	54.903.081
2007 (a)	2.832.559	68,4	4,8	4.143.478	7,0	58.837.552

(a): Datos de avance.

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

Cuadro 5.22. Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual)

AÑO/SECTOR	Transportes	Transportes y Comunicaciones	Total Economía
2003	2,2	5,8	6,0
2004	6,5	6,8	7,6
2005	7,6	2,9	6,4
2006	8,1	8,0	7,4
2007(a)	6,4	6,8	7,2

(a): Datos de avance.

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

Cuadro 5.23. VAB del sector de transportes por modo en la CAPV (miles de euros y %)

AÑO/MODO	Carretera	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
MILES DE EUROS						
2003	1.122.259	142.989	40.682	52.336	789.937	2.148.203
2004	1.201.681	147.163	49.748	56.245	833.975	2.288.812
2005	1.341.014	122.935	65.200	62.824	870.857	2.462.830
2006	1.443.108	128.773	71.311	68.654	951.135	2.662.981
2007 (a)	1.527.131	130.612	79.369	73.357	1.022.090	2.832.559
%						
2003	52,2	6,7	1,9	2,4	36,8	100,0
2004	52,5	6,4	2,2	2,5	36,4	100,0
2005	54,4	5,0	2,6	2,6	35,4	100,0
2006	54,2	4,8	2,7	2,6	35,7	100,0
2007 (a)	53,9	4,6	2,8	2,6	36,1	100,0

(a): Datos de avance.

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



5.2. ANEXO OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE

5.2.1. Oferta de transporteCuadro 5.24. Longitud y densidad de la red de carreteras en la CAPV (km y m/km²)

AÑO/MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL
LONGITUD (km)				
1992	186	197	4.046	4.429
1993	186	231	3.880	4.297
1994	186	247	3.887	4.320
1995	187	240	3.931	4.358
1996	187	251	3.858	4.296
1997	187	276	3.787	4.250
1998	188	275	3.854	4.317
1999	188	292	3.966	4.446
2000	196	299	3.858	4.353
2001	196	300	3.816	4.312
2002	192	303	3.768	4.263
2003	201	318	3.744	4.263
2004	206	316	3.728	4.250
2005	211	325	3.682	4.218
2006	211	317	3.677	4.205
2007	228	345	3.656	4.229
DENSIDAD (m/km²) (1)				
1992	25,7	27,2	559,2	612,1
1993	25,7	31,9	536,3	593,9
1994	25,7	34,1	537,3	597,1
1995	25,8	33,2	543,3	602,3
1996	25,8	34,7	533,3	593,8
1997	25,8	38,1	523,4	587,3
1998	26,0	38,0	532,7	596,7
1999	26,0	40,4	548,2	614,6
2000	27,1	41,3	533,3	601,7
2001	27,1	41,5	527,5	596,1
2002	26,5	41,9	520,8	589,2
2003	27,8	44,0	517,5	589,3
2004	28,5	43,7	515,3	587,5
2005	29,2	44,9	508,9	583,0
2006	29,2	43,8	508,2	581,2
2007	31,5	47,7	505,3	584,5

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

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

Cuadro 5.25. Longitud y densidad de la red de carreteras en Álava (km y m/km²)

AÑO/MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL
LONGITUD (km)				
1992	60	79	1.492	1.631
1993	60	112	1.321	1.493
1994	60	112	1.339	1.511
1995	61	100	1.333	1.494
1996	61	111	1.299	1.471
1997	61	111	1.299	1.471
1998	61	113	1.348	1.522
1999	61	113	1.409	1.583
2000	62	112	1.296	1.470
2001	62	112	1.296	1.470
2002	62	112	1.296	1.470
2003	62	112	1.296	1.470
2004	62	112	1.304	1.478
2005	62	112	1.304	1.478
2006	62	112	1.303	1.477
2007	62	112	1.303	1.477
DENSIDAD (m/km²)				
1992	19,8	26,0	491,2	537,0
1993	19,8	36,9	434,9	491,6
1994	19,8	36,9	440,9	497,5
1995	20,1	32,9	438,9	491,9
1996	20,1	36,5	427,7	484,3
1997	20,1	36,5	427,7	484,3
1998	20,1	37,2	443,8	501,1
1999	20,1	37,2	463,9	521,2
2000	20,4	36,9	426,7	484,0
2001	20,4	36,9	426,7	484,0
2002	20,4	36,9	426,7	484,0
2003	20,4	36,9	426,7	484,0
2004	20,4	36,9	429,3	486,6
2005	20,4	36,9	429,3	486,6
2006	20,4	36,9	429,0	486,3
2007	20,4	36,9	429,0	486,3

La densidad se ha calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.
Fuente: Eustat. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Cuadro 5.26. Longitud y densidad de la red de carreteras en Gipuzkoa (km y m/km²)

AÑO/MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL
LONGITUD (km)				
1992	70	52	1.182	1.304
1993	70	52	1.182	1.304
1994	70	68	1.171	1.309
1995	70	69	1.197	1.336
1996	70	69	1.197	1.336
1997	70	75	1.137	1.282
1998	70	75	1.137	1.282
1999	70	83	1.197	1.350
2000	75	83	1.198	1.356
2001	75	83	1.201	1.359
2002	69	85	1.194	1.348
2003	77	85	1.196	1.358
2004	81	85	1.195	1.361
2005	86	91	1.194	1.371
2006	86	90	1.195	1.371
2007	81	107	1.191	1.379
DENSIDAD (m/km²)				
1992	35,3	26,3	596,9	658,5
1993	35,3	26,3	596,9	658,5
1994	35,3	34,3	591,3	660,9
1995	35,3	34,8	604,5	674,6
1996	35,3	34,8	604,5	674,6
1997	35,3	37,9	574,2	647,4
1998	35,3	37,9	574,2	647,4
1999	35,3	41,9	604,5	681,7
2000	37,9	41,9	605,0	684,8
2001	37,9	41,9	606,5	686,3
2002	34,8	42,9	602,9	680,6
2003	38,9	42,9	603,9	685,7
2004	40,9	42,9	603,4	687,2
2005	43,4	46,0	602,9	692,3
2006	43,4	45,4	603,4	692,3
2007	40,9	54,0	601,4	696,4

La densidad se ha calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.
Fuente: Eustat. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Cuadro 5.27. Longitud y densidad de la red de carreteras en Bizkaia (km y m/km²)

AÑO/MODO	Autopistas de peajes	Autopistas libres, autovías, carreteras	Carreteras de calzada única	TOTAL
LONGITUD (km)				
1992	56	66	1.372	1.494
1993	56	67	1.377	1.500
1994	56	67	1.377	1.500
1995	56	71	1.401	1.528
1996	56	71	1.362	1.489
1997	56	90	1.351	1.497
1998	57	87	1.369	1.513
1999	57	96	1.360	1.513
2000	59	104	1.364	1.527
2001	59	105	1.319	1.483
2002	61	106	1.278	1.445
2003	62	121	1.252	1.435
2004	63	119	1.229	1.411
2005	63	122	1.184	1.369
2006	63	115	1.179	1.357
2007	85	126	1.162	1.373
DENSIDAD (m/km²)				
1992	25,3	29,8	618,8	673,9
1993	25,3	30,2	621,1	676,6
1994	25,3	30,2	621,1	676,6
1995	25,3	32,0	631,9	689,2
1996	25,3	32,0	614,3	671,6
1997	25,3	40,6	609,3	675,2
1998	25,7	39,2	617,4	682,3
1999	25,7	43,3	613,4	682,4
2000	26,6	46,9	615,2	688,7
2001	26,6	47,4	594,9	668,9
2002	27,5	47,8	576,4	651,7
2003	28,0	54,6	564,7	647,3
2004	28,4	53,7	554,3	636,4
2005	28,4	55,0	534,0	617,4
2006	28,4	51,9	531,8	612,0
2007	38,3	56,8	524,1	619,2

La densidad se ha calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.
Fuente: Eustat. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Cuadro 5.28. Evolución del parque de vehículos en la CAPV por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)

