EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA

DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE



PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI

2024

Panorámica del Transporte en Euskadi 2024

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA

DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia
Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Vitoria-Gasteiz, 2026

Un registro bibliográfico de esta obra puede consultarse en el catálogo de la Biblioteca General del Gobierno Vasco: https.//www.katalogoak.euskadi.eus/katalogobateratua

Edición:	marzo 2026
©	Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco Departamento de Movilidad Sostenible
Internet:	www.euskadi.eus/publicaciones
Edita:	Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco Donostia-San Sebastián 1 – 01010 Vitoria-Gasteiz
Autor, diseño y maquetación:	ikei
Supervisión y Dirección:	Observatorio del Transporte en Euskadi - OTEUS
Depósito Legal:	VI 333-2012
ISSN:	2952-4520
Tirada:	18 ejemplares
Impresión:	Servicio de Imprenta y Reprografía del Gobierno Vasco

0. RESUMEN EJECUTIVO 12

1. MARCO GENERAL 17
1.1. EL TRANSPORTE COMO SECTOR DE ACTIVIDAD ECONÓMICA 18
1.2. EL SECTOR DE TRANSPORTE, ACTIVIDADES POSTALES Y DE CORREOS 18
1.3. EL SECTOR DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 21
1.3.1. Principales magnitudes económicas del sector del transporte 21

2. EVOLUCIÓN GENERAL 28
2.1. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTES DE EUSKADI 29
2.2. EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA MOVILIDAD GENERAL EN EUSKADI 31
2.2.1. Principales magnitudes del transporte de personas en Euskadi 31
2.2.2. Principales magnitudes del transporte de mercancías en Euskadi 39

3. TRANSPORTE POR CARRETERA 42
3.1. OFERTA DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN EUSKADI 43
3.2. MOVILIDAD DE PERSONAS POR CARRETERA EN EUSKADI 49
3.2.1 Movilidad en vehículo privado 49
3.2.2 Movilidad en transporte colectivo 51
3.3. MOVILIDAD DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI 54

4. TRANSPORTE FERROVIARIO 57
4.1. OFERTA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO EN EUSKADI 58
4.1.1. Adif-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias 59
4.1.2. ETS-Euskal Trenbide Sarea 60
4.1.3. Nueva Red Ferroviaria Vasca - ETS y Adif 63
4.2. MOVILIDAD DE PERSONAS EN TRANSPORTE FERROVIARIO EN EUSKADI 64
4.2.1. Transporte urbano / metropolitano 64
4.2.2. Transporte interurbano 65
4.2.3. Transporte interregional 67
4.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN TRANSPORTE FERROVIARIO EN EUSKADI 68

5. TRANSPORTE AÉREO 73
5.1. OFERTA DEL TRANSPORTE AÉREO EN EUSKADI 74
5.2. MOVILIDAD DE PERSONAS EN TRANSPORTE AÉREO EN EUSKADI 74
5.3. TRÁFICO AÉREO DE MERCANCÍAS EN EUSKADI 77

6. TRANSPORTE MARÍTIMO 81
6.1. OFERTA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EUSKADI 82
6.2. MOVILIDAD DE PERSONAS EN TRANSPORTE MARÍTIMO EN EUSKADI 83
6.3. TRÁFICO MARÍTIMO DE MERCANCÍAS EN EUSKADI 84
6.4. FLOTA PESQUERA EN LOS PUERTOS AUTONÓMICOS DE LA CAPV 90

7. OTROS MODOS DE TRANSPORTE 91

7.1. OTROS MODOS DE TRANSPORTE 92
7.1.1. Transporte por cable 92
7.1.2. Bicicleta 93
7.1.3. Puente Colgante de Bizkaia 94
7.1.4. Botes de pasaje Ría Bilbao 94

7.2. PLATAFORMAS LOGÍSTICAS E INTERMODALES 95
7.2.1. Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi) 95
7.2.2. Arasur 96
7.2.3. Aparkabisa 97
7.2.4. Zaisa 98
7.2.5. Estaciones intermodales 99

8. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE 101

8.1. EFECTOS INDUCIDOS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE 102
8.1.1. Accidentalidad 102
8.1.2. Congestión viaria 105
8.1.3. Medio ambiente 109
8.1.4. Costes Externos del Transporte 121

8.2. TENDENCIAS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE EN LA CAPV 122

9. OBJETIVOS Y MOVILIDAD SOSTENIBLE 124

9.1. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL LIBRO BLANCO DE LA UNIÓN EUROPEA 125

9.2. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DEL PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE 127

9.3. HACIA UN MODELO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE EN EUSKADI 129

9.4. ACTUACIONES EN 2024 130

10. INDICADORES CLAVE DEL SECTOR DEL TRANSPORTE 139

11. ANEXOS 144

11.1. NOVEDADES LEGISLATIVAS EN 2024: EUROPEAS, ESTATALES Y DE LA CAPV 145
11.1.1. Novedades legislativas europeas 145
11.1.2. Novedades legislativas estatales 147
11.1.3. Novedades legislativas de la CAPV 149

11.2. INFRAESTRUCTURAS: PRINCIPALES NOVEDADES EN 2024 151

11.3. ANEXO ESTADÍSTICO 157
11.3.1. Marco general 157
11.3.2. Oferta de transporte 202
11.3.3. Demanda de movilidad 213
11.3.4. Efectos inducidos 242
11.3.5. Medio Ambiente 247

Indice de cuadros

Cuadro 1.1. Establecimientos y empleo del sector del transporte por subsectores. CAPV. 2023-2024. 22
Cuadro 1.2. Establecimientos y empleo del sector del transporte por subsectores y Territorio Histórico. CAPV. 2024. 24
Cuadro 1.3. Distribución de empresas y autorizaciones para transporte de viajeros por Territorio Histórico. CAPV. 2024. 25
Cuadro 1.4. Distribución de empresas y autorizaciones para transporte de mercancías por Territorio Histórico. CAPV. 2024. 26
Cuadro 1.5. Evolución de empresas y autorizaciones para transporte de viajeros/as y mercancías en la CAPV. 2018-2024. 26
Cuadro 1.6. Coste laboral por trabajador y mes. Estado. 2023-2024. 27
Cuadro 1.7. IPC en la CAPV por grupos. 2021-2024. 27
Cuadro 2.1. Sistema de Transportes en Euskadi. 29
Cuadro 2.2. Distribución de mercancías por modos de transporte. 2022-2024. 40
Cuadro 3.1. Longitud y densidad de la red de carreteras. CAPV, Estado y UE-27. 2021-2023. 43
Cuadro 3.2. Características de la oferta de transporte público urbano en las capitales vascas. 2022-2024. 44
Cuadro 3.3. Matriculaciones por tipo de combustible. 2022-2024. 47
Cuadro 3.4. Transporte público interurbano: viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús interurbano. 2000-2024[1]. 53
Cuadro 3.5. Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución. 2020-2024. 54
Cuadro 4.1. Densidad de líneas ferroviarias en la CAPV, Estado y UE-27. 2023. 58
Cuadro 4.2. Datos básicos de la oferta de Adif y Adif AV. 2024. 59
Cuadro 4.3. Datos básicos de la oferta de Renfe, red ferroviaria convencional. 2022-2024. 60
Cuadro 4.4. Datos básicos de la infraestructura de ETS actualmente operada por EuskoTren. Servicios ofertados por EuskoTren. 2022-2024. 61
Cuadro 4.5. Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro Bilbao. 2022-2024. 62
Cuadro 4.6. Datos básicos de la oferta tranviaria de EuskoTren. 2023-2024. 63
Cuadro 4.7 Volumen de mercancías transportadas por ferrocarril con origen y/o destino en la CAPV. 2002-2024. 69
Cuadro 4.8. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por operadores privados. 2024. 72
Cuadro 5.1 Tráfico de personas en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros y viajeras por aeropuerto. 2000-2024. 76
Cuadro 5.2 Tráfico de mercancías por aeropuerto[1]. 1980-2024. 79
Cuadro 6.1 Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV. 2000-2024. 82
Cuadro 6.2 Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2021-2024. 83
Cuadro 6.3 Transporte marítimo de personas en los puertos de Bilbao y Pasaia. 2021-2024. 84
Cuadro 6.4 Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de movimiento. 2020-2024. 85
Cuadro 6.5 Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de producto. 2021-2024. 86
Cuadro 6.6 Flota de los puertos autonómicos. 2020-2024 90
Cuadro 7.1. Características de las Infraestructuras de Funiculares en la CAPV. 92
Cuadro 7.2. Transporte de personas por cable. 2018-2024. 92
Cuadro 7.3. Sistemas de alquiler de bicicletas públicas. 2019-2024. 94
Cuadro 7.4. Tráfico en los botes de pasaje. 2015-2024. 95
Cuadro 7.5. Principales magnitudes de las grandes Plataformas Logísticas en la CAPV. 2024. 95
Cuadro 7.6. Evolución de la actividad de CTVi. 2022-2024. 96
Cuadro 7.7. Evolución de la actividad de Arasur. 2022-2024. 97
Cuadro 7.8. Evolución de la actividad de Aparkabisa. 2022-2024. 98
Cuadro 7.9. Evolución de la actividad de Zaisa. 2022-2024. 99
Cuadro 8.1. Accidentes de tráfico con víctimas registrados por la Ertzaintza por Territorio Histórico. 2024. 105

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 8.2. Evolución del IMD según tipo de red por territorio histórico (nº vehículos/día). 2023-2024. 106
Cuadro 8.3. Evolución del IMD en accesos a las capitales vascas (nº vehículos/día). 2023-2024. 107
Cuadro 8.4. Horas anuales en funcionamiento según nivel de servicio en las carreteras de Bizkaia. 2024. 108
Cuadro 8.5. Evolución de la congestión viaria en las carreteras de Bizkaia. 2015-2024. 108
Cuadro 11.1. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV. 157
Cuadro 11.2. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual). 158
Cuadro 11.3. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava. 159
Cuadro 11.4. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual). 160
Cuadro 11.5. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa. 161
Cuadro 11.6. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual). 162
Cuadro 11.7. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia. 163
Cuadro 11.8. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual). 164
Cuadro 11.9. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en la CAPV. 165
Cuadro 11.10. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Álava. 167
Cuadro 11.11. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Gipuzkoa. 169
Cuadro 11.12. Número de establecimientos del sector de transportes por modo en Bizkaia. 171
Cuadro 11.13. Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (nº empleos y %). 173
Cuadro 11.14. Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual). 174
Cuadro 11.15. Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (nº empleos y %). 175
Cuadro 11.16. Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual). 176
Cuadro 11.17. Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (nº empleos y %). 177
Cuadro 11.18. Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual). 178
Cuadro 11.19. Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (nº empleos y %). 179
Cuadro 11.20. Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual). 180
Cuadro 11.21. Empleo del sector de transportes por modo en la CAPV (nº empleos y %). 181
Cuadro 11.22. Empleo del sector de transportes por modo en la Álava (nº empleos y %). 182
Cuadro 11.23. Empleo del sector de transportes por modo en la Gipuzkoa (nº empleos y %). 183
Cuadro 11.24. Empleo del sector de transportes por modo en la Bizkaia (nº empleos y %). 184
Cuadro 11.25. Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual). 185
Cuadro 11.26. Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (tasa de variación interanual). 186
Cuadro 11.27. Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual). 187
Cuadro 11.28. Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual). 188
Cuadro 11.29. Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual). 189
Cuadro 11.30. Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual). 190
Cuadro 11.31. Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual). 191
Cuadro 11.32. Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual). 192

Cuadro 11.33. VAB del sector de transportes por modo en la CAPV (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual). 193
Cuadro 11.34. VAB del sector de transportes por modo en Álava (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual). 195
Cuadro 11.35. VAB del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual). 197
Cuadro 11.36. VAB del sector de transportes por modo en Bizkaia (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual). 199
Cuadro 11.37. Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción. 2015-2024. 201
Cuadro 11.38. Índice de Precios Industriales (IPRI) en la CAPV por rama de actividad. 2019-2024. 201
Cuadro 11.39. Longitud y densidad de la red de carreteras en la CAPV (km y m/km²). 202
Cuadro 11.40. Longitud y densidad de la red de carreteras en Álava (km y m/km²). 203
Cuadro 11.41. Longitud y densidad de la red de carreteras en Gipuzkoa (km y m/km²). 204
Cuadro 11.42. Longitud y densidad de la red de carreteras en Bizkaia (km y m/km²). 205
Cuadro 11.43. Evolución del parque de vehículos en la CAPV por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual). 206
Cuadro 11.44. Evolución del parque de vehículos en Álava por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual). 207
Cuadro 11.45. Evolución del parque de vehículos en Gipuzkoa por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual). 208
Cuadro 11.46. Evolución del parque de vehículos en Bizkaia por tipo de carrocería (nº vehículos y tasa de variación interanual). 209
Cuadro 11.47. Índice de motorización (turismos/1.000 habitantes). 210
Cuadro 11.48. Tráfico de aeronaves por aeropuerto (nº aeronaves). 211
Cuadro 11.49. Caracterización de la flota mercante en la CAPV. 212
Cuadro 11.50. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas). 213
Cuadro 11.51. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas y tasa de variación interanual). 214
Cuadro 11.52. Transporte privado: evolución de la IMD en los principales accesos a las capitales vascas (nº vehículos y %). 215
Cuadro 11.53. Transporte público urbano: evolución del número de viajeros y viajeras en los autobuses urbanos de las tres capitales vascas. 216
Cuadro 11.54. Transporte público interurbano: evolución del número de viajeros y viajeras en los servicios regulares de autobús interurbano. 217
Cuadro 11.55. Transporte público urbano: viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2023. 218
Cuadro 11.56. Volumen de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución 1998-2023 (miles de Tn y tasa de variación interanual). 219
Cuadro 11.57. Volumen de mercancías transportadas por carretera según Comunidades Autónomas de origen y de destino. 2023 (Miles de Tn). 220
Cuadro 11.58. Matriculaciones[1] por tramos de CO_2 emitido. 2019-2024 (gr/km recorrido). 221
Cuadro 11.59. Matriculaciones[1] por tipo de combustible. 2017-2024. 222
Cuadro 11.60. Transporte público urbano y metropolitano: evolución del número de viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao (miles de personas y tasa de variación interanual). 223
Cuadro 11.61. Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por estación (nº personas y %). 224
Cuadro 11.62. Transporte público urbano y metropolitano: evolución de los viajeros y viajeras de Euskotran-Tranvía (miles de personas y tasa de variación interanual). 225
Cuadro 11.63. Transporte público interurbano: evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (miles de personas). 226
Cuadro 11.64. Transporte público interurbano: viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2024. 227
Cuadro 11.65. Transporte público interurbano: evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (tasa de variación interanual). 228

Cuadro 11.66. Volumen de mercancías por ferrocarril en la CAPV. Evolución 2002-2024 (miles de Tn y tasa de variación interanual). 229
Cuadro 11.67. Volumen de mercancías transportadas por RENFE con origen y/o destino la CAPV por CC.AA. 2023 (miles de Tn y peso porcentual). 229
Cuadro 11.68. Tráfico aéreo de personas en la CAPV: evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (miles de personas). 230
Cuadro 11.69. Tráfico aéreo de personas en la CAPV: evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (tasa de variación interanual). 231
Cuadro 11.70. Evolución del tráfico de mercancías en los aeropuertos vascos (Tn y tasa de variación interanual)..... 232
Cuadro 11.71. Evolución del tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao (nº personas y tasa de variación interanual)..... 233
Cuadro 11.72. Evolución del tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual). 234
Cuadro 11.73. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (miles de Tn y tasa de variación interanual). 235
Cuadro 11.74. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (%). 236
Cuadro 11.75. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (miles de Tn y tasa de variación interanual). 237
Cuadro 11.76. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (%)..... 238
Cuadro 11.77. Evolución del tráfico de mercancías en el puerto de Bermeo (miles de Tn y tasa de variación interanual)..... 239
Cuadro 11.78. Transporte de personas por cable. Evolución 1997-2024. 240
Cuadro 11.79. Transporte de personas en el Puente Colgante de Bizkaia. Evolución 2008-2024..... 241
Cuadro 11.80. Tráfico de personas en botes de pasaje. Evolución 2009-2024. 241
Cuadro 11.81. Evolución del balance de accidentes registrados por la Ertzaintza por víctimas: Evolución (2002-2024). 242
Cuadro 11.82. Carretera: Distribución de lesividad por territorio y tipo de vehículo. Datos registrados por la Ertzaintza..... 243
Cuadro 11.83. Carretera: Distribución de vehículos accidentados por tipo de accidente. Datos registrados por la Ertzaintza..... 245
Cuadro 11.84. Consumo energético del sector de transportes por tipo de energía y modo de transporte. 247
Cuadro 11.85. Ocupación de Superficie. Suelo de sistemas generales[1] de la CAPV (superficie en Ha). 248

Indice de gráficos

Gráfico 1.1. Participación en el VAB de la CAPV (%): Años 2000-2010 corresponde al sector de transporte y comunicaciones (CNAE-1993 Rev.1); Años 2010-2024 corresponde al sector transporte, actividades postales y de correos (CNAE-2009 y SEC-10).[1] 19
Gráfico 1.2. Distribución del VAB[1] del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV. 2024[2] (%). 20
Gráfico 1.3. Distribución del empleo del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV. 2024 (%). 20
Gráfico 1.4. Participación sector de transporte en el VAB y el empleo en la CAPV, y comparación con otros países de interés. 2024 (%). 21
Gráfico 1.5 Distribución del VAB del sector de transporte en la CAPV por subsectores. 2024[1] (%). 23
Gráfico 2.1. Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen[1]. 2021. 31
Gráfico 2.2. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según motivaciones. 2016-2021 (%). 32
Gráfico 2.3. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte. 2016-2021 (%). 33
Gráfico 2.4. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario. 2000-2024. 34
Gráfico 2.5. Desplazamientos según modo y sexo. 2016-2021. 35
Gráfico 2.6. Movilidad de personas en la CAPV por territorio de residencia. 2016-2021. 36
Gráfico 2.7. Desplazamientos por habitante mayor de 7 años[1]. 2016-2021. 36
Gráfico 2.8. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV por territorios según modo de transporte. 2016-2021. 37
Gráfico 2.9. Evolución de los desplazamientos totales (origen y/o destino en cada capital). 2016-2021. 38
Gráfico 2.10. Evolución de los desplazamientos internos (origen y destino en cada capital). 2016-2021. 39
Gráfico 2.11. Distribución modal del transporte de mercancías. 2023 (%). 41
Gráfico 3.1. Parque de vehículos en la CAPV. 2024. 45
Gráfico 3.2. Distribución del parque de vehículos en la CAPV. 2024. 46
Gráfico 3.3. Índice de motorización en el ámbito europeo. 2023-2022. 48
Gráfico 3.4. Movilidad de personas en automóvil. Penetración del automóvil. 2007-2021.[1] 50
Gráfico 3.5. Distribución de desplazamientos en automóvil según ámbito territorial. 2016-2021. 50
Gráfico 3.6. Accesos desde el exterior a las capitales vascas en automóvil. 2007-2021. 51
Gráfico 3.7. Transporte público urbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2024. 52
Gráfico 3.8. Transporte de mercancías interregional entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2024. 55
Gráfico 3.9. Tipología del transporte intrarregional e interregional de mercancías por carretera. 2024 (%). 56
Gráfico 4.1. Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras en Metro Bilbao (miles). 1995-2024. 64
Gráfico 4.2. Transporte público urbano: Evolución de los viajeros y viajeras en Tranvía EuskoTren. 2002-2024. 65
Gráfico 4.3. Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 1980-2024. 66
Gráfico 4.4. Transporte de viajeros y viajeras de Renfe media distancia. Origen y/o destino (%). 2024. 67
Gráfico 4.5. Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino CAPV (%). 2024. 68
Gráfico 4.6. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino en la CAPV por Renfe. 2022-2024. 69

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 4.7. Transporte de mercancías transportadas por Renfe entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2024 (%). 70
Gráfico 4.8. Tipología de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Renfe. 2024 (%). 71
Gráfico 4.9. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EuskoTren. 2004-2024. 71
Gráfico 5.1. Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves[1] en los aeropuertos vascos. 2000-2024. 74
Gráfico 5.2. Tráfico aéreo de pasajeros y pasajeras en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos. 1980-2024. 75
Gráfico 5.3. Origen/destino de pasajeros y pasajeras por aeropuerto. 2024. 77
Gráfico 5.4. Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2024. 78
Gráfico 5.5. Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2024. 80
Gráfico 5.6. Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2024 (%). 80
Gráfico 6.1. Tráfico de pasajeros y pasajeras en los puertos de Bilbao y Pasaia. 2003-2024. 83
Gráfico 6.2. Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 1980-2024. 84
Gráfico 6.3. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 2005-2024. 85
Gráfico 6.4. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia: Tipología de mercancías. 2024 (%). 87
Gráfico 6.5. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por países. 2024. 88
Gráfico 6.6. Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2024. 89
Gráfico 6.7. Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2024. (%). 89
Gráfico 7.1. Kilómetros de la red ciclable en las tres capitales de la CAPV (estado de las redes ciclísticas a diciembre de 2024) 93
Gráfico 7.2. Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia. 2001-2024. 94
Gráfico 8.1. Accidentes con víctimas y víctimas registradas por la Ertzaintza y por las Policías Locales[1] en las infraestructuras viarias vascas. Evolución 2000-2024. 103
Gráfico 8.2. Número de muertes en accidentes de tráfico por millón de habitantes en UE-27. 2023-2024[1]. 104
Gráfico 8.3. Parque de turismos y motorización. Evolución 1998-2024. 105
Gráfico 8.4. Población expuesta al ruido procedente del tráfico viario en las tres capitales de la CAPV[1]. 2022. 110
Gráfico 8.5. Población expuesta al ruido procedente del tráfico ferroviario en las tres capitales de la CAPV[1]. 2022. 111
Gráfico 8.6. Mapa estratégico de ruido tráfico viario del centro de Bilbao. Lden. 2022. 112
Gráfico 8.7. Mapa estratégico de ruido del tráfico viario Donostia-San Sebastián. Lden. 2022. 113
Gráfico 8.8. Mapa estratégico de ruido del tráfico viario Vitoria-Gasteiz Lden. 2022. 114
Gráfico 8.9. Emisiones sectoriales totales de GEIs en la CAPV. 2023 (%). 116
Gráfico 8.10. Evolución sectorial de las emisiones de GEIs por sectores de actividad en la CAPV. 1990-2023 (%). 116
Gráfico 8.11. Emisiones de GEIs del sector de transporte en la CAPV. Evolución. 1990-2023. 117
Gráfico 8.12. Consumo final de energía por sectores. Evolución 2014-2024. 118
Gráfico 8.13. Distribución del consumo energético vasco por sectores de actividad. 2024 (%). 119
Gráfico 8.14. Distribución del consumo energético en el sector del transporte. 2024. 119
Gráfico 8.15. Consumo energético en el sector del transporte por territorios. 2014-2024. 120
Gráfico 8.16. Evolución de la factura energética del sector de transporte en la CAPV: Evolución 2014-2024. 120
Gráfico 8.17. Distribución de los costes externos del transporte en la CAPV por medio de transporte. 2019 (%). 121
Gráfico 8.18. Costes externos totales del transporte en la CAPV por categoría de coste y por medio de transporte. 2019. 122

Resumen Ejecutivo

0.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

0. Resumen Ejecutivo

En el año 2024, se aprecia un incremento en la circulación de pasajeros y pasajeras. La subida de los desplazamientos se da en todos los medios de transporte, tanto en el ámbito urbano como interurbano, a excepción del pasaje marítimo que registra una contracción. En el transporte de mercancías, el flujo de productos movilizados crece en el transporte por carretera y marítimo, mientras se contrae en el transporte ferroviario y aéreo.

En el **ámbito económico**, el sector transporte, actividades postales y de correos registra un aumento del Valor Añadido Bruto (VAB) generado del 6,7% respecto a 2023, variación en el mismo sentido que el VAB producido por la economía vasca en conjunto (+5,7%). La participación sectorial en el VAB de la economía de la CAPV sube al 5,2% (5,1% en 2023).

Atendiendo a la proporción por rama de actividad, el VAB del sector transporte representa el 95,7% del total del sector transporte, actividades postales y correos (mismo peso que en 2023). En términos absolutos, el VAB del sector transporte sube a 4.408,3 millones de euros.

En cuanto a la cifra de establecimientos y la ocupación del sector, se localizan 10.665 puntos de actividad, siendo constante respecto al ejercicio anterior (3 centros más que en 2023) con 46.495 empleados, lo que supone una subida del 3%. La cuota que representan los centros logísticos del sector sobre el conjunto de la economía vasca roza el 6,5% (6,4% en 2023) y el personal sectorial representa el 4,9% de los trabajadores totales de Euskadi (mismo porcentaje que en 2023).

Para completar la información relativa a las magnitudes económicas, las compañías dedicadas a los desplazamientos de pasajeros y pasajeras aumentan un 26,1% (+37 firmas) mientras las autorizaciones se mantienen (+0,1% en relación a 2023). En el transporte de mercancías, las compañías disminuyen un 11,3% (-885 sociedades) mientras las licencias concedidas suben un 13,2% (+2.454 autorizaciones que en 2023).

La distribución de los distintos **modos de transporte sobre la movilidad** en la CAPV, muestra la supremacía del transporte por carretera respecto al resto de medios de transporte más sostenibles como son el ferrocarril y el transporte marítimo.

A nivel europeo, el estudio de la implicación de los diferentes medios de transporte en el traslado de mercancías demuestra las diferencias entre los países de la UE-27 en conjunto y Euskadi. En 2023[1], último dato disponible, el porcentaje de la carga trasladada por carretera en Euskadi (79,4%) es mayor a la cuota alcanzada en Europa (54,1%). En cuanto a los medios más sostenibles, marítimo y ferroviario, su peso es superior en el ámbito europeo (34% y 11,8%, respectivamente) que en la CAPV (19,7% y 0,8%, respectivamente).

En 2024, los servicios públicos de transporte colectivo en el sistema ferroviario y por carretera, considerados de forma conjunta, trasladan a 303,2 millones de pasajeros y pasajeras, con un incremento del 7,1% respecto al ejercicio anterior.

[1] Último dato disponible 2023, publicado en Statistical Pocketbook 2025.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Los siguientes apartados resumen las características más destacables de cada **medio de transporte**.

- En el **transporte por carretera** en líneas regulares:
  - La oferta de transporte público en las capitales vascas está formada por: la flota de Bilbobus con 141 autobuses distribuidos en 41 líneas, con una extensión de 719,2 km (-0,3% respecto a 2023). En la capital donostiarra, Dbus cuenta con 42 líneas, sumando una ruta respecto a 2023, y un recorrido de 289,9 km (+3,9% en relación a 2023) donde circulan 139 autobuses (-1,4%). En Vitoria-Gasteiz, Tuvisa (Transportes Urbanos de Vitoria, S.A.) tiene 15 líneas con un recorrido de 284,3 km (+20,4% en relación al año previo). En 2023, último dato disponible, la flota está formada por 88 autobuses (-2,2% sobre 2022).
  - En el ámbito urbano, los viajeros y viajeras en autobús suben a 71,6 millones, registrando una subida del 1,9% respecto a 2023. El pasaje de Tuvisa se incrementa un 7,5% respecto a 2023, superando los 17,8 millones de personas; Dbus aumenta un 8,2% respecto a 2023, superando los 32 millones de pasajeros y pasajeras; Bilbobus traslada a 21,8 millones de personas, con un descenso del 9,6% en relación al año anterior. Esta evolución de Bilbobus se explica en gran medida por el impacto del conflicto laboral de 2024, con paros y una huelga indefinida desde el 9 de abril hasta el 26 de junio, periodo en el que la operativa se vio condicionada por servicios mínimos y una menor regularidad del servicio.
  - Los desplazamientos interurbanos alcanzan los 64,3 millones, mejorando un 12,4% en relación a 2023. Lurraldebus, en Gipuzkoa, supera los 28,8 millones, con un incremento del 8,7%; los servicios de Bizkaibus se utilizan por cerca de 34,5 millones de viajeros y viajeras, experimentando un crecimiento del 15,3%; Alavabus realiza 981,2 miles de traslados, lo que implica un aumento del 26,1% respecto al pasaje de 2023.
  - En el transporte de mercancías, la carga transportada alcanza los 103,6 millones de toneladas, cifra muy similar al año anterior (+0,2%). En el ámbito intrarregional, el transporte de productos baja a 44,9 millones de toneladas, con una reducción del 3,4%. En el transporte interregional, la carga en circulación sube a 51,4 millones de toneladas, registrando una mejoría del 2,5%. A nivel internacional, se experimenta un incremento del producto intercambiado (+7,9%), alcanzando los 7,9 millones de toneladas.
- Las características más relevantes del **sistema ferroviario** son:
  - A nivel interurbano, en las infraestructuras de ETS presta servicio Euskotren que cuenta con una extensión de 187,4 km. Las plazas ofrecidas se contraen un 0,5%, hasta los 100,7 millones de puestos. Por el contrario, los kilómetros ofertados aumentan a 5,6 millones (+1,8%) y las plazas-km suben acercándose a 2.400 millones (+1,6 en comparación al año previo).
  - En los servicios de los núcleos metropolitanos, Metro Bilbao experimenta una pequeña disminución de los km ofertados hasta los 4,7 millones de km (-0,4%) mientras se mejora la cifra de coches-km, acercándose a 21,4 millones de ferrocarriles (+0,6%) y sube la oferta de plazas-km hasta los 3.153 millones de puestos a disposición de los viajeros y viajeras (+1,2% respecto al año anterior). En el sistema tranviario, la oferta en Bilbao crece un 1,1% en el número de trenes y en las plazas ofrecidas, poniendo a disposición de la ciudadanía 57,1 miles de ferrocarriles y 8,7 millones de puestos. Los

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

km recorridos y plazas-km aumentan un 0,9%, cerrando el ejercicio con 425,1 miles de km y 65 millones de asientos-km. En la capital alavesa, los trenes y plazas ofertadas suben un 5,6%, lo que supone 102,8 miles de ferrocarriles y 23,8 millones de sitios. Los kilómetros y plazas-km aumentan un 5,2%, registrando 698,9 miles de km recorridos y 161,4 millones de asientos-km.

- En la movilidad urbana, Metro Bilbao desplaza 100,4 millones de personas con un incremento del 8,6% del pasaje respecto a 2023, nuevo récord de usuarios. El sistema tranviario traslada a cerca de 14,8 millones de personas, creciendo un 19,4% sobre el año anterior.
- El servicio ferroviario interurbano es utilizado por 52,3 millones de personas, registrando una mejora del 0,7% en relación al año anterior.
- En el tráfico ferroviario de mercancías con origen y/o destino en la CAPV operan Renfe, incluyendo red ferroviaria convencional y red de ancho métrico, y Euskotren. El volumen transportado se reduce a 1.519,6 miles de toneladas, lo que supone un -8,1% respecto a 2023.

- En el **tráfico aéreo**, los aspectos más destacables son:
  - Las tres infraestructuras aeroportuarias vascas, en conjunto, alcanzan las 64.820 operaciones comerciales, registrando un aumento del 0,8% en relación a 2023. La cifra de vuelos crece un 2,2% en el aeropuerto de Bilbao mientras se contraen un 4,9% en Vitoria-Gasteiz y disminuyen un 1,4% en Donostia-San Sebastián.
  - El transporte comercial de pasajeros y pasajeras registra un nuevo récord, alcanzando la cifra de 7.514,5 miles de personas, lo que supone un incremento del 5,6% respecto a 2023. En el aeropuerto vizcaíno transitan 6.766,6 miles de personas, aumentando un 7%. En Gipuzkoa, se alcanzan los 484,8 miles de traslados en avión, incrementándose un leve 0,8%. En Vitoria-Gasteiz, se produce una disminución de la circulación hasta los 263,1 miles de personas, con una caída del 15% sobre la cifra del año previo.
  - En el tráfico comercial, la red aeroportuaria vasca traslada 71.442 toneladas, experimentando una reducción del 1,4% respecto a 2023. En la terminal alavesa, el volumen de mercancías transportado se reduce un 1,6%, bajando hasta las 70.514,1 toneladas. El aeropuerto de Bilbao moviliza 927,6 toneladas, registrando un incremento del 23,5%. En 2024, el aeropuerto de Donostia-San Sebastián abandona la actividad comercial.
- En el **transporte marítimo,** los datos más significativos son:
  - En cuanto a oferta, Anavas se mantiene con 11 compañías contando con 71 buques, lo que representa un -1,4% (reducción de 1 barco). El tonelaje bruto desciende a 778,2 miles de toneladas (-0,7%) y la cifra de toneladas en peso muerto es estable, 1,3 millones de toneladas, -0,2% en comparación a 2023.
  - En la movilidad de personas, la circulación de los puertos de Bilbao y Pasaia, en conjunto, alcanza las 315.599 personas, lo que supone un descenso del 4,1% respecto a 2023. El Puerto de Bilbao moviliza 281,9 miles de personas, aumentando un 4,1% (suben los viajeros y viajeras de líneas regulares y bajan los cruceristas). En Pasaia, registran 33.667 personas, lo que significa una disminución del 42,3% sobre 2023.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

  - En el transporte de mercancías, considerando los dos puertos comerciales más relevantes, Bilbao y Pasaia, se trasladan 38 millones de toneladas, creciendo un 4,3% sobre el año anterior. En el puerto vizcaíno, la actividad comercial se acerca a 34,6 millones, con una subida del 5%. El puesto de Pasaia, el flujo de mercancías se reduce a 3,4 millones de toneladas, con un descenso del 2,2% en comparación a 2023.