AÑO/ TIPO	Turismos		Motocicletas		Camiones y furgonetas		Autobuses		Tractores industriales		Otros vehículos		TOTAL	
	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ inter- anual (%)
1992	651.265	--	39.542	--	109.908	--	2.358	--	4.707	--	11.377	--	819.157	--
1993	662.532	1,7	40.991	3,7	113.246	3,0	2.369	0,5	4.776	1,5	11.944	5,0	835.858	2,0
1994	674.331	1,8	41.731	1,8	116.433	2,8	2.340	-1,2	4.911	2,8	12.553	5,1	852.299	2,0
1995	694.049	2,9	42.489	1,8	121.382	4,3	2.323	-0,7	5.386	9,7	13.614	8,5	879.243	3,2
1996	716.015	3,2	43.438	2,2	127.437	5,0	2.404	3,5	5.711	6,0	14.366	5,5	909.371	3,4
1997	737.811	3,0	44.604	2,7	132.011	3,6	2.440	1,5	6.173	8,1	15.265	6,3	938.304	3,2
1998	769.317	4,3	46.332	3,9	138.516	4,9	2.513	3,0	6.742	9,2	16.670	9,2	980.090	4,5
1999	801.137	4,1	48.320	4,3	145.574	5,1	2.578	2,6	7.257	7,6	18.261	9,5	1.023.127	4,4
2000	820.618	2,4	50.245	4,0	150.122	3,1	2.635	2,2	7.765	7,0	20.152	10,4	1.051.537	2,8
2001	843.544	2,8	51.923	3,3	154.400	2,8	2.678	1,6	8.285	6,7	22.160	10,0	1.082.990	3,0
2002	861.225	2,1	53.563	3,2	158.488	2,6	2.668	-0,4	8.419	1,6	24.189	9,2	1.108.552	2,4
2003	851.684	-1,1	53.781	0,4	159.988	0,9	2.643	-0,9	8.356	-0,7	25.966	7,3	1.102.418	-0,6
2004	874.085	2,6	57.259	6,5	167.201	4,5	2.668	0,9	8.645	3,5	28.343	9,2	1.138.201	3,2
2005	889.109	1,7	64.036	11,8	174.891	4,6	2.809	5,3	8.762	1,4	30.967	9,3	1.170.574	2,8
2006	904.969	1,8	72.605	13,4	182.103	4,1	2.859	1,8	8.811	0,6	34.003	9,8	1.205.350	3,0
2007	928.759	2,6	82.564	13,7	191.684	5,3	2.908	1,7	9.138	3,7	37.466	10,2	1.252.519	3,9

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

Cuadro 5.29. Evolución del parque de vehículos en Álava por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)

AÑO/ TIPO	Turismos		Motocicletas		Camiones y furgonetas		Autobuses		Tractores industriales		Otros vehículos		TOTAL	
	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)
1992	90.131	--	4.741	--	17.949	--	422	--	783	--	1.640	--	115.666	--
1993	91.885	1,9	4.928	3,9	18.582	3,5	423	0,2	801	2,3	1.742	6,2	118.361	2,3
1994	96.172	4,7	4.996	1,4	19.170	3,2	418	-1,2	807	0,7	1.848	6,1	123.411	4,3
1995	102.049	6,1	5.084	1,8	20.074	4,7	418	0,0	909	12,6	2.000	8,2	130.534	5,8
1996	107.247	5,1	5.322	4,7	21.657	7,9	437	4,5	950	4,5	2.094	4,7	137.707	5,5
1997	112.004	4,4	5.258	-1,2	22.279	2,9	429	-1,8	1.029	8,3	2.256	7,7	143.255	4,0
1998	117.890	5,3	5.423	3,1	23.489	5,4	428	-0,2	1.193	15,9	2.467	9,4	150.890	5,3
1999	123.477	4,7	5.543	2,2	25.004	6,4	456	6,5	1.231	3,2	2.691	9,1	158.402	5,0
2000	127.351	3,1	5.623	1,4	25.932	3,7	474	3,9	1.275	3,6	2.970	10,4	163.625	3,3
2001	131.537	3,3	5.848	4,0	26.672	2,9	467	-1,5	1.294	1,5	3.338	12,4	169.156	3,4
2002	135.345	2,9	6.063	3,7	27.366	2,6	465	-0,4	1.333	3,0	3.663	9,7	174.235	3,0
2003	125.458	-7,3	5.934	-2,1	26.734	-2,3	448	-3,7	1.340	0,5	3.991	9,0	163.905	-5,9
2004	129.882	3,5	6.391	7,7	27.855	4,2	443	-1,1	1.369	2,2	4.393	10,1	170.333	3,9
2005	132.927	2,3	7.286	14,0	29.219	4,9	468	5,6	1.406	2,7	4.898	11,5	176.204	3,4
2006	136.615	2,8	8.267	13,5	30.541	4,5	497	6,2	1.410	0,3	5.473	11,7	182.803	3,7
2007	141.555	3,6	9.566	15,7	32.267	5,7	495	-0,4	1.466	4,0	6.152	12,4	191.501	4,8

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

Cuadro 5.30. Evolución del parque de vehículos en Gipuzkoa por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)

AÑO/ TIPO	Turismos		Motocicletas		Camiones y furgonetas		Autobuses		Tractores industriales		Otros vehículos		TOTAL	
	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)
1992	210.309	--	17.108	--	38.016	--	726	--	1.865	--	3.907	--	271.931	--
1993	214.413	2,0	17.844	4,3	39.637	4,3	733	1,0	1.900	1,9	4.115	5,3	278.642	2,5
1994	217.020	1,2	18.294	2,5	41.076	3,6	735	0,3	1.967	3,5	4.342	5,5	283.434	1,7
1995	222.489	2,5	18.802	2,8	42.913	4,5	728	-1,0	2.132	8,4	4.709	8,5	291.773	2,9
1996	229.360	3,1	19.422	3,3	44.903	4,6	761	4,5	2.244	5,3	4.994	6,1	301.684	3,4
1997	236.611	3,2	20.463	5,4	47.020	4,7	745	-2,1	2.452	9,3	5.334	6,8	312.625	3,6
1998	247.066	4,4	21.580	5,5	49.555	5,4	749	0,5	2.673	9,0	6.001	12,5	327.624	4,8
1999	257.658	4,3	22.749	5,4	52.152	5,2	749	0,0	2.959	10,7	6.696	11,6	342.963	4,7
2000	263.933	2,4	23.696	4,2	53.815	3,2	753	0,5	3.169	7,1	7.401	10,5	352.767	2,9
2001	271.439	2,8	24.504	3,4	55.383	2,9	761	1,1	3.399	7,3	8.240	11,3	363.726	3,1
2002	276.854	2,0	25.149	2,6	56.789	2,5	764	0,4	3.423	0,7	9.085	10,3	372.064	2,3
2003	276.174	-0,2	25.379	0,9	58.085	2,3	761	-0,4	3.346	-2,2	9.745	7,3	373.490	0,4
2004	282.987	2,5	26.942	6,2	60.856	4,8	759	-0,3	3.489	4,3	10.677	9,6	385.710	3,3
2005	287.191	1,5	29.998	11,3	63.793	4,8	771	1,6	3.496	0,2	11.653	9,1	396.902	2,9
2006	291.589	1,5	33.957	13,2	66.478	4,2	785	1,8	3.498	0,1	12.668	8,7	408.975	3,0
2007	298.750	2,5	38.378	13,0	70.070	5,4	811	3,3	3.629	3,7	13.743	8,5	425.381	4,0

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

Cuadro 5.31. Evolución del parque de vehículos en Bizkaia por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual)

AÑO/ TIPO	Turismos		Motocicletas		Camiones y furgonetas		Autobuses		Tractores industriales		Otros vehículos		TOTAL	
	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)	nº vehículos	Δ interanual (%)
1992	350.825	--	17.693	--	53.943	--	1.210	--	2.059	--	5.830	--	431.560	--
1993	356.234	1,5	18.219	3,0	55.027	2,0	1.213	0,2	2.075	0,8	6.087	4,4	438.855	1,7
1994	361.139	1,4	18.441	1,2	56.187	2,1	1.187	-2,1	2.137	3,0	6.363	4,5	445.454	1,5
1995	369.511	2,3	18.603	0,9	58.395	3,9	1.177	-0,8	2.345	9,7	6.905	8,5	456.936	2,6
1996	379.408	2,7	18.694	0,5	60.877	4,3	1.206	2,5	2.517	7,3	7.278	5,4	469.980	2,9
1997	389.196	2,6	18.883	1,0	62.712	3,0	1.266	5,0	2.692	7,0	7.675	5,5	482.424	2,6
1998	404.361	3,9	19.329	2,4	65.472	4,4	1.336	5,5	2.876	6,8	8.202	6,9	501.576	4,0
1999	420.002	3,9	20.028	3,6	68.418	4,5	1.373	2,8	3.067	6,6	8.874	8,2	521.762	4,0
2000	429.334	2,2	20.926	4,5	70.375	2,9	1.408	2,5	3.321	8,3	9.781	10,2	535.145	2,6
2001	440.568	2,6	21.571	3,1	72.345	2,8	1.450	3,0	3.592	8,2	10.582	8,2	550.108	2,8
2002	449.026	1,9	22.351	3,6	74.333	2,7	1.439	-0,8	3.663	2,0	11.441	8,1	562.253	2,2
2003	450.052	0,2	22.468	0,5	75.169	1,1	1.434	-0,3	3.670	0,2	12.230	6,9	565.023	0,5
2004	461.216	2,5	23.926	6,5	78.490	4,4	1.466	2,2	3.787	3,2	13.273	8,5	582.158	3,0
2005	468.991	1,7	26.752	11,8	81.879	4,3	1.570	7,1	3.860	1,9	14.416	8,6	597.468	2,6
2006	476.765	1,7	30.381	13,6	85.084	3,9	1.577	0,4	3.903	1,1	15.862	10,0	613.572	2,7
2007	488.454	2,5	34.620	14,0	89.347	5,0	1.602	1,6	4.043	3,6	17.571	10,8	635.637	3,6