- En los **otros medios de transporte** se recoge información relativa a:
  - Transporte por cable, donde el tráfico de los funiculares sube a 3,4 millones de personas, anotando un incremento del 8,5% y el ascensor de Ereaga desplaza a 374 miles de personas, registrando un leve descenso del 0,3% en referencia a 2023.
  - Puente Colgante de Bizkaia, donde los usuarios y usuarias se mantienen en 3,4 millones de personas, con un pequeño incremento del 0,6% respecto al ejercicio anterior.
- Por último, se recogen los aspectos más relevantes sobre los **efectos inducidos** que la actividad del transporte puede producir:
  - En cuanto la siniestralidad, se pretende situar a Euskadi como referente en materia de movilidad segura y sostenible de acuerdo con la visión a largo plazo establecida en el "Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2021-2025". En 2024, fallecen 37 personas en accidentes de tráfico, disminuyendo un 15,9% (7 fallecidos menos que en 2023).
  - El índice de motorización se considera uno de los agentes que inciden en varios efectos del transporte (congestión, contaminación, etc.). La tasa de motorización baja a 458 turismos por cada mil habitantes, lo que representa una disminución del 1,5% respecto a 2023.
  - Atendiendo al impacto medioambiental del sector de transporte, en 2023 (último dato publicado), las emisiones totales de GEIs generadas alcanzan las 6,1 millones de toneladas equivalentes de CO_2, con un descenso del 4,1% en relación al ejercicio 2022.

Marco General

1.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

1. Marco General

1.1. El transporte como sector de actividad económica

Previo al estudio de los datos relativos al sector transporte, se realizan las aclaraciones metodológicas que se utilizan en el análisis de las características más relevantes del sector del transporte como actividad económica.

En primer lugar, se debe indicar que los datos referentes a establecimientos, empleo y valor añadido bruto (VAB) se realiza a partir de la vigente clasificación nacional de actividades económicas (CNAE-2009).

Como en las anteriores ediciones del informe, el desglose de los establecimientos y empleo se realiza con mayor desagregación para las actividades anexas al transporte, con la siguiente división:

- Actividades anexas al transporte terrestre.
- Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables interiores.
- Actividades anexas al transporte aéreo.
- Resto de actividades anexas al transporte: agrupa las actividades anexas comunes a varios modos de transporte, sean pasajeros y/o mercancías.

Por último, reseñar que la información del VAB siempre es provisional para el último ejercicio presentado, aspecto motivado por su procedencia de las Cuentas Económicas, actualizándose cada año la información relativa al ejercicio precedente con datos definitivos.

1.2. El sector de transporte, actividades postales y de correos

La contribución del sector transporte, actividades postales y correos a la actividad económica vasca es significativa teniendo en cuenta la cifra de establecimientos, el personal empleado y el valor añadido generado por el sector en la CAPV.

A continuación, se desarrollan las características más relevantes sobre las principales magnitudes del sector de transporte, actividades postales y de correos, que comprende las divisiones 49 a 53 de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas CNAE-2009 (sección H transporte y almacenamiento).

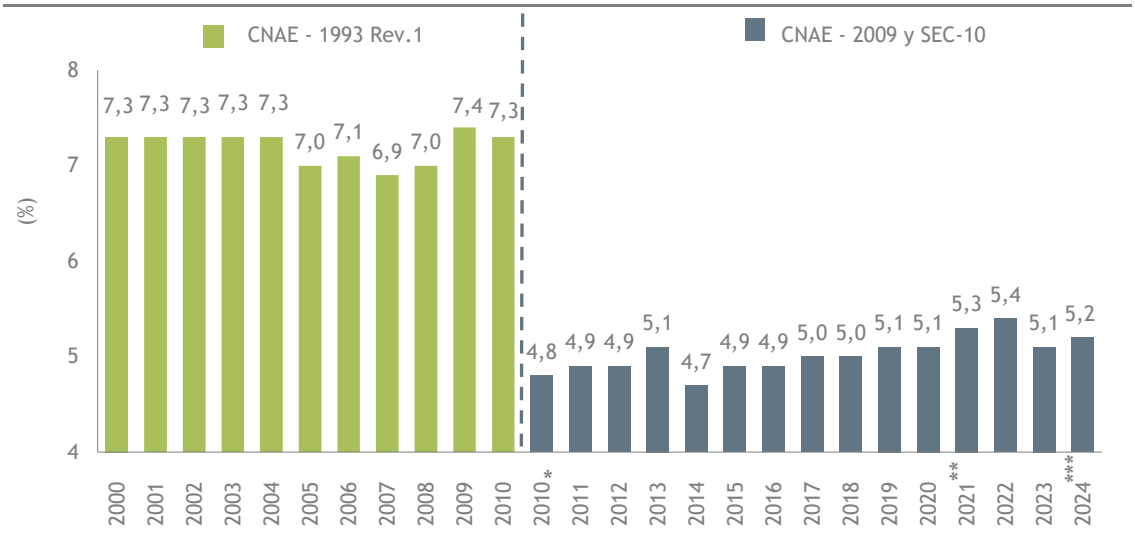
- En 2024, existen *10.665 establecimientos* donde se desarrollan actividades del sector de transporte, actividades postales y correos, lo que significa que:
  - La cifra es constante respecto al ejercicio anterior (3 centros más que en 2023). Los establecimientos disponibles en el conjunto de la economía vasca experimentan una contracción del 0,8% respecto a 2023. Esto implica que los puntos de actividad se reducen en la economía general mientras se mantienen en el sector.
  - La cuota que representan los centros logísticos del sector sobre el conjunto de la economía vasca roza el 6,5% (6,4% en 2023).
- Los puestos de trabajos asociados al sector alcanzan los *46.495 empleados*, cuya evolución es:
  - Positiva en relación al ejercicio previo, subida del 3% de los empleos. Los trabajadores del total de la economía vasca experimentan un incremento del 1,9% respecto a 2023.
  - El personal empleado en el sector representa el 4,9% de los trabajadores totales de la CAPV (mismo porcentaje que en 2023).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

- El Valor Añadido Bruto (VAB) generado alcanza los *4.608.433 millones de euros*, lo que conlleva:
  - Un incremento del 6,7% en relación a 2023. El VAB producido por el conjunto de la economía vasca varía en el mismo sentido que el VAB del sector (+5,7% respecto a 2023).
  - La participación sectorial en el VAB de la economía de la CAPV sube al 5,2% (5,1% en 2023).

Ampliando el ámbito temporal de estudio al periodo (2000-2024), la modificación en la clasificación de la CNAE no permite realizar un análisis homogéneo de la participación del sector en el VAB de la economía vasca, ya que la dimensión del sector varía en función de la CNAE aplicada (sector transporte y comunicaciones en el caso de la CNAE-1993 Rev.1; sector transporte, actividades postales y de correos en el caso de la CNAE-2009). Como consecuencia, el análisis se debe realizar en dos tramos temporales diferenciados: periodo 2000-2010 (según CNAE-1993 Rev.1) y periodo 2010-2024 (según CNAE-2009 y SEC-10), donde la participación del sector en el VAB global de la economía vasca ha experimentado leves incrementos en los años 2021 y 2022, con una disminución en 2023 y con una ligera subida de la cuota en 2024.

Gráfico 1.1. Participación en el VAB de la CAPV (%): Años 2000-2010 corresponde al sector de transporte y comunicaciones (CNAE-1993 Rev.1); Años 2010-2024 corresponde al sector transporte, actividades postales y de correos (CNAE-2009 y SEC-10).[1]



[1] datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

* El VAB referido a 2010 (CNAE-1993 Rev.1) fue un avance.

** El VAB referido a 2021 y años posteriores tienen como base 2022.

*** El VAB referido a 2024 (CNAE-2009) es un avance.

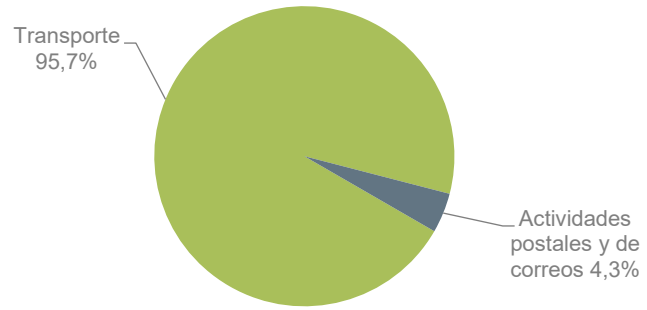
Fuente: Eustat (Cuentas Económicas).

En 2024, el VAB del sector transporte representa el 95,7% del total del sector transporte, actividades postales y correos (mismo peso que en 2023). En términos absolutos, el VAB del

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

sector transporte sube a 4.408,3 millones de euros y el VAB generado por las actividades postales y correos crece a 200,1 miles de euros.

Gráfico 1.2. Distribución del VAB[1] del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV. 2024[2] (%).



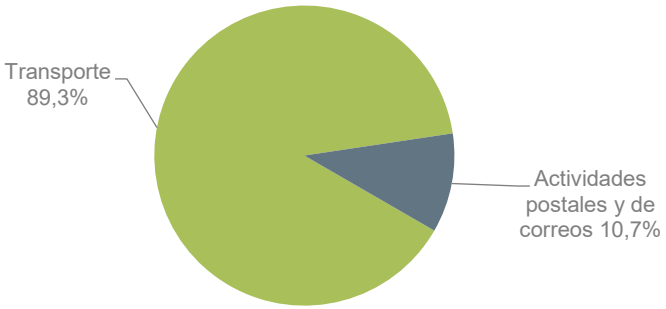
[1] datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento.

[2] el dato del VAB referido a 2024 es un avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009 y SEC-10).

Atendiendo a la distribución del personal contratado por subsectores, el 89,3% de los trabajadores pertenecen al sector transporte y el 10,7% del empleo restante corresponde al sector de actividades postales y de correos. En 2023, los empleados en el sector transporte representaban el 89,4% y el peso de los contratados en el resto de actividades del sector era del 10,6%.

Gráfico 1.3. Distribución del empleo del sector de transporte, actividades postales y de correos en la CAPV. 2024 (%).



Fuente: Gobierno Vasco.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

1.3. El sector del transporte en Euskadi

En los siguientes apartados, se apuntan los aspectos más relevantes del sector del transporte en Euskadi, atendiendo a las divisiones 49 a 52 de la CNAE-2009.

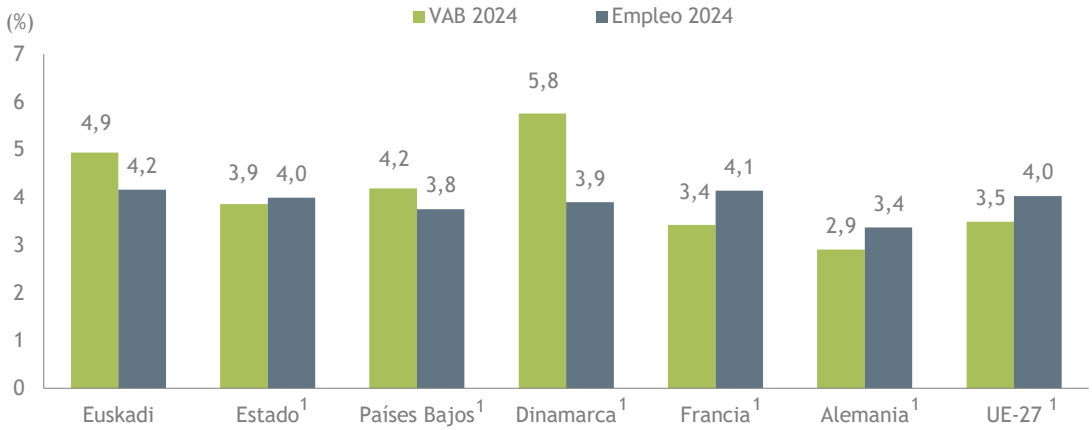
1.3.1. Principales magnitudes económicas del sector del transporte

- En la CAPV, se afincan *9.374 establecimientos*, lo que representa una disminución del 0,9% respecto a 2023 mientras que la participación sobre el total de centros de la economía vasca se mantiene (5,7%).
- El sector emplea a *41.513 personas*, con un crecimiento del 2,9% sobre 2023 y un peso del 4,4% sobre el personal asalariado en el conjunto de la economía vasca (4,3% en 2023).
- El VAB asociado al sector transporte se incrementa hasta los 4.408,3 miles de euros, con una proporción del 4,9% sobre el VAB generado en el total de Euskadi.

De la distribución del personal empleado en el sector transporte por género[2], se extrae que el 84,3% de los ocupados son hombres y el 15,7% son mujeres (en 2023, el reparto del empleo es 84,8% varones y 15,4% féminas).

En el siguiente gráfico se analiza el peso del sector sobre el VAB y el empleo en Euskadi, en 2024, en comparación a otros países europeos relevantes.

Gráfico 1.4. Participación sector de transporte en el VAB y el empleo en la CAPV, y comparación con otros países de interés. 2024 (%).



[1] datos correspondientes al ejercicio 2023

Fuente: Gobierno Vasco, DIRAE y Cuentas Económicas para el caso de Euskadi; Structural Business Statistics, EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2025, y Economy and Finance Statistics (Eurostat) para el Estado y el resto de países. Elaboración propia.

[2] Fuente: Eustat, PRA (Encuesta de Población en relación con la Actividad).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

En 2024, el VAB generado por el sector transporte alcanza el 4,9% del VAB total de la CAPV, siendo superior al peso del sector en el Estado (3,9% en 2023) y en la UE-27 (3,5% en 2023, último dato publicado). En cuanto al empleo, la ocupación sectorial sobre el conjunto de los trabajadores de Euskadi representa el 4,2%, situándose por encima de la cuota europea y del nivel estatal (4% en 2023, en ambos casos).

a) Por subsector de actividad

El desglose del sector transporte por subsectores refleja que el transporte por carretera de mercancías recoge la mayor cantidad tanto de establecimientos como de trabajadores, con el 62,2% de los centros y el 40,3% de los ocupados sectoriales. Por detrás, el transporte terrestre de personas absorbe el 24,6% de los puntos de actividad y el 21,1% de los empleados. En tercer lugar, el conjunto de las actividades anexas al transporte acumulan el 11,5% de las instalaciones y el 32,5% del empleo del sector.

La suma de los tres sectores agrupa el 98,3% de los establecimientos dedicados al sector transporte y el 93,9% de la ocupación sectorial.

Cuadro 1.1. Establecimientos y empleo del sector del transporte por subsectores. CAPV. 2023-2024.

	Establecimientos				Empleo			
	2023		2024		2023		2024	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Transporte terrestre de personas*	2.334	24,7	2.302	24,6	8.740	21,7	8.755	21,1
Transporte por carretera de mercancías	5.888	62,3	5.828	62,2	16.124	40,0	16.710	40,3
Transporte ferroviario interurbano de personas	83	0,9	84	0,9	1.311	3,2	1.510	3,6
Transporte ferroviario de mercancías	17	0,2	6	0,1	118	0,3	54	0,1
Transporte por tubería	5	0,1	5	0,1	29	0,1	27	0,1
Transporte marítimo y por vías navegables de personas	38	0,4	40	0,4	86	0,2	82	0,2
Transporte marítimo y por vías navegables de mercancías	17	0,2	17	0,2	322	0,8	303	0,7
Transporte aéreo de personas	14	0,1	13	0,1	456	1,1	570	1,4
Transporte aéreo de mercancías	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Actividades anexas al transporte terrestre	238	2,5	251	2,7	2.503	6,2	2.481	6,0
Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables interiores	86	0,9	87	0,9	1.047	2,6	1.096	2,6
Actividades anexas al transporte aéreo	26	0,3	31	0,3	925	2,3	959	2,3
Resto de actividades anexas al transporte**	711	7,5	710	7,6	8.694	21,5	8.965	21,6
TOTAL	**9.457**	**100**	**9.374**	100	**40.355**	**100**	**41.513**	100

(*) Incluye los transportes por carretera urbano e interurbano, y los otros transportes terrestres (ferrocarril, funiculares, etc.) cuando son urbanos o suburbanos.

(**) Agrupa las actividades anexas comunes a varios modos de transporte, sean pasajeros y/o mercancías (incluye los grupos del CNAE 2009 siguientes: 5210, 5224, 5229).

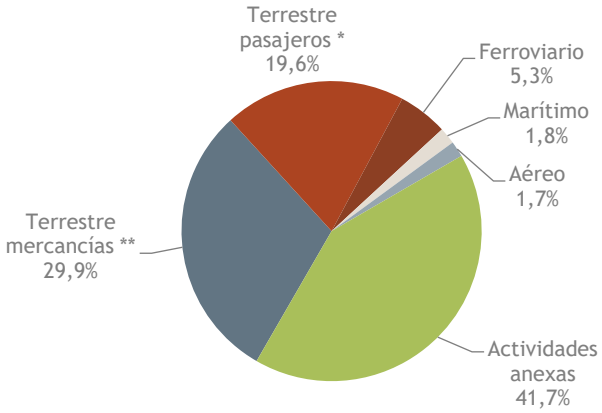
(***) Información no disponible por salvaguarda del secreto estadístico. Se incluye en los datos de la CAPV.

Fuente: Gobierno Vasco.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

En cuanto a la distribución del VAB del sector transporte por subsectores, es destacable que las actividades anexas al transporte representan el 41,7% del VAB sectorial, siendo el área de mayor peso en el sector. El transporte terrestre de mercancías[3] concentra el 29,9% del VAB, manteniéndose en segunda posición. En tercer lugar, se encuentra el transporte terrestre de personas[4] generando el 19,6% del total sectorial. Por detrás, la actividad ferroviaria contribuye con un 5,3% de la producción del sector. Las secciones con menor participación sobre la actividad económica son el transporte marítimo (1,8%) y aéreo (1,7%).

Gráfico 1.5 Distribución del VAB del sector de transporte en la CAPV por subsectores. 2024[1] (%).



[1] El dato del VAB referido a 2024 es un avance.

* Terrestre pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

** Terrestre mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009 y SEC-10).

[3] Terrestre mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

[4] Terrestre pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

b) Presencia territorial

Cuadro 1.2. Establecimientos y empleo del sector del transporte por subsectores y Territorio Histórico. CAPV. 2024.

	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Establecimientos								
Transporte Terrestre de personas *	281	12,2	1.348	58,6	673	29,2	2.302	100
Transporte por carretera de mercancías	806	13,8	3.229	55,4	1.793	30,8	5.828	100
Transporte ferroviario interurbano de personas	3	3,5	55	65,5	26	31,0	84	100
Transporte ferroviario de mercancías	1	16,6	4	66,7	1	16,7	6	100
Transporte por tubería	2	40,0	2	40,0	1	20,0	5	100
Transporte marítimo y por vías navegables de personas	1	2,5	25	62,5	14	35,0	40	100
Transporte marítimo y por vías navegables de mercancías	0	0,0	16	94,1	1	5,9	17	100
Transporte aéreo de personas	3	23,1	8	61,5	2	15,4	13	100
Transporte aéreo de mercancías	0	-	0	-	0	-	0	-
Actividades anexas al transporte terrestre	41	16,3	132	52,6	78	31,1	251	100
Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables interiores	0	0,0	66	75,9	21	24,1	87	100
Actividades anexas al transporte aéreo	7	22,6	17	54,8	7	22,6	31	100
Resto de actividades anexas al transporte**	135	19,0	371	52,3	204	28,7	710	100
TOTAL	**1.280**	**13,6**	**5.273**	**56,3**	**2.821**	**30,1**	**9.374**	**100**
Empleo								
Transporte Terrestre de personas *	1.371	15,7	4703	53,7	2.681	30,6	8.755	100
Transporte por carretera de mercancías	2.922	17,5	7.167	42,9	6.621	39,6	16.710	100
Transporte ferroviario interurbano de personas	18	1,2	1150	76,2	342	22,6	1.510	100
Transporte ferroviario de mercancías	(***)	(***)	22	40,7	(***)	(***)	54	100
Transporte por tubería	(***)	(***)	(***)	(***)	(***)	(***)	27	100
Transporte marítimo y transporte por vías navegables de personas	(***)	(***)	43	53,1	38	46,9	81 y (***)	100
Transporte marítimo y transporte por vías navegables de mercancías	0	--	290 y (***)	95,7	13	4,3	303 y (***)	100
Transporte aéreo de personas	(***)	(***)	530	93,0	(***)	(***)	570	100
Transporte aéreo de mercancías	0	-	0	-	0	-	0	-
Actividades anexas al transporte terrestre	234	9,4	1.215	49,0	1.032	41,6	2.481	100
Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables interiores	0	0,0	934	85,2	162	14,8	1.096	100
Actividades anexas al transporte aéreo	445	46,4	449	46,8	65	6,8	959	100
Resto de actividades anexas al transporte**	2.857	31,9	4.259	47,5	1.849	20,6	8.965	100
TOTAL	**7.875**	**19,0**	**20.771**	**50,0**	**12.867**	**31,0**	**41.513**	**100**

(*) Incluye los transportes por carretera urbano e interurbano, y los otros transportes terrestres (ferrocarril, funiculares, etc.) cuando son urbanos o suburbanos.

(**) Agrupa las actividades anexas comunes a varios modos de transporte, sean pasajeros y/o mercancías (incluye los grupos del CNAE 2009 siguientes: 5210, 5224, 5229).

(***) Información no disponible por salvaguarda del secreto estadístico. Se incluye en los datos de la CAPV.

Fuente: Gobierno Vasco.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Por territorio histórico, en Bizkaia se localizan más de la mitad de los centros de actividad (56,3%) y la mitad de los empleados del sector, contando con 5.273 establecimientos donde trabajan 20.771 personas. Gipuzkoa concentra el 30,1% de las instalaciones y el 31% de los trabajadores, lo que significa que existen 2.821 localizaciones con 12.867 asalariados. Los centros ubicados en Álava suponen el 13,6% y recogen el 19% del empleo de la CAPV, por lo que en 1.280 establecimientos alaveses se emplea a 7.875 trabajadores.

Para completar la información económica sectorial, se analiza la estructura empresarial y las autorizaciones asociadas al sector transporte, se desglosan las características coyunturales y la evolución de la actividad económica de las sociedades dedicadas a trabajos de transportista, que forman parte relevante del sector del transporte. Las autorizaciones se corresponden con el número de vehículos registrados con licencia para la actividad del transporte, desglosado por tipo de vehículo y tipo de tarjeta de autorización. En el caso del transporte de viajeros y viajeras, a partir de 2023, no consideran las empresas de taxi.

Cuadro 1.3. Distribución de empresas y autorizaciones para transporte de viajeros por Territorio Histórico. CAPV. 2024.

		Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
VD: Autobús Discrecional	Empresas	14	11,0	75	59,1	38	29,9	127	100
	Autorizaciones	370	16,3	1240	54,5	666	29,3	2276	100
VT: Taxis licencia A o B	Empresas	0	--	0	--	0	--	0	100
	Autorizaciones	234	11,2	1230	59,0	621	29,8	2085	100
VS: Ambulancia	Empresas	2	40,0	0	0,0	3	60,0	5	100
	Autorizaciones	8	2,4	0	0,0	321	97,6	329	100
VSPC: Ambulancia privado complementario	Empresas	1	25,0	2	50,0	1	25,0	4	100
	Autorizaciones	1	5,0	11	55,0	8	40,0	20	100
ASC: Alquiler sin conductor	Empresas	0	--	0	--	0	--	0	--
	Autorizaciones	0	--	0	--	0	--	0	--
VTC: Vehículo de Turismo con Conductor	Empresas	0	--	0	--	0	--	0	--
	Autorizaciones	123	49,0	95	37,8	33	13,1	251	100
VPC: Transporte privado complementario	Empresas	1	10,0	4	40,0	5	50,0	10	100
	Autorizaciones	1	2,6	32	84,2	5	13,2	38	100
Total en la CAPV	**Empresas**	**18**	**12,3**	**81**	**55,5**	**47**	**32,2**	**146**	**100**
	Autorizaciones	**737**	**14,7**	**2.608**	**52,2**	**1.654**	**33,1**	**4.999**	**100**

Fuente: Ministerio de Fomento.

En el transporte de viajeros y viajeras, el reparto territorial de las empresa y autorizaciones refleja que más de la mitad de las compañías se afincan en Bizkaia (55,5%), donde se localizan 81 sociedades con 2.608 licencias para el traslado de personas (52,2%). En Gipuzkoa, se registran un tercio de las empresas y vehículos autorizados para desplazamientos de ciudadanos, con 47 firmas (32,2%) y 1.654 permisos (33,1%). En el territorio alavés, se sitúan 18 empresas (12,3%) y 737 autorizaciones (14,7% de los permisos otorgados en, conjunto, de la CAPV).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 1.4. Distribución de empresas y autorizaciones para transporte de mercancías por Territorio Histórico. CAPV. 2024.

		Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
MDL: mercancías discrecional ligero	Empresas	348	15,6	1.252	56,1	630	28,3	2.230	100
	Autorizaciones	565	15,9	2.033	57,1	961	27,0	3.559	100
MDP: mercancías discrecional pesado	Empresas	469	14,2	1.747	52,8	1095	33,1	3.311	100
	Autorizaciones	2.026	14,9	5.660	41,7	5.883	43,4	13.569	100
MPC: Transporte privado complementario	Empresas	277	19,3	670	46,7	488	34,0	1.435	100
	Autorizaciones	711	20,1	1.660	47,0	1160	32,9	3.531	100
OT: Operador de transporte (transitarios y almacenistas)	Empresas	0	--	0	--	0	--	0	--
	Autorizaciones	64	14,5	217	49,2	160	36,3	441	100
Total en la CAPV	**Empresas**	**1.094**	**15,7**	**3.669**	**52,6**	**2.213**	**31,7**	**6.976**	**100**
	Autorizaciones	**3.366**	**16,0**	**9.570**	**45,4**	**8.164**	**38,7**	**21.100**	**100**

Fuente: Ministerio de Fomento.

En la actividad mercantil, Bizkaia concentra más de la mitad de las sociedades y el 45,4% de las licencias, localizando 3.669 firmas (52,6%) con 9.570 permisos asociados. El territorio guipuzcoano acoge más de un tercio de las compañías dedicadas al transporte de mercancías y un porcentaje superior de autorizaciones, con 2.213 entidades afincadas (31,7%) y 8.164 vehículos autorizados (38,7%). Para cerrar, Álava tiene 1.094 empresas autorizadas para el traslado de productos (15,7%) y 3.366 licencias concedidas (16% del total de Euskadi).

Cuadro 1.5. Evolución de empresas y autorizaciones para transporte de viajeros/as y mercancías en la CAPV. 2018-2024.

		CAPV								
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Δ 24/18	Δ 24/23
Transporte de Viajeros/as	Empresas	2.355	2.347	2.383	2.356	2.136	142	179	-92,4	26,1
	Autorizaciones	5.339	4.816	4.911	5.015	4.902	4.959	4.966	-7,0	0,1
Transporte de Mercancías	Empresas	6.170	6.340	7.631	6.159	6.256	7.861	6.976	13,1	-11,3
	Autorizaciones	14.772	15.699	17.540	15.709	15.648	18.646	21.100	42,8	13,2
Total en la CAPV	**Empresas**	**8.525**	**8.687**	**10.014**	**8.515**	**8.392**	**8.003**	**7.155**	**-16,1**	**-10,6**
	Autorizaciones	**20.111**	**20.515**	**22.451**	**20.724**	**20.550**	**23.605**	**26.066**	**29,6**	**10,4**

Fuente: Ministerio de Fomento.

En la variación temporal de empresas y autorizaciones para el transporte en la CAPV, respecto a 2018, la caída de las sociedades dedicadas al traslado de personas (-92,4%) se justifica por la exclusión en el cómputo de las compañías de taxis. Por su parte, en las licencias asociadas se aprecia una bajada del 7%. Por el contrario, las empresas dedicadas al transporte de mercancías crecen un 13,1% con un incremento del 42,8% en las autorizaciones de vehículos dedicados al traslado de productos. Respecto a 2023, las firmas dedicadas a los desplazamientos de pasajeros y pasajeras aumentan un 26,1% (+37 firmas) mientras las autorizaciones se mantienen (+0,1%). En el transporte de mercancías, las compañías disminuyen un 11,3% (-885 sociedades) mientras las licencias concedidas suben un 13,2% (+2.454 autorizaciones que en 2023).

c) Coste laboral

En este apartado, se compara el coste laboral mensual por trabajador de los distintos subsectores en los que se desglosa la actividad del transporte con el coste laboral medio por empleado en un

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

mes en el conjunto de la economía (excluido el sector primario), considerando las divergencias que existen entre los diferentes componentes del sector transporte y el total de la economía.

Los cálculos se realizan a partir de la información extraída de la encuesta trimestral de coste laboral (ETCL) del INE, presentando datos medios anuales en euros, siendo el promedio de los valores trimestrales publicados por dicho organismo estadístico. El análisis se aplica en el ámbito estatal ya que sólo en este caso puede obtenerse información relativa a las divisiones de la CNAE-09, aspecto que posibilita obtener información referida a los subsectores del transporte.

En 2024, el coste laboral medio por empleado sube en todos los subsectores de la actividad del transporte en relación al ejercicio anterior. El transporte terrestre y por tubería y el transporte aéreo crecen por encima de la media de la economía total (+4% respecto a 2023). En concreto, el salario medio mensual en la actividad aérea se incrementa un 5,7% y en el transporte terrestre aumenta un 5,4%. En la sección de almacenamiento y actividades anexa, el coste medio por trabajador mejora un 3% y en la actividad marítima y por vías navegables, el incremento registrado es del 1,5% sobre 2023.

Cuadro 1.6. Coste laboral por trabajador y mes. Estado. 2023-2024.

	Coste laboral total		Variación interanual (%)
	2023	2024	
Total Economía (excluido sector primario)	2.994	3.113	+4,0
Transporte terrestre y por tubería	3.021	3.185	+5,4
Transporte marítimo y por vías navegables interiores	3.303	3.354	+1,5
Transporte aéreo	4.769	5.042	+5,7
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	3.474	3.577	+3,0

Fuente: ETCL, INE.

d) Evolución de los precios.

En 2024, el índice de precios al consumo en el sector transporte sube un 0,9% respecto al ejercicio anterior, crecimiento inferior al registrado por el índice en la economía general (+3,6%). Todas las categorías anotan incrementos en el IPC. Los grupos con un mayor incremento en el IPC son vivienda (+8,3%) y bebidas alcohólicas y tabaco (+7%).

Cuadro 1.7. IPC en la CAPV por grupos. 2021-2024.

Variación interanual de diciembre

	2021	2022	2023	2024
Alimentos y bebidas no alcohólicas	4,7	15,1	6,8	3,6
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,7	6,9	2,8	7,0
Vestido y calzado	1,1	1,9	1,9	1,5
Vivienda	24,1	-5,3	-6,8	8,3
Menaje	3,2	8,6	2,8	1,4
Medicina	1,3	0,8	2,4	2,4
Transportes	**10,2**	**3,0**	**4,6**	**0,9**
Comunicaciones	-0,3	-1,8	3,2	0,2
Ocio y cultura	1,5	4,3	3,0	4,4
Enseñanza	1,6	1,9	2,2	2,4
Hoteles, cafés y restaurantes	3,0	6,3	5,4	3,8
Otros	2,3	4,6	4,3	3,8
General	**6,4**	**5,4**	**3,1**	**3,6**

Fuente: INE.

Evolución General

2.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

2. Evolución General

2.1. Descripción general del Sistema de Transportes de Euskadi

El sistema de transporte en la CAPV está compuesto por la red de infraestructuras viarias, la estructura ferroviaria, el sistema portuario, la red de aeropuertos, el sistema de cable así como el transporte intermodal. El siguiente cuadro recoge las características estructurales de la red de transporte en Euskadi en cuanto a la titularidad de la infraestructura y el ente responsable de prestar el servicio.

Cuadro 2.1. Sistema de Transportes en Euskadi.

Sistema	Infraestructura	Órgano titular	Ente / Operador
Sistema Viario	Red Gral. Carreteras	Diputaciones Forales	Concesionario/Prestatario de Servicio Público de Transporte. Usuario Particular.
	Red Urbana	Ayuntamientos	
	Autopista*	Diputaciones Forales	
Sistema Ferroviario	Red Transeuropea Red Peninsular	Estado	Adif y Renfe
	Red Métrica	C. A. del País Vasco Estado	ETS y EuskoTren Adif y Renfe Métrica
	Metro/Tranvía	C. A. del País Vasco	ETS y Metro Bilbao y EuskoTren
	Puente colgante	Autoridad Portuaria Bilbao	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 Diputaciones Forales Ayuntamientos	Privados Públicos
Sistema de Transporte Intermodal	Centros de Transporte y Logística	Consorcios / Entidades públicas, privadas, mixtas.	Operadores logísticos

* En 2019 culmina el proceso de transferencias en materia de carreteras desde la Administración del Estado a la CAPV.

Fuente: Plan Director del Transporte Sostenible 2030.

A continuación, se detallan los aspectos más relevantes del Sistema de Transporte de la CAPV.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Descripción del Sistema de Transportes en Euskadi

- El sistema viario en la CAPV tiene una extensión de 4.120 km en 2023, último dato publicado. Las carreteras de alta capacidad (autopistas, autovías y carreteras multicarril) recorren 630 km, lo que representa el 15,3% de la red de carreteras vascas.
- Desde 2019, la titularidad de las infraestructuras viarias recae exclusivamente en las Diputaciones Forales de cada territorio, a excepción de los Túneles de Artxanda (sociedad concesionaria de la Diputación foral de Bizkaia). Durante este año se culmina el proceso de transferencias en materia de carreteras desde la Administración del Estado a la CAPV. El traspaso de la autopista AP-1, tramo al sur hasta Armiñon, se produce en diciembre de 2018 y la transferencia de la AP-68 se realiza en abril de 2019. Posteriormente, se efectúa el traspaso a las Diputaciones Forales de Bizkaia y Álava. En el caso de la A-8, la Diputación de Gipuzkoa y la Diputación de Bizkaia delegan la gestión para la explotación de ésta a Bidegi e Interbiak, respectivamente, al igual que la Diputación de Álava delega el tramo alavés de la AP-1 en la sociedad pública Arabat.

- En el sistema ferroviario vasco, los administradores gestores de las infraestructuras son Adif y ETS, mientras que los operadores que prestan los servicios de transporte de personas y mercancías son Renfe (agente encargado de la red tanto convencional como métrica de Adif), cuya oferta en la red convencional enlaza distintas localidades de las provincias con las capitales vascas, sirviendo también de conexión con el resto del Estado y que en la red métrica enlaza municipios del oeste del territorio de Bizkaia entre ellos y con municipios del Estado en la cornisa cantábrica y el norte de Castilla y León (red métrica que anteriormente gestionaba FEVE, actualmente integrada en Renfe); y las entidades operadoras correspondientes a las infraestructuras de ETS. Estos últimos son: EuskoTren, que en su oferta de servicio interurbano atraviesa distintos municipios de Gipuzkoa y Bizkaia; Metro Bilbao, cuyo servicio se centra en el transporte de pasajeros y pasajeras en el ámbito urbano y metropolitano de la capital vizcaína; y los tranvías de EuskoTren, que comprenden el ámbito urbano de la capital vizcaína y alavesa a través de los servicios del Tranvía de Bilbao y Tranvía de Vitoria-Gasteiz.
- En noviembre de 2024, se ha firmado el acuerdo entre el Ministerio de Transportes, el Gobierno Vasco y Renfe, para el traspaso de la gestión de los servicios de Cercanías operados por Renfe al Gobierno Vasco. Este acuerdo contempla una inversión de 400 millones de euros en infraestructuras ferroviarias, destinados a modernizar y mejorar los servicios de Cercanías. A partir del 1 de enero de 2025, el Gobierno Vasco asumirá oficialmente la gestión de estos servicios.
- Por otro lado, la gestión de la actividad del Puente Colgante (Puente Vizcaya-Bizkaiko Zubia) es responsabilidad de la sociedad "Transbordador de Vizcaya S.L.".
- Por último, la construcción de la "Nueva Red Ferroviaria Vasca de Altas Prestaciones", más conocida como "Y vasca", completará en un futuro próximo el actual mapa de infraestructuras ferroviarias en la CAPV.

- La estructura portuaria vasca está integrada por dos puertos de titularidad estatal, el Puerto de Bilbao y el Puerto de Pasaia, que constituyen los principales puertos comerciales de la CAPV y los dos únicos de interés general, y por los puertos autonómicos (15 en total: 8 en Bizkaia y 7 en Gipuzkoa). Estos últimos fueron transferidos por la Administración del Estado a la Administración Vasca mediante el Real Decreto 2.380/1982 de 14 de mayo y son competencia del Gobierno Vasco.

- En el transporte aéreo, la red de aeropuertos de la CAPV está formado por las terminales de Bilbao, Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz, todos ellos de titularidad estatal y gestionados por Aena.

- El sistema de transporte por cable en Euskadi, con uso exclusivo de personas, está constituido por los funiculares de Artxanda, Larreineta, Mamariga e Igueldo. Todas las infraestructuras se localizan en el territorio histórico de Bizkaia, exceptuando el Funicular de Igueldo ubicado en Donostia-San Sebastián.

- Para completar el sistema de transporte, la CAPV cuenta con distintos operadores logísticos, cuyo objeto es impulsar la eficiencia del transporte de mercancías: Aparkabisa en Bizkaia, Zaisa en Gipuzkoa y CTVi y Arasur en Álava.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

2.2. Evolución reciente de la movilidad general en Euskadi

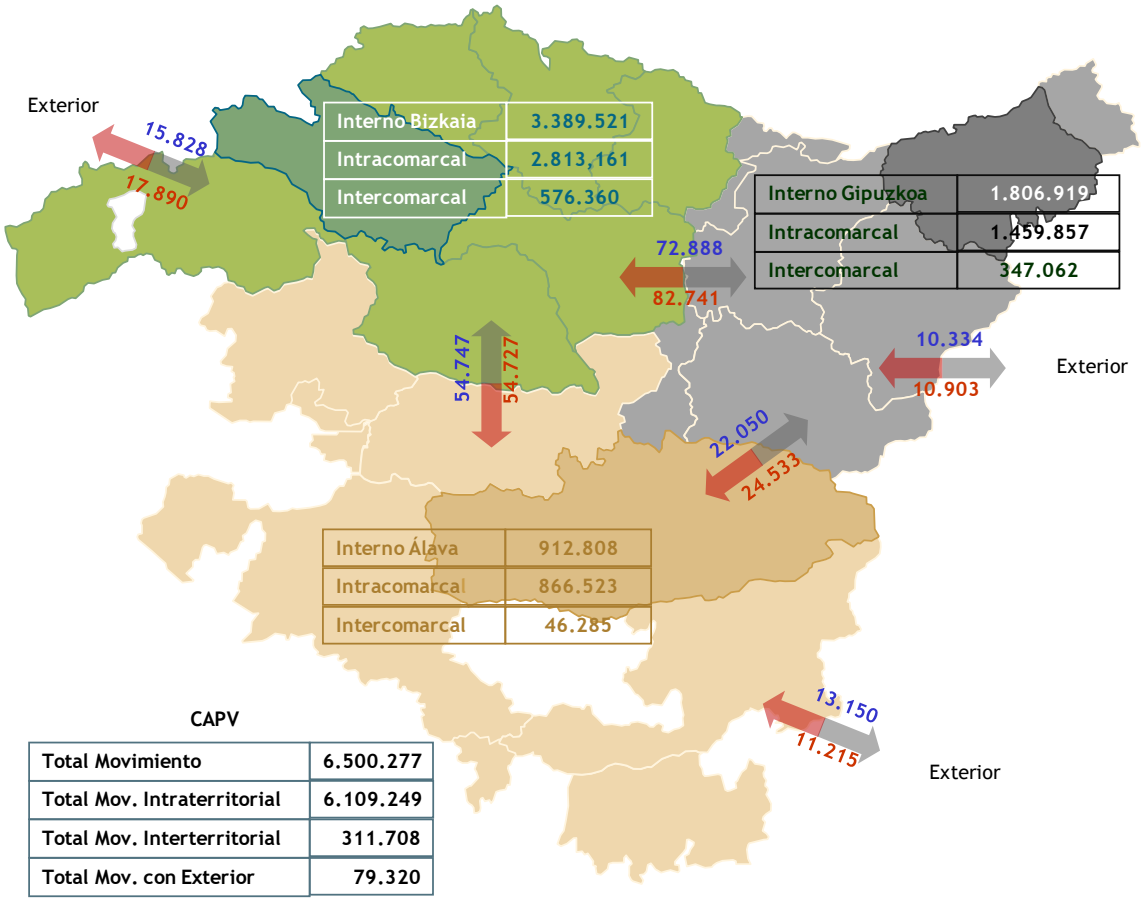
2.2.1. Principales magnitudes del transporte de personas en Euskadi

a) CAPV

Conforme a la información publicada en el "Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca 2021", la población residente en la CAPV realiza en un día laborable medio un total de 6.500.277 desplazamientos, lo que significa que de media se registran 3,1 movimientos por habitante de 7 y más años (3,3 desplazamientos por ciudadano en 2016).

Gráfico 2.1. Movilidad de personas en la CAPV según ámbito: Mapa resumen[1]. 2021.

(desplazamientos/día)



CAPV	
Total Movimiento	6.500.277
Total Mov. Intraterritorial	6.109.249
Total Mov. Interterritorial	311.708
Total Mov. con Exterior	79.320

[1] se refiere a los residentes en la CAPV.

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2021, edición 2023.

En cuanto al ámbito de la movilidad de los residentes en Euskadi en 2021, se debe resaltar que el 98,8% de los desplazamientos diarios tienen origen y destino la CAPV. En concreto, los traslados dentro del mismo territorio histórico suponen el 94%, los movimientos interterritoriales representan el 4,8% mientras que el 1,2% restante son viajes que se inician o finalizan fuera de la CAPV.

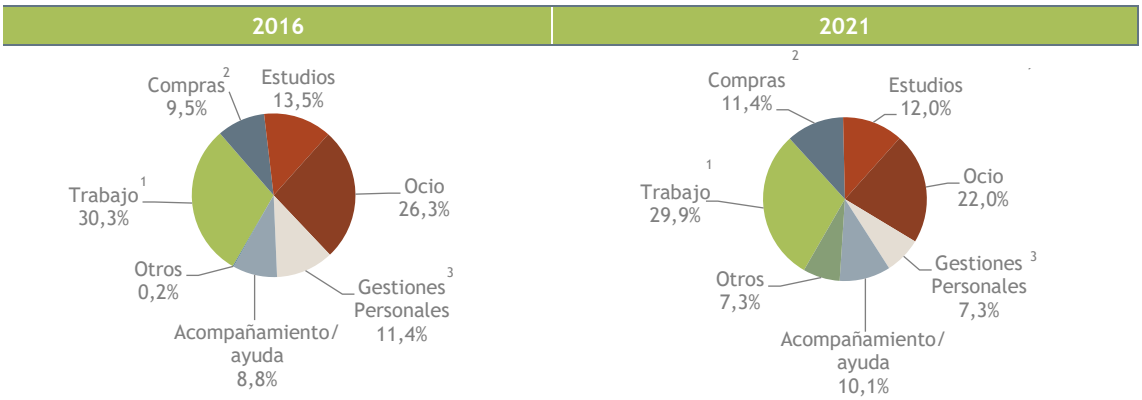
Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Realizando una comparativa con los datos publicados en el "Estudio de movilidad de la CAPV 2016", el total de los movimientos de la CAPV se reduce un 3,1% (6.705.864 desplazamientos realizados en 2016). Los traslados realizados en el interior de Euskadi registran un descenso igual al del total (-3,1%). Concretamente, los movimientos intraterritoriales disminuyen un 5,1%, por el contrario, los desplazamientos entre territorios históricos aumentan un 6,8%. En último lugar, los viajes que se inician o finalizan fuera de la CAPV bajan un 3,5%.

En cuanto a intermodalidad, prácticamente la totalidad de los desplazamientos realizados en la CAPV son de una única etapa (98,3%), no obstante, los traslados unimodales experimentan una reducción de 0,8 puntos porcentuales respecto a 2016.

Entre los motivos que originan los desplazamientos, la movilidad ocupacional, incluidos movimientos por trabajo y estudios, genera el 41,9% de los desplazamientos de la población de la CAPV, porcentaje inferior que en 2016 (43,8%). El segundo motivo generador de desplazamientos es el ocio con el 22% (-4,3 puntos porcentuales respecto a 2016). El ocio experimenta una caída tendencial rompiendo la senda ascendente de los últimos años como consecuencia de los cambios en la movilidad derivados de la pandemia por la Covid-19. La tercera motivación es la realización de compras que representa el 11,4% de los traslados (+1,9 puntos porcentuales con relación a 2016).

Gráfico 2.2. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según motivaciones. 2016-2021 (%).



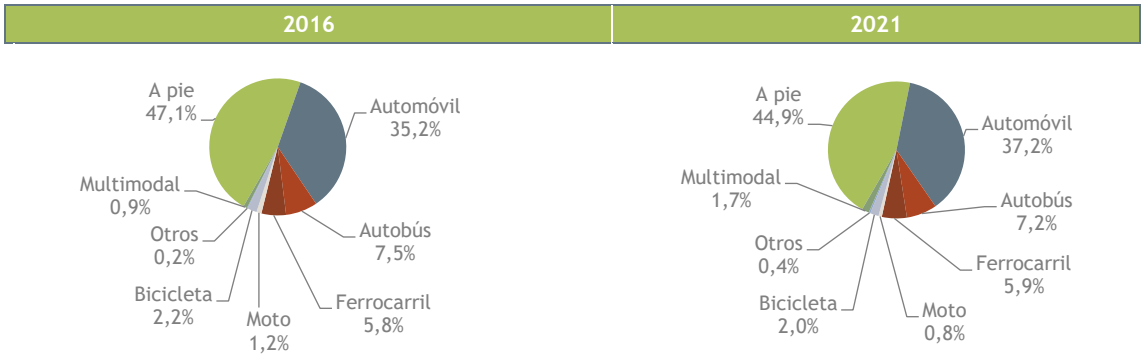
[1] trabajo incluye asuntos de trabajo y trabajo habitual.
[2]compras incluye compras domésticas y personales.
[3]gestiones personales incluye gestiones personales, de carácter familiar y médicas.
Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2021, edición 2023.

Analizando los medios de transporte utilizados por la población vasca para desplazarse, el 44,9% de los desplazamientos se realizan a pie siendo el principal modo empleado por los residentes en la CAPV (47,1% en 2016). Se aprecia un repunte en la utilización del vehículo privado (coche y moto) cuya participación sube al 38% (36,4% en 2016). El automóvil continúa siendo el segundo modo más usado, cuya cuota es del 37,2% sobre el total de traslados.

En lo referente a los modos de transporte motorizados colectivos (autobús, ferrocarril, avión y barco), en conjunto, representan el 13,1% de los desplazamientos en 2021 mientras en 2016 suponían el 13,3%. El descenso del peso porcentual del transporte público está originado por el incremento de la penetración del vehículo privado.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 2.3. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV según modo de transporte. 2016-2021 (%).



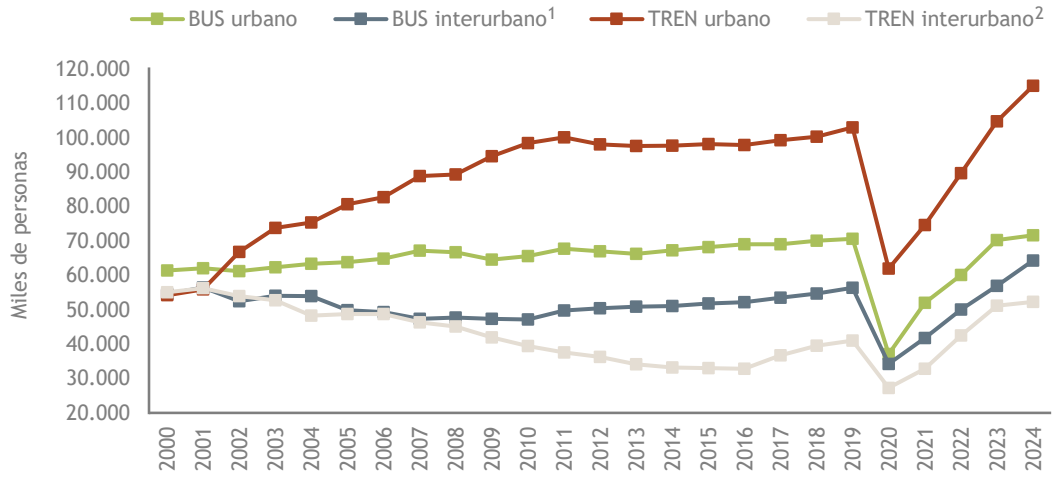
Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2021, edición 2023.

En 2024, los servicios públicos de transporte colectivo en el sistema ferroviario y por carretera, considerados de forma conjunta, trasladan a 303,2 millones de pasajeros y pasajeras, con un incremento del 7,1% respecto al ejercicio anterior. Considerando los desplazamientos urbanos, 71,6 millones de personas son usuarios del transporte por carretera, aumentando un 1,9% en relación a 2023. Los usuarios y usuarias del ferrocarril metropolitano suben a 115 millones de personas, lo que supone una mejora interanual del 9,9%. En el ámbito interurbano, el transporte de viajeros y viajeras por carretera alcanza los 64,3 millones, con un crecimiento del 13%. En tren, los viajes entre núcleos se acercan a 52,3 millones, incrementándose un 2,2% respecto a 2023.

El análisis sobre la evolución del transporte colectivo se debe realizar desde una perspectiva global sobre la oferta existente en el área geográfica de estudio, ya que la puesta en marcha de nuevas infraestructuras tiene como consecuencia, por un lado, la satisfacción de nuevas demandas de transporte colectivo y, por el otro lado, un trasvase modal en los desplazamientos realizados, sin que ello suponga una reducción de la oferta de transporte público.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 2.4. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario. 2000-2024.



[1] los datos de "BUS interurbano", relativos a Bizkaia, Gipuzkoa y Álava, incluyen los movimientos en autobús de las concesiones de cada una de las tres diputaciones, tanto dentro de su territorio como con poblaciones de los otros 2 territorios.

[1] los datos de "BUS interurbano Bizkaia" desde 2009 incluyen las líneas de la concesión A-3700 Bilbao/Vitoria-Gasteiz, no disponiendo actualmente de datos de años previos.

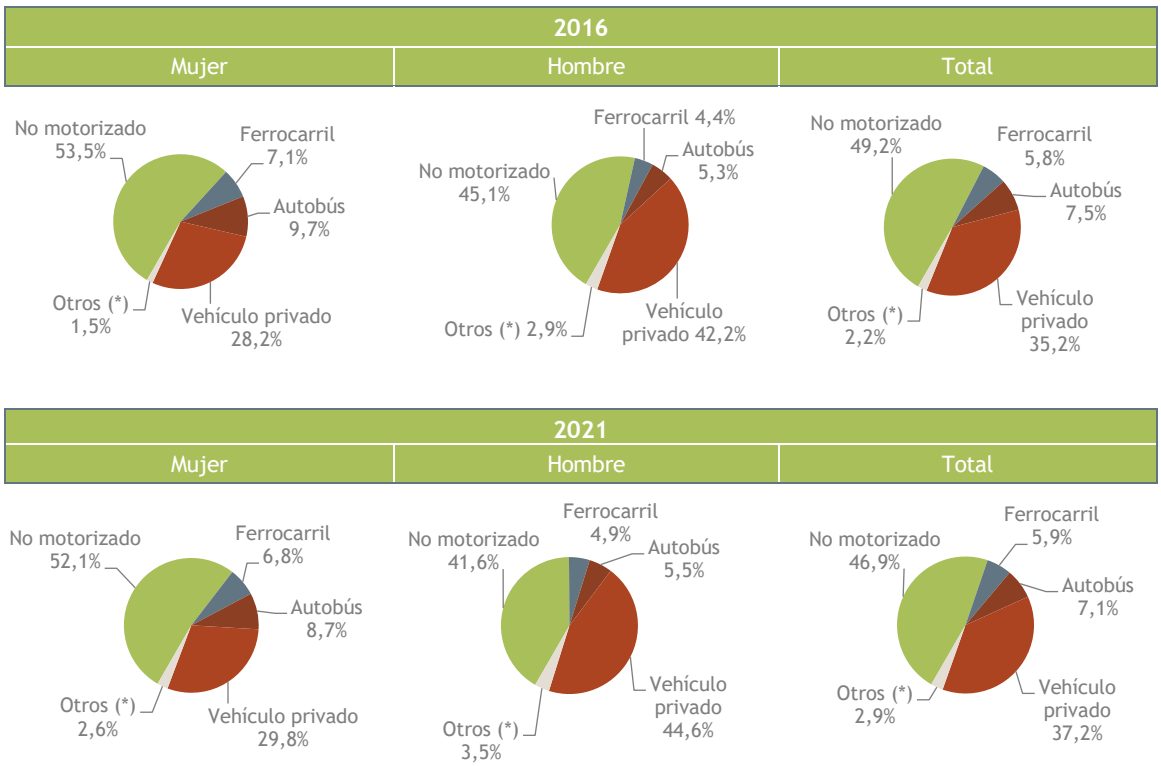
[2] en el tren interurbano de Bizkaia se excluyen los viajeros del funicular de La Reineta.

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

La distribución de los desplazamientos por género muestra disparidades en el uso de los diferentes medios de transporte entre hombres y mujeres. Según arrojan los resultados publicados en el "Estudio de Movilidad en la CAPV 2021", las mujeres realizan la mayoría de los traslados en modos no motorizados (52,1% del total en mujeres frente a 41,6% en hombres) mientras el colectivo masculino se desplaza principalmente en vehículo privado (44,6% en varones frente a 29,8% en féminas). Realizando una comparativa temporal, se aprecia una ampliación en la utilización del automóvil, alcanzando el 37,2% de los desplazamientos en 2021 respecto al 35,2% en 2016, lo que implica un incremento de la movilidad menos sostenible. Esta circunstancia se repite tanto en mujeres (29,8% en 2021 y 28,2% en 2016) como en hombres (44,6% en 2021 y 42,2% en 2016).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 2.5. Desplazamientos según modo y sexo. 2016-2021.



(*) Incluye moto.

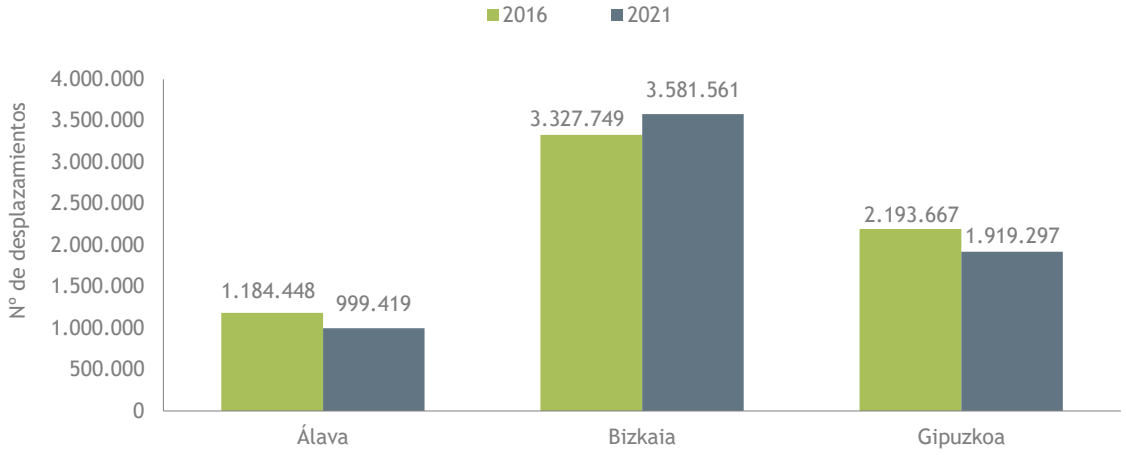
Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2021, edición 2023.

b) Desglose territorial

El desglose de los desplazamientos registrados por territorio histórico pone en relieve que la caracterización de la movilidad de la población presenta rasgos similares en cada uno de ellos, si bien existen algunas peculiaridades, dada su distinta orografía, dispersión de la población, necesidad de movilidad, oferta de transporte colectivo disponible, etc., que hacen que sea conveniente un análisis más desagregado.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

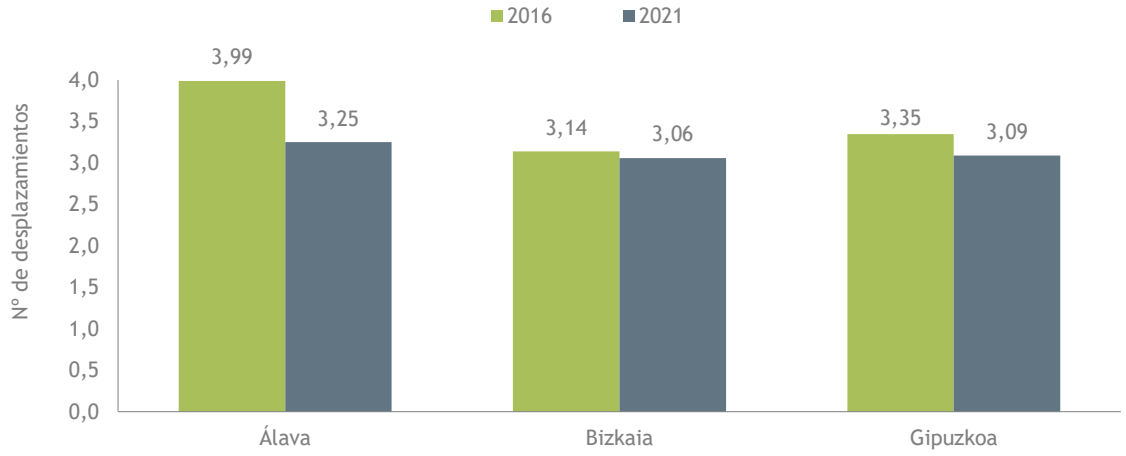
Gráfico 2.6. Movilidad de personas en la CAPV por territorio de residencia. 2016-2021.



Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016, Estudio de la Movilidad en la CAPV 2021, edición 2023, EUSTAT.

En 2021, el reparto territorial de los movimientos de los residentes de la CAPV revela que más de la mitad de los traslados se llevan a cabo por los habitantes de Bizkaia (55,1%), cerca de un tercio de los desplazamientos se realizan por guipuzcoanos (29,5%) y el resto (15,4%) corresponde a la movilidad de ciudadanos alaveses.

Gráfico 2.7. Desplazamientos por habitante mayor de 7 años[1]. 2016-2021.



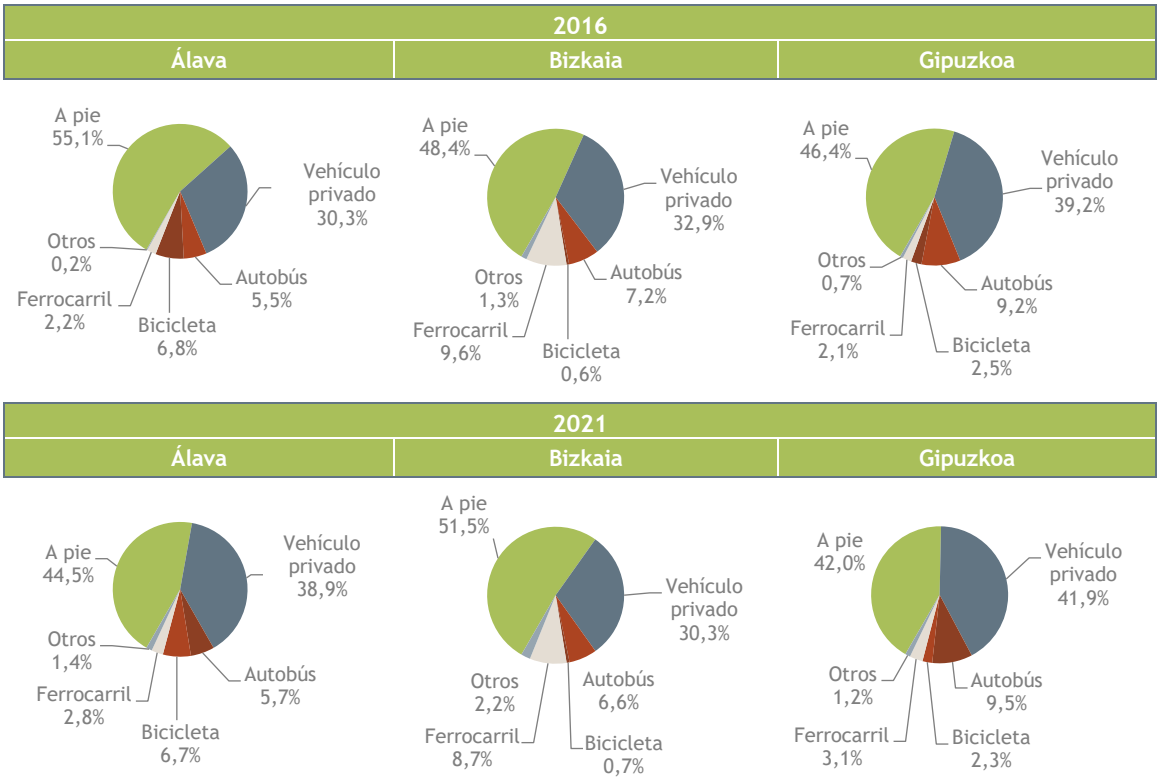
[1] los datos del ejercicio 2016 son para población mayor de 6 años.

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016, Estudio de la Movilidad en la CAPV 2021, EUSTAT.

En el periodo 2016-2021, los desplazamientos suben en el territorio histórico de Bizkaia, con un incremento del 7,6% con relación a la cifra registrada en 2016. Por el contrario, los movimientos se reducen entre los residentes en Álava (-15,6%) y Gipuzkoa (-12,5%) respecto a 2016. Los desplazamientos por habitante han disminuido en los tres territorios históricos. Esta reducción generalizada se deriva de las restricciones a la movilidad impuestas con motivo de la pandemia del Covid-19.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 2.8. Distribución de la movilidad de personas en la CAPV por territorios según modo de transporte. 2016-2021.



Vehículo privado en esta ilustración incluye moto.

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016 y Estudio de la Movilidad en la CAPV 2021, edición 2023.

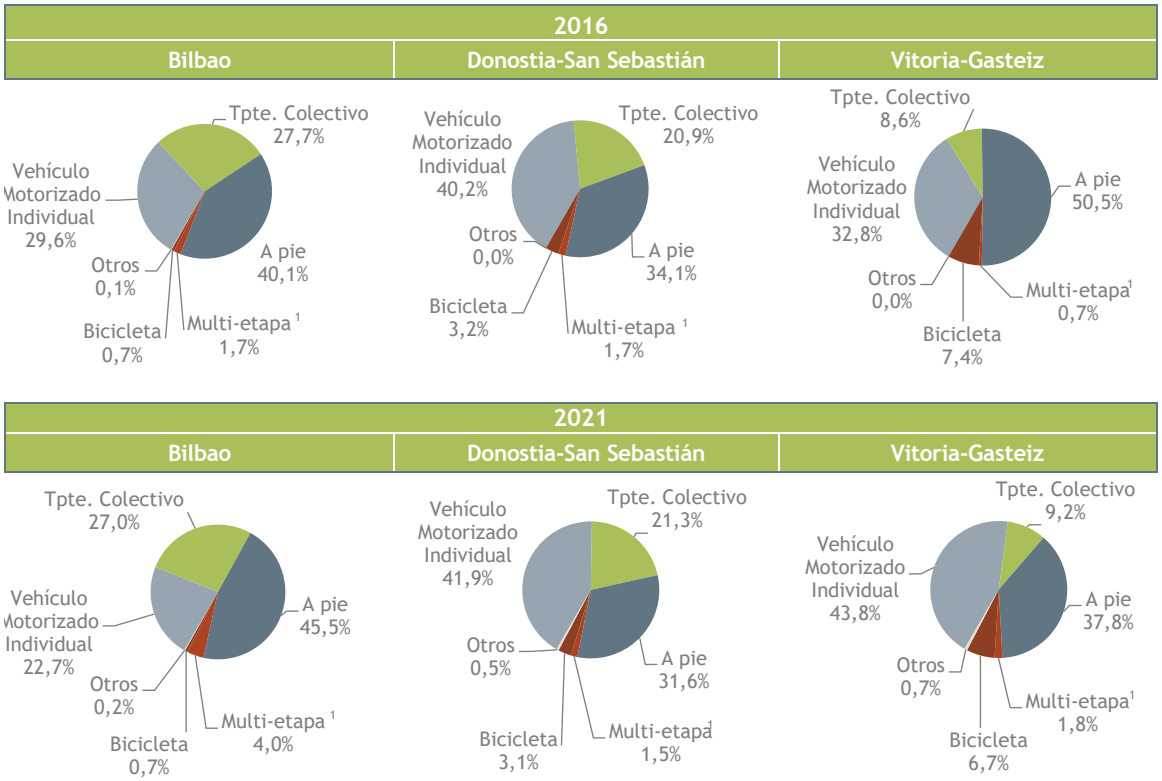
Entre los aspectos más relevantes de la movilidad interna en cada uno de los territorios destaca el predominio de los desplazamientos a pie en los tres territorios (42% en Gipuzkoa, 44,5% en Álava y 51,5% en Bizkaia). Atendiendo a la singularidad de cada territorio, Gipuzkoa registra la mayor utilización del vehículo a motor privado (41,9% del conjunto de movimientos) así como del autobús (9,5%). En Bizkaia, los desplazamientos en ferrocarril alcanzan un peso significativo (8,7%) originados por el elevado tráfico de viajeros y viajeras del Metro Bilbao. En Álava, los desplazamientos en bicicleta tienen una cuota significativa (6,7% del total de viajes realizados por los residentes alaveses).

La comparativa de los datos respecto a 2016 muestra un retroceso en los medios no motorizados (a pie y bicicleta) en Álava (-10,7 puntos porcentuales) y Gipuzkoa (-4,6 puntos porcentuales) mientras crecen en Bizkaia (+3,2 puntos porcentuales).

Entre 2016 y 2021, los desplazamientos con origen y/o destino las capitales vascas en vehículo motorizado individual disminuyen en Bilbao (-6,9 puntos porcentuales) mientras aumentan en la capital alavesa y guipuzcoana (+11 y +1,7 puntos porcentuales respectivamente). El transporte colectivo reduce su participación en Bilbao (-0,7 puntos porcentuales), por el contrario, sube en Vitoria-Gasteiz y Donostia-San Sebastián (+0,6 y +0,4 puntos porcentuales, respectivamente). Los traslados no motorizados bajan en las capitales guipuzcoana y alavesa tanto cuando se realizan a pie como en bicicleta.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 2.9. Evolución de los desplazamientos totales (origen y/o destino en cada capital). 2016-2021.