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

Cuadro 5.32. Índice de motorización (turismos/1.000 habitantes)

(turismos/1.000 habitantes)

AÑO/TT.HH.	Álava	Gipuzkoa	Bizkaia	CAPV
1995	360,7	325,2	317,5	325,7
1996	380,6	339,2	332,8	341,3
1997	397,4	349,9	341,4	351,7
1998	414,3	365,3	355,5	366,6
1999	432,1	380,4	369,3	381,4
2000	444,5	388,5	379,0	391,0
2001	455,5	399,1	389,0	401,4
2002	463,7	405,4	396,2	408,5
2003	426,2	403,5	397,1	403,2
2004	438,9	412,2	407,1	413,2
2005	443,2	417,0	412,8	418,4
2006	452,5	421,4	418,3	424,1
2007	462,9	435,1	429,7	436,2

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

Cuadro 5.33. Tráfico de aeronaves por aeropuerto (nº aeronaves)

(nº aeronaves)

AÑO/AEROPUERTO	Bilbao	Hondarribia	Vitoria-Gasteiz	TOTAL
1992	17.473	1.850	2.733	22.056
1993	16.545	1.822	3.168	21.535
1994	17.266	1.803	2.747	21.816
1995	20.348	1.814	4.689	26.851
1996	23.190	3.789	8.783	35.762
1997	28.667	3.713	13.054	45.434
1998	32.118	4.535	13.269	49.922
1999	36.394	5.212	14.730	56.336
2000	40.770	5.569	13.726	60.065
2001	40.295	5.869	13.488	59.652
2002	37.134	6.032	11.949	55.115
2003	40.864	6.257	11.281	58.402
2004	47.020	6.295	10.848	64.163
2005	51.745	7.135	8.894	67.774
2006	52.200	8.873	9.462	70.535
2007	54.877	9.884	9.131	73.892

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

5.2.2. Demanda de movilidad de personas

a) *Servicios públicos de transportes colectivos.*

Cuadro 5.34. Evolución de viajeros en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de viajeros).

(miles de viajeros)

AÑO/	BUS urbano Bilbao	BUS urbano Donostia	BUS urbano Gasteiz	Bus interurbano Bizkaia	Bus interurbano Gipuzkoa	Bus interurbano Alava	Metro Bilbao	Euskotran	Renfe (1)	Euskotren	FEVE
2000	22.729	27.213	11.383	36.359	18.461	--	54.173		35.288	18.138	1.866
2001	23.277	27.239	11.474	38.852	17.749	--	55.895		36.533	18.073	1.835
2002	23.146	26.483	11.561	35.284	17.022	295	66.706	47	34.288	17.961	1.900
2003	24.093	26.511	11.718	37.232	16.712	333	72.609	1.144	32.926	18.156	1.841
2004	25.518	26.003	11.805	36.876	16.627	437	73.089	2.192	29.864	16.704	1.895
2005	26.086	26.219	11.513	34.134	15.382	317	77.802	2.820	29.223	17.757	1.945
2006	27.264	26.670	10.686	32.810	16.109	347	79.780	2.935	28.934	18.111	1.832
2007	27.705	27.361	12.043	30.876	16.120	349	85.864	2.906	26.430	18.319	1.772

(1) Incluye los servicios de Renfe de cercanías Bilbao (líneas C-1 Bilbao Abando-Santurtzi, C-2 Bilbao Abando-Muskiz y C-3 Bilbao Abando-Orduña) y cercanías de Donostia-San Sebastián (línea Irún-Brinkola).

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

Cuadro 5.35. Evolución de viajeros en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de viajeros y tasa de variación interanual).

(miles de viajeros)

AÑO/	BUS urbano	BUS interurbano	TREN urbano	TREN interurbano	TOTAL	Variación Anual	Variación acumulada desde 2000
2000	61.325	54.820	54.173	55.292	225.610	--	--
2001	61.990	56.601	55.895	56.441	230.927	2,4	2,4
2002	61.190	52.601	66.753	54.149	234.693	1,6	4,0
2003	62.322	54.277	73.753	52.923	243.275	3,7	7,8
2004	63.326	53.940	75.281	48.463	241.010	-0,9	6,8
2005	63.818	49.833	80.622	48.925	243.198	0,9	7,8
2006	64.620	49.266	82.715	48.877	245.478	0,9	8,8
2007	67.109	47.345	88.770	46.521	249.745	1,7	10,7

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



b) Carretera

Cuadro 5.36. Transporte privado: Evolución de la IMD en los principales accesos a las capitales vascas (nº vehículos y %)

CAPITAL/AÑO	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Δ 07/06
(nº vehículos y %)								
Vitoria-Gasteiz								
Arkaute	11.197	11.484	12.329	10.838	10.119	10.547	10.733	1,8
Gamarra Mayor	22.946	22.801	22.801	23.751	23.608	24.036	24.056	0,1
Puente Zadorra	27.739	29.799	34.756	33.734	34.283	24.419	34.113	39,7
Krispijana	28.092	27.689	30.370	31.871	34.381	34.269	37.510	9,5
Gometxa	20.358	N.D.	15.239	16.954	17.991	18.506	19.323	4,4
TOTAL	110.332	91.773	115.495	117.148	120.382	111.777	125.735	12,5
Donostia-San Sebastián(1)								
Herrera	53.923	49.379	49.891	45.750	40.700	38.637	28.093	-27,3
Loiola	18.524	17.574	15.405	17.503	17.248	15.723	14.717	-6,4
Zapatari-Av. Tolosa	34.724	29.858	29.555	31.407	32.560	30.734	32.584	6,0
Subida hospitales	15.696	17.494	17.177	18.083	19.639	19.421	18.648	-4,0
Carlos I	39.789	42.057	41.335	41.118	41.325	48.828	41.105	-15,8
Amara	40.370	43.135	44.547	43.529	38.758	47.831	44.083	-7,8
TOTAL	203.026	199.497	197.910	197.390	190.230	201.174	179.230	-10,9
Bilbao								
Deusto-Elorrieta	25.769	23.634	22.796	17.124	17.305	17.109	16.730	-2,2
Deusto-Enekuri	29.123	25.896	33.156	46.025	46.198	49.805	48.921	-1,8
Túneles Artxanda	--	11.709	14.552	14.732	15.749	16.891	16.427	-2,7
Begoña-Sto.Domingo	38.657	37.131	39.109	37.800	36.098	36.990	37.464	1,3
Ibarsusi-Etxebarri	44.129	45.741	46.654	45.072	44.625	41.945	40.987	-2,3
Bolueta-Zubialdea	18.772	18.594	18.207	17.320	15.182	13.627	13.988	2,6
Miraflores-S.Sur	34.267	34.256	36.745	40.318	40.326	43.641	44.280	1,5
Plaza Zababuru-S.Sur	51.566	44.089	38.970	34.422	34.144	34.502	35.582	3,1
Plaza Sagrado Corazón-S.Sur	66.284	71.198	71.178	67.683	66.857	63.282	66.603	5,2
Basurto-Kastrexana	10.838	10.899	10.929	10.827	10.065	8.917	9.266	3,9
Basurto-Zorrotza	22.873	21.908	19.661	18.571	17.143	16.292	13.679	-16,0
TOTAL	342.278	345.055	351.957	349.894	343.692	343.001	343.927	0,3

Fuente: Plan de Aforo de la Diputación Foral de Álava 2007, Plan de Aforo de la Diputación Foral de Bizkaia 2007, Plan de Aforo de la Diputación Foral de Gipuzkoa 2007. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Cuadro 5.37. Transporte público urbano: Evolución del número de viajeros en los autobuses urbanos de las tres capitales vascas (miles de viajeros y tasa de variación interanual)