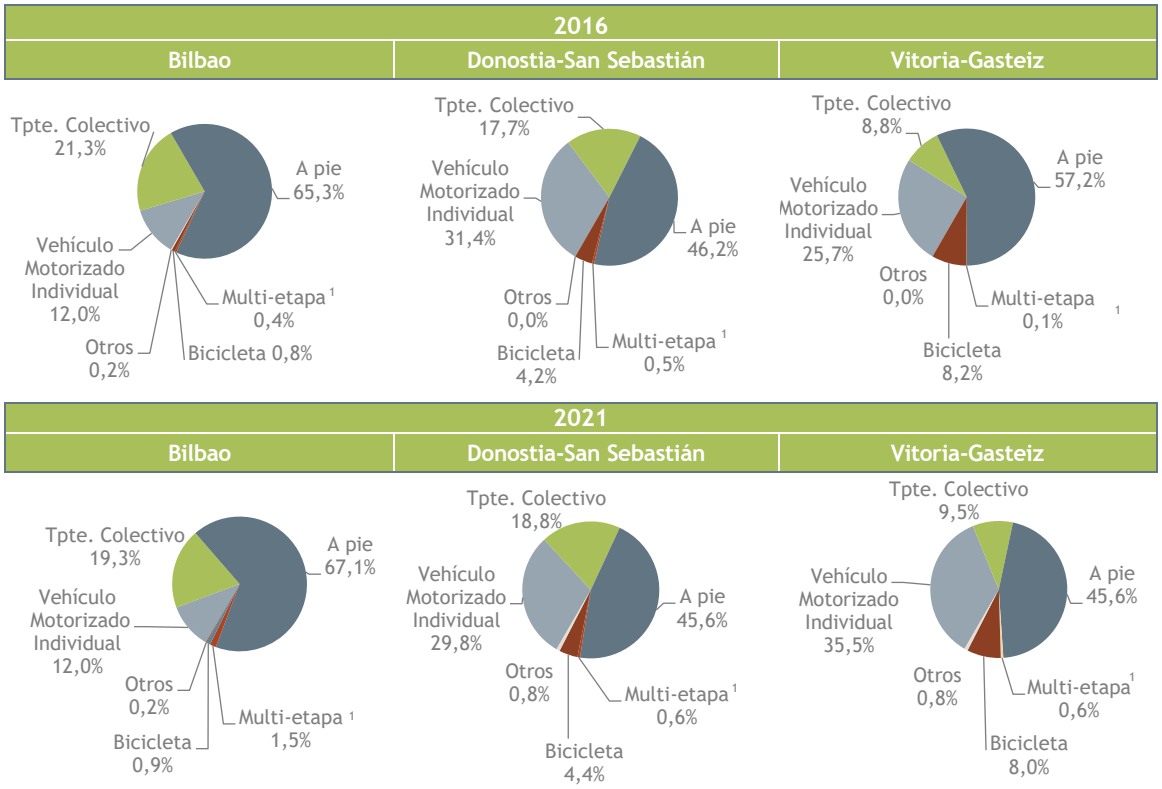
Fuente: Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2016 y Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2021, edición 2023.

[1] el modo multi-etapa contempla desplazamientos con cambio de modo (por ejemplo, autobús-tren) o sin cambio de modo (por ejemplo, autobús-autobús).

Atendiendo a los movimientos internos en cada una de las capitales vascas, en Vitoria-Gasteiz se reducen los desplazamientos a pie (-11,6 puntos porcentuales respecto a 2016) a favor de los traslados en vehículos privados a motor (+9,8 puntos porcentuales). En la capital guipuzcoana, se aprecia una disminución de los desplazamientos realizados andando (-0,6 puntos porcentuales) así como del uso del automóvil (-1,6 puntos porcentuales) mientras crece el transporte colectivo (+1,1 puntos). En último lugar, los residentes en Bilbao incrementan los traslados a pie en detrimento de los viajes en transporte colectivo.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 2.10. Evolución de los desplazamientos internos (origen y destino en cada capital). 2016-2021.



[1] el modo multi-etapa contempla desplazamientos con cambio de modo (por ejemplo, autobús-tren) o sin cambio de modo (por ejemplo, autobús-autobús). En encuestas previas al año 2011 se computa el desplazamiento al primer modo en el que se realiza el desplazamiento en varias etapas con o sin cambio de modo.

Fuente: Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2016 y Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2021, edición 2023.

2.2.2. Principales magnitudes del transporte de mercancías en Euskadi

El volumen de mercancías intercambiado en la CAPV incluye las cifras facilitadas por los operadores de los distintos modos de transporte, junto a la información de la "Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías (EPTM", elaborada por el Ministerio de Fomento, y el estudio "Imagen de la demanda de transporte en la CAPV. Año 2021"[5] donde se estima el transporte terrestre en tránsito como el 30%[6] de las toneladas transportadas por carretera.

En 2024, el flujo de mercancías transportado por todos los medios de transporte de la CAPV, en conjunto, se incrementa hasta las 187,4 millones de toneladas, anotando un aumento del 0,9% respecto al año anterior. El desglose de las mercancías según el modo de transporte utilizado, muestra que los intercambios por carretera representan el 78,8% del total, el tráfico marítimo absorbe el 20,4% de la carga y el transporte por tren supone el 0,8%.

[5] Los datos ofrecidos para el tráfico de mercancías son concernientes al ejercicio 2021. "Imagen de la Demanda de Transportes en la CAPV. Año 2021" (https://www.euskadi.eus/documentacion/2023/imagen-de-la-demanda-de-transportes-en-la-capv-ano-2021/web01-s2ing/es//)

[6] El 30% es el peso que supone el tráfico en tránsito por carretera en el año 2021 utilizando la información que se desprende de la encuesta cordón y que se recoge en el estudio "Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2021".

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 2.2. Distribución de mercancías por modos de transporte. 2022-2024.

Tipo de tráfico	2022[1]		2023[1]		2024[1]	
	Miles Tn.	%	Miles Tn.	%	Miles Tn.	%
Carretera	150.010,0	79,5%	147.361,1	79,4%	147.662,2	78,8%
▪ Internos	47.829,0	25,4%	46.459,0	25,0%	44.871,0	23,9%
▪ Origen / Destino	57.178,0	30,3%	56.904,0	30,6%	58.714,0	31,3%
▪ Tránsito	44.789,0	23,8%	43.998,1	23,7%	44.077,2	23,5%
Ferrocarril	1.996,4	1,1%	1.653,5	0,9%	1.519,6	0,8%
Aéreo	74,3	0,0%	72,4	0,0%	71,4	0,0%
Marítimo[2]	36.503,5	19,4%	36.603,8	19,7%	38.194,1	20,4%
TOTAL	**188.584,2**	**100,0%**	**185.691,3**	**100,0%**	**187.447,3**	**100,0%**

[1] transporte en tránsito estimado en base a la información extraída de la encuesta cordón según se recoge en el estudio "Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2021".

[2] incluye datos de Puerto de Bilbao, Puerto de Pasaia y Puerto de Bermeo.

Fuente: EPTM, Ministerio de Fomento, Renfe, EuskoTren, Aena, Autoridad Portuaria de Bilbao, Autoridad Portuaria de Pasaia, Gobierno Vasco.

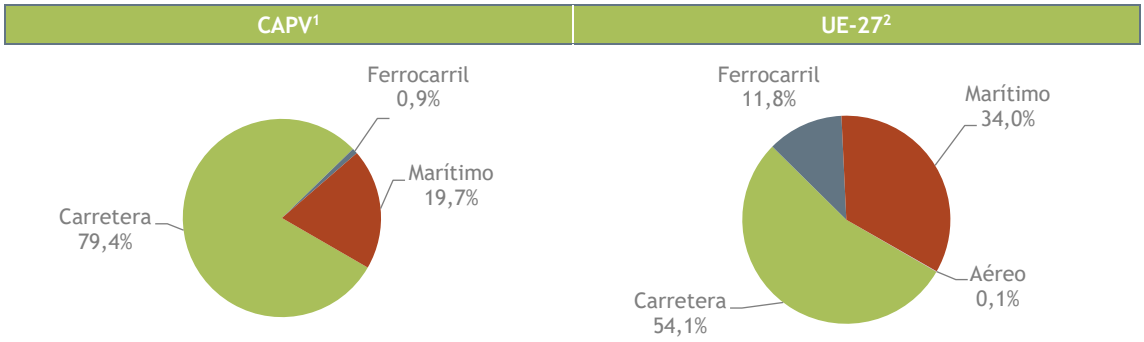
En cuanto a la variación interanual según el transporte empleado, se registran incrementos en la carga desplazada por carretera (+0,2%) y por mar (+4,3%) mientras baja el volumen de productos trasladado por ferrocarril (-8,4%) y aire (-1,4% respecto a 2023). En el transporte terrestre, decrecen los intercambios internos (-3,4%), registrando incrementos en la carga con origen o destino Euskadi (+3,2%) y el transporte en tránsito (+0,2% respecto a 2023).

Analizando la contribución de cada medio de transporte en los desplazamientos de mercancías, se observan significativas diferencias entre los países de la UE-27 y la CAPV. En 2023[7], último ejercicio con información disponible, el porcentaje de la carga trasladada por carretera en Euskadi (79,4%) es mayor a la cuota alcanzada a nivel europeo (54,1%). En cuanto a los medios más sostenibles, marítimo y ferroviario, su peso es superior en el ámbito europeo (34% y 11,8%, respectivamente) que en la CAPV (19,7% y 0,8%, respectivamente).

[7] Último dato disponible 2023, publicado en Statistical Pocketbook 2025.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 2.11. Distribución modal del transporte de mercancías. 2023 (%).



[1] transporte en tránsito por carretera estimado en base a la información que se desprende de la encuesta cordón y que se recoge en el estudio "Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2021".

[2] último dato disponible 2023. El transporte marítimo incluye vías navegables interiores.

Fuente: EPTM, Ministerio de Fomento, Renfe, Feve (desde 2013 Renfe opera la red métrica), EuskoTren, Aena, Autoridad Portuaria de Bilbao, Autoridad Portuaria de Pasaia, Gobierno Vasco, EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2025.

Al hilo de la información expuesta anteriormente, es importante reseñar que las administraciones públicas vascas apuestan por el desarrollo de acciones que favorezcan el trasvase de mercancías trasportadas por carreteras a modos con menor huella medioambiental, como el marítimo o ferroviario. Estas medidas, junto con otros elementos como las restricciones establecidas, han fomentado el incremento del transporte marítimo en 0,5 puntos en el periodo 2006[8] y 2023, así como, la disminución del volumen de toneladas transportadas por carretera, no obstante, la cuota que representa el transporte terrestre sobre el tráfico total de mercancías ha crecido en 1,3 puntos porcentuales desde 2006.

[8] Ver Imagen final de la demanda de transportes en la comunidad autónoma del País Vasco. 2006: https://www.euskadi.eus/contenidos/documentacion/imagen_demanda_transportes/es_def/adjuntos/ImagenFinalDemanda2007-3.pdf

Transporte por Carretera

3.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

3. Transporte por carretera

3.1. Oferta del transporte por carretera en Euskadi

De acuerdo a los datos disponibles por el Ministerio de Fomento en su Anuario Estadístico del ejercicio 2023, última información facilitada, la extensión de la red de carreteras de la CAPV es de 4.120 km, reducción de 2 km respecto a 2022 (-0,05%).

En 2023, las vías de gran capacidad, incluyendo autopistas, autovías y carreteras multicarril, representan el 15,3% del sistema de carreteras en Euskadi. A nivel estatal, las vías de más de una calzada tienen un peso del 10,7%, alcanzando una participación inferior en el ámbito nacional que en la CAPV. En la red de carreteras europea (UE-27), las autopistas, autovías y carreteras multicarril suman el 22,5% del conjunto viario europeo. .

La concentración viaria en la CAPV es de 569,5 m/km², manteniendo una densidad superior al nivel europeo (402,4 m/km²) y al índice estatal (328,1 m/km²).

Cuadro 3.1. Longitud y densidad de la red de carreteras. CAPV, Estado y UE-27. 2021-2023.

Modalidad de carreteras	2021		2022		2023	
	Longitud (km)	Densidad (m/km²)[1]	Longitud (km)	Densidad (m/km²)[1]	Longitud (km)	Densidad (m/km²)[1]
CAPV						
Autopistas de peaje	249	34,4	249	34,4	251	34,7
Autopistas libres, autovías, carreteras multicarril	379	52,4	379	52,4	380	52,5
Carreteras de calzada única	3.505	484,6	3.494	483,1	3.489	482,3
Total	4.133	571,4	4.122	569,9	4.120	569,5
ESTADO						
Autopistas de peaje	2.039	4,0	1.809	3,6	2.028	3,6
Autopistas libres, autovías, carreteras multicarril	15.526	30,7	15.857	31,3	15.638	31,3
Carreteras de calzada única	148.370	293,2	148.329	293,1	148.039	293,2
Total	165.935	327,9	165.995	328,0	165.705	328,1
UE-27						
Autopistas de peaje	74.862	17,7	76.100	18,0	76.504	18,1
Carreteras principales o nacionales	298.942	70,8	297.729	70,5	305.473	72,3
Carreteras secundarias o regionales	1.485.757	351,6	1.488.256	352,2	1.318.161	312,0
Total	1.859.561	440,1	1.862.085	440,7	1.700.138	402,4

[1] calculada a partir de la longitud (m) de la red de carreteras y la superficie (km²) de la CAPV, Estado y UE-27 para cada caso.

Fuente: Ministerio de Fomento, INE, EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2025, International Road Federation.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

El siguiente cuadro recoge las principales características de la oferta del transporte público urbano en las tres capitales vascas. En Bilbao, Bilbobus dispone de una flota de 141 autobúses distribuidos en 41 líneas, con una extensión de 719,2 km (-0,3% respecto a 2023). En la capital donostiarra, Dbus cuenta con 42 líneas, sumando una ruta respecto a 2023, y un recorrido de 289,9 km (+3,9% en relación a 2023) donde circulan 139 autobúses (-1,4%). En Vitoria-Gasteiz, Tuvisa (Transportes Urbanos de Vitoria, S.A.) tiene 15 líneas con un recorrido de 284,3 km (+20,4% en relación al año previo). La flota está formada por 91 autobuses (+3,4% sobre 2023).

Cuadro 3.2. Características de la oferta de transporte público urbano en las capitales vascas. 2022-2024.

	2022	2023	2024	Δ % 23/24
BILBAO				
Líneas de Red[1]	45	46	46	0,0
Longitud (Km) [1]	720,7	721,7	719,2	-0,3
Parque autobuses	141	141	141	0,0
DONOSTIA-SAN SEBASTIAN				
Líneas de Red[1]	41	41	42	2,4
Longitud (Km)[1]	279	279	289,9	3,9
Parque autobuses	140	141	139	-1,4
VITORIA-GASTEIZ				
Líneas de Red[1]	15	15	15	0,0
Longitud (Km)[1]	236,2	236,2	284,3	20,4
Parque autobuses	90	88	91	3,4
CAPV				
Líneas de Red	101	102	103	1,0
Longitud (Km)	1.271,5	1.236,8	1.293,4	4,6
Parque autobuses	371	370	371	0,3

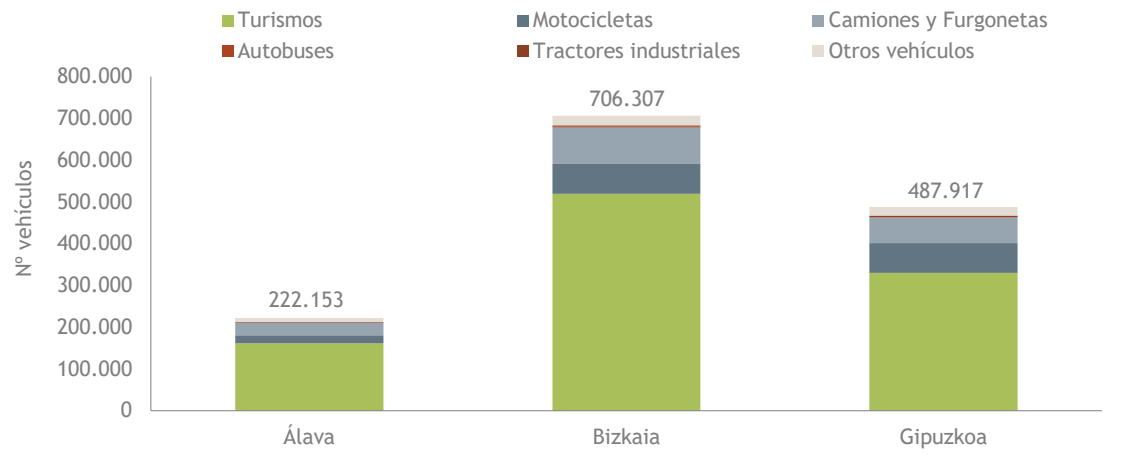
[1] incluidos los servicios regulares diurnos y nocturnos.

Fuente: Tuvisa, Bilbobus y Dbus.

En relación al transporte privado por carretera, según la información publicada por la Dirección General de Tráfico, el parque de vehículos cuenta con 1.416.377 unidades, con una leve disminución del 0,2% respecto a 2023.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 3.1. Parque de vehículos en la CAPV. 2024.

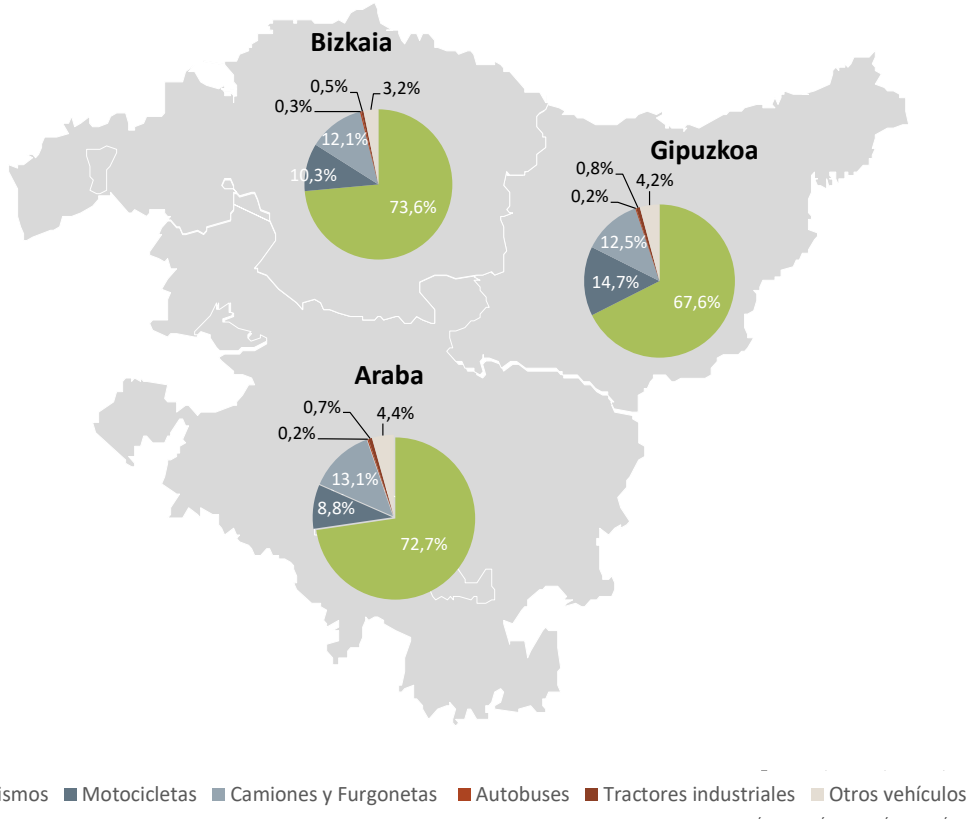


Fuente: DGT.

La distribución del parque según tipología, muestra la existencia de dos grupos que, en conjunto, representan el 83,8% de los vehículos vascos. Los turismos absorben el 71,4% del total, siendo la categoría con mayor peso en el parque vehicular de la CAPV, seguido de camiones y furgonetas cuya cuota es del 12,4%. Las categorías que experimentan un incremento son motocicletas (+3,2% respecto a 2023), tractores industriales y otros vehículos (+2,8).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 3.2. Distribución del parque de vehículos en la CAPV. 2024.



Fuente: DGT.

Considerando las matriculaciones de turismos realizadas en 2024, según tipo de combustible, se aprecia una disminución del registro de vehículos de combustión interna (diesel y gasolina) en los tres territorios históricos. En el conjunto de la CAPV, las matrículas de turismos de gasolina bajan un 15,7% y en el caso de los diesel, se reducen un 39,3% respecto a 2023. Las inscripciones de automóviles eléctricos crecen en Bizkaia (+6,5%) mientras se reducen en Álava (-7,7%) y Gipuzkoa (-3,2% en relación al ejercicio anterior). Aumentan los registros de coches híbridos enchufables en Bizkaia (+37,4%) y Gipuzkoa (+1%), reduciéndose en el territorio histórico alavés (-15%). En 2024, las matrículas de turismos híbridos no enchufables y ligeros crecen, de forma significativa, en los tres territorios históricos.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 3.3. Matriculaciones por tipo de combustible. 2022-2024.

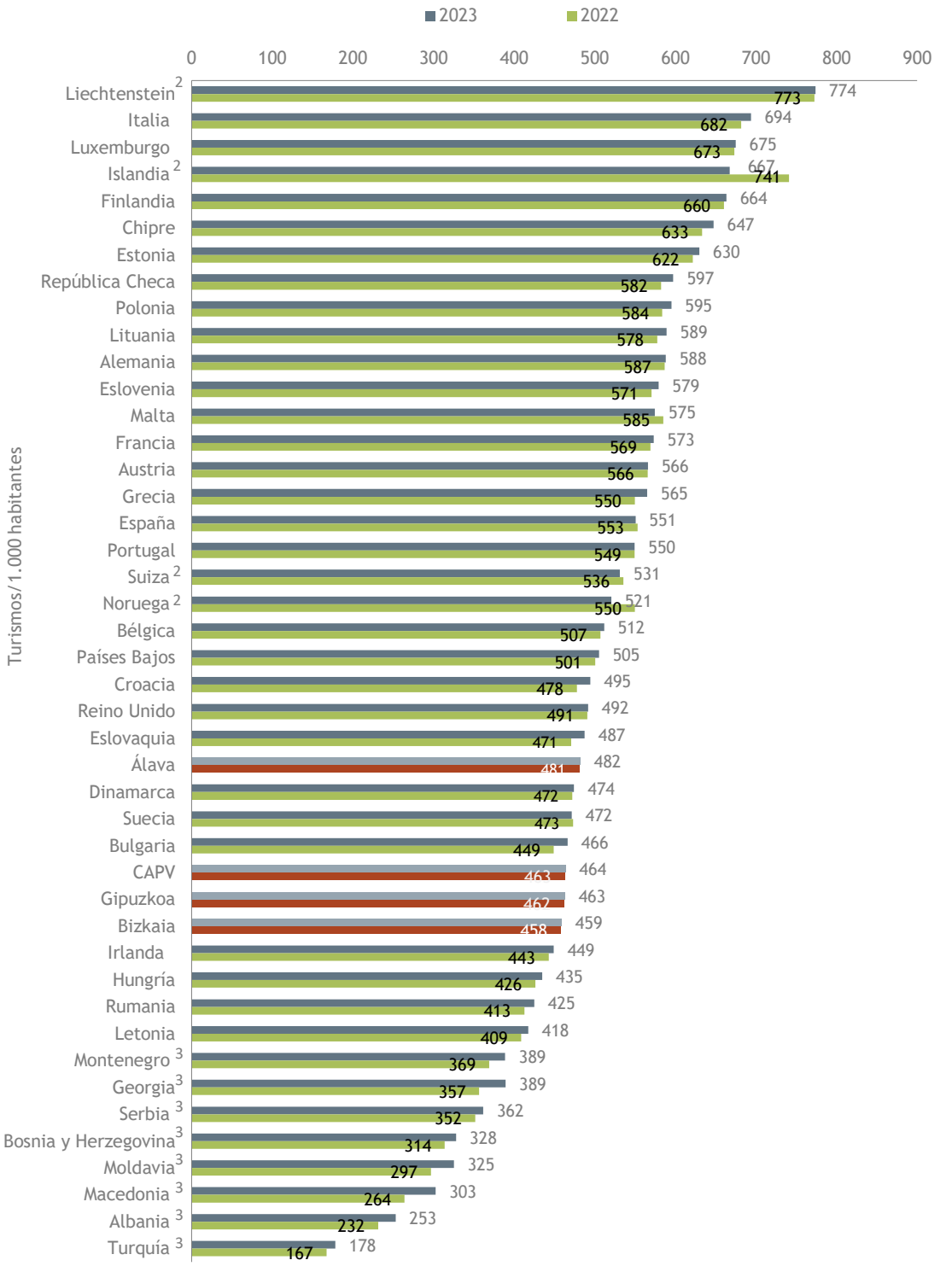
	2022	2023	2024	Δ % 23/24
ÁLAVA				
Gasolina	1.664	1.689	1.302	-22,9
Diesel	616	425	281	-33,9
Eléctricos	175	299	276	-7,7
Híbridos enchufables (PHEV)	261	339	288	-15,0
Híbridos no enchufables (HEV)	556	639	833	30,4
Híbrido ligero (MHEV)	567	679	1.098	61,7
Resto	134	156	211	35,3
Total	**3.973**	**4.226**	**4.289**	**1,5**
BIZKAIA				
Gasolina	5.150	5.253	4.373	-16,8
Diesel	1.436	1.296	741	-42,8
Eléctricos	481	825	879	6,5
Híbridos enchufables (PHEV)	601	725	996	37,4
Híbridos no enchufables (HEV)	1.843	2.337	3.251	39,1
Híbrido ligero (MHEV)	1.567	2.101	3.053	45,3
Resto	264	495	679	37,2
Total	**11.342**	**13.032**	**13.972**	**7,2**
GIPUZKOA				
Gasolina	2.835	2.669	2.426	-9,1
Diesel	1.057	908	575	-36,7
Eléctricos	264	410	397	-3,2
Híbridos enchufables (PHEV)	408	478	483	1,0
Híbridos no enchufables (HEV)	1.106	1.322	1.802	36,3
Híbrido ligero (MHEV)	801	1.071	1.434	33,9
Resto	163	293	396	35,2
Total	**6.634**	**7.151**	**7.513**	**5,1**
CAPV				
Gasolina	9.649	9.611	8.101	-15,7
Diesel	3.109	2.629	1.597	-39,3
Eléctricos	920	1.534	1.552	1,2
Híbridos enchufables (PHEV)	1.270	1.542	1.767	14,6
Híbridos no enchufables (HEV)	2.935	3.811	5.320	39,6
Híbrido ligero (MHEV)	809	984	950	-3,5
Resto	561	944	1.286	36,2
Total	**19.253**	**21.055**	**20.573**	**-2,3**

Fuente: IDEAUTO

De forma gráfica, se muestra el índice de motorización por país en el ámbito europeo, medido como el número de turismos por cada mil habitantes en el marco de la UE-27, otros países de la Asociación Europea de Libre Comercio y los países candidatos a formar parte de la UE. En 2023, última información disponible para Eurostat, la mayor motorización se mantiene en Liechtenstein (774 turismos por mil personas) mientras a la segunda posición asciende Italia (694 turismos por millar de ciudadanos). En último lugar, continúa Turquía con 178 turismos por mil residentes. Los países con un crecimiento superior son candidatos a la UE, en concreto, Macedonia (+14,6%), Moldavia (+9,6%) y Albania (+9,4%). Los países que experimentan una disminución en el nivel de concentración de turismos son Islandia (-9,9%) y Noruega (-5,4%), ambos países de la EFTA.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 3.3. Índice de motorización en el ámbito europeo. 2023-2022.



[1] Los últimos datos de los países de Europa provenientes de Statistical Pocketbook 2025 son de 2023.

[2] Países de la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA - European Free Trade Association).

[3] Países candidatos UE.

Fuente: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2025, DGT e INE.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

En 2023, la tasa de motorización de la CAPV sube a 464 turismos por cada mil habitantes (+0,2% respecto a 2022), ocupando el puesto vigésimo noveno en el ranking europeo (retroceso de una posición respecto a 2022) y vigésimo cuarto en relación a los países de la UE-27 (bajada de dos puestos respecto al año anterior). Considerando los territorios históricos, Álava registra el mayor índice de motorización con 482 turismos por mil habitantes, seguido de Gipuzkoa con 463 vehículos por millar de personas y por último, Bizkaia con 459 coches por cada mil vizcaínos. A nivel estatal, el grado de motorización se sitúa en 551 automóviles por millar de ciudadanos, posicionándose por encima de cada uno de los territorios históricos vascos.

En el año 2024, la concentración de turismos en Euskadi baja a 458 vehículos/mil habitantes, registrando un descenso del 1,3% comparado con 2023. Por territorios, Álava se mantiene en 482 turismos por mil personas, Gipuzkoa registra un nivel de 463,1 vehículos por cada millar de guipuzcoanos y guipuzcoanas (-1,4%) y Bizkaia, con un grado de 459,1 turismos por mil ciudadanos (-1,6%).

3.2. Movilidad de personas por carretera en Euskadi

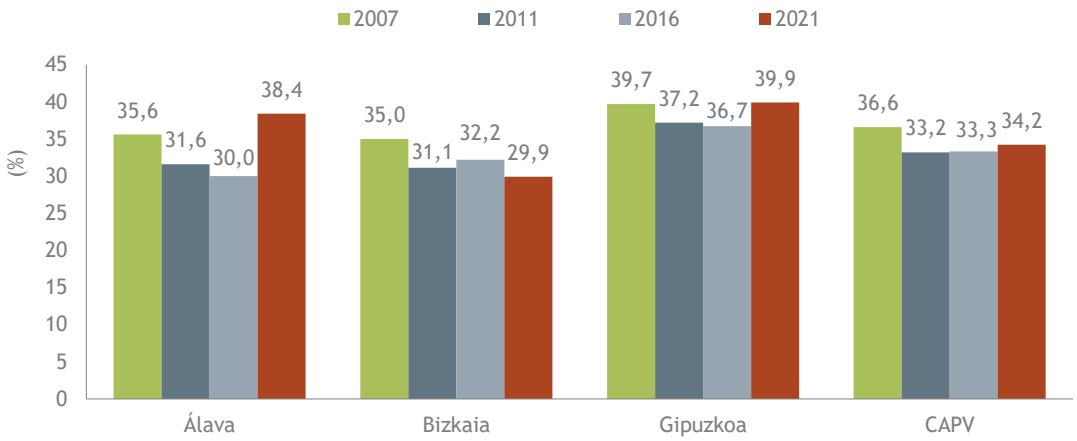
3.2.1 Movilidad en vehículo privado

En el periodo 2016-2021, la penetración del automóvil en la CAPV se incrementa en 2 puntos porcentuales. Por territorio histórico, en Álava y Gipuzkoa aumenta la utilización del coche (+8,4 y +3,2 puntos porcentuales respectivamente) mientras que Bizkaia experimenta una contracción (-2,3 puntos porcentuales). El territorio guipuzcoano registra el mayor uso del automóvil (39,9%), seguido de Álava (38,4%) y, por último, Bizkaia (29,9%).

En la última década (2011-2021), la utilización del vehículo privado crece en un punto porcentual debido al incremento de los viajes realizados en coche en los territorios históricos de Álava y Gipuzkoa (+6,8 y +2,7 puntos porcentuales respectivamente), mientras Bizkaia registra un descenso (-1,2 puntos porcentuales). Ampliando el análisis al periodo 2007-2021, el grado de penetración del automóvil ha disminuido en 2,4 puntos porcentuales en el conjunto de Euskadi. Territorialmente, la evolución ha sido desigual ya que el nivel de utilización del coche sube en Álava y Gipuzkoa (+2,8 y +0,2 puntos porcentuales) mientras Bizkaia anota un decrecimiento de 5,1 puntos porcentuales.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 3.4. Movilidad de personas en automóvil. Penetración del automóvil. 2007-2021.[1]

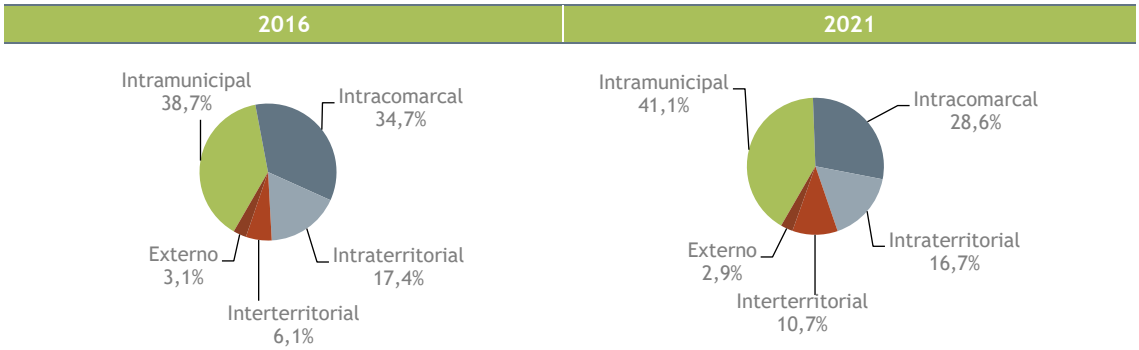


[1] El total hace referencia al sumatorio de los desplazamientos intraprovinciales.

Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007, Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011, Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016 y Estudio de la Movilidad de la CAPV 2021.

Atendiendo al ámbito territorial de los traslados en automóvil[9], los desplazamientos intramunicipales suponen el 41,1% y la movilidad intracomarcal representa el 28,6% de la circulación total de la CAPV. El resto se distribuye entre desplazamientos interterritoriales (10,7%), intraterritoriales (16,7%) y con el exterior (2,9%). Cotejando los datos recogidos en el "Estudio de Movilidad en la CAPV 2016", se extrae que tanto los movimientos dentro de cada comarca, como la movilidad interna en cada territorio histórico y la circulación con el exterior se reducen (-6,1, -0,7 y -0,2 puntos porcentuales, respectivamente) a favor de los viajes realizados en el municipio y los desplazamientos entre territorios históricos (+2,4 y +4,6 puntos porcentuales, respectivamente).

Gráfico 3.5. Distribución de desplazamientos en automóvil según ámbito territorial. 2016-2021.



Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016 y Estudio de la Movilidad de la CAPV 2021.

Los resultados recogidos en el "Estudio de Movilidad en la CAPV 2021", reflejan que la suma de los desplazamientos con destino a las tres capitales vascas suponen el 40,6% de los traslados totales

[9] Incluye coche conductor, coche pasajero y taxi.

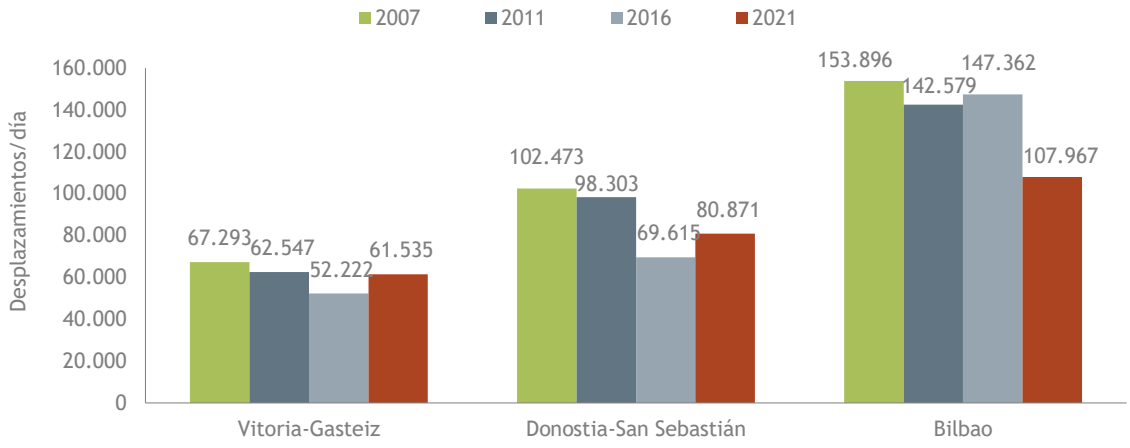
Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

realizados por la ciudadanía de la CAPV. Centrándose en el uso del automóvil[10], el 37,3% de los desplazamientos con destino las capitales vascas o realizados en el interior de dichas ciudades se realizan con vehículos motorizados individuales. Si atendemos únicamente a los traslados internos, la penetración del coche representa el 23,2% mientras que en los viajes generados o atraídos a las capitales de Euskadi ascienden al 64,4%.

Analizando los desplazamientos en automóvil[11] en el interior de cada una de las capitales vascas, los movimientos realizados en vehículos privados con origen y destino Vitoria-Gasteiz reúnen el 35,5% del total de los traslados internos, en Donostia-San Sebastián el 25,6% de los movimientos internos se producen en vehículos motorizados individuales y en el interior de Bilbao suponen el 11,0% de los traslados internos en la capital vizcaína.

En cuanto al acceso desde el exterior a las capitales vascas en automóvil cabe destacar que Bilbao se mantiene como el núcleo que registra mayor número de entradas en vehículos motorizados privados desde fuera con 107.967 vehículos diarios, seguido por Donostia-San Sebastián (80.871 llegadas al día) y por detrás, con cierta distancia, está Vitoria-Gasteiz (61.535 accesos diarios).

Gráfico 3.6. Accesos desde el exterior a las capitales vascas en automóvil. 2007-2021.



Fuente: Estudio de la Movilidad en la CAPV 2007, Estudio de la Movilidad en la CAPV 2011, Estudio de la Movilidad en la CAPV 2016 y Estudio de la Movilidad de la CAPV 2021.

3.2.2 Movilidad en transporte colectivo

En el sistema público urbano de transporte, operan tres compañías destinadas al traslado de viajeros y viajeras por las capitales de la CAPV: Transportes Urbanos de Vitoria-Tuvisa en Vitoria-Gasteiz, DBus en Donostia-San Sebastián y Bilbobus en Bilbao.

En Vitoria-Gasteiz, los desplazamientos realizados por Tuvisa se incrementan un 7,5% respecto a 2023, superando los 17,8 millones de personas. En 2024, la empresa municipal de la capital alavesa registra una nueva cifra récord de viajeros y viajeras. Los traslados realizados en la capital de Álava suponen el 24,9% de los viajes en servicios regulares en autobuses de las tres capitales vascas.

En la ciudad de Donostia-San Sebastián, el uso de las líneas de Dbus aumenta un 8,2% respecto a 2023, superando los 32 millones de pasajeros y pasajeras. En 2024, se alcanza la cifra de viajes más

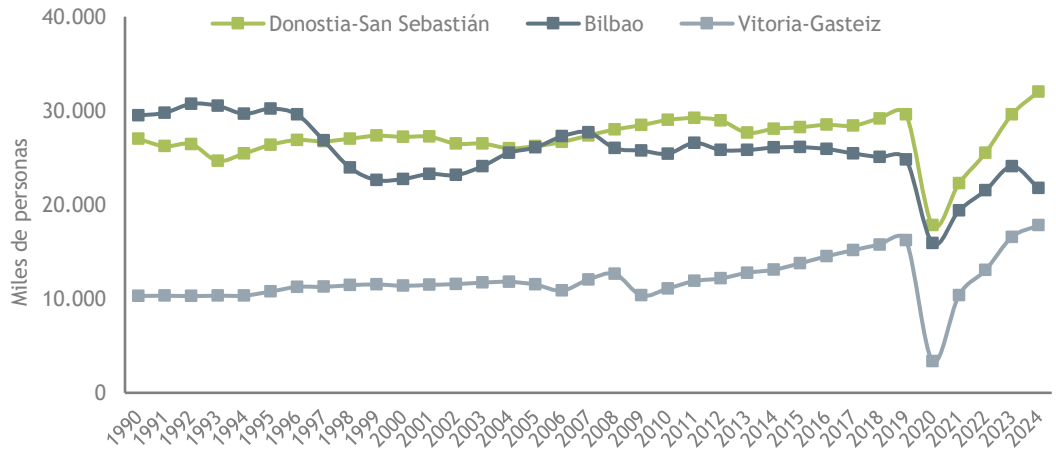
[10] Incluye coche conductor, coche pasajero, moto y taxi.
[11] Incluye coche conductor, coche pasajero, moto y taxi.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

elevada desde inicios de la década de los noventa. Dbus representa el 44,7% de los traslados realizados por los tres operadores de las capitales vascas.

En el área metropolitana de Bilbao, Bilbobus traslada a 21,8 millones de personas, registrando un descenso del 9,6% con relación al año anterior. Este descenso se explica en gran medida por el impacto del conflicto laboral de 2024, con paros y una huelga indefinida desde el 9 de abril hasta el 26 de junio, periodo en el que la operativa se vio condicionada por servicios mínimos y una menor regularidad del servicio. En 2024 el operador bilbaíno desplaza el 30,4% de los pasajeros y pasajeras del transporte público urbano.

Gráfico 3.7. Transporte público urbano: Evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas[12]. 1990-2024.



Fuente: Tuvisa, Bilbobus y Dbus.

En el ámbito interurbano, existen tres operadores que prestan el servicio de transporte público en autobús: Bizkaibus en el territorio histórico de Bizkaia, Alavabus en Álava y los agentes integrados en Lurraldebus en Gipuzkoa.

Los usuarios y usuarias de las concesiones vigentes de la Diputación Foral de Gipuzkoa, a través del servicio de Lurraldebus, superan los 28,8 millones, con un incremento del 8,7% respecto a 2023. El ejercicio 2024 se cierra con la mayor cifra de pasajeros y pasajeras en el transporte interurbano en autobús en el territorio histórico guipuzcoano.

En Bizkaia, cerca de 34,5 millones de viajeros y viajeras utilizan los servicios de Bizkaibus junto a la concesión de la línea de autobús A-3700 Bilbao/Vitoria-Gasteiz, experimentando un crecimiento del 15,3% sobre los registros de 2023. El análisis de los datos en el territorio histórico vizcaíno se debe realizar en el contexto de la oferta integral de servicios de transporte público en el área metropolitana del Gran Bilbao, donde en los últimos años se ha asistido a una amplia expansión de la demanda del transporte colectivo en su conjunto.

El operador Alavabus realiza 981,2 miles de desplazamientos, lo que implica un aumento del 26,1% respecto al pasaje de 2023. Para la compañía alavesa, en 2024 se alcanza un nuevo récord del transporte de personas entre municipios. Los traslados realizados en Alavabus son, significativamente, inferiores que en el resto de territorios históricos vascos, debido a la aplicación

[12] Los datos se pueden consultar en la tabla del anexo: Transporte público urbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2024.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

de un sistema distinto en la distribución territorial de la población, constatándose una marcada concentración de la ciudadanía en la capital, lo que conlleva una menor demanda de traslados entre diferentes municipios.

Cuadro 3.4. Transporte público interurbano: viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús interurbano. 2000-2024[1].

Años	Resto provincia Gipuzkoa		Resto provincia Bizkaia[2]		Resto provincia Álava	
	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)
2000	18.461,2	--	36.062,0	--	n.d.	--
2001	17.748,7	-3,9	38.535,9	6,9	145,5	--
2002	17.022,3	-4,1	35.115,4	-8,9	267,0	83,5
2003	16.712,0	-1,8	37.030,6	5,5	315,3	18,1
2004	16.626,6	-0,5	36.875,8	-0,4	439,2	39,3
2005	15.382,3	-7,5	34.134,2	-7,4	324,3	-26,2
2006	16.109,1	4,7	32.810,0	-3,9	374,0	15,3
2007	16.120,2	0,1	30.875,7	-5,9	349,3	-6,6
2008	17.199,1	6,7	30.195,5	-2,2	348,2	-0,3
2009	18.140,6	5,5	29.779,4	-1,4	421,0	20,9
2010	18.907,5	4,2	28.736,6	-3,5	516,4	22,7
2011	19.772,4	4,6	29.473,7	2,6	500,1	-3,1
2012	20.517,0	3,8	29.414,2	-0,2	495,0	-1,0
2013	21.121,0	2,9	29.252,8	-0,5	490,0	-1,0
2014	22.159,5	4,9	28.478,6	-2,6	446,7	-8,8
2015	22.920,6	3,4	27.286,7	-4,2	392,2	-12,3
2016	23.962,7	4,5	27.748,8	1,7	467,5	19,2
2017	24.436,0	2,0	28.515,4	2,8	544,3	16,4
2018	24.845,1	1,7	29.228,2	2,5	579,7	6,5
2019	25.295,0	1,8	30.468,3	4,2	590,0	1,8
2020	15.482,9	-38,8	18.383,7	-39,7	380,0	-35,6
2021	19.264,2	24,4	22.055,1	20,0	457,4	20,4
2022	22.763,1	18,2	26.667,4	20,9	617,1	34,9
2023	26.522,0	16,5	29.900,2	12,1	778,0	26,1
2024	28.833,0	8,7	34.477,9	15,3	981,2	26,1

[1] los datos de "BUS interurbano", estén en la columna de Bizkaia, Gipuzkoa o Álava, incluyen los movimientos en autobús de las concesiones de cada una de las tres diputaciones, tanto dentro de su territorio como con poblaciones de los otros 2 territorios.

[2] los datos de "BUS interurbano Bizkaia" desde 2009 incluyen las líneas de la concesión A-3700 Bilbao/Vitoria-Gasteiz, no disponiendo actualmente de datos de años previos.

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

3.3. Movilidad de mercancías por carretera en Euskadi

Los datos extraídos de la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancía por Carretera (EPTMC) correspondiente al ejercicio 2024, reflejan que el traslado de mercancías por carretera en Euskadi alcanza los 103,6 millones de toneladas, cifra muy similar al año anterior (+0,2%).

En el ámbito intrarregional, el transporte de productos baja a 44,9 millones de toneladas, con una reducción del 3,4% respecto a 2023. Se registra una minoración tanto en los intercambios intramunicipales (-0,5%) como en la cantidad movilizada entre municipios (-4%). En el transporte interregional, la carga en circulación sube a 51,4 millones de toneladas, registrando una mejoría del 2,5%. La evolución positiva en los traslados entre regiones está originada por el incremento de los productos recibidos de otras CC.AA. (+8,2%) ya que, la mercancía expedida a otras CC.AA. se reduce un 2,4%. A nivel internacional, se experimenta un incremento del producto intercambiado (+7,9%), alcanzando los 7,9 millones de toneladas. En el tráfico con el extranjero, crece la mercancía recibida (+6,1%) y la carga enviada (9,7%).

Cuadro 3.5. Transporte de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución. 2020-2024.

Tipo de desplazamiento	2020		2021		2022		2023		2024	
	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %	Miles Tn.	Δ anual %
Transporte intrarregional[1]	**42.995**	**-6,4**	**47.544**	**10,6**	**47.829**	**0,6**	**46.459**	**-2,9**	**44.871**	**-3,4**
Intra-municipal	7.623	43,7	10.402	36,5	8.309	**-20,1**	7.704	-7,3	7.666	-0,5
Inter-municipal	35.372	-13,0	37.142	5,0	39.520	**6,4**	38.755	-1,9	37.205	-4,0
Transporte interregional[2]	**44.806**	**-9,0**	**50.569**	**12,9**	**50.468**	**-0,2**	**50.151**	**-0,6**	**51.428**	**2,5**
Recibido de otras CC.AA.	21.589	-13,0	27.182	25,9	24.143	-11,2	23.453	-2,9	25.383	8,2
Expedido a otras CC.AA.	23.218	-4,9	23.387	0,7	26.325	12,6	26.698	1,4	26.045	-2,4
Transporte internacional	**6.101**	**-10,9**	**7.065**	**15,8**	**6.710**	**-5,0**	**6.753**	**0,6**	**7.286**	**7,9**
Recibido	2.983	-2,9	3.447	15,6	3.098	-10,1	3.437	10,9	3.647	6,1
Expedido	3.118	-17,4	3.618	16,0	3.612	-0,2	3.316	-8,2	3.639	9,7
Total CAPV	**93.902**	**-8,0**	**105.178**	**12,0**	**105.007**	**-0,2**	**103.363**	**-1,6**	**103.585**	**0,2**

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

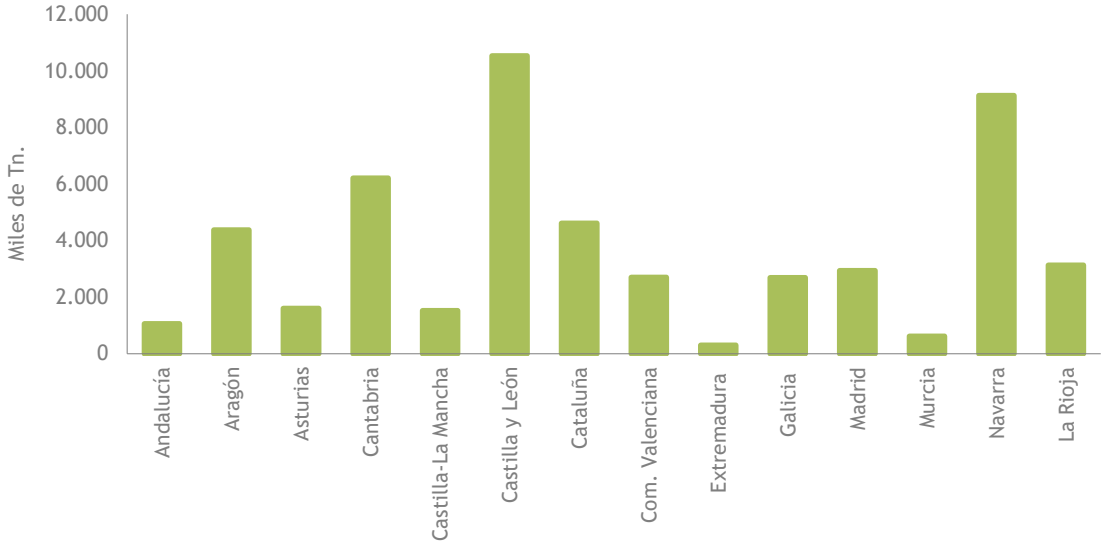
[2] Entre la CAPV y otras Comunidades Autónomas.

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

En cuanto a la participación de cada tipo de desplazamiento, casi la mitad de la mercancía transportada en vehículos pesados por carreteras vascas proviene o se dirige a otras CC.AA (49,7%). El transporte intrarregional representa el 43,3% de la carga total y el 7% restante corresponde a productos cuyo origen o destino es internacional.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 3.8. Transporte de mercancías interregional entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2024.



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

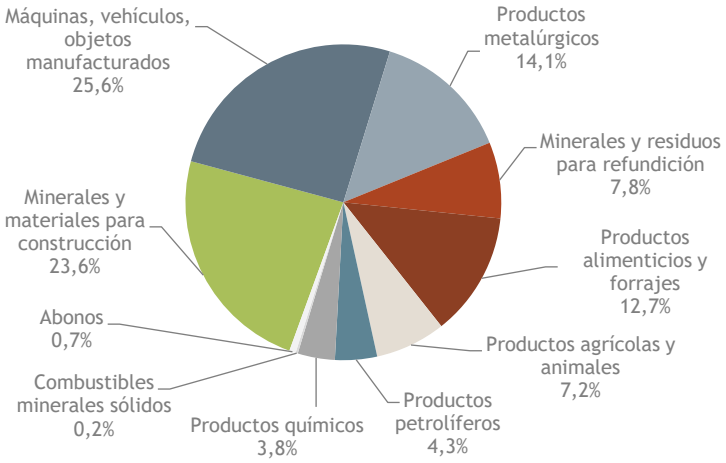
En el tráfico comercial interregional, Castilla y León permanece como el principal nexo comercial de la CAPV, con 10,5 millones de toneladas, lo que representa el 20,5% de los intercambios con otras comunidades. Le sigue Navarra, con 9,1 millones de toneladas intercambiadas y un peso del 17,7%. Cantabria se mantiene como el tercer socio con 6,2 millones de toneladas de mercancías y una participación del 12% sobre la carga desplazada entre regiones.

Las comunidades con un mayor incremento en el volumen de mercancías intercambiadas son Cantabria con 1,2 millones de toneladas más (+23,9% respecto a 2023), Cataluña con un aumento de un millón de toneladas (+28%) y Aragón, con un incremento de 680 miles de toneladas (+18,4%).

Las regiones que experimentan los descensos más elevados en el tráfico de productos con la CAPV son: Navarra, con 831 miles de toneladas menos (-8,3% sobre 2023), Andalucía que pierde 558 miles de toneladas (-34,5%) y Madrid, disminuyendo en 528 miles de toneladas (-15,2%).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 3.9. Tipología del transporte intrarregional e interregional de mercancías por carretera. 2024 (%).



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

En cuanto la tipología de los productos comercializados en el ámbito interregional e intrarregional (origen y destino la CAPV), existen dos grupos más voluminosos que son máquinas, vehículos y objetos manufacturados (25,6% del tráfico total) y minerales y materiales para la construcción (23,6%). Le siguen dos categorías con peso similar, productos metalúrgicos (14,1%) y productos alimenticios y forrajes (12,7%). Las ramas que registran un incremento elevado en el tráfico de mercancías son productos metalúrgicos con 3,6 millones de toneladas (+35,8%) y minerales y residuos para refundición, subiendo 1,5 millones de toneladas (+25,2%). Los intercambios se reducen en máquinas, vehículos y productos manufacturados con un descenso de 2,7 millones de toneladas (-9,9%) y productos agrícolas y animales, minorando en 1,6 millones de toneladas (-18,5% respecto a 2023).

Transporte Ferroviario

4.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

4. Transporte ferroviario

4.1. Oferta del transporte ferroviario en Euskadi

Desde el 1 de enero de 2013, las infraestructuras ferroviarias de la CAPV están gestionadas por dos administradores:

- Adif-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por cuyas vías, la principal operadora Renfe, une la CAPV con las principales capitales del Estado.
- ETS-RFV (Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca): el operador EuskoTren ofrece servicios interurbanos, Metro Bilbao opera en el ámbito metropolitano de la capital vizcaína, y los tranvías de EuskoTren cubren el ámbito urbano de las capitales de Bizkaia y Álava.

En 2023, último dato publicado, la densidad de las líneas ferroviarias en la CAPV es mayor al nivel registrado en el conjunto de los países europeos y en ámbito nacional. En cifras, la red de ferrocarril vasca cuenta con una extensión de 582 km y una concentración de 82,1 m/km², índice superior al alcanzado en la UE-27 (47,8 m/km² en 2022, último dato disponible) y al nivel estatal (31 m/km²). En Euskadi, el grado de electrificación de las vías férreas se sitúa en el 92,3%, superando ampliamente a la proporción de la red electrificada en el sistema ferroviario estatal (66,9%) y en la zona de la UE-27 (56,9% en 2022, última información publicada).

Cuadro 4.1. Densidad de líneas ferroviarias en la CAPV, Estado y UE-27. 2023.

	Total	No Electrificadas		Electrificadas		Tipo de vía	
		Total	% del total	Total	% del total	Vía única	Vía Doble
Longitud (km)							
CAPV	582	45	7,7	537	92,3	251	331
Estado	15.649	5.185	33,1	10.464	66,9	9.468	6181
UE-27[1]	202.131	87.140	43,1	114.991	56,9	--	--
Densidad (m/km²)							
CAPV	82,1	6,3	--	75,7	--	35,4	46,7
Estado	31,0	10,3	--	20,7	--	18,8	12,2
UE-27[1]	47,8	20,6	--	27,2	--	--	--

[1] los últimos datos disponibles correspondientes a UE-27 son del 2022.
Fuente: Euskal Trenbide Sarea (ETS) y Observatorio del Transporte y la Logística en España (OTLE).

En las siguientes secciones, se describen las características más destacadas de los dos agentes administradores de las infraestructuras ferroviarias en la CAPV, es decir, Adif, diferenciando entre red ferroviaria convencional y red de ancho métrico y ETS-RFV. De igual forma, se detalla la oferta de los servicios de los operadores de la estructura ferroviaria de la CAPV.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

4.1.1. Adif-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

En 2024, las líneas de la red ferroviaria convencional de Adif tienen una extensión de 360,9 km (misma longitud desde 2019). La proporción de las vías dobles es del 63,6% y las líneas electrificadas representan el 92,8% del total de red. Renfe es el operador que presta servicio en las infraestructuras gestionadas por Adif, operando en las siguientes líneas:

- Líneas de Cercanías de Bilbao (líneas C-1 Bilbao Abando-Santurtzi, C-2 Bilbao Abando-Muskiz y C-3 Bilbao Abando-Orduña).
- Líneas de Cercanías de Donostia-San Sebastián (línea Irún-Brinkola).
- Servicio de media y larga distancia, cubriendo los trayectos de Irún-Donostia/San Sebastián-Madrid, Vitoria/Gasteiz-Madrid y Bilbao-Madrid y también Bilbao-Barcelona e Irún-Donostia/San Sebastián-Barcelona.

En 2024, se aprueba el Real Decreto 368/2024, de 9 de abril, de traspaso a la Comunidad Autónoma del País Vasco de las funciones de la Administración del Estado correspondientes a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías. La transferencia de la gestión del servicio se hará efectiva a partir de enero de 2025. Renfe continúa operando los servicios.

Cuadro 4.2. Datos básicos de la oferta de Adif y Adif AV. 2024.

	TITULARIDAD ADIF Y ADIF AV	
	Longitud de líneas en km.	**2024**
	Vía doble	
RED CONVENCIONAL	Irún-Donostia/San Sebastián-Vitoria/Gasteiz-Miranda de Ebro	178,80
	Bilbao-Orduña	40,30
	Bilbao-Barakaldo-Santurtzi	13,60
	Total vía doble	**232,70**
	Vía única	
	Orduña-Miranda	62,90
	Barakaldo-Muskiz	13,10
	Aguja de enlace-Bif. Castilla	2,00
	Santurtzi-Bilbao Mercancías	3,35
	Irún-PK 641,181	1,78
	Total vía única	**83,13**
AM	**Vía doble**	
	Bilbao-Zamarillo	12,61
	Total vía doble	**12,61**
	Vía única	
	Zamarillo-La Calzada	46,62
	Total vía única	**46,62**
UIC	**Vía única**	
	Irún-PK 641,181	1,78
	Total vía única	**1,78**
TOTAL	**Total**	
	Total vía doble ADIF y ADIF AV	245,31
	Total vía única ADIF y ADIF AV	131,52
	Total ADIF y ADIF AV	**376,83**

Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística en España (OTLE).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

En la red ferroviaria convencional, la oferta de Renfe en las tres líneas regionales experimenta una disminución en todas las variables. La cifra de trenes puesta a disposición de los usuarios y usuarias se reduce un 12,9% en relación a 2023, el número de trenes-km bajan un 0,2% y las plazas-kilómetros se rebajan en un 0,7% (superando los 525,5 millones de plazas-km).

Las cuatro líneas de cercanías de Renfe registran una minoración de los trenes ofertados (-3,7% sobre 2023) y una bajada de los trenes-km ofrecidos (-7,7% respecto al ejercicio previo). Por el contrario, los puestos por kilómetro crecen un 2,7%, alcanzando las 998,7 millones de plazas-km.

Los trenes de corto recorrido de Donostia-San Sebastián disminuyen un 19,4%, bajando hasta los 19,8 miles de convoyes. Los trenes-km ofertados decrecen un 18,6%, cerrando con 1,4 millones mientras las plazas-km aumentan un 6,5%, hasta los 417 millones de asientos por km.

La red de cercanías en Bilbao se mantiene estable respecto a 2023 con 101,7 miles de trenes (+0,1%), 2,4 millones de trenes-km y 581 millones de asientos por km.

Cuadro 4.3. Datos básicos de la oferta de Renfe, red ferroviaria convencional. 2022-2024.

	2022	2023	2024
LÍNEAS REGIONALES			
Nº de líneas	3	3	3
Nº de trenes ofertados	6.659	8.216	7.154
Trenes-km ofertados	2.217.407	2.341.996	2.336.784
Plazas-km ofertadas	499.465.509	528.989.355	525.501.595
LÍNEAS DE CERCANÍAS			
Nº de líneas	4	4	4
Nº de trenes ofertados	125.901	126.115	121.436
Trenes-km ofertados	4.179.134	4.185.783	3.862.608
Plazas-km ofertadas	969.531.220	972.899.856	998.683.426

Fuente: Renfe.

4.1.2. ETS-Euskal Trenbide Sarea

Para cerrar la información sobre el sistema ferroviario de la CAPV, se analizan los aspectos relativos a las infraestructuras administradas por ETS – Euskal Trenbide Sarea, donde prestan servicio dos operadores: EuskoTren y Metro Bilbao.

a) Infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren

En 2024, las infraestructuras de ETS, donde presta servicio Euskotren, se han mantenido sin variación. Las líneas convencionales tienen una longitud de 187,4 km, misma extensión respecto a años anteriores. En el sistema ferroviario, las vías electrificadas tienen mayor participación con 182,5 km de longitud (97,4% de la red total). Según el tipo de vía, las vías únicas tienen 121,8 km (65% de la red de ETS) mientras los tramos con doble sentido recorren 65,6 km.

Euskotren presta servicio en 3 líneas:

1) Línea Bilbao-Donostia/San Sebastián y ramal Amorebieta-Bermeo: en su trayecto de cerca de 109 kilómetros (tramo de Bilbao-Donostia/San Sebastián) EuskoTren dispone de distintos puntos de conexión con otras líneas o modos de transporte. Concretamente, la estación de Bolueta, en la capital vizcaína, sirve de nexo con el Metro de Bilbao; en Galdakao se encuentra el enlace con el microbús de EuskoTren hacia el Hospital de Usánsolo; en Zumaia con los autobuses de EuskoTren (proveedores de servicio en la comarca del Urola); y en la estación de Amara de Donostia-San Sebastián con el servicio de

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Topo de EuskoTren con dirección a Hendaia. Por su parte, esta misma línea también dispone del ramal de Amorebieta-Bermeo, cuya longitud es superior a 29 km.

2) Línea Lasarte Oria-Donostia/San Sebastián-Hendaia: esta línea comparte red con la línea Bilbao-Donostia/San Sebastián entre las estaciones guipuzcoanas de Errekalde y Amara, desde las cuales se posibilita el transbordo a la línea Bilbao-Donostia/San Sebastián.

3) Bilbao (Deusto)-Lezama, cuyo trayecto supera los 22 km enlaza la capital vizcaína con las localidades del Txorierri. Dicha línea conecta con el Metro de Bilbao en la estación del Casco Viejo.

En 2024, Euskotren pone en circulación un menor número de trenes, siendo ofertados 260,5 miles de trenes (-0,4% en relación a 2023). La cifra de plazas ofrecidas se contrae un 0,5% sobre el año anterior, hasta los 100,7 millones de puestos. Por el contrario, los kilómetros ofertados aumentan a 5,6 millones (+1,8%) y las plazas-km suben acercándose a 2.400 millones (+1,6 en comparación al año previo).

Cuadro 4.4. Datos básicos de la infraestructura de ETS actualmente operada por EuskoTren. Servicios ofertados por EuskoTren. 2022-2024.

	2022	2023	2024
Nº de líneas	3	3	3
Longitud de líneas convencionales (km)	187,4	187,4	187,4
Longitud de líneas convencionales de vía única (km)	121,8	121,8	121,8
Longitud de líneas convencionales de doble vía (km)	65,6	65,6	65,6
Longitud de líneas convencionales electrificadas (km)	182,5	182,5	182,5
Longitud de líneas convencionales sin electrificar (km)	4,9	4,9	4,9
Nº trenes ofertados	256.962	261.546	260.484
Nº plazas ofertadas	99.159.099	101.223.522	100.720.840
Nº km ofertados	5.632.354	5.533.864	5.631.550
Plazas-Km ofertadas	2.395.352.289	2.359.367.923	2.397.400.510

Nota: Se incluyen los datos relativos al funicular de Larreineta. No se incluyen los datos relativos a líneas de tranvía ni a la línea 3 del Metro de Bilbao.

Fuente: Euskal Trenbide Sarea (ETS) información relativa a número y longitud de líneas - Euskotren información relativa a oferta de trenes, plazas y km.

b) Infraestructuras de ETS operadas por Metro Bilbao

La infraestructura perteneciente a ETS y operada por Metro Bilbao no registra variaciones en 2024. Dispone de 2 líneas: Línea 1 - Plentzia-Basauri, que recorre los municipios de la margen derecha; y Línea 2 - Santurtzi-Basauri, que conecta la margen izquierda del área metropolitana. Ambas líneas tienen una longitud de 45,1 km y disponen de 42 estaciones (26 soterradas y 16 en superficie), 84 accesos y 71 vestíbulos.

En abril de 2017, comenzó a funcionar la Línea 3 del Metro de Bilbao, gestionada por Euskotren, lo que ha reforzado la estructura del suburbano que suma, a la fecha, 3 líneas. Al respecto, se tienen previstas otras actuaciones que supondrían el aumento de la red en dos líneas más en los próximos años: Línea 4 - Matiko-Rekalde (en proyecto) y Línea 5 - Etxebarri-Hospital (en proyecto).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 4.5. Datos básicos de la infraestructura y de la oferta de Metro Bilbao. 2022-2024.

	2022	2023	2024
Nº de líneas	2	2	2
Nº de estaciones	42	42	42
Longitud de la red (km)	45,1	45,1	45,1
Nº km ofertados	4.578.190	4.751.753	4.733.588
Coches-km ofertados	20.483.542	21.255.827	21.391.976
Plazas-km ofertadas	3.003.066.259	3.116.411.963	3.153.377.958

Fuente: Metro Bilbao.

Durante 2024, Metro Bilbao experimenta una pequeña disminución de los km ofertados hasta los 4,7 millones de km (-0,4% sobre 2023) mientras se mejora la cifra de coches-km, acercándose a 21,4 millones de ferrocarriles (+0,6%) y sube la oferta de plazas-km hasta los 3.153 millones de puestos a disposición de los viajeros y viajeras (+1,2% respecto al año anterior).

c) Infraestructuras tranviarias de ETS operadas por EuskoTren.

Para completar la estructura ferroviaria en la CAPV, se detallan las características del sistema tranviario perteneciente a ETS, donde opera Euskotren. El servicio es prestado por el Tranvía de Vitoria-Gasteiz y el Tranvía de Bilbao, y se avanza hacia el desarrollo de nuevos programas y la extensión de las líneas existentes con el fin de ampliar la estructura en próximos ejercicios.

En 2024, la red tranviaria se mantiene estable respecto al ejercicio previo tanto en Bilbao como en Vitoria-Gasteiz. La oferta en la capital vizcaína está compuesta por 16 estaciones con una longitud de 7,76 km entre las paradas de Bolueta y La Casilla. La extensión de las vías de doble sentido asciende a 6,08 km, con una cuota del 78,4% del total y las vías de sentido único recorren 1,68 km, representando el 21,6% de las líneas.

En Bilbao, la oferta tranviaria crece un 1,1% en el número de trenes y en las plazas ofrecidas, poniendo a disposición de la ciudadanía 57,1 miles de ferrocarriles y 8,7 millones de puestos en 2024. Los km recorridos y plazas-km aumentan un 0,9% respecto a 2023, cerrando el ejercicio con 425,1 miles de km y 65 millones de asientos-km.

La capital alavesa cuenta con un sistema tranviario formado por 2 líneas que recorren un trayecto de 11,9 km y dispone de 28 paradas. Las líneas de doble vía tienen un peso del 88,2% de la red. En 2024, el tranvía vitoriano mejora todos sus ratios. Los trenes y plazas ofertados suben un 5,6%, lo que supone 102,8 miles de ferrocarriles y 23,8 millones de sitios. Los kilómetros y plazas-km aumentan un 5,2% en comparación a 2023, registrando 698,9 miles de km recorridos y 161,4 millones de asientos-km.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 4.6. Datos básicos de la oferta tranviaria de EuskoTren. 2023-2024.