AÑO/CAPITAL	Bilbao		Donostia-San Sebastián		Vitoria-Gasteiz		TOTAL	
	miles de viajeros	Δ inter-anual (%)	miles de viajeros	Δ inter-anual (%)	miles de viajeros	Δ inter-anual (%)	miles de viajeros	Δ inter-anual (%)
1990	29.494	--	27.001	--	10.295	--	66.790	--
1991	29.772	0,9	26.220	-2,9	10.324	0,3	66.316	-0,7
1992	30.727	3,2	26.441	0,8	10.286	-0,4	67.454	1,7
1993	30.521	-0,7	24.667	-6,7	10.328	0,4	65.516	-2,9
1994	29.670	-2,8	25.447	3,2	10.335	0,1	65.452	-0,1
1995	30.208	1,8	26.371	3,6	10.765	4,2	67.344	2,9
1996	29.594	-2,0	26.886	2,0	11.266	4,7	67.746	0,6
1997	26.841	-9,3	26.737	-0,6	11.267	0,0	64.845	-4,3
1998	23.935	-10,8	27.023	1,1	11.441	1,5	62.399	-3,8
1999	22.622	-5,5	27.338	1,2	11.524	0,7	61.484	-1,5
2000	22.729	0,5	27.213	-0,5	11.383	-1,2	61.325	-0,3
2001	23.277	2,4	27.239	0,1	11.474	0,8	61.990	1,1
2002	23.146	-0,6	26.483	-2,8	11.561	0,8	61.190	-1,3
2003	24.093	4,1	26.511	0,1	11.718	1,4	62.322	1,8
2004	25.518	5,9	26.003	-1,9	11.805	0,7	63.326	1,6
2005	26.086	2,2	26.219	0,8	11.513	-2,5	63.818	0,8
2006	27.264	4,5	26.670	1,7	10.686	-7,2	64.620	1,3
2007	27.705	1,6	27.361	2,6	12.043	12,7	67.109	3,9

Fuente: CTSS, Bilbobus, Tuvisa. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Cuadro 5.38. Transporte público interurbano: Evolución del número de viajeros en los servicios regulares de autobús interurbano (nº viajeros y tasa de variación interanual)

AÑO/AMBITO	Interurbano Bizkaia		Interurbano Gipuzkoa		Interurbano Álava	
	nº viajeros	Δ inter-anual (%)	nº viajeros	Δ inter-anual (%)	nº viajeros	Δ inter-anual (%)
1999	35.474.000	--	19.003.213	--	n.d.	--
2000	36.359.000	2,5	18.461.211	-2,9	n.d.	--
2001	38.852.000	6,9	17.748.700	-3,9	n.d.	--
2002	35.284.000	-9,2	17.022.302	-4,1	295.200	--
2003	37.232.000	5,5	16.711.965	-1,8	333.300	12,9
2004	36.875.775	-1,0	16.626.639	-0,5	437.200	31,2
2005	34.134.235	-7,4	15.382.307	-7,5	317.400	-27,4
2006	32.809.996	-3,9	16.109.088	4,7	347.200	9,4
2007	30.876.000	-5,9	16.120.200	0,1	349.300	0,6

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

c) *Ferrovionario*

Cuadro 5.39. Transporte público urbano y metropolitano: Evolución del número de viajeros en el Metro de Bilbao (miles de viajeros y tasa de variación interanual)

AÑO	Metro de Bilbao	
	miles de viajeros	Δ interanual (%)
1995 ⁽¹⁾	4.730	--
1996	31.660	--
1997	41.494	31,1
1998	49.102	18,3
1999	50.886	3,6
2000	54.173	6,5
2001	55.895	3,2
2002	66.706	19,3
2003	72.609	8,8
2004	73.089	0,7
2005	77.802	6,4
2006	79.780	2,5
2007	85.864	7,6

⁽¹⁾: Desde su puesta en marcha el 11 de noviembre hasta fin de año.

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

Cuadro 5.40. Distribución del volumen de viajeros del Metro de Bilbao por mes (nº viajeros y %)

MES/AÑO	2000		2005		2006		2007	
	nº viajeros	% vertical	nº viajeros	% vertical	nº viajeros	% vertical	nº viajeros	% vertical
Enero	4.468.038	8,2	6.586.321	8,5	7.032.992	8,8	7.523.252	8,8
Febrero	4.633.620	8,6	6.440.618	8,3	6.568.638	8,2	7.169.034	8,3
Marzo	5.158.580	9,5	6.413.153	8,2	7.482.706	9,4	8.019.898	9,3
Abril	3.863.360	7,1	6.834.091	8,8	5.871.471	7,4	6.513.817	7,6
Mayo	4.863.045	9,0	7.102.045	9,1	7.256.017	9,1	7.892.988	9,2
Junio	4.673.533	8,6	6.716.785	8,6	6.780.003	8,5	7.386.012	8,6
Julio	3.875.806	7,2	5.833.745	7,5	5.704.203	7,1	6.373.981	7,4
Agosto	3.377.290	6,2	4.982.061	6,4	5.223.175	6,5	5.471.464	6,4
Septiembre	4.308.540	8,0	6.309.961	8,1	6.411.497	8,0	6.657.528	7,8
Octubre	5.017.855	9,3	6.780.388	8,7	7.182.365	9,0	7.856.072	9,1
Noviembre	5.114.878	9,4	6.975.674	9,0	7.258.179	9,1	7.545.386	8,8
Diciembre	4.818.804	8,9	6.826.999	8,8	7.008.848	8,9	7.455.024	8,7
TOTAL	54.173.349	100,0	77.801.841	100,0	79.780.094	100,0	85.864.456	100,0

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

Cuadro 5.41. Distribución del volumen de viajeros del Metro de Bilbao por estación (nº viajeros y %)

ESTACIÓN/AÑO	2000		2005		2006		2007	
	nº viajeros	% vertical	nº viajeros	% vertical	nº viajeros	% vertical	nº viajeros	% vertical
Etxebarri	--	--	758.915	1,0	1.394.808	1,7	2.289.196	2,7
Boluetza	1.320.541	2,4	1.598.436	2,1	1.566.993	2,0	1.467.988	1,7
Basarrate	1.820.404	3,4	2.184.931	2,8	2.247.571	2,8	2.336.064	2,7
Santutxu	4.067.312	7,5	4.857.664	6,2	4.908.771	6,2	4.952.330	5,8
Casco Viejo	5.133.486	9,5	6.310.756	8,1	6.427.006	8,1	6.554.028	7,6
Abando	4.998.904	9,2	6.489.365	8,3	6.569.655	8,2	6.786.616	7,9
Moyua	4.389.232	8,1	5.924.437	7,6	6.036.020	7,6	6.342.798	7,4
Indautxu	4.375.665	8,1	5.749.883	7,4	5.876.539	7,4	6.195.720	7,2
San Mamés	4.084.384	7,5	5.464.727	7,0	5.541.777	6,9	5.769.908	6,7
Deusto	4.412.197	8,1	5.366.038	6,9	5.238.886	6,6	5.262.567	6,1
Sarriko	2.440.168	4,5	2.611.465	3,4	2.614.024	3,3	2.650.973	3,1
San Inazio	1.742.686	3,2	2.280.153	2,9	2.318.850	2,9	2.342.613	2,7
Lutxana	149.925	0,3	209.224	0,3	211.865	0,3	229.890	0,3
Erandio	1.476.705	2,7	1.701.962	2,2	1.744.584	2,2	1.788.761	2,1
Astrabudua	1.124.242	2,1	1.400.838	1,8	1.459.769	1,8	1.497.341	1,7
Leioa	670.441	1,2	832.916	1,1	853.008	1,1	952.726	1,1
Lamiako	268.173	0,5	336.427	0,4	341.927	0,4	362.606	0,4
Areeta	3.478.184	6,4	3.855.954	5,0	3.882.611	4,9	3.761.924	4,4
Gobela	878.447	1,6	961.050	1,2	953.432	1,2	959.730	1,1
Neguri	704.075	1,3	750.100	1,0	756.424	0,9	734.539	0,9
Aiboa	347.406	0,6	382.839	0,5	375.904	0,5	378.658	0,4
Algorta	2.470.523	4,6	2.655.105	3,4	2.628.411	3,3	2.640.362	3,1
Bidezabal	1.439.741	2,7	1.634.322	2,1	1.633.598	2,0	1.611.073	1,9
Berango	341.709	0,6	408.625	0,5	426.331	0,5	453.825	0,5
Larrabasterra	413.973	0,8	500.746	0,6	481.173	0,6	455.085	0,5
Sopelana	594.527	1,1	657.819	0,8	677.124	0,8	657.434	0,8
Urduliz	308.424	0,7	334.794	0,5	335.587	0,4	333.704	0,4
Plentzia	721.875	1,3	716.306	0,9	711.588	0,9	683.487	0,8
Gurutzeta/Cruces	--	--	3.110.785	4,0	3.187.994	4,0	3.512.401	4,1
Ansio	--	--	867.176	1,1	1.035.401	1,3	1.143.813	1,3
Barakaldo	--	--	3.118.872	4,0	3.199.779	4,0	3.568.451	4,2
Bagatza	--	--	1.440.756	1,9	1.550.906	1,9	1.727.943	2,0
Urbina	--	--	127.175	0,2	132.711	0,2	140.170	0,2
Sestao	--	--	2.201.280	2,8	2.459.067	3,1	2.308.827	2,7
Abatxolo	--	--	--	--	--	--	659.380	0,8
Portugalete	--	--	--	--	--	--	2.351.525	2,7
TOTAL	54.173.349	100,0	77.801.841	100,0	79.780.094	100,0	85.864.456	100,0

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

Cuadro 5.42. Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros de Euskotran (nº viajeros y tasa de variación interanual)

AÑO	nº viajeros	Δ interanual (%)
2002 ⁽¹⁾	47.248	--
2003	1.143.957	--
2004	2.191.696	91,6
2005	2.819.927	28,7
2006	2.934.852	4,1
2007	2.906.352	-1,0

⁽¹⁾: Desde su puesta en marcha el 12 de diciembre de 2002 hasta fin de año.