	Bilbao		Vitoria-Gasteiz	
	2023	2024	2023	2024
Nº de líneas	1	1	2	2
Nº de estaciones	16	16	28	28
Longitud de líneas (km)	7,76	7,76	11,90	11,90
Longitud de líneas (vía única)	1,68	1,68	1,40	1,40
Longitud de líneas (vía doble)	6,08	6,08	10,50	10,50
Capacidad máxima (personas) (*)	192 (50 plazas sentadas)	192 (50 plazas sentadas)	244 (52 plazas sentadas)	244 (52 plazas sentadas)
Capacidad aplicada (personas) (*)	125 (50 plazas sentadas)	125 (50 plazas sentadas)	152 (52 plazas sentadas)	152 (52 plazas sentadas)
Nº trenes ofertados	56.498	57.097	97.394	102.834
Nº plazas ofertadas	8.643.888	8.735.841	22.498.014	23.754.654
Nº km ofertados	421.240	425.098	664.420	698.886
Plazas-km ofertadas	64.449.756	65.040.069	153.481.199	161.442.714

(*) La capacidad aplicada por EuskoTren es menor a la capacidad máxima que determina el fabricante. Se determina con criterios de máximo confort basados en la referencia europea de 4 personas por metro cuadrado.
Fuente: EuskoTren.

4.1.3. Nueva Red Ferroviaria Vasca - ETS y Adif

La aprobación por parte de la Unión Europea de incluir Euskadi en el corredor Atlántico de transporte ferroviario ha supuesto una consolidación de su participación en las redes de la UE y un respaldo a la Nueva Red Ferroviaria Vasca, popularmente conocida como la "Y Vasca", el mayor proyecto de infraestructuras de la CAPV, que facilita el establecimiento de un nudo ferroviario en Vitoria-Gasteiz que servirá de conexión con el resto del Estado, y el enlace con el resto de Europa mediante la interconexión de vías férreas en Irún y a través de su aproximación al puerto de Bilbao. Su utilización será compartida tanto para el transporte de personas como para el tráfico de mercancías. Asimismo, la "Y" enlazará las tres capitales vascas, mejorando la rapidez y la sostenibilidad de los desplazamientos.

Esta infraestructura, que se adapta al ancho de vía estándar europea, permite por tanto la integración de Euskadi en la red transeuropea de alta velocidad, dejando atrás las tradicionales barreras provocadas por la caracterización de las vías del Estado, permitiendo de esta forma un acceso a los mercados europeos a un coste relativamente menor.

La nueva red tendrá una extensión de 172 kilómetros, donde el 60,6% del trazado transcurrirá a través de sus 80 túneles (104,2 km), el 9,9% sobre los 71 viaductos, y el restante 29,5% será a cielo abierto. La nueva infraestructura ferroviaria habilitará seis estaciones: Bilbao (Abando), Vitoria-Gasteiz (Parque de Arriaga), Donostia-San Sebastián (Atotxa), Astigarraga, Irún y Ezkio-Itsaso.

El Gobierno Central, a través del Ministerio de Fomento, es el ente responsable de la construcción de la infraestructura ferroviaria de alta velocidad. En este sentido, para el caso de la "Y vasca", el Ministerio y la Administración Vasca llegaron a un acuerdo el 24 de abril del 2006, en el cual el Ministerio de Fomento cedió parte de esa competencia al Gobierno Vasco, reservándose la construcción de los tramos de Álava y Bizkaia, el nudo de conexión de la "Y" en Arrasate/Mondragón, Elorrio y Bergara, y las inserciones de Bilbao y Vitoria-Gasteiz. Adif es el responsable de la ejecución de estas obras cuya inversión asciende a 2.536 millones de euros.

El Gobierno Vasco, por su parte, es responsable de la mayor parte de la infraestructura en el territorio guipuzcoano. La Sociedad Pública Euskal Trenbide Sarea se hace cargo de las ejecuciones

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

de los tramos Bergara-Irún-Donostia/San Sebastián, con un presupuesto de 1.642 millones de euros, cuyo importe será restado del Cupo a remitir al Estado.

En 2024, ETS prosigue con el desarrollo de las obras en los 20 tramos de los que es responsable, finalizando el tramo comprendido entre Hernani y Astigarraga y los accesos en alta velocidad a Donostia-San Sebastián.

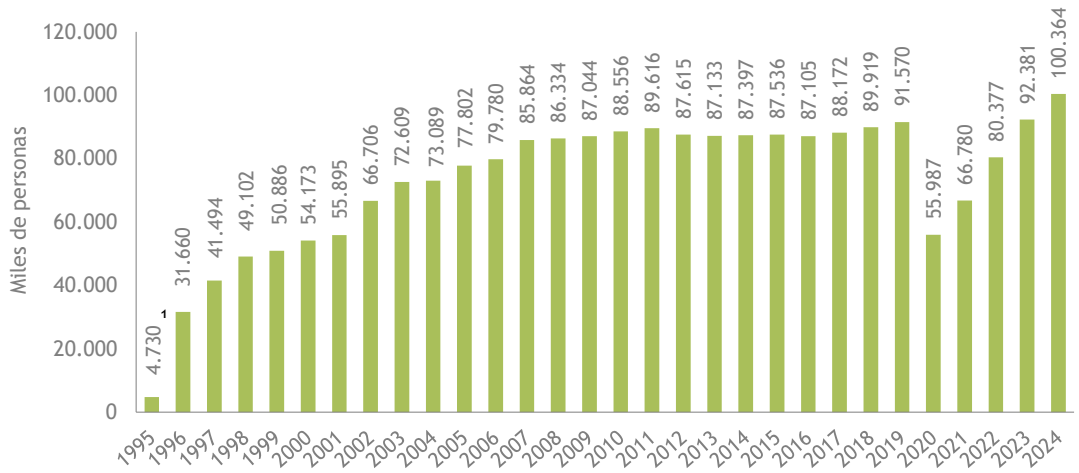
4.2. Movilidad de personas en transporte ferroviario en Euskadi

4.2.1. Transporte urbano / metropolitano

a) Metro Bilbao

En 2024, Metro Bilbao registra un excelente resultado superando los 100 millones de usuarios y usuarias, lo que supone un nuevo hito en la historia de la infraestructura. En concreto, se desplazan 100,4 millones de personas con un incremento del 8,6% del pasaje respecto a 2023 (cerca de 8 millones de clientes más que en el ejercicio previo). Por zonas, el tronco central recibe 5,3 millones de pasajeros y pasajeras más que en 2023 (+10,4%), área con mayor crecimiento. La línea 2 transporta 1,6 millones de personas más (+6,7%) y la línea 1 crece en 1,1 millones de billetes (+6,3%).

Gráfico 4.1. Transporte público urbano y metropolitano: Evolución de los viajeros y viajeras en Metro Bilbao (miles). 1995-2024.



[1] Desde su puesta en funcionamiento el 11 de noviembre de 1995 hasta fin de año.

Fuente: Metro Bilbao.

No existe variación, respecto a 2023, en el orden de las terminales con mayor flujo de transeúntes. Casco Viejo es la estación que acumula más cancelaciones con 8,3 millones (+11,2% en relación a 2023). En segundo lugar, Santimami/San Mamés registra 7,5 accesos (+13,3%) y en tercera posición se encuentra Abando con 7 millones de personas (+9,6%). Por detrás, Moyua recibe 6,8 millones de clientes (+12,6%) e Indautxu con 6,3 millones de validaciones (+7,3%). Las cinco estaciones más transitadas, en conjunto, recogen más de un tercio de los traslados realizados en Metro Bilbao (35,8%).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

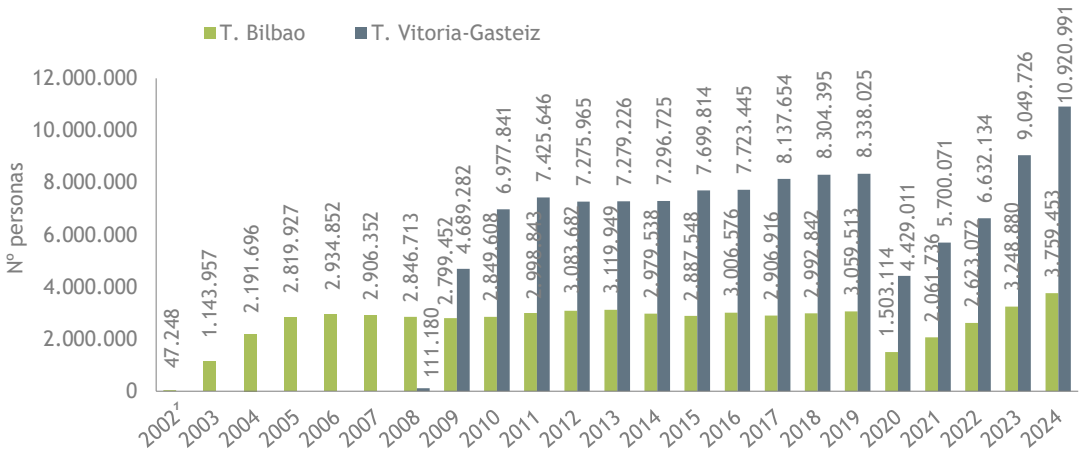
Las paradas más utilizadas situadas en la Margen Izquierda son Barakaldo, con 3,8 millones de billetes (+7,3%) y Gurutzeta, con 3,7 millones de expediciones (+5,8% respecto a 2023). En la Margen Derecha, Areeta sigue siendo la estación con más movilizaciones con cerca de 3,6 millones (+6,3%). En 2024, todas las estaciones incrementaron su pasaje entre el 3,4% y el 15,7%.

En lo relativo a la utilización de los billetes, Creditrans es el título más común (56,4% de los viajes en metro). En segundo lugar, Gizatrans es utilizado por el 12,2% de los viajeros y viajeras y, como tercer título más demandado, Bidai 50 representa el 10,2% de las cancelaciones totales.

b) Tranvía EuskoTren

En 2024, los usuarios y usuarias del sistema tranviario de la CAPV crecen un 19,4% respecto al año anterior, en concreto, se desplazan cerca de 14,8 millones de personas. Durante este ejercicio se registra un récord de viajeros y viajeras tanto en el Tranvía de Bilbao como en el Tranvía de Vitoria-Gasteiz.

Gráfico 4.2. Transporte público urbano: Evolución de los viajeros y viajeras en Tranvía EuskoTren. 2002-2024.



[1] Desde su puesta en funcionamiento el 12 de diciembre de 2002 hasta fin de año.

Fuente: EuskoTren.

En Bilbao, las personas usuarias del tranvía se acercan a 3,8 millones, lo que representa un incremento del 20,7% sobre la cifra de 2023, y en términos absolutos significa 1,9 millones de viajeros y viajeras más.

En la capital alavesa, los traslados tranviarios sobrepasan los 10,9 millones, registrando un aumento del 15,7% de los desplazamientos realizados en 2023. En 2024, hay 510 miles de pasajeros y pasajeras más que en 2023 en el tranvía de Vitoria-Gasteiz.

4.2.2. Transporte interurbano

El servicio ferroviario interurbano en la CAPV es prestado por dos compañías: Renfe, en la red convencional y en la red de ancho métrico, y EuskoTren[13]. En 2024, el transporte público entre municipios en Euskadi se aproxima a los 52,3 millones de personas, registrando una mejora del

[13] Los datos se pueden consultar en la tabla del anexo: Transporte público interurbano: Viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2024.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

0,7% en relación al año anterior. La evolución de los operadores ha sido opuesta, ya que Renfe experimenta una pérdida de pasaje mientras Euskotren amplía los desplazamientos.

La red convencional de Renfe traslada a 19,2 millones de personas, experimentando una reducción del 12,4%, lo que significa 2,7 millones de traslados menos en relación a 2023. La red de cercanías de Renfe, ancho convencional, representa el 36,7% de los viajes interurbanos, sin tener en cuenta el tráfico de Metro Bilbao.

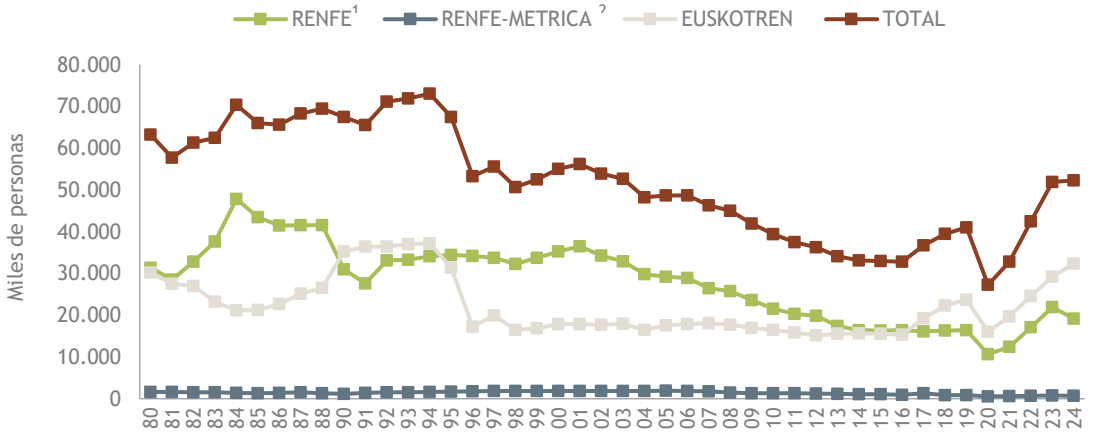
Por núcleos, la red de cercanías de Bilbao (C-1 Bilbao Abando-Santurtzi, C-2 Bilbao Abando–Muskiz y C-3 Bilbao Abando-Orduña) desplaza a 13,9 millones de personas, con una reducción de 5,2% y con 762 miles de viajeros y viajeras menos que en el ejercicio previo.

Los viajes en cercanías en Donostia-San Sebastián (C1 Irún-Bricola) suman 5,3 millones, lo que supone una disminución del 27%, es decir, es utilizado por cerca de 2 millones de personas menos que en 2023.

Renfe, ancho métrico, registra 696 miles de pasajeros y pasajeras, lo que representa un descenso del 11,3% y 89 miles de desplazamientos menos.

El tráfico regular ferroviario de personas se completa con el servicio prestado por Euskotren, que traslada a 32,4 millones de transeúntes, con un incremento del 10,8% y una subida de 3,2 millones de usuarios y usuarias respecto a 2023. Por territorio histórico, los sistemas de cercanías en Bizkaia y Gipuzkoa mejoran sus cifras. En la red guipuzcoana se desplazan 17,5 millones de personas, con un incremento del 9,6%, es decir, 1,5 millones de desplazamientos más que en 2023. En Bizkaia, el servicio ferroviario de proximidad es utilizado por 14,9 millones, subiendo un 12,2%, lo que significa 1,6 millones de viajes más que en el ejercicio anterior. Con esta variación, Euskotren desplaza al 61,9% de los viajeros y viajeras del transporte del sistema ferroviario interurbano de la CAPV.

Gráfico 4.3. Transporte público interurbano: Evolución de los viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 1980-2024.



[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 y EuskoTren.

Realizando una comparación temporal más amplia, los traslados ferroviarios interurbanos se reducen un 17,4% respecto a los años iniciales de la década de los ochenta, lo que implica una

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

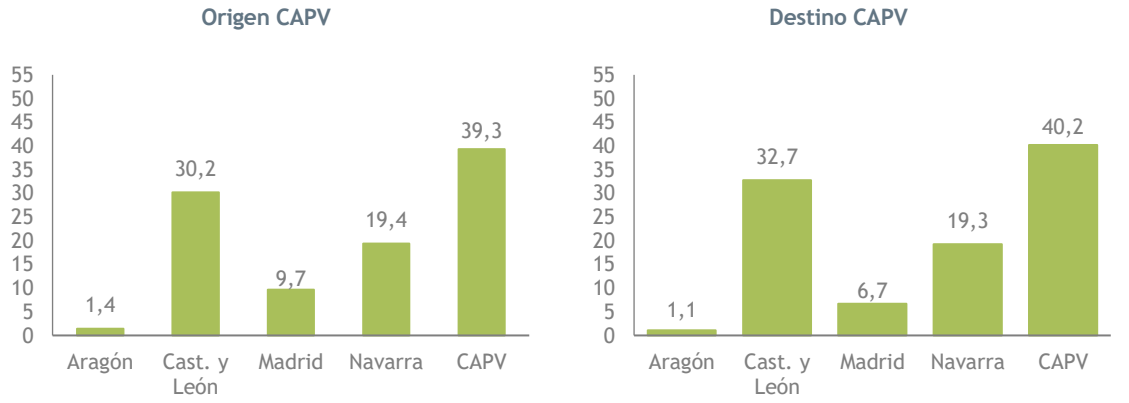
disminución de cerca de 11 millones de pasajeros y pasajeras. En el análisis de estas cifras, hay que tener en cuenta que la evolución del transporte colectivo requiere una visión global del desempeño de la oferta existente en cada área geográfica. En 2024, se sobrepasa ampliamente los niveles de actividad previos a la pandemia, no obstante, la pérdida de pasaje en las últimas décadas en el Territorio Histórico de Bizkaia es consecuencia de la puesta a disposición del usuario de una mayor oferta de otros modos de transporte público colectivo, tales como el citado Metro Bilbao, el cual ha absorbido gran parte de los viajeros y viajeras del servicio de cercanías de Renfe en el área metropolitana de la capital vizcaína.

4.2.3. Transporte interregional

Los servicios de trenes de media distancia son operados por Renfe, red convencional, conectando municipios dentro y fuera de la CAPV. En 2024, se realizan 1,28 millones de desplazamientos (277,8 miles de personas suben al tren en Euskadi, 495,1 miles de personas tienen destino Euskadi y 512,7 miles de personas realizan traslados intrarregionales).

El 39,9% de los usuarios y usuarias de la red de media distancia tienen origen y destino dentro de la propia CAPV. La región con mayor tráfico es Castilla y León, con el 31,8% de los clientes de la red ferroviaria de media distancia. Por detrás, la Comunidad de Madrid absorbe el 7,8% del pasaje y en último lugar, Aragón recoge el 1,2% de los pasajeros y pasajeras del servicio regional en Euskadi.

Gráfico 4.4. Transporte de viajeros y viajeras de Renfe media distancia. Origen y/o destino (%). 2024.



Fuente: Renfe.

En el transporte de larga distancia, el servicio ferroviario también es prestado por el operador Renfe, tanto en la red ferroviaria convencional como en la red ferroviaria de ancho métrico.

En 2024, 797,4 miles de personas han utilizado los servicios de las líneas convencionales de larga distancia con destino/origen la CAPV[14]. Los traslados con origen Euskadi suman 376,7 miles de personas, mientras que los viajes con destino a territorios vascos alcanzan las 395,3 miles de

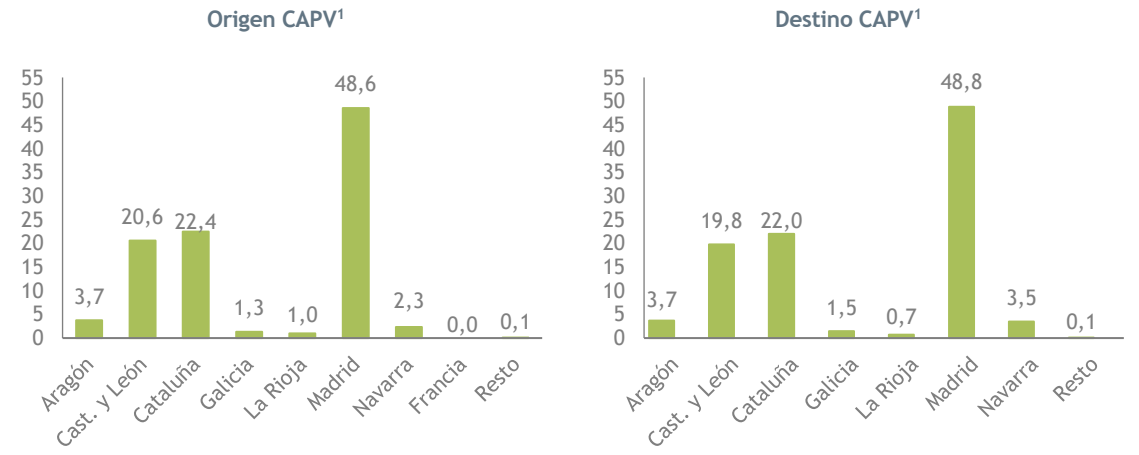
[14] Datos disponibles en la tabla del anexo: Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino. 2021-2024.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

personas. Los desplazamientos intrarregionales en servicios de larga distancia ascienden a 25,4 miles de personas.

La región con mayor volumen de salidas y llegadas sigue siendo la Comunidad de Madrid, que representa el 48,7% del total. Cataluña se mantiene en segunda posición con el 22,2% del pasaje de larga distancia de Euskadi. La tercera región en cuanto a flujo de pasajeros y pasajeras es Castilla y León, que recibe o es punto de partida del 20,1% de los viajes hacia o desde la CAPV. En 2024, no se contabilizan desplazamientos internacionales.

Gráfico 4.5. Transporte de viajeros y viajeras de Renfe larga distancia. Origen y/o destino CAPV (%). 2024.



[1] no incluye tráfico intrarregional (origen y destino CAPV).
Fuente: Renfe.

4.3. Tráfico de mercancías en transporte ferroviario en Euskadi

En el tráfico ferroviario de mercancías con origen y/o destino en la CAPV operan dos compañías: Renfe, incluyendo red ferroviaria convencional y red de ancho métrico, y Euskotren. El volumen de productos transportado por ambos operadores en 2024 se reduce a 1.519,6 miles de toneladas, lo que supone un -8,1% respecto a 2023.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 4.7 Volumen de mercancías transportadas por ferrocarril con origen y/o destino en la CAPV. 2002-2024.

(miles de toneladas)

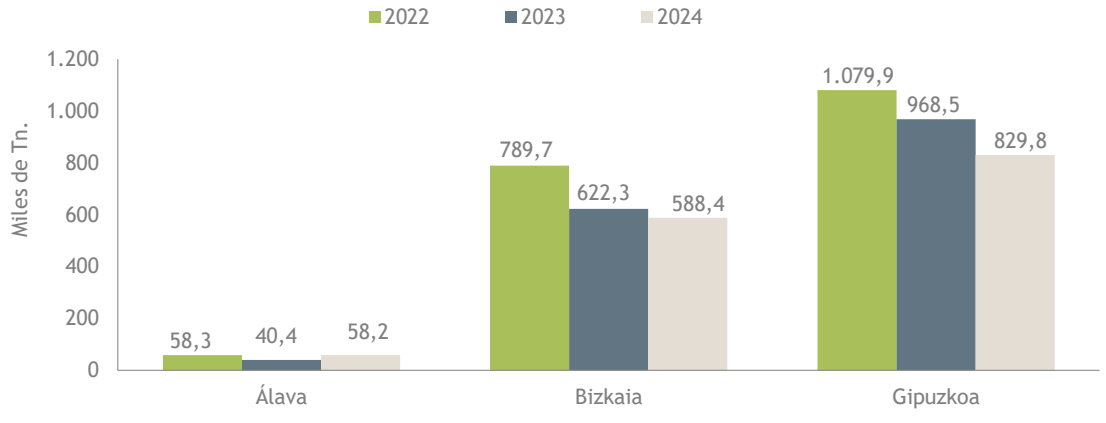
Años	Renfe, red ferroviaria convencional	Renfe, red ancho métrico	EuskoTren	TOTAL
2002	--	1.127,9	157,0	1.284,9
2003	5.475,9	1.041,6	154,2	6.671,7
2004	5.932,5	1.092,4	164,9	7.189,8
2005	4.441,9	1.054,4	148,0	5.644,3
2006	4.601,3	1.063,4	166,4	5.831,1
2007	4.479,3	1.088,4	173,6	5.741,3
2008	4.148,4	1.053,6	183,3	5.385,3
2009	2.767,5	823,7	121,4	3.712,6
2010	3.158,6	976,7	139,6	4.274,9
2011	2.953,8	948,7	138,9	4.041,5
2012	2.159,6	862,0	84,1	3.105,7
2013	2.375,6	816,9	0,5	3.193,0
2014	2.528,4	694,7	0,3	3.223,4
2015	2.384,2	745,4	8,3	3.137,9
2016	2.399,7		51,4	2.451,1
2017	2.211,2		46,7	2.257,9
2018	2.082,9		12,5	2.095,4
2019	1.781,1		5,5	1.786,6
2020	1.946,5		3,7	1.950,2
2021	1.942,3		69,6	2.011,6
2022	1.928,0		68,4	1.996,4
2023	1.631,2		22,3	1.653,5
2024	1.476,3		43,3	1.519,6

A partir de 2016, el dato de Renfe incluye Renfe Métrica.

Fuente: Renfe y EuskoTren.

En 2024, la carga movilizada por Renfe baja a 1.476,3 miles de toneladas, reduciéndose un 9,5% en relación al año previo. El flujo de mercancías transportado por Renfe representa el 97,2% de la actividad mercancías ferroviaria de la CAPV (98,7% en 2023).

Gráfico 4.6. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino en la CAPV por Renfe. 2022-2024.



A partir de 2016, los datos de Renfe incluyen Renfe Métrica.

Fuente: Renfe.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

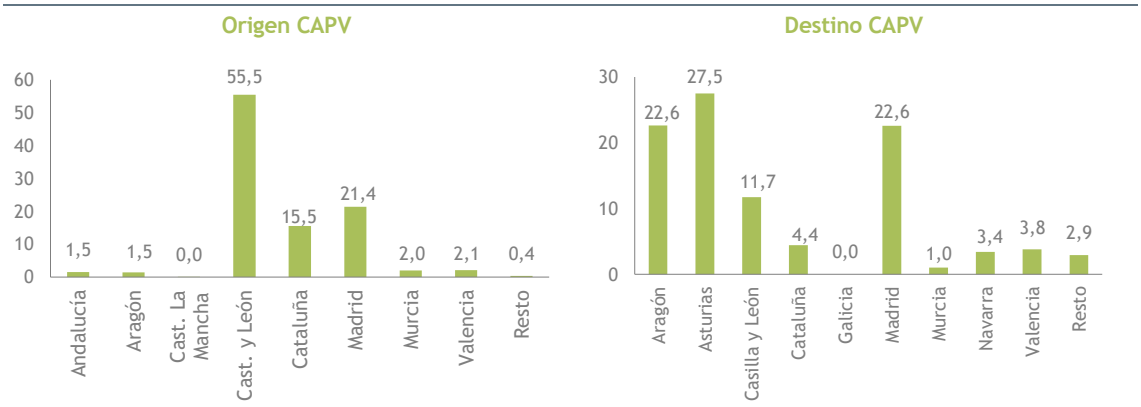
La distribución del cargamento trasladado por Renfe según territorio histórico, muestra que el 56,2% de las mercancías provienen o se dirigen a Gipuzkoa, el 39,9% tienen origen o destino Bizkaia y el 3,9% restante, se carga o descarga en Álava.

Comparando los resultados con el año anterior, en Bizkaia y Gipuzkoa, los dos territorios con mayor actividad ferroviaria, se registran disminuciones de las mercancías transportadas en tren mientras aumentan en Álava. En el territorio vizcaíno, el transporte de productos suma 588,4 miles de toneladas, lo que supone un descenso del 5,5% respecto a 2023 (-33,9 miles de toneladas). En Gipuzkoa, se movilizan 829,8 miles de toneladas por ferrocarril, con un descenso del 14,3% y bajada de 138,7 miles de toneladas transportadas. En último lugar, el transporte ferroviario alavés sube a 58,2 miles de toneladas, representando un aumento del 44,1%, con 17,8 miles de toneladas más que en 2023.

Los intercambios interregionales en la CAPV representan el 98% de la actividad mercantil de Renfe, ya que el volumen de mercancías que proviene o se destina a otras CCAA alcanza 1.447,2 miles de toneladas. En cuanto a los socios comerciales más relevantes, Castilla y León se afianza en la primera posición, con más de un tercio de la carga dirigida o con origen en el territorio castellanoleonés (34,4%). Madrid se mantiene en segundo lugar con el 21,5% de las mercancías. Le siguen Asturias (12,7%), Aragón (11,1%) y Cataluña (10,1%). Las cinco regiones en conjunto absorben el 89,9% del transporte comercial ferroviario en los tres territorios históricos.

En cuanto a los intercambios intrarregionales (origen y destino dentro de la CAPV), la cuota alcanzada es del 2% de la circulación de mercancías por Renfe en Euskadi[15].

Gráfico 4.7. Transporte de mercancías transportadas por Renfe entre la CAPV y el resto de CC.AA. 2024 (%).



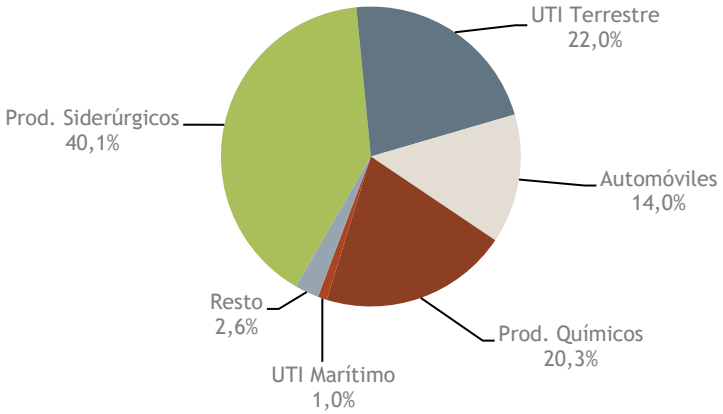
Fuente: Renfe.

Atendiendo a la tipología de los productos transportados, cuatro grupos son los más importantes, concentrando el 96,4% del total. En concreto, los productos siderúrgicos representan el 40,1% de los intercambios mercantiles en tren, seguido por las Unidades de Transporte Intermodal (UTI)[16] terrestre cuyo peso es del 22%. Como tercer categoría más relevante, se encuentran los productos químicos (20,3%) y en cuarto lugar, los automóviles con el 14% de la carga traslada por Renfe desde o hacia Euskadi.

[15] Datos disponibles en la tabla del anexo: Transporte de mercancías por Renfe: CC.AA. de origen o destino. 2024.
[16] La Unidad de Transporte Intermodal (UTI) es el contenedor, caja móvil o semiremolque adecuado para el transporte intermodal.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

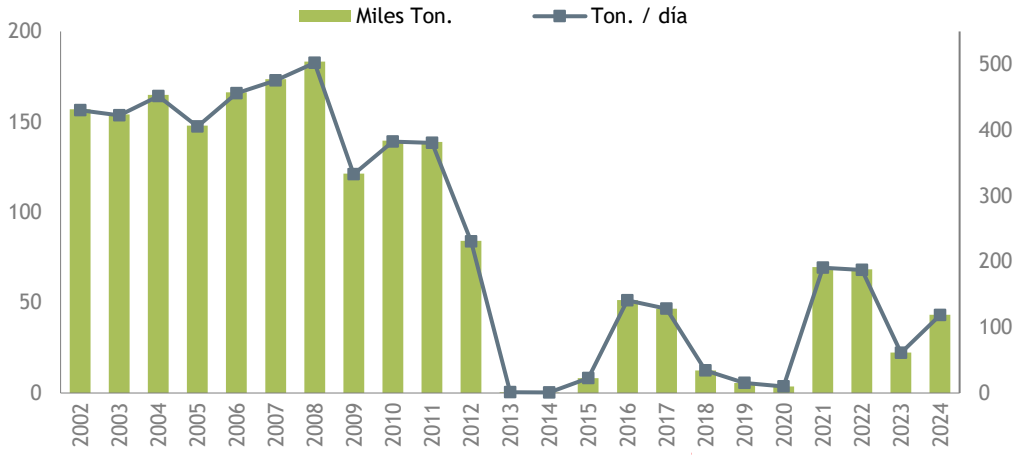
Gráfico 4.8. Tipología de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por Renfe. 2024 (%).



Fuente: Renfe.

En 2024, el volumen de producto transportado por Euskotren, prácticamente, se dobla respecto al ejercicio previo, desplazando 43,3 miles de toneladas, lo que implica un incremento del 94,2%. Euskotren traslada bobinas de acero entre Lasarte y Lebario dando asistencia a la industria vasca. En 2024, presta servicio desde marzo a diciembre mientras en el año anterior, sólo se realizaron traslados los seis primeros meses.

Gráfico 4.9. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por EuskoTren. 2002-2024.



Fuente: EuskoTren.

Por último, en 2024 los operadores privados transportan 1,1 millones de toneladas, lo que supone un +6,3% respecto a 2023. Los productos con origen la CAPV suponen el 38,8% del total y la carga con destino Euskadi tiene un peso del 61,2% sobre el tonelaje trasladado por compañías privadas.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 4.8. Volumen de mercancías transportadas con origen y/o destino la CAPV por operadores privados. 2024.

Naturaleza del viaje	Toneladas anuales	Toneladas día laborable medio
Origen CAPV	428.495	1.174
Destino CAPV	675.868	1.852
Total	**1.104.363**	**3.026**

Fuente: Distintos operadores privados.

Transporte Aéreo

5.

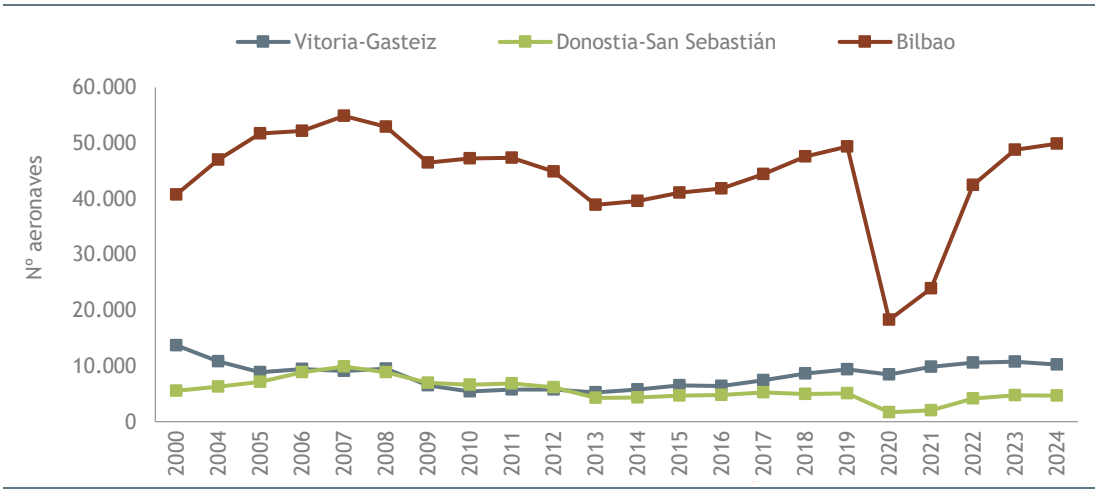
Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

5. Transporte Aéreo

5.1. Oferta del transporte aéreo en Euskadi

En 2024, la oferta aérea en Euskadi mejora ligeramente respecto al ejercicio anterior. El transporte aéreo comercial de las tres infraestructuras aeroportuarias vascas alcanza las 64.820 operaciones, registrando un aumento del 0,8% en relación a 2023. La cifra de vuelos crece un 2,2% en el aeropuerto de Bilbao mientras se contraen un 4,9% en Vitoria-Gasteiz y disminuyen un 1,4% en Donostia-San Sebastián.