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

Cuadro 5.43. Transporte público interurbano: Evolución de viajeros en servicios regulares de ferrocarril (miles de viajeros)

(miles de viajeros)

AÑO/COMPañÍA	Renfe ⁽¹⁾	EuskoTren	FEVE	TOTAL
1980	31.404	30.234	1.631	63.269
1985	43.443	21.263	1.294	66.000
1990	31.023	35.253	1.211	67.487
1991	27.644	36.437	1.441	65.522
1992	33.143	36.438	1.531	71.112
1993	33.318	37.064	1.553	71.935
1994	34.164	37.212	1.668	73.044
1995	34.412	31.344	1.744	67.500
1996	34.196	17.245	1.820	53.261
1997	33.765	19.952	1.872	55.589
1998	32.321	16.525	1.872	50.718
1999	33.777	16.865	1.863	52.505
2000	35.288	18.138	1.866	55.292
2001	36.533	18.073	1.835	56.441
2002	34.288	17.961	1.900	54.149
2003	32.926	18.156	1.841	52.923
2004	29.864	16.704	1.895	48.463
2005	29.223	17.757	1.945	48.925
2006	28.934	18.111	1.832	48.877
2007	26.430	18.319	1.772	46.521

⁽¹⁾: Incluye los servicios de Renfe de cercanías Bilbao (líneas C-1 Bilbao Abando-Santurtzi, C-2 Bilbao Abando-Muskiz y C-3 Bilbao Abando-Orduña) y cercanías de Donostia-San Sebastián (línea Irún-Brinkola).

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

Cuadro 5.44. Transporte público interurbano: Evolución de viajeros en servicios regulares de ferrocarril (tasa de variación interanual)

(%)

AÑO/COMPañÍA	Renfe ⁽¹⁾	EuskoTren	FEVE	TOTAL
1980	--	--	--	--
1985	6,7	-6,8	-4,5	0,8
1990	-6,5	10,6	-1,3	0,4
1991	-10,9	3,4	19,0	-2,9
1992	19,9	0,0	6,2	8,6
1993	0,5	1,7	1,4	1,1
1994	2,5	0,4	7,4	1,6
1995	0,7	-15,8	4,6	-7,6
1996	-0,6	-45,0	4,4	-21,1
1997	-1,3	15,7	2,9	4,4
1998	-4,3	-17,2	0,0	-8,8
1999	4,5	2,1	-0,5	3,5
2000	4,5	7,5	0,2	5,3
2001	3,5	-0,4	-1,7	2,1
2002	-6,1	-0,6	3,5	-4,1
2003	-4,0	1,1	-3,1	-2,3
2004	-9,3	-8,0	2,9	-8,4
2005	-2,1	6,3	2,6	1,0
2006	-1,0	2,0	-5,8	-0,1
2007	-8,7	1,1	-3,3	-4,8
Δ 80/07	-15,8	-39,4	8,6	-26,5

⁽¹⁾: Incluye los servicios de Renfe de cercanías Bilbao (líneas C-1 Bilbao Abando-Santurtzi, C-2 Bilbao Abando-Muskiz y C-3 Bilbao Abando-Orduña) y cercanías de Donostia-San Sebastián (línea Irún-Brinkola).

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

d) **Aéreo**

Cuadro 5.45. Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros en los servicios aéreos (miles de viajeros)

(miles de viajeros)

AÑO/AEROPUERTO	Bilbao	Hondarribia	Vitoria-Gasteiz	TOTAL
1992	1.381	100	226	1.707
1993	1.289	123	249	1.661
1994	1.399	127	188	1.714
1995	1.560	127	153	1.840
1996	1.747	152	143	2.042
1997	1.969	174	144	2.287
1998	2.089	218	128	2.435
1999	2.217	243	147	2.607
2000	2.556	284	125	2.965
2001	2.492	281	129	2.902
2002	2.464	271	99	2.834
2003	2.851	284	102	3.237
2004	3.396	296	95	3.787
2005	3.844	309	92	4.245
2006	3.876	368	174	4.418
2007	4.287	467	174	4.928

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

Cuadro 5.46. Tráfico aéreo de pasajeros en la CAPV: Evolución de los viajeros en los servicios aéreos (tasa de variación interanual)

(%)

AÑO/AEROPUERTO	Bilbao	Hondarribia	Vitoria-Gasteiz	TOTAL
1992	--	--	--	--
1993	-6,7	23,0	10,2	-2,7
1994	8,5	3,3	-24,5	3,2
1995	11,5	0,0	-18,6	7,4
1996	12,0	19,7	-6,5	11,0
1997	12,7	14,5	0,7	12,0
1998	6,1	25,3	-11,1	6,5
1999	6,1	11,5	14,8	7,1
2000	13,8	14,4	-25,2	11,7
2001	-2,5	-1,0	3,4	-2,1
2002	-1,1	-3,5	-23,3	-2,3
2003	15,7	4,6	3,3	14,2
2004	19,1	4,1	-7,0	17,0
2005	13,2	4,5	-3,7	12,1
2006	0,8	19,2	89,5	4,1
2007	10,6	26,8	0,2	11,5
Δ 92/07	210,4	367,0	-23,0	188,7

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

e) *Marítimo*

Cuadro 5.47. Evolución del tráfico de pasajeros en el puerto de Bilbao (nº viajeros y tasa de variación interanual)

AÑO/TIPO	Embarcados		Desembarcados		TOTAL	
	nº viajeros	Δ interanual (%)	nº viajeros	Δ interanual (%)	nº viajeros	Δ interanual (%)
2002	60.209	--	76.732	--	136.941	--
2003	47.833	-20,6	64.011	-16,6	111.844	-18,3
2004	43.642	-8,8	101.035	57,8	144.677	29,4
2005	51.067	17,0	126.728	25,4	177.795	22,9
2006	55.841	9,3	112.902	-10,9	168.743	-5,1
2007	46.746	-16,3	102.908	-8,9	149.654	-11,3

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

5.2.3. Demanda de transporte de mercancíasa) *Ferroviario*

Cuadro 5.48. Evolución del volumen de mercancías transportadas con origen la CAPV por FEVE (miles de Tn y tasa de variación interanual)

AÑO	miles de Tn	Δ interanual (%)
1990	303,7	--
1991	270,1	-11,1
1992	283,5	5,0
1993	275,8	-2,7
1994	286,9	4,0
1995	256,5	-10,6
1996	145,4	-43,3
1997	58,6	-59,7
1998	132,4	125,9
1999	65,3	-50,7
2000	107,6	64,8
2001	97,4	-9,5
2002	96,4	-1,0
2003	62,9	-34,8
2004	72,9	15,9
2005	41,9	-42,5
2006	63,6	51,8
2007	67,0	5,3
Δ 90/07		-77,9

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

b) **Aéreo**

Cuadro 5.49. Evolución del tráfico de mercancías en los aeropuertos vascos (Tn y tasa de variación interanual)

AÑO/ AEROPUERTO	Bilbao		Hondarribia		Vitoria - Gasteiz		TOTAL	
	Tn	Δ inter-anual (%)	Tn	Δ inter-anual (%)	Tn	σ inter-anual (%)	Tn	Δ inter-anual (%)
1992	3.415,1	-	257,6	-	928,5	-	4.601,2	-
1993	3.307,5	-3,2	349,5	35,7	415,3	-55,3	4.072,3	-11,5
1994	4.775,4	44,4	306,7	-12,2	1.480,8	256,6	6.562,9	61,2
1995	3.879,7	-18,8	292,6	-4,6	13.782,1	830,7	17.954,4	173,6
1996	4.637,3	19,5	264,0	-9,8	26.721,4	93,9	31.622,7	76,1
1997	5.734,9	23,7	313,6	18,8	31.469,3	17,8	37.517,8	18,6
1998	3.631,1	-36,7	213,3	-32,0	42.296,9	34,4	46.141,3	23,0
1999	3.573,7	-1,6	178,9	-16,1	39.917,7	-5,6	43.670,3	-5,4
2000	4.038,7	13,0	176,1	-1,6	35.609,8	-10,8	39.824,6	-8,8
2001	3.655,0	-9,5	154,1	-12,5	36.202,0	1,7	40.011,1	0,5
2002	4.099,2	12,2	127,1	-17,5	42.482,4	17,3	46.708,7	16,7
2003	3.813,6	-7,0	96,6	-24,0	40.152,6	-5,5	44.062,8	-5,7
2004	4.152,8	8,9	115,0	19,0	43.683,8	8,8	47.951,6	8,8
2005	3.956,7	-4,7	415,2	261,0	34.785,8	-20,4	39.157,7	-18,3
2006	3.417,7	-13,6	282,2	-32,0	31.575,7	-9,2	35.275,6	-9,9
2007	3.230,9	-5,5	245,9	-12,9	31.359,3	-0,7	34.836,1	-1,2
Δ 92/07		-5,4		-4,5		3.277,4		657,1

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

c) **Marítimo**

Cuadro 5.50. Evolución del tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual)

AÑO/PUERTO	Bilbao		Pasajes		TOTAL	
	miles de Tn	Δ interanual (%)	miles de Tn	Δ interanual (%)	miles de Tn	Δ interanual (%)
1990	30.066,2	-	3.823,5	-	33.889,7	-
1991	32.674,9	8,7	3.979,9	4,1	36.654,8	8,2
1992	30.560,2	-6,5	4.141,3	4,1	34.701,5	-5,3
1993	30.006,0	-1,8	4.292,5	3,7	34.298,5	-1,2
1994	29.482,7	-1,7	3.886,9	-9,4	33.369,6	-2,7
1995	27.766,1	-5,8	4.146,6	6,7	31.912,7	-4,4
1996	22.646,5	-18,4	3.510,1	-15,3	26.156,6	-18,0
1997	23.078,5	1,9	3.837,8	9,3	26.916,3	2,9
1998	27.241,5	18,0	4.007,9	4,4	31.249,4	16,1
1999	27.055,5	-0,7	4.552,7	13,6	31.608,2	1,1
2000	28.637,8	5,8	4.671,4	2,6	33.309,2	5,4
2001	27.100,7	-5,4	4.720,0	1,0	31.820,7	-4,5
2002	26.259,1	-3,1	5.402,7	14,5	31.661,8	-0,5
2003	29.010,1	10,5	5.959,5	10,3	34.969,6	10,4
2004	33.336,3	14,9	5.736,5	-3,7	39.072,8	11,7
2005	34.100,6	2,3	5.410,0	-5,7	39.510,6	1,1
2006	38.590,8	13,2	5.504,6	1,7	44.095,4	11,6
2007	40.014,3	3,7	5.074,4	-7,8	45.088,7	2,3
Δ 90/07		33,1		32,7		33,0

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

Cuadro 5.51. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (miles de Tn y tasa de variación interanual)

AÑO/ ACTIV.	Descargas		Cargas		Tráfico local		Avituallamiento		TOTAL	
	miles de Tn	Δ inter-anual (%)	miles de Tn	Δ inter-anual (%)	miles de Tn	Δ inter-anual (%)	miles de Tn	Δ inter-anual (%)	Miles de Tn	Δ inter-anual (%)
1990	17.986,1	--	7.219,3	--	4.648,7	--	211,9	--	30.066,0	--
1991	18.893,2	5,0	8.487,2	17,6	5.076,3	9,2	218,0	2,9	32.674,7	8,7
1992	17.973,5	-4,9	7.543,9	-11,1	4.841,5	-4,6	201,2	-7,7	30.560,1	-6,5
1993	17.284,5	-3,8	7.717,9	2,3	4.771,4	-1,4	232,1	15,4	30.005,9	-1,8
1994	17.701,2	2,4	7.763,8	0,6	3.878,1	-18,7	139,6	-39,9	29.482,7	-1,7
1995	18.094,9	2,2	6.912,6	-11,0	2.610,8	-32,7	147,8	5,9	27.766,1	-5,8
1996	14.897,5	-17,7	6.838,8	-1,1	770,7	-70,5	139,5	-5,6	22.646,5	-18,4
1997	15.584,6	4,6	6.826,7	-0,2	539,8	-30,0	127,4	-8,7	23.078,5	1,9
1998	18.491,1	18,6	7.947,7	16,4	669,6	24,0	133,1	4,5	27.241,5	18,0
1999	18.786,0	1,6	7.243,9	-8,9	893,9	33,5	131,7	-1,1	27.055,5	-0,7
2000	19.560,3	4,1	7.957,6	9,9	990,8	10,8	129,1	-2,0	28.637,8	5,8
2001	18.943,9	-3,2	7.715,5	-3,0	306,0	-69,1	135,1	4,6	27.100,5	-5,4
2002	18.616,9	-1,7	7.007,2	-9,2	505,9	65,3	129,1	-4,4	26.259,1	-3,1
2003	20.551,2	10,4	7.833,8	11,8	502,5	-0,7	122,7	-5,0	29.010,1	10,5
2004	23.916,3	16,4	8.590,1	9,7	690,3	37,4	139,6	13,8	33.336,3	14,9
2005	24.421,5	2,1	8.815,6	2,6	726,4	5,2	137,0	-1,9	34.100,5	2,3
2006	27.596,2	13,0	9.612,1	9,0	1.241,1	70,9	141,5	3,3	38.590,9	13,2
2007	28.545,2	3,4	9.877,3	2,8	1.439,6	16,0	152,2	7,6	40.014,3	3,7
Δ 90/07	--	58,7	--	36,8	--	-69,0	--	-28,2	--	33,1

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

Cuadro 5.52. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (%)

(% horizontal)

AÑO/ACTIVIDAD	Descargas	Cargas	Tráfico local	Avituallamiento	TOTAL
1990	59,8	24,0	15,5	0,7	100,0
1991	57,8	26,0	15,5	0,7	100,0
1992	58,8	24,7	15,8	0,7	100,0
1993	57,6	25,7	15,9	0,8	100,0
1994	60,0	26,3	13,2	0,5	100,0
1995	65,2	24,9	9,4	0,5	100,0
1996	65,8	30,2	3,4	0,6	100,0
1997	67,5	29,6	2,3	0,6	100,0
1998	67,9	29,1	2,5	0,5	100,0
1999	69,4	26,8	3,3	0,5	100,0
2000	68,3	27,8	3,4	0,5	100,0
2001	69,9	28,5	1,1	0,5	100,0
2002	70,9	26,7	1,9	0,5	100,0
2003	70,8	27,0	1,8	0,4	100,0
2004	71,7	25,8	2,1	0,4	100,0
2005	71,6	25,9	2,1	0,4	100,0
2006	71,5	24,9	3,2	0,4	100,0
2007	71,3	24,7	3,6	0,4	100,0

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

Cuadro 5.53. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual)

AÑO/ ACTIV.	Descargas		Cargas		Avituallamiento		Pesca		TOTAL	
	miles de Tn	Δ inter-anual (%)	miles de Tn	Δ inter-anual (%)	Miles de Tn	Δ inter-anual (%)	miles de Tn	Δ inter-anual (%)	miles de Tn	Δ inter-anual (%)
1990	2.888,1	--	848,5	--	73,0	--	13,9	--	3.823,5	--
1991	2.865,4	-0,8	1.021,4	20,4	78,7	7,8	14,4	3,6	3.979,9	4,1
1992	3.044,4	6,2	1.001,9	-1,9	81,6	3,7	13,4	-6,9	4.141,3	4,1
1993	3.081,6	1,2	1.121,3	11,9	76,2	-6,6	13,4	0,0	4.292,5	3,7
1994	2.726,1	-11,5	1.075,5	-4,1	72,9	-4,3	12,4	-7,5	3.886,9	-9,4
1995	3.274,0	20,1	793,3	-26,2	65,8	-9,7	13,5	8,9	4.146,6	6,7
1996	2.627,8	-19,7	804,0	1,3	62,1	-5,6	16,2	20,0	3.510,1	-15,3
1997	2.906,2	10,6	854,7	6,3	62,0	-0,2	14,9	-8,0	3.837,8	9,3
1998	3.115,1	7,2	826,4	-3,3	52,4	-15,5	14	-6,0	4.007,9	4,4
1999	3.657,7	17,4	830,0	0,4	50,9	-2,9	14,1	0,7	4.552,7	13,6
2000	3.812,5	4,2	792,7	-4,5	51,5	1,2	14,7	4,3	4.671,4	2,6
2001	3.836,5	0,6	822,8	3,8	47,0	-8,7	13,7	-6,8	4.720,0	1,0
2002	4.327,7	12,8	1.018,0	23,7	45,1	-4	11,9	-13,1	5.402,7	14,5
2003	4.566,5	5,5	1.336,3	31,3	45,3	0,4	11,4	-4,2	5.959,5	10,3
2004	4.434,8	-2,9	1.244,1	-6,9	46,5	2,6	11,1	-2,6	5.736,5	-3,7
2005	4.182,2	-5,7	1.178,3	-5,3	41,0	-11,8	8,5	-23,4	5.410,0	-5,7
2006	4.324,6	3,4	1.127,0	-4,4	45,7	11,5	7,3	-14,1	5.504,6	1,7
2007	3.842,2	-11,2	1.181,7	4,9	43,8	-4,2	6,7	-8,2	5.074,4	-7,8
Δ 90/07	--	33,0	--	39,3	--	-40,0	--	-51,8	--	32,7