Gráfico 5.1. Transporte aéreo: Tráfico de aeronaves[1] en los aeropuertos vascos. 2000-2024.



[1] Los datos de tráfico corresponden al tráfico comercial de aeronaves.

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-Aena.

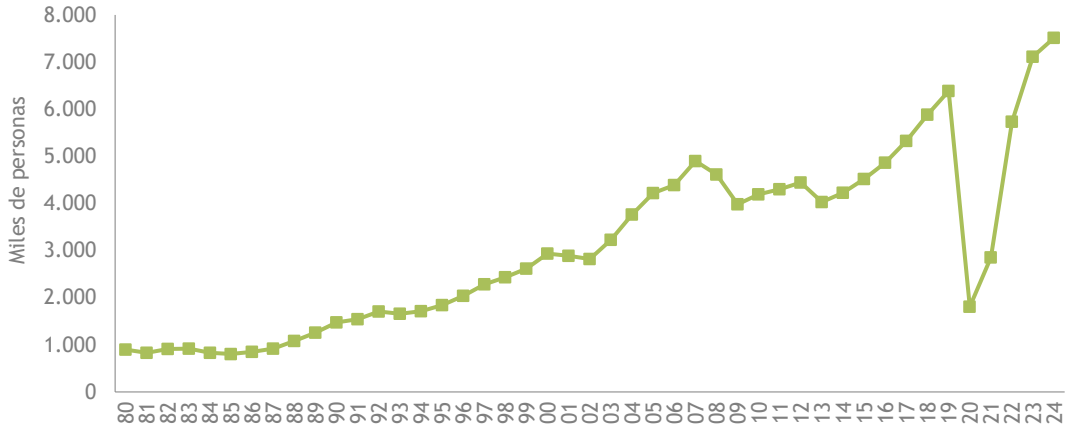
La distribución del tráfico aéreo por aeropuerto, muestra que el 77% de las aeronaves aterrizan o despegan en la infraestructura vizcaína. El 15,8% de la oferta aérea se registra en Vitoria-Gasteiz y el 7,2% en el aeropuerto guipuzcoano.

5.2. Movilidad de personas en transporte aéreo en Euskadi

En 2024, el tráfico comercial aéreo en la CAPV registra un nuevo récord de usuarios y usuarias, alcanzando la cifra de 7.514,5 miles de personas, lo que en términos relativos supone un incremento del 5,6% respecto a 2023. La mejora del pasaje del conjunto de los tres aeropuertos vascos es inferior al crecimiento de la movilidad aérea del sistema aeroportuario estatal, experimentando una mejora del 9,2% a nivel nacional, en relación al ejercicio anterior.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 5.2. Tráfico aéreo de pasajeros y pasajeras en la CAPV: Evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos. 1980-2024.



Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-Aena.

El volumen de pasajeros y pasajeras sube en los aeropuertos de Bilbao y Donostia-San Sebastián, mientras se contrae en Vitoria-Gasteiz.

En el aeropuerto vizcaíno transitan 6.766,6 miles de personas, aumentando un 7% sobre el ejercicio 2023. El aeropuerto de Loiu recoge el 90% del pasaje con origen o destino Euskadi.

En el ámbito internacional, el flujo de viajeros y viajeras supera las 2.851 miles de personas, sumando un 12,3% más al registro de 2023. A nivel nacional, se desplazan 3.915,6 miles de personas, mejorando un 3,4% respecto al ejercicio previo.

Los nexos nacionales con mayor volumen de desplazamientos desde o hacia la terminal vizcaína son los aeropuertos de Madrid-Barajas Adolfo Suárez y Barcelona-El Prat, con 807 miles y 692,9 miles de pasajeros y pasajeras, respectivamente. La variación interanual muestra que el tráfico que se dirige o procede de la capital madrileña sube un 3,8%, mientras que con la capital catalana el pasaje aumenta un 6,2%. La suma de ambos aeropuertos representa el 38,3% del tráfico interior y el 22,2% de los intercambios totales.

Internacionalmente, las dos conexiones más demandas siguen siendo el aeropuerto británico de Gatwich con 412,6 miles de personas, subiendo un 19,2% en relación a 2023. Le siguen el aeropuerto neerlandés Ámsterdam Schiphol con 287,5 miles de desplazamientos, un 15,1% más que en el año anterior.

De esta forma, en 2024, Londres se mantiene como primer destino y origen transfronterizo de intercambios con el territorio histórico vizcaíno, absorbiendo el 14,5% del tráfico exterior. En segundo y tercer puesto están Ámsterdam y Múnich, representando el 10,1% y 10% del flujo internacional, respectivamente. En cuarta posición, continúa Frankfurt, con una cuota del 9,4% y cierra el quinteto, París que, con sus tres aeropuertos (Charles de Gaulle, Orly y Le Bourget) absorbe el 9,1% de las personas que proceden o se dirigen a destinos internacionales.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 5.1 Tráfico de personas en los aeropuertos vascos: Evolución de viajeros y viajeras por aeropuerto. 2000-2024.

Años	Bilbao		Donostia-San Sebastián		Vitoria-Gasteiz		Total	
	Miles personas	Δ anual per. %	Miles personas	Δ anual per. %	Miles personas	Δ anual per. %	Miles personas	Δ anual per. %
2000	2.527,8	--	283,8	--	123,4	--	2.935,0	--
2001	2.475,4	-2,1	281,1	-1,0	128,7	4,3	2.885,2	-1,7
2002	2.450,6	-1,0	271,2	-3,5	98,8	-23,2	2.820,6	-2,2
2003	2.842,4	16,0	283,8	4,7	101,9	3,1	3.228,1	14,4
2004	3.390,8	19,3	295,6	4,1	94,4	-7,3	3.780,8	17,1
2005	3.841,5	13,3	308,8	4,5	91,4	-3,2	4.241,7	12,2
2006	3.871,1	0,8	368,0	19,2	173,1	89,4	4.412,2	4,0
2007	4.280,7	10,6	466,5	26,8	173,2	0,1	4.920,4	11,5
2008	4.169,0	-2,6	403,2	-13,6	67,5	-61,0	4.639,7	-5,7
2009	3.652,0	-12,4	315,3	-21,8	39,9	-40,9	4.007,2	-13,6
2010	3.883,3	6,3	286,1	-9,3	41,8	4,8	4.211,2	5,1
2011	4.044,1	4,1	248,0	-13,3	28,0	-33,0	4.320,1	2,6
2012	4.167,2	3,0	262,4	5,8	24,1	-13,9	4.453,7	3,1
2013	3.794,2	-9,0	245,0	-6,6	6,8	-71,9	4.046,0	-9,2
2014	3.982,9	5,0	245,0	0,0	7,1	4,4	4.235,0	4,7
2015	4.258,9	6,9	255,1	4,1	11,2	57,7	4.525,2	6,9
2016	4.570,4	7,5	261,3	3,6	36,4	231,6	4.868,2	7,8
2017	4.964,3	8,6	279,4	6,9	81,6	124,0	5.325,2	9,4
2018	5.454,7	9,9	287,1	2,8	139,6	71,1	5.881,3	10,4
2019	5.896,4	8,1	318,3	10,9	170,8	22,3	6.385,5	8,6
2020	1.683,1	-71,5	83,4	-73,8	41,4	-75,8	1.807,9	-71,7
2021	2.573,1	52,9	154,4	85,1	127,0	206,7	2.854,5	57,9
2022	5.118,8	98,9	382,3	147,6	234,5	84,6	5.735,6	100,9
2023	6.324,9	23,6	481,1	25,8	309,5	32,0	7.115,4	24,1
2024	6.766,6	7,0	484,8	0,8	263,1	-15,0	7.514,5	5,6

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-Aena.
Nota: la fuente original puede disponer de datos más desagregados y actualizados. Link: www.aena.es

En el territorio histórico de Gipuzkoa, se alcanzan los 484,8 miles de traslados en avión, incrementándose un leve 0,8% en comparación a 2023.

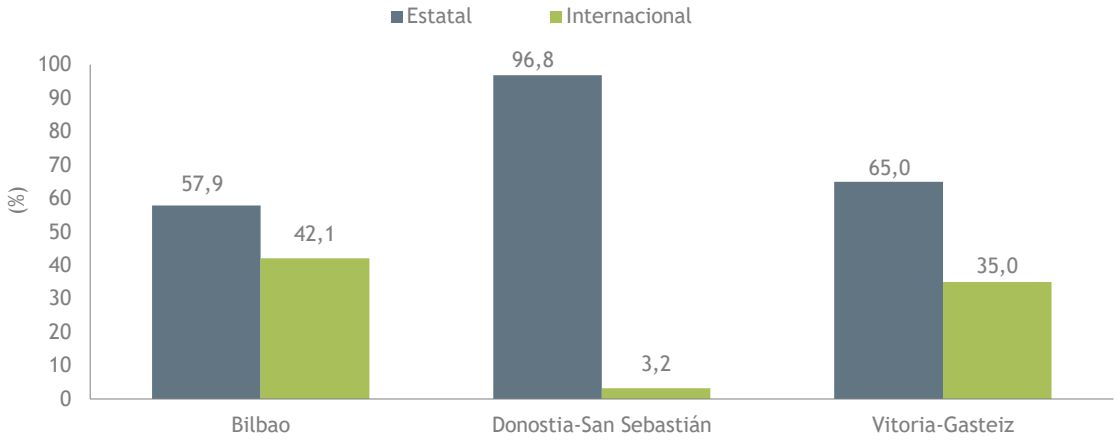
La movilidad en el aeropuerto donostiarra tiene carácter, básicamente, nacional ya que el 96,8% de los pasajeros y pasajeras embarcan o desembarcan en terminales del sistema aéreo estatal. El aeropuerto más frecuentado es Madrid-Barajas Adolfo Suárez con 225,4 miles de personas (-1% respecto a 2023), y una participación del 46,5% del tráfico aéreo de Hondarribia. Por detrás, se consolida la terminal de la Ciudad Condal con 137 miles de movimientos (-1,5% sobre 2023) y una cuota de 28,2%. En tercer posición, Sevilla se afianza con 23,7 miles de usuarios y usuarias y Gran Canaria ocupa la cuarta posición con una circulación de 22,4 miles de personas.

El tráfico internacional se incrementa hasta 15,6 miles de clientes, con un aumento del 162,4% en relación al ejercicio anterior y alcanzando el 3,2% del tránsito total guipuzcoano.

En Vitoria-Gasteiz, se produce una disminución de la circulación hasta los 263,1 miles de pasajeros y pasajeras, con una caída del 15% sobre la cifra del año previo.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 5.3. Origen/destino de pasajeros y pasajeras por aeropuerto. 2024.



Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

La distribución de los vuelos según origen, recoge que casi dos tercios de los viajes tienen ámbito nacional (65%). La movilidad internacional supone el 35% restante.

En los destinos internos, Alicante-Elche sigue siendo la principal conexión con 52,6 miles de personas (-8% respecto a 2023) y una participación del 20% del tránsito alavés. A segunda posición asciende el aeropuerto de Sevilla con 52,1 miles de personas (+22,9%) que representa el 19,8% del tráfico aéreo de Vitoria-Gasteiz. .

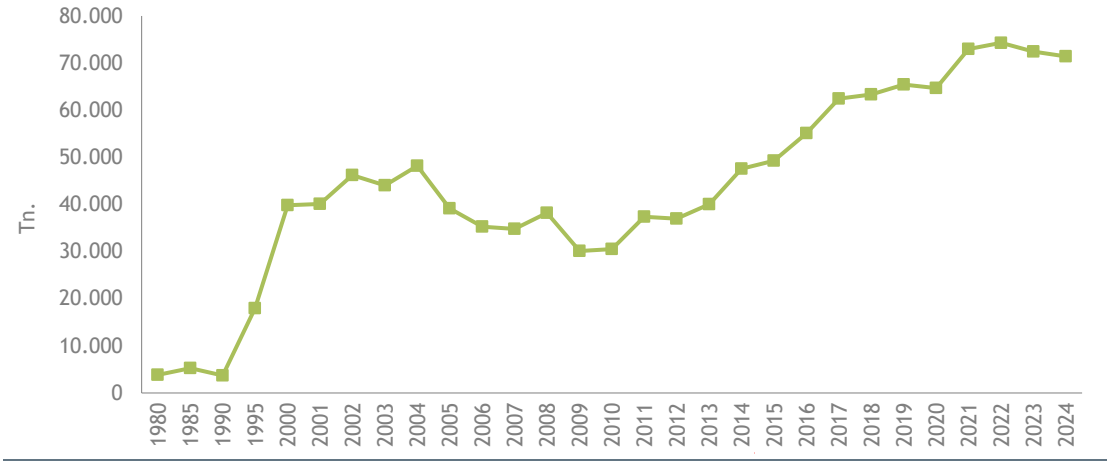
En los traslados al extranjero, Milán se afianza en el primer puesto internacional con 46,3 miles de personas (+4,3% respecto al 2023). La mitad de los viajeros y viajeras internacionales del aeropuerto alavés se dirige o proviene de la terminal milanesa (50,3% tráfico extranjero).

5.3. Tráfico aéreo de mercancías en Euskadi

En 2024, la red aeroportuaria vasca traslada 71.442 toneladas, experimentando una reducción del 1,4% respecto a 2023, suponiendo una contracción en el tráfico aéreo mercantil por segundo año consecutivo. Al respecto, cabe señalar que la evolución negativa en el tráfico comercial de los aeropuertos de la CAPV contrasta con la subida del flujo de mercancías transportado en el conjunto de aeropuertos estatales (+18,6% en relación al ejercicio anterior).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 5.4. Tráfico aéreo de mercancías en la CAPV. Evolución 1980-2024.



Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

La recesión del transporte aéreo de mercancías en Euskadi está originada por la disminución de la carga movilizada desde el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, y en una proporción mínima, por la desaparición de la actividad mercantil en Donostia-San Sebastián. Por el contrario, en la terminal de Bilbao se registra incremento de los intercambios comerciales.

Concretamente, en la terminal alavesa, el volumen de mercancías transportado se reduce un 1,6% sobre 2023, bajando hasta las 70.514,1 toneladas. El aeropuerto de Foronda traslada el 98,7% de la carga movilizada en el sistema aéreo vasco. A nivel estatal, la terminal de Vitoria-Gasteiz permanece en la cuarta posición con una cuota del 5,5% del tráfico aéreo total de productos. Los tres primeros aeropuertos continúan siendo Adolfo Suárez Madrid-Barajas (59,9%), Barcelona-El Prat y Zaragoza (14,2% en ambos casos).

En cuanto al tipo de movimiento, el flujo de salida de mercancías desde el aeropuerto alavés representa el 48,2% mientras la llegada de productos supone el 51,8% del tráfico mercantil aéreo registrado en Vitoria-Gasteiz. Respecto a 2023, se reduce tanto la carga como la descarga, así la mercancía que parte de la terminal baja un 1,8% mientras la entrada de la carga disminuye un 1,5%.

Los socios comerciales más relevantes del aeropuerto alavés son dos ciudades extranjeras, Leipzig con 18 miles de toneladas (+0,7% respecto a 2023) y Bruselas con 8,1 miles de toneladas (+4,2%). A la tercera posición, asciende Sevilla con 5,8 miles de toneladas (+2,3%) y en cuarta, se mantiene Lisboa con 5,7 miles de toneladas (+1,7%). La terminal alemana de Bonn (5,3 miles de toneladas) registra una disminución del 16,1%, situándose como el quinto nexo mercantil.

En Bizkaia, el aeropuerto moviliza 927,6 toneladas, registrando un incremento del 23,5% en relación a 2023. Las salidas suben un 24% respecto a 2023, y las llegadas crece un 23,1%. El volumen de mercancías que salen desde el aeropuerto bilbaíno representa el 50,2% mientras la carga recibida alcanza el 49,8% del transporte por aire en la infraestructura vizcaína.

Los aeropuertos con mayor volumen de intercambios con la terminal de Loiu varían respecto a 2023. Mientras Frankfurt Internacional continúa como la conexión más importante con 523,9 toneladas (+21,6% sobre el ejercicio previo), al segundo puesto avanza Múnich Franz Josef Strauss con 172,2 toneladas (+94,7%). La capital madrileña baja un lugar, colocándose como el tercer socio, con 117,4 miles de toneladas (19,1%).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 5.2 Tráfico de mercancías por aeropuerto[1]. 1980-2024.

Años	Bilbao		Donostia-San Sebastián		Vitoria-Gasteiz		Total	
	Tn.	Δ anual período (%)	Tn.	Δ anual período (%)	Tn.	Δ anual período (%)	Tn.	Δ anual período (%)
1980	3.376,5	-	428,3	-	0,3	-	3.805,1	-
1985	4.080,5	3,9	466,6	1,7	703,1	372,0	5.250,2	6,7
1990	2.805,0	-7,2	366,0	-4,7	533,8	-5,4	3.704,8	-6,7
1995	3.879,4	6,7	292,6	-4,4	13.782,1	91,6	17.954,1	37,1
2000	4.038,7	0,8	176,1	-9,7	35.609,7	20,9	39.824,5	17,3
2001	3.674,5	-9,0	154,1	-12,5	36.309,5	2,0	40.138,0	0,8
2002	3.699,2	0,7	127,1	-17,5	42.425,2	16,8	46.251,5	15,2
2003	3.813,6	3,1	96,6	-24,0	40.155,9	-5,3	44.066,0	-4,7
2004	4.152,8	8,9	325,2	236,6	43.683,4	8,8	48.161,4	9,3
2005	3.956,7	-4,7	415,2	27,7	34.785,8	-20,4	39.157,8	-18,7
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
2008	3.178,8	-1,6	63,8	-74,1	34.989,7	11,6	38.232,3	9,7
2009	2.691,5	-15,3	31,1	-51,3	27.388,0	-21,7	30.110,6	-21,2
2010	2.548,0	-5,3	18,8	-39,5	27.960,6	2,1	30.527,4	1,4
2011	2.633,5	3,4	32,0	70,2	34.692,3	24,1	37.357,8	22,4
2012	2.262,8	-14,1	35,6	11,3	34.652,3	-0,1	36.950,7	-1,1
2013	2.538,4	12,2	20,4	-42,7	37.482,5	8,2	40.041,3	8,4
2014	2.855,6	12,5	30,7	50,5	42.160,7	12,5	45.047,0	12,5
2015	2.871,7	0,6	3,3	-89,2	46.371,9	10,0	49.246,9	9,3
2016	2.974,3	3,6	4,6	37,6	52.136,0	12,4	55.114,9	11,9
2017	1.956,4	-34,2	3,2	-28,8	60.479,4	16,0	62.439,0	13,3
2018	1.215,6	-37,9	6,7	109,4	62.145,3	2,8	63.367,6	1,5
2019	979,6	-19,4	0,4	-94,0	64.470,7	3,7	65.450,6	3,3
2020	384,5	-60,7	0,0	-94,1	64.334,3	-0,2	64.718,8	-1,1
2021	472,3	22,8	0,1	166,7	72.529,2	12,7	73.001,6	12,8
2022	671,6	42,9	0,0	-100,0	73.632,8	1,5	74.304,4	1,8
2023	750,8	11,8	2,5	+100,0	71.694,9	-2,6	72.448,2	-2,5
2024	927,6	23,5	0,0	-100,0	70.514,1	-1,6	71.441,7	-1,4

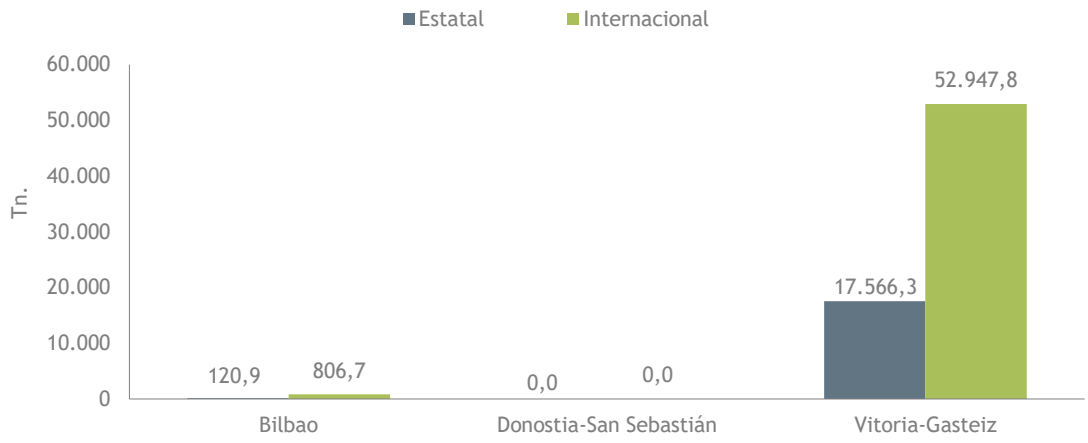
[1] no incluye mercancía en tránsito.

Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

En 2024, el aeropuerto de Donostia-San Sebastián abandona la actividad comercial pues no maneja carga aérea de manera significativa. Su enfoque principal es el tráfico de pasajeros y pasajeras.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

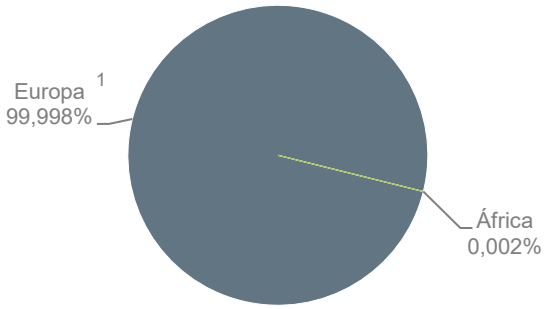
Gráfico 5.5. Origen/destino de mercancías por aeropuerto. 2024.



Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

La distribución por ámbito territorial, muestra que el 75,2% de la mercancía transportada por aire tiene procedencia o finaliza en aeropuertos internacionales. En Vitoria-Gasteiz, la carga con origen o destino extranjero supone el 75,1% y en Bilbao alcanza el 87%.

Gráfico 5.6. Tráfico internacional de mercancías por zonas geográficas. 2024 (%).



[1] incluye UE-27, Reino Unido, Federación Rusa, Noruega, Serbia y Montenegro, Suiza, Turquía, Ucrania y Bielorrusia.

Fuente: Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

En cuanto a la división geográfica, Europa amplía su hegemonía en el tráfico comercial de la red aeroportuaria de Euskadi, absorbiendo casi el 100% de la carga trasladada. En 2024, se intercambian 8,8 toneladas con países africanos. El reparto de la mercancía por países pone en relieve que el 33,6% de la carga tiene origen o destino alemán y el 24,6% se intercambia con terminales españolas. Por detrás, se mantienen Portugal con un peso del 17,9%, Bélgica 11,4%, Italia 6,3% y Reino Unido 5,8%. Las seis principales conexiones representan el 99,6% del transporte mercantil de la CAPV

Transporte Marítimo

6.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

6. Transporte marítimo

6.1. Oferta del transporte marítimo en Euskadi

En 2024, las compañías navieras integrantes de Anavas (Asociación de Navieros Vascos) son 11 (misma cifra que en 2023), y cuentan con 71 buques, lo que representa un -1,4% en relación al ejercicio anterior (reducción de 1 barco). En lo referente a las medidas de peso, el tonelaje bruto desciende a 778,2 miles de toneladas (-0,7% sobre la carga del año anterior) y la cifra de toneladas en peso muerto es estable, 1,3 millones de toneladas, -0,2% en comparación a 2023.

Cuadro 6.1 Transporte marítimo: Caracterización de la flota de la CAPV. 2000-2024.

Año[3]	Nº empresas	Nº buques	TB[1]	TPM[2]
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	14	68	535.720	927.707
2008	14	80	574.292	970.421
2009	13	73	393.275	631.405
2010	13	69	365.719	590.947
2011	12	66	396.280	663.302
2012	12	65	396.128	663.013
2013	11	55	336.059	592.931
2014	11	54	331.535	584.104
2015	11	54	332.746	585.042
2016	13	57	349.645	607.848
2017	13	87	679.769	1.110.279
2018	13	87	752.809	1.245.610
2019	12	88	828.771	1.391.469
2020	11	87	904.038	1.535.686
2021	11	83	889.361	1.517.289
2022	11	75	865.117	1.495.445
2023	11	72	783.434	1.333.735
2024	11	71	778.181	1.330.662

[1] Toneladas Brutas.

[2] Tonelaje de Peso Muerto.

[3] Datos correspondientes a 1 de enero del año "n+1".

Fuente: Anavas.

La flota de la asociación vasca abarca diferentes tipos de tráficos marítimos, compuesta por 30 remolcadores y tráfico interior (42,3% del total) y 14 buques tanque (19,7%), mismo número que en 2023. Por detrás, se encuentran las categorías de G.L.P. (Gases Licuados de Petróleo) y Bulk Carrier y portacontenedores con 13 barcos cada una y una cuota del 18,3% (el primer grupo pierde 3 buques y el segundo aumenta 2 unidades). El grupo de buques frigoríficos cuenta con 1 barco (al igual que en 2023) y representa el 1,4% de las embarcaciones pertenecientes a los asociados a Anavas.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Atendiendo a la edad media de los buques, la flota controlada por armadores vascos continúa rozando los 13 años, siendo inferior al promedio estatal (17,6 años[17]) y al pabellón mundial (supera ligeramente los 20 años).

Cuadro 6.2 Transporte marítimo: Tipología de la flota de la CAPV. 2021-2024.

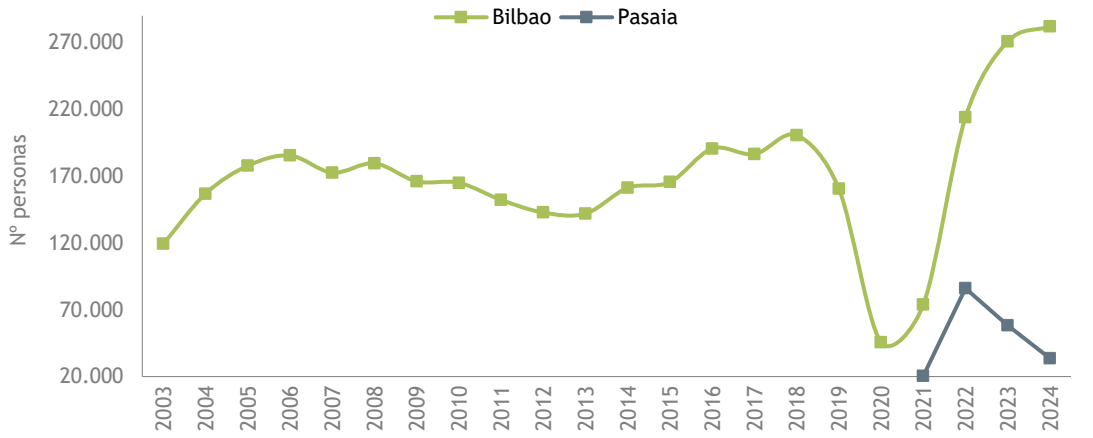
Tipo de buque	Nº buques			
	2021	2022	2023	2024
Remolcador y tráfico interior	31	30	30	30
Buque tanque	14	15	14	14
G.L.P. (Gases Licuados del Petróleo)	27	19	16	13
Bulk Carrier y portacontenedores	9	9	11	13
Frigorífico	2	2	1	1
TOTAL	**83**	**75**	**72**	**72**

Fuente: Anavas.

6.2. Movilidad de personas en transporte marítimo en Euskadi

El tráfico marítimo de viajeros y viajeras en Euskadi en 2024, en conjunto, alcanza la cifra de 315.599 personas, lo que supone un descenso del 4,1% respecto a 2023, originado por la disminución de actividad en el Puerto de Pasaia.

Gráfico 6.1. Tráfico de pasajeros y pasajeras en los puertos de Bilbao y Pasaia. 2003-2024.



Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasaia.

La información facilitada por la Autoridad Portuaria de Bilbao refleja un nuevo crecimiento del pasaje de la infraestructura vizcaína. En 2024, se movilizan 281,9 miles de personas, registrando la cuota máxima de viajeros y viajeras del puerto. En términos interanuales, la movilidad aumenta un 4,1% en relación a 2023. Dicha evolución está ocasionada por el incremento de los usuarios y usuarias de la línea regular ya que la cifra de cruceristas se contrae.

Los ferris que unen el Puerto de Bilbao con Reino Unido e Irlanda (puerto inglés de Portsmouth y el puerto irlandés de Rosslare) trasladan a 144,5 miles de personas, mejorando un 18,7% respecto a

[17] A fecha 1 de enero de 2024. Fuente: ANAVE

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

2023. En 2024, aumentan tanto las personas embarcadas (+19,4%) como las desembarcadas (+18%).

En cuanto a la actividad crucerista, se experimenta una reducción del pasaje del 7,8%, cerrando el ejercicio con 137,5 miles de personas en 81 expediciones. Los cruceros absorben el 48,8% del tráfico de personas en el puerto. El 99% de los turistas de los cruceros son en tránsito.

Cuadro 6.3 Transporte marítimo de personas en los puertos de Bilbao y Pasaia. 2021-2024.

(Nº de personas)

Puerto	Bilbao					Pasaia				
	2021	2022	2023	2024	% Δ anual 24/23	2021	2022	2023	2024	% Δ anual 24/23
Línea regular	60.774	104.680	121.739	144.455	18,7					
▪ Embarcados	30.373	53.486	60.135	71.792	19,4					
▪ Desembarcados	30.401	51.194	61.604	72.663	18,0					
Cruceros	13.079	109.348	149.032	137.477	-7,8	20.449	86.068	58.382	33.667	-42,3
▪ Inicio línea	48	1.063	6.334	837	-86,8					
▪ Fin de línea	133	1.022	6.240	524	-91,6					
▪ En tránsito	12.898	107.263	136.458	136.116	-0,3					
TOTAL	**73.853**	**214.028**	**270.771**	**281.932**	4,1	**20.449**	**86.068**	**58.382**	**33.667**	**-42,3**

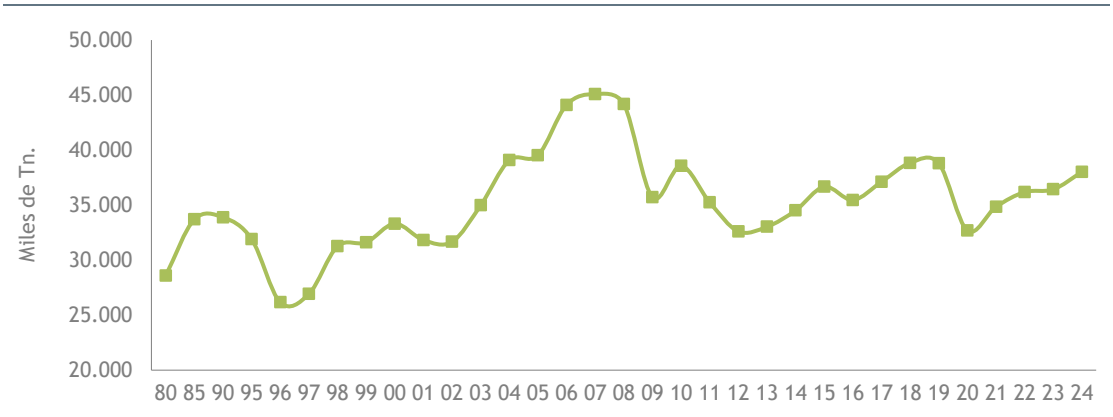
Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasaia.

Por su parte, según la Autoridad Portuaria de Pasaia, la actividad crucerista se ha reducido en 2024, registrando 33.667 personas llegadas al puerto guipuzcoano, lo que significa una disminución del 42,3% respecto al ejercicio anterior.

6.3. Tráfico marítimo de mercancías en Euskadi

En el transporte marítimo de mercancías, considerando los dos puertos comerciales más relevantes, Bilbao y Pasaia, se trasladan 38 millones de toneladas en 2024, creciendo un 4,3% sobre el año anterior.

Gráfico 6.2. Tráfico marítimo de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 1980-2024.



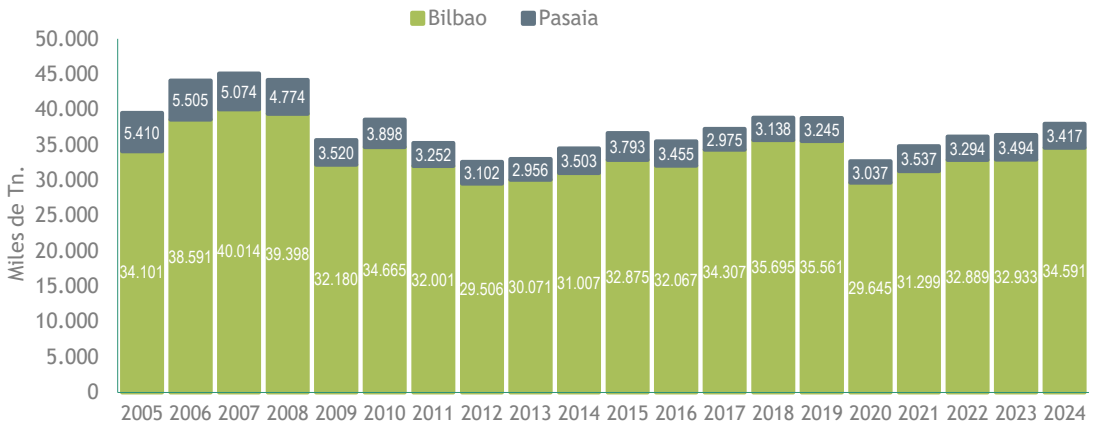
Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasaia.