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

Cuadro 5.54. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (%)

(% horizontal)

AÑO/ACTIVIDAD	Descargas	Cargas	Avituallamiento	Pesca	TOTAL
1990	75,5	22,2	1,9	0,4	100,0
1991	72,0	25,7	2,0	0,4	100,0
1992	73,5	24,2	2,0	0,3	100,0
1993	71,8	26,1	1,8	0,3	100,0
1994	70,1	27,7	1,9	0,3	100,0
1995	79,0	19,1	1,6	0,3	100,0
1996	74,9	22,9	1,8	0,5	100,0
1997	75,7	22,3	1,6	0,4	100,0
1998	77,7	20,6	1,3	0,3	100,0
1999	80,3	18,2	1,1	0,3	100,0
2000	81,6	17,0	1,1	0,3	100,0
2001	81,3	17,4	1,0	0,3	100,0
2002	80,1	18,8	0,8	0,2	100,0
2003	76,6	22,4	0,8	0,2	100,0
2004	77,3	21,7	0,8	0,2	100,0
2005	77,3	21,8	0,7	0,2	100,0
2006	78,6	20,5	0,8	0,1	100,0
2007	75,7	23,3	0,9	0,1	100,0

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

**Cuadro 5.55. Evolución del tráfico de mercancías en el puerto de Bermeo (miles de Tn y tasa de variación interanual)**

AÑO	miles de Tn	Δ interanual (%)
1990	146,0	--
1991	145,8	-0,1
1992	123,6	-15,2
1993	140,9	14,0
1994	265,0	88,1
1995	344,4	30,0
1996	302,2	-12,3
1997	411,5	36,2
1998	442,3	7,5
1999	397,4	-10,2
2000	461,5	16,1
2001	424,1	-8,1
2002	342,9	-19,1
2003	416,5	21,5
2004	406,5	-2,4
2005	287,6	-29,2
2006	304,9	6,0
2007	317,2	4,0
Δ 90/07		117,3

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

5.3. ANEXO EFECTOS INDUCIDOS

5.3.1. Accidentalidad

Cuadro 5.56. Evolución del balance de accidentes por víctimas: Evolución (2000-2006)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Δ 00/07
(nº y %)									
ALAVA									
Accid. con víctimas	434	534	597	588	512	469	444	457	5,3
Heridos graves	245	237	184	166	126	116	103	100	-59,2
Heridos leves	452	653	765	800	637	628	538	608	34,5
TOTAL HERIDOS	697	890	949	966	763	744	641	708	1,6
TOTAL FALLECIDOS	38	52	35	38	24	29	23	22	-42,1
BIZKAIA									
Accid. con víctimas	1.949	2.134	2.056	2.212	2.033	1.929	1.644	1.582	-18,8
Heridos graves	419	389	373	348	280	227	185	197	-53,0
Heridos leves	2.646	2.862	2.799	3.073	2.863	2.693	2.235	2.150	-18,7
TOTAL HERIDOS	3065	3251	3172	3421	3143	2.920	2.420	2.347	-23,4
TOTAL FALLECIDOS	66	61	70	73	43	36	33	26	-60,6
GIPUZKOA									
Accid. con víctimas	736	1.686	1.565	1.647	1.478	1.339	1.325	1.345	82,7
Heridos graves	358	356	296	296	255	227	212	193	-46,1
Heridos leves	872	2.103	1.929	2.062	1.834	1.675	1.611	1.614	85,1
TOTAL HERIDOS	1230	2459	2225	2358	2089	1.902	1.823	1.807	46,9
TOTAL FALLECIDOS	60	54	65	64	40	37	36	32	-46,7
CAPV									
Accid. con víctimas	3.119	4.354	4.218	4.447	4.023	3.737	3.413	3.384	8,5
Heridos graves	1.022	982	853	810	661	570	500	490	-52,1
Heridos leves	3.970	5.618	5.493	5.935	5.334	4.996	4.384	4.372	10,1
TOTAL HERIDOS	4.992	6.600	6.346	6.745	5.995	5.566	4.884	4.862	-2,6
TOTAL FALLECIDOS	164	167	170	175	107	102	92	80	-51,2

*Los datos corresponden a accidentes de tráfico registrados por la Ertzaintza.

Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, Anuario de Accidentes. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Cuadro 5.57. Carretera: Distribución de lesividad por territorio y tipo de vehículo.

(nº personas)

	Personas muertas				Heridos graves				Heridos leves			
	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007
ALAVA												
Vehículos de dos ruedas	2	2	6	5	13	14	15	21	62	43	42	35
Vehículos ligeros	19	24	13	15	97	90	74	64	546	546	465	520
Vehículos pesados	2	1	0	2	6	3	7	8	22	27	19	44
Peatones	1	2	4	0	8	8	5	3	7	8	11	3
Otros vehículos	0	0	0	0	2	1	2	4	0	4	1	6
TOTAL	24	29	23	22	126	116	103	100	637	628	538	608
BIZKAIA												
Vehículos de dos ruedas	7	6	6	5	61	72	44	61	257	301	275	270
Vehículos ligeros	24	14	24	13	177	117	110	108	2.468	2238	1.806	1.762
Vehículos pesados	2	1	2	0	9	7	5	7	60	62	64	48
Peatones	9	15	1	8	30	33	22	18	69	96	80	65
Otros vehículos	1	0	0	0	3	1	4	3	9	7	10	5
TOTAL	43	36	33	26	280	230	185	197	2.863	2.704	2.235	2.150
GIPUZKOA												
Vehículos de dos ruedas	3	12	4	8	48	62	50	44	230	232	257	317
Vehículos ligeros	23	17	22	14	163	131	125	105	1.477	1352	1.211	1.184
Vehículos pesados	1	3	2	2	13	10	14	17	54	57	73	55
Peatones	12	4	8	8	31	22	21	26	71	43	66	54
Otros vehículos	1	0	0	0	0	0	2	1	2	0	4	4
TOTAL	40	36	36	32	255	225	212	193	1.834	1.684	1.611	1.614
CAPV												
Vehículos de dos ruedas	12	20	16	18	122	148	109	126	549	576	574	622
Vehículos ligeros	66	55	59	42	437	338	309	277	4.491	4.136	3.482	3.466
Vehículos pesados	5	5	4	4	28	20	26	32	136	146	156	147
Peatones	22	21	13	16	69	63	48	47	147	147	157	122
Otros vehículos	2	0	0	0	5	2	8	8	11	16	15	15
TOTAL	107	101	92	80	661	571	500	490	5.334	5.016	4.384	4.372

Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, Anuario de Accidentes. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.


Cuadro 5.58. Carretera: Distribución de vehículos accidentados por tipo de accidente.

(nº vehículos)

	Con víctimas				Sin víctimas				Total vehículo			
	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007
ÁLAVA												
Vehículos de dos ruedas	75	55	62	61	19	20	16	11	94	75	78	72
Vehículos ligeros	638	608	559	574	1.275	1.300	1.359	1.547	1.913	1.908	1.918	2.121
Vehículos pesados	149	152	128	144	310	292	433	531	459	444	561	675
Otros vehículos	19	13	19	23	295	291	268	305	314	304	287	328
Total	881	828	768	802	1.899	1.903	2.076	2.394	2.780	2.731	2.844	3.196
BIZKAIA												
Vehículos de dos ruedas	304	372	297	321	107	119	107	138	411	491	404	459
Vehículos ligeros	3.217	2.948	2.496	2.363	5.325	4.646	4.028	3.876	8.542	7.594	6.524	6.239
Vehículos pesados	403	348	329	334	898	810	796	769	1.301	1.158	1.125	1.103
Otros vehículos	22	26	30	28	142	183	162	182	164	209	192	210
Total	3.946	3.694	3.152	3.046	6.472	5.758	5.093	4.965	10.418	9.452	8.245	8.011
GIPUZKOA												
Vehículos de dos ruedas	276	294	319	363	128	154	137	130	404	448	456	493
Vehículos ligeros	2.178	1.896	1.813	1.823	6.314	6.264	5.694	5.604	8.492	8.160	7.507	7.427
Vehículos pesados	379	369	403	342	1.820	1.775	1.699	1.844	2.199	2.144	2.102	2.186
Otros vehículos	13	22	18	11	113	103	77	81	126	125	95	92
Total	2.846	2.581	2.553	2.539	8.375	8.296	7.607	7.659	11.221	10.877	10.160	10.198
CAPV												
Vehículos de dos ruedas	655	721	678	745	254	293	260	279	909	1.014	938	1.024
Vehículos ligeros	6.033	5.452	4.868	4.760	12.914	12.210	11.081	11.027	18.947	17.662	15.949	15.787
Vehículos pesados	931	869	860	820	3.028	2.877	2.928	3.144	3.959	3.746	3.788	3.964
Otros vehículos	54	61	67	62	550	577	507	568	604	638	574	630
Total	7.673	7.103	6.473	6.387	16.746	15.957	14.776	15.018	24.419	23.060	21.249	21.405

Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, Anuario de Accidentes. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

5.3.2. Consumo energético

Cuadro 5.59. Consumo energético del sector de transportes por tipo de energía y modo de transporte.