En el puerto vizcaíno, la actividad comercial se ubica en 34,6 millones, con una subida del 5% en comparación a 2023.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Atendiendo al tráfico estatal, el puerto de Bilbao continúa en el quinto puesto, y su volumen de mercancías representa el 6,2% del total del sistema portuario nacional. La ordenación de los Puertos del Estado no sufre variación respecto a los ejercicios anteriores: Algeciras con 103,7 miles de toneladas (18,6% de la carga nacional), Valencia con 81,1 miles de toneladas (14,5%), Barcelona con 69,7 miles de toneladas (12,5%) y Cartagena con 35,9 miles de toneladas (6,4%).

Gráfico 6.3. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia. Evolución 2005-2024.



Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasaia.

De acuerdo a la tipología del movimiento, las descarga en el puerto vizcaíno sube a 23,5 millones de toneladas (+4,8%) y la carga roza los 11 millones de toneladas (+5,3% sobre 2023). En los intercambios de productos, se observa que el 67,9% de las mercancías desembarcan en el puerto y el 31,7% son expediciones desde la infraestructura portuaria.

El avituallamiento se mantiene en el 0,4% del tráfico comercial en Bilbao (sin variación respecto a 2023).

Cuadro 6.4 Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de movimiento. 2020-2024.

(Miles de Tn.)

Concepto	Bilbao					Pasaia				
	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024
Descargas	19.466,2	20.416,5	21.659,1	22.384,9	23.467,7	1.792,7	2.211,6	2.097,5	2.250,8	2.218,6
Cargas	10.077,9	10.766,1	11.107,5	10.417,5	10.973,8	1.200,7	1.282,7	1.170,0	1.197,7	1.155,7
Avituallamiento	101,1	116,5	122,6	130,3	149,9	22,8	23,9	25,9	26,6	26,5
Pesca	--	--	--	--	--	20,5	18,8	19,1	18,7	16,5
TOTAL	**29.645,1**	**31.299,1**	**32.889,2**	**32.932,7**	**34.591,4**	**3.036,6**	**3.537,0**	**3.312,5**	**3.493,8**	**3.417,3**

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasaia.

Atendiendo a la tipología de los productos, la variación es positiva en todos los grupos. Concretamente, los graneles líquidos crecen un 4,5%, ocasionado por la mejoría de productos petrolíferos (+6,9%) y otros graneles líquidos (+37,2%), mientras que el gas natural disminuye (-19,5%). En el caso de los graneles sólidos, el crecimiento es del 10,1% respecto a 2023. La mercancía en general sube un 3,8%, derivado de la mayor comercialización de otra mercancía

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

general (+14,8%), en contraste con el descenso del 2,5% registrado en los productos en contenedores. Por último, el resto de existencias se incrementan un 15%.

Atendiendo a la distribución de la carga movilizada a través del puerto vizcaíno según envases, el grupo más voluminoso es el de graneles líquidos, que representan el 62,4% del total, siendo un 44,4% los productos petrolíferos, 9,9% gas natural y 8,1% otros graneles líquidos. Por detrás, se sitúa la mercancía en general que supone casi un cuarto de la mercancía total (24,7%). Los graneles sólidos tienen un peso del 12,5%, y el resto del flujo se mantiene en el 0,4%.

Cuadro 6.5 Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por tipo de producto. 2021-2024.

(Miles de Tn.)

Concepto	Bilbao				Pasaia			
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Graneles líquidos	**17.764,5**	**20.452,9**	**20.644,5**	**21.570,2**	**--**	**--**	**--**	**--**
Productos petrolíferos	12.692,5	14.157,7	14.334,9	15.330,5	--	--	--	--
Gas natural	3.202,9	4.282,8	4.263,8	3.433,0	--	--	--	--
Otros graneles líquidos	1.869,1	2.012,4	2.045,8	2.806,7	--	--	--	--
Graneles sólidos	**4.651,4**	**3.752,9**	**3.918,7**	**4.315,5**	**1.104,4**	**904,0**	**1.064,3**	**938,3**
Mercancía general	**8.766,7**	**8.560,8**	**8.239,2**	**8.555,8**	**2.389,9**	**2.363,5**	**2.384,2**	**2.436,0**
En contenedores	5.656,4	5.399,3	5.229,4	5.101,0	--	--	--	--
Otra mercancía general	3.110,3	3.161,5	3.009,8	3.454,8	--	--	--	--
Resto	**116,5**	**122,6**	**130,3**	**149,9**	**42,7**	**45**	**45,3**	**43,0**
TOTAL	**31.299,1**	**32.889,2**	**32.932,7**	**34.591,4**	**3.537,0**	**3.312,5**	**3.493,8**	**3.417,3**

Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasaia.

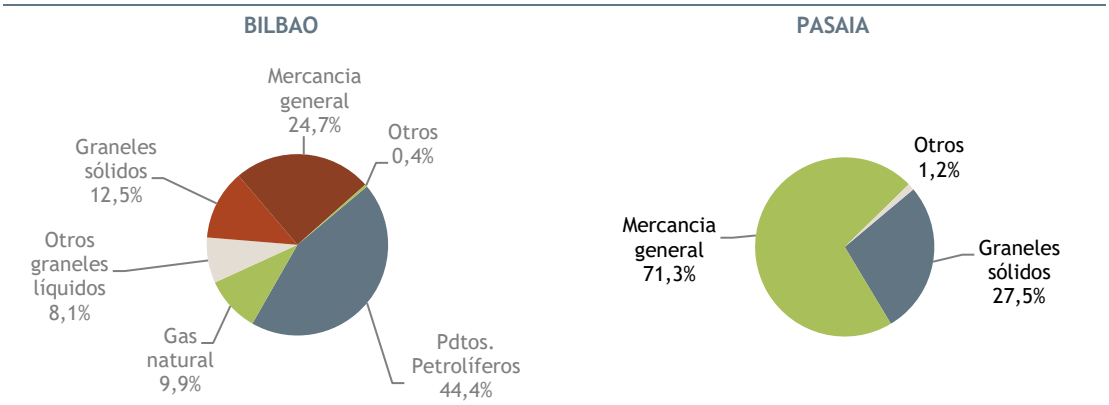
El tráfico comercial distribuido por áreas territoriales, refleja que el principal nexo mercantil del puerto vizcaíno sigue siendo el Arco Europeo Atlántico, que supone más de la tercera parte de las mercancías en circulación del puerto (34,5%). En cuanto a países, Reino Unido es el primer mercado de la región atlántica (2,6 millones de toneladas) con un incremento del 13,3% en relación a 2023. El país anglosajón representa el 7,4% de la carga movilizada. En segunda posición, se mantiene España con cerca de 2 millones de toneladas (+0,8% respecto al ejercicio anterior).

La segunda región con más volumen de intercambios es América del Norte, cuyo flujo de mercancías alcanza los 5,8 millones de toneladas, es decir, el 16,8% de los productos del puerto tienen origen o destino norteamericano.

Poniendo el foco en los países, Estados Unidos es el mayor socio comercial marítimo de Bilbao, con 3,4 millones de toneladas (-15,5% respecto a 2023). Rusia asciende a la segunda posición con 2,9 millones de toneladas (+8,9% sobre el ejercicio previo).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 6.4. Tráfico de mercancías en los puertos de Bilbao y Pasaia: Tipología de mercancías. 2024 (%).



Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasaia.

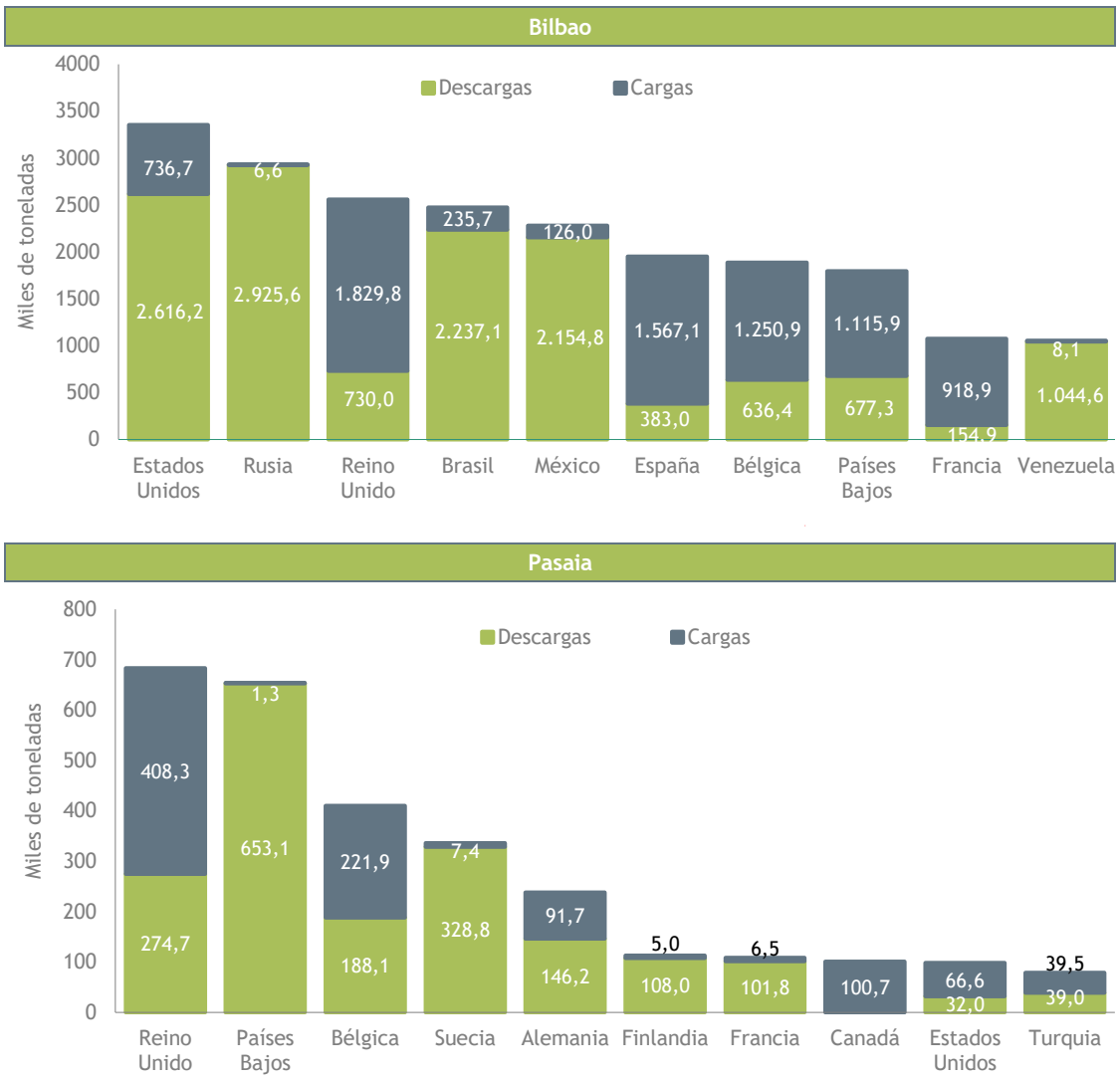
Por su parte, de acuerdo a los datos facilitados por la Autoridad Portuaria de Pasaia, el flujo de mercancías se reduce a 3,4 millones de toneladas, con un descenso del 2,2% en comparación a 2023.

Por tipo de movimiento, tanto los productos embarcados como desembarcados experimentan una contracción. La carga desembarcada se reduce un 1,4% hasta las 2,2 millones de toneladas. La mercancía cargada en el puerto baja un 3,5% quedando por debajo de las 1,2 millones de toneladas. El puerto guipuzcoano mantiene su naturaleza importadora, ya que el volumen de desembarcos supone el 64,9% mientras que el cargamento embarcado representa el 33,8% de la actividad comercializadora total.

La carga movilizada por el puerto guipuzcoano se concentra en dos grandes grupos que son mercancía general (71,3%) y graneles sólidos (27,5%). Ambas categorías representan el 98,8% de los productos intercambiados en la infraestructura portuaria. La variación interanual es dispar en cada grupo, puesto que los graneles sólidos se reducen un 11,8%, mientras que la mercancía general crece un 2,2%.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 6.5. Tráfico de los puertos de Bilbao y Pasaia por países. 2024.

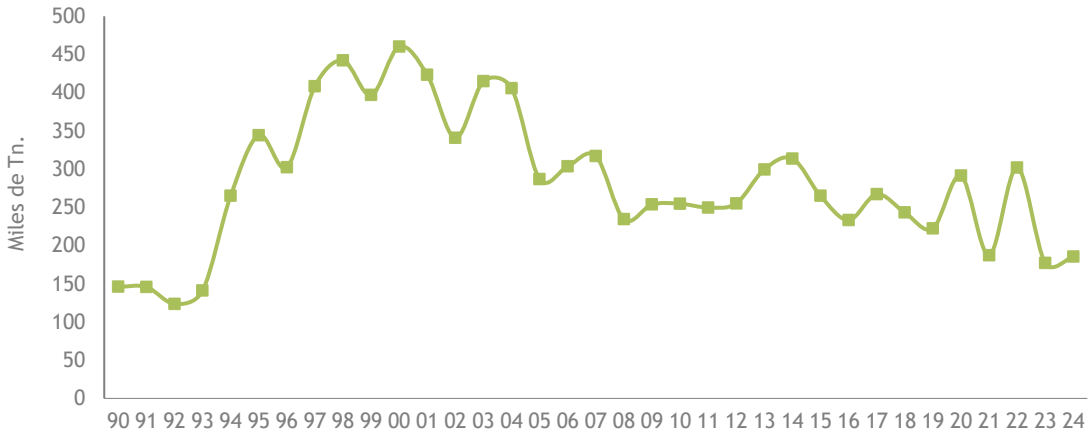


Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Autoridad Portuaria de Pasaia.

Por países, Reino Unido es el mayor socio comercial del Puerto de Pasaia (24,2% del total). En cuanto al balance comercial, las exportaciones al país anglosajón representan el 59,8% frente a las importaciones que suponen el 40,2%. El segundo y tercer lugar, sigue siendo ocupado por Países Bajos, con una cuota del 23,2%, y Bélgica, con una cuota del 14,5% de los productos movilizados desde o hacia el puerto guipuzcoano.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 6.6. Tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Bermeo. Evolución 1990-2024.

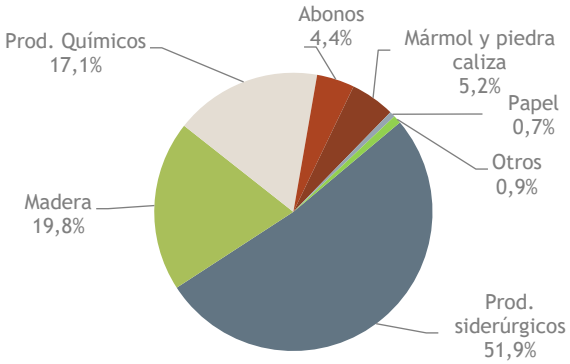


Fuente: Gobierno Vasco.

Por último, en el Puerto de Bermeo el cargamento intercambiado aumenta a 185,4 miles de toneladas, lo que significa un incremento del 4,6% en relación a 2023.

La variación interanual por tipo de operación muestra una subida del desembarque de productos hasta las 113,1 miles de toneladas (+1,1% respecto a 2023), y crecimiento del embarque de existencias hasta las 69,7 miles de toneladas (+20%). La actividad comercial en Bermeo tiene carácter importador, pues la carga desembarcada representa el 61% del comercio marítimo del puerto (63,1% en 2023).

Gráfico 6.7. Tráfico de mercancías en el Puerto de Bermeo: Tipología de mercancías. 2024. (%).



Fuente: Gobierno Vasco.

Atendiendo a la distribución de las mercancías por grupos, la categoría con mayor volumen es la de productos siderúrgicos, que representa el 51,9% de los intercambios del puerto bermeano (69,2% en 2023). En segunda posición, se encuentra la categoría de madera y tableros, que supone el 19,8% (11% en 2023), y en tercer lugar, se sitúan los productos químicos, con el 17,1% del total (5,8% en 2023). La compraventa de mármol y piedra caliza tiene un peso del 5,2% (7,8% en el ejercicio anterior).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

6.4. Flota pesquera en los puertos autonómicos de la CAPV

En 2024, la flota en los puertos autonómicos de la CAPV aglutina a 183 buques (-4 barcos en relación con el año previo). Bermeo es el puerto pesquero con la flotilla más numerosa con 52 unidades (-5,5% respecto a 2023), lo que representa el 28,4% del total. A la segunda posición asciende Getaria con 31 barcos y un peso del 16,9%. Le siguen Hondarribia y Ondarroa con 27 buques en cada puerto y una cuota del 14,8% del conjunto de la flota. Detrás, Bilbao con 22 buques (participación del 12%) y Pasaia con 19 embarcaciones (10,4% del conjunto). En último puesto, Lekeitio cuenta con 5 buques y representa el 2,7% de la flota pesquera vasca.

En cuanto a la variación interanual, la flota pesquera de Euskadi disminuye en 4 unidades, -2,1% respecto a 2023. Los puertos de Hondarribia y Bermeo registran disminución de la flota (-3 buques respectivamente). Por el contrario, los puertos que incorporan nuevas unidades son Getaria (+4 barcos), Bilbao (+2 buques) y Pasaia y Ondarroa (+1 unidad cada puerto).

Cuadro 6.6 Flota de los puertos autonómicos. 2020-2024

Nº Buques	2020	2021	2022	2023	2024
Bilbao, Zierbana, Armintza, Getxo, Portugalete, Elantxobe, Plentzia y Santurtzi*	21	20	20	20	22
Pasaia, Zumaia, Donostia-San Sebastián*	19	18	20	18	19
Hondarribia	31	31	30	30	27
Getaria, Orio*	25	25	24	27	31
Lekeitio	8	6	6	6	5
Bermeo	58	59	57	55	52
Ondarroa, Mutriku*	26	27	24	26	27
TOTAL	**196**	**193**	**186**	**187**	**183**

* Se agrupan varios puertos a efectos de salvaguardar el secreto estadístico.

Fuente: Gobierno Vasco.

Otros modos de Transporte

7.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

7. Otros modos de transporte e intermodalidad

7.1. Otros modos de transporte

7.1.1. Transporte por cable

El sistema de transporte por cable vasco, de uso exclusivo de personas, está formado por las infraestructuras funiculares Artxanda, Larreineta, Mamariga e Igueldo y por los ascensores de Solokoetxe, Begoña y Ereaga. El territorio histórico de Bizkaia acoge todas las infraestructuras de cable, a excepción del Funicular de Igueldo ubicado en Donostia-San Sebastián.

Cuadro 7.1. Características de las Infraestructuras de Funiculares en la CAPV.

	F. de Igueldo	F. de Artxanda	F. de la Reineta	F. de Mamariga
Nº personas por vehículo	65	70	70	45
Duración del trayecto	3,2 min	3,18 min	10 min	1,6 min
Velocidad en línea	1,5 m/s	5 m/s	2 m/s	6 m/s
Desnivel	151 m	226,49 m	342 m	44,43 m
Pendiente media	45%	22,9%	35%	12,6%

Fuente: Observatorio del Transporte en Euskadi (OTEUS).

En 2024, el tráfico de pasajeros y pasajeras en funiculares en la CAPV alcanza los 3,4 millones de personas, anotando un incremento del 8,5% en comparación al ejercicio anterior. Se aprecia una mejoría de todas las infraestructuras a excepción del Funicular de Larreineta. El Funicular de Mamariga crece un 17,1%, el Funicular de Igueldo aumenta un 7,5% y el Funicular Artxanda se incrementa un 4,6%. Por el contrario, el Funicular de Larreineta disminuye un 8,1% respecto al pasaje de 2023.

Cuadro 7.2. Transporte de personas por cable. 2018-2024.

(Miles de personas)

Modo	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	% Δ 24/23
Funicular Artxanda	932	1.033	462	709	998	1.134	1.186	4,6
Funicular Larreineta	140	134	103	128	126	136	125	-8,1
Funicular Igueldo	788	846	287	585	857	953	1.024	7,5
Funicular Mamariga[1]	1.073	1.082	682	790	830	913	1.069	17,1
TOTAL FUNICULARES	**2.933**	**3.095**	**1.534**	**2.212**	**2.811**	**3.136**	**3.404**	8,5
Ascensor Ereaga	358	385	197	217	246	375	374	-0,3
TOTAL ASCENSORES	**358**	**385**	**197**	**217**	**246**	**375**	**374**	-0,3
TOTAL[5]	**3.291**	**3.481**	**1.731**	**2.429**	**3.057**	**3.511**	**3.778**	7,6

[1] El funicular de Mamariga, a partir de junio de 2013, es gratuito para los usuarios de metro.

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia, Gobierno Vasco, EuskoTren y Funicular Artxanda.

El sistema de viajeros y viajeras por cable de Euskadi se completa con los traslados en ascensor. El ascensor de Ereaga desplaza a 374 miles de personas, registrando un leve descenso del 0,3% en referencia a 2023. La cifra de cancelaciones se mantiene en los niveles anteriores a la pandemia por Covid-19. El elevador de Ereaga es gratuito desde diciembre de 2022.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

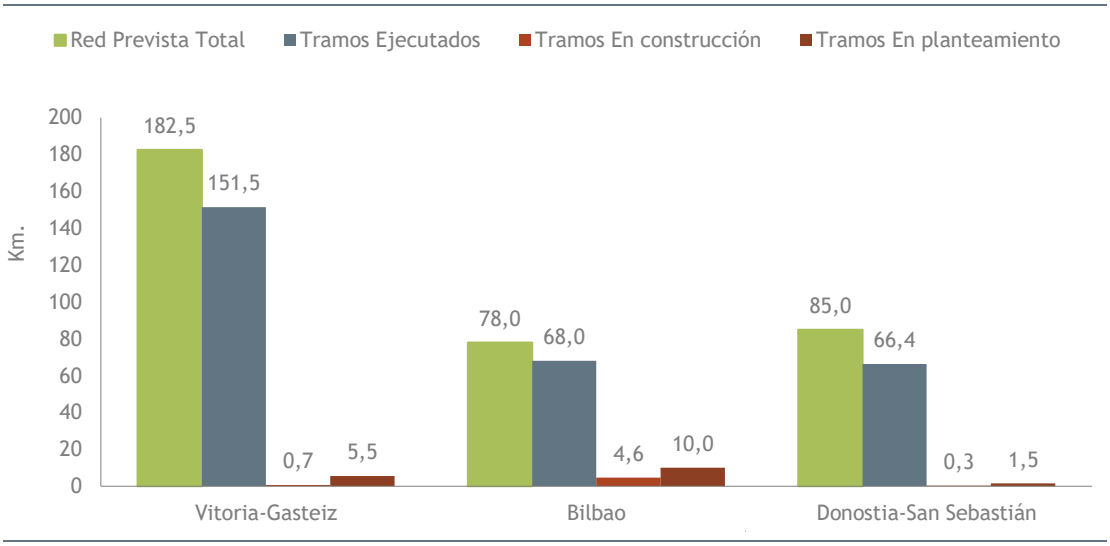
7.1.2. Bicicleta

En la CAPV, con el objetivo de desarrollar un modo de transporte respetuoso con el medio ambiente y avanzar hacia una movilidad sostenible, se potencia la red ciclable incluida en el sistema viario. Para lograr esta meta, tanto las diputaciones forales como los ayuntamientos fomentan el despliegue de este tipo de estructuras en los tres territorios históricos, coincidiendo con una sensibilidad creciente de la ciudadanía por una sociedad medioambientalmente más sostenible.

Comparando las tres capitales vascas, el tramo ejecutado de mayor longitud se encuentra en Vitoria-Gasteiz con 151,5 km (+1,7% respecto a 2023). En Bilbao, la distancia recorrida por los tramos habilitados es de 68 km (+2,4% sobre la ejecución en 2023). En Donostia-San Sebastián, la red ciclable ejecutada tiene una extensión de 66,4 km (+0,3% respecto a 2023).

El avance de la ejecución del sistema de bidegorris, calculado como tramos completados con relación a la red planificada, sube al 87,2% en Bilbao (78 km planificados en 2024), alcanza el 83% en Vitoria-Gasteiz (182,5 km proyectados) y 78,1% en la capital donostiarra (85 km previstos).

Gráfico 7.1. Kilómetros de la red ciclable en las tres capitales de la CAPV (estado de las redes ciclísticas a diciembre de 2024)



Fuente: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, Ayuntamiento de Bilbao y Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

Por territorios históricos, la red ciclística de Gipuzkoa (red básica + red local) se extiende a lo largo de 440,3 km, registrando un incremento del 2,6% respecto a 2023. En el territorio vizcaíno, último dato disponible relativo a 2021, la longitud de las vías ciclistas se acerca a los 422 km, lo que significa un incremento del 1,1% en los ejes ejecutados respecto a 2020. Con respecto a Álava, a fecha de cierre de esta edición de Panorámica del Transporte en Euskadi, no se dispone de información.

A continuación, se analizan los registros en cuanto al uso del sistema de préstamo de bicicletas públicas en las capitales vascas en 2024. En Donostia-San Sebastián, Dbizi, registra cerca de 1,3 millones de viajes, lo que implica un incremento del 36,9% respecto a 2023. En la capital vizcaína, el nivel de uso de Bilbaobizi roza los 2 millones de viajes, con un descenso del 1,5% en relación al ejercicio previo. Vitoria-Gasteiz no cuenta en 2024 con un sistema público de alquiler de bicicletas en funcionamiento.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 7.3. Sistemas de alquiler de bicicletas públicas. 2019-2024.

(Nº Viajes)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	% Δ anual 24/23
Dbizi[1]	--	--	488.284	787.963	945.642	1.294.358	36,9
Bilbaobizi (Bilbao)	1.704.364	941.959	1.380.436	1.621.626	2.015.239	1.984.603	-1,5
TOTAL	**1.704.364**	**941.959**	**1.868.720**	**2.409.589**	**2.960.881**	**3.278.961**	**10,7**

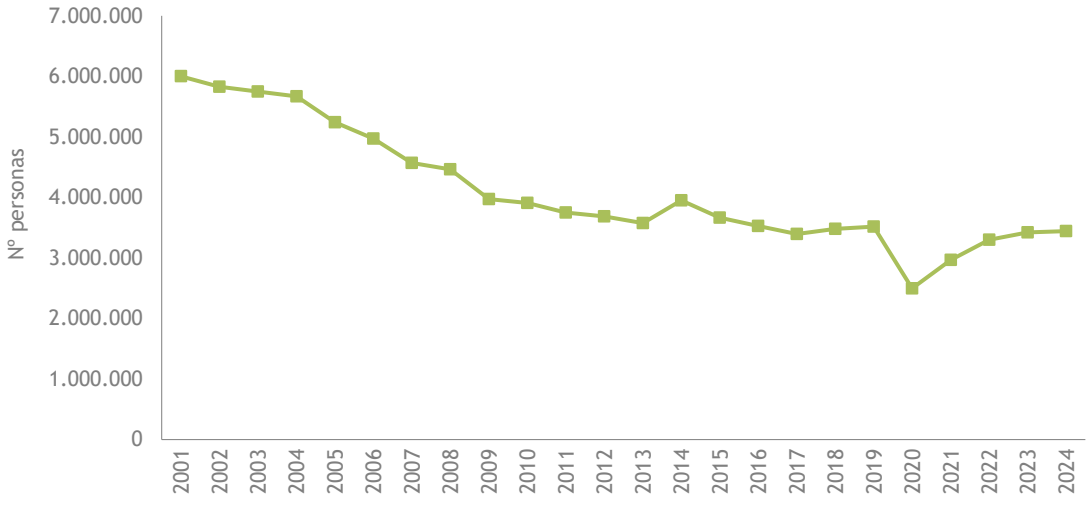
[1] Servicio puesto en marcha en diciembre de 2020.

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia, Ayuntamiento Donostia-San Sebastián.

7.1.3. Puente Colgante de Bizkaia

En 2024, los usuarios y usuarias del Puente Colgante de Bizkaia se mantienen en 3,4 millones de personas, con un pequeño incremento del 0,6% respecto al ejercicio anterior. Desde 2022, el pasaje de la infraestructura se ha incrementado interrumpiendo la tendencia descendente que se había registrado en las dos últimas décadas a consecuencia de la extensión de la oferta de Metro de Bilbao. Comparando las cifras con el comienzo de siglo, se pierden cerca de 2,4 millones de desplazamientos entre Las Arenas (Getxo) y Portugalete.

Gráfico 7.2. Tráfico en el Puente Colgante de Bizkaia. 2001-2024.



Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia.

7.1.4. Botes de pasaje Ría Bilbao

Los desplazamientos en los botes que conectan Portugalete y Las Arenas (Getxo) suben a 551,3 miles, lo que supone un incremento del 16,2% respecto a 2023. Los botes que comunican Erandio-Barakaldo dejan de prestar servicio desde febrero de 2024.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 7.4. Tráfico en los botes de pasaje. 2015-2024.

(Miles de personas)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	% Δ anual 23/22	% Δ anual 24/23
Portugalete-Las Arenas	415,8	477,0	465,7	434,7	439,3	356,8	205,2	401,5	474,4	551,3	18,2	16,2
Erandio-Barakaldo[1]	72,0	57,7	39,2	--	--	56,8	84,3	106,0	--	--	--	--
TOTAL	**487,8**	**534,7**	**484,9**	**434,7**	**439,3**	**413,6**	**289,5**	**507,5**	**474,4**	**551,3**	**--**	**16,2**

[1]No se dispone de datos de viajes 2023-2024 de Erandio-Barakaldo.

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia.

7.2. Plataformas logísticas e intermodales

La CAPV cuenta con cuatro plataformas logísticas que aportan soluciones integrales en la gestión del transporte de mercancías: Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi) y Arasur en Álava, Aparkabisa en Bizkaia y Zaisa en Gipuzkoa. En los siguientes apartados se resumen los aspectos más destacados relativos a cada plataforma.

Cuadro 7.5. Principales magnitudes de las grandes Plataformas Logísticas en la CAPV. 2024.



Fuente: Plataformas Logísticas de Aparkabisa, Arasur, CTVi y Zaisa.

7.2.1. Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi)

El Centro de Transporte de Vitoria-Gasteiz (CTVi), ubicado en el Polígono Industrial de Júndiz, cercano a Vitoria-Gasteiz, tiene un carácter dinamizador que busca la implantación de empresas con orientación al desarrollo de actividades logísticas. La infraestructura tiene una extensión de 718.141 m², de los cuales 238.929 m² corresponden a la superficie ocupada por las naves (superficie construida). El centro acoge diversas actividades directamente relacionadas con transporte y logística, tales como almacenaje, distribución, gestiones aduaneras y de stocks, fraccionamiento y consolidación de cargas e intercambio modal.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

En concreto, la superficie para al desarrollo de dichas actividades se distribuye de tal modo que el área dirigida a la actividad intermodal ferrocarril-carretera ocupa 122.587 m², las actividades de distribución abarcan 110.336 m² y las de almacenaje y transporte 109.312 m². Por su parte, la superficie dirigida a la actividad logística es de 190.441 m² y la zona de servicios ocupa 28.214 m². Por último, la superficie asignada para el aparcamiento de vehículos industriales es de 23.821 m².

Cuadro 7.6. Evolución de la actividad de CTVi. 2022-2024.

	Empresas instaladas	Empleo	Tráfico mercancías (Tn anuales)	Tráfico veh. ind. diarios		Aparcamiento veh. ind. (nº)	Superficie aparcamiento Veh. Ind. (m2)	Plazas aparcamiento veh. ind.	Ocupación media aparcamiento
				Camión	Furgoneta				
2022	68	1.642	n.d.	1.278	545	1	23.821	182	98,9%
2023	69	1.699	n.d.	1.326	496	1	23.821	182	98,9%
2024	72	1.729	n.d.	1.342	523	1	23.821	182	98,9%

Fuente: Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (CTVi).

En 2024, 72 sociedades se encuentran afincadas en la plataforma CTVi, con 3 nuevas compañías en comparación al año anterior. El empleo asociado es 1.729 personas, con una subida del 1,8% respecto a 2023. En el tránsito de vehículos industriales, los camiones diarios aumentan un 1,2% y las furgonetas crecen un 5,4%. El índice de ocupación del aparcamiento para los vehículos de transporte se mantiene en el 98,9%, pues 180 plazas están ocupadas de las 182 totales. En el caso de los abonados, el nivel sube al 93,4% (170 plazas).

7.2.2. Arasur

Arasur es la plataforma logística multimodal situada en Álava, cercana a Miranda de Ebro. En 2023, Arasur aumenta la superficie total urbanizable hasta los 1.069.000 m² (+94,1% respecto a 2022) y la superficie construida hasta los 110.000 m² (+29,4%). Su desarrollo económico se basa en tareas de apoyo a actividades portuarias y aéreas, almacenamiento, regulación y distribución, transbordo intermodal, transporte de flotistas, y al tránsito internacional y actividades correspondientes al centro administrativo y comercial. Además, la plataforma está dotada con un servicio de acceso ferroviario a las naves del centro, lo que permite la intermodalidad ferrocarril-camión.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 7.7. Evolución de la actividad de Arasur. 2022-2024.



	Empresas instaladas	Empleo	Tráfico mercancías (Tn anuales)	Tráfico