Ktep (miles de toneladas equivalentes de petróleo)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
PETRÓLEO Y DERIVADOS								
Ferrocarril	0	0	0	0	0	0	0	0
Carretera	1.452	1.448	1.487	1.558	1.618	1.687	1.757	1.875
Aire	56	56	56	65	61	78	75	82
Navegación	9	25	30	17	12	12	10	10
TOTAL TRANSPORTE	1.517	1.529	1.573	1.639	1.691	1.777	1.842	1.967
ENERGÍAS RENOVABLES								
Ferrocarril	0	0	0	0	0	0	0	0
Carretera	0	0	0	0	4	5	6	24
Aire	0	0	0	0	0	0	0	0
Navegación	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL TRANSPORTE	0	0	0	0	4	5	6	24
ELECTRICIDAD								
Ferrocarril	17	18	17	17	15	18	18	17
Carretera	0	0	0	0	0	0	0	0
Aire	0	0	0	0	0	0	0	0
Navegación	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL TRANSPORTE	17	18	17	17	15	18	18	17
TOTAL								
Ferrocarril	17	18	17	17	15	18	18	17
Carretera	1.452	1.448	1.487	1.558	1.623	1.692	1.763	1.899
Aire	56	56	56	65	61	78	75	82
Navegación	9	25	30	17	12	12	10	10
TOTAL TRANSPORTE	1.534	1.547	1.590	1.657	1.711	1.800	1.866	2.008

Fuente: Eve. Elaboración propia.

6. BIBLIOGRAFÍA

6. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

- ▶ Administrador de Infraestructuras ferroviarias-ADIF.
<http://www.adif.es/>
- ▶ Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA.
<http://www.aena.es/csee/Satellite?pagename=Estadisticas/Home>
- ▶ Agencia Europea del Medio Ambiente.
<http://www.eea.europa.eu/es>
- ▶ *Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico*. Dirección de Tráfico. Departamento de Interior. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco.
<http://www.trafikoa.net/>
- ▶ Asociación de Navieros Vascos-Anavas.
<http://www.anavas.es/memoria.html>
- ▶ Autoridad Portuaria de Bilbao.
<http://www.bilbaoport.es/>
- ▶ Autoridad Portuaria de Pasajes.
<http://www.puertopasajes.net/>
- ▶ Ayuntamiento de Bilbao.
<http://www.bilbao.net/>
- ▶ Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.
<http://www.donostia.org/>
- ▶ Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.
<http://www.vitoria-gasteiz.org/>
- ▶ Bilbobus.
<http://www.bilbao.net/bilbobus/>
- ▶ Bizkaibus
<http://www.bizkaia.net/>
- ▶ Boletín Oficial del Estado.
<http://www.boe.es/>
- ▶ Boletín Oficial del País Vasco.
<http://www.euskadi.net/>
- ▶ Compañía de Tranvía de San Sebastián-CTSS.
<http://www.dbus.es/>
- ▶ Consorcio de Transportes de Bizkaia (Cotrabí)
http://www.cotrabí.com/ctb/ctb_principal_es.htm
- ▶ *Costes Externos del Transporte en el País Vasco*, 2004. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco. Año 2006.



- ▶ Cuentas Económicas. Eustat.
http://www.eustat.es/estadisticas/idioma_c/opt_0/id_13/ti_Cuentas_Economicas_y_Sector_Publico/subarbol.html
- ▶ Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/>
- ▶ Diario Oficial de la Unión Europea.
<http://eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?ihmlang=es>
- ▶ Diputación Foral de Álava.
www.alava.net
- ▶ Diputación Foral de Bizkaia.
www.bizkaia.net
- ▶ Diputación Foral de Gipuzkoa.
www.gipuzkoa.net
- ▶ Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.
www.trafiko.net
- ▶ Dirección de Transportes del Gobierno Vasco.
http://www.ejgv.euskadi.net/r53-2291/es/contenidos/guias_departamento/1709/es_5130/es_18176.html
- ▶ Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.
http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/
- ▶ Dirección General de Tráfico (DGT)
<http://www.dgt.es/portal/es/publicaciones/publicaciones/>
- ▶ Directorio de Actividades Económicas. Eustat.
http://www.eustat.es/estadisticas/idioma_c/tema_368/opt_0/ti_Empresas_y_establecimientos/emas.html
- ▶ Economy and Finance Statistics (Eurostat)
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/national_accounts/data/database
- ▶ Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera. Ministerio de Fomento.
http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/INFORMACION_MFOM/INFORMACION_ESTADISTICA/Transporte/EPTMC/default.htm
- ▶ *Energy and Transport in Figures 2007*. European Commission. Directorate-General for Energy and Transport. Año 2008.
- ▶ Ente Vasco de Energía (EVE). Datos Energéticos 2007.
<http://www.eve.es/>
- ▶ Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020.
http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-5832/es/contenidos/plan_programa_proyecto/eavds_pma/es_9688/pma_2002_2006.html



- ▶ *Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007*. Departamento de Transportes y Obras Públicas. Eusko Jaurlaritz-Gobierno Vasco.
Ver en “Documentación” en: <http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es/>
- ▶ *Estudio General de la Sociología del Transporte de Viajeros, 2005*. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca. Eusko Jaurlaritz-Gobierno Vasco. Año 2006.
<http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/>
- ▶ *EU Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2009*. European Commission. Directorate-General for Energy and Transport. Año 2009.
http://ec.europa.eu/energy/publications/statistics/doc/2009_energy_transport_figures.pdf
- ▶ Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca (ETS)
<http://www.ets-rfv.es/>
- ▶ EuskoTran.
<http://www.euskotren.es/euskotran/index.html>
- ▶ EuskoTren.
www.euskotren.es
- ▶ Eustat.
www.eustat.es
- ▶ Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE)
<http://www.feve.es/>
- ▶ Imagen de la Demanda de Transportes en la CAPV, Actualización 2006. Departamento de Transportes del Gobierno Vasco.
Ver en “Documentación” en: <http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es/>
- ▶ *Indicadores Ambientales 2007*. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Eusko Jaurlaritz-Gobierno Vasco. Año 2008.
http://www.euskadi.net/r33-2734/es/contenidos/libro/informe_indicadores/es_10186/adjuntos/2007.pdf
- ▶ Informe del Transporte Público en Bizkaia. Consorcio de Transportes de Bizkaia.
- ▶ Interurbanos de Álava (IDA).
- ▶ INE–Instituto Nacional de Estadística.
<http://www.ine.es/>
- ▶ Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea. Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo.
http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24007_es.htm
- ▶ Metro Bilbao.
<http://www.metrobilbao.net/>
- ▶ Ministerio de Fomento.
<http://www.fomento.es/>



- ▶ Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
<http://www.mityc.es/>
- ▶ Plan de Aforo de la Diputación Foral de Álava 2007.
www.alava.net
- ▶ Plan de Aforo de la Diputación Foral de Bizkaia 2007.
www.bizkaia.net
- ▶ Plan de Aforo de la Diputación Foral de Gipuzkoa 2007.
www.gipuzkoa.net
- ▶ Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012: La Política Común de Transportes en Euskadi. Departamento de Transportes y Obras Públicas. Eusko Jaurlaritza – Gobierno Vasco. Año 2002.
http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r496152/es/contenidos/informacion/transporte/es_10076/plan_director_transporte.html
- ▶ *Plan Estratégico de Seguridad Vial del País Vasco 2003-2006*. Departamento de Interior. Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco.
<http://www.interior.ejgv.euskadi.net/>
- ▶ *Plan Estratégico para el Sector del Transporte de Mercancías por Carretera-PETRA*. Dirección General de Transportes por Carretera. Ministerio de Fomento. Año 2001.
http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_POR_CARRETERA/Documentos/PETRA/
- ▶ Plan Territorial Sectorial (PTS) de Vías Ciclistas de la CAPV.
www.euskadi.net
- ▶ Population and Social Conditions Statistics (Eurostat)
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/labour_market/introduction
- ▶ Renfe.
<http://www.renfe.es/empresa/index.html>
- ▶ Sistema de Información del Transporte-SIT (OTEUS).
<http://www1.euskadi.net/sistrans/indice.apl?idioma=c>
- ▶ Structural Business Statistics 2007 (Eurostat)
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/european_business/data/database
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/themes>
- ▶ Transporte Urbanos de Vitoria (Tuvisa).
Anuario Estadístico de Movilidad y Desplazamientos.
<http://www.vitoria-gasteiz.org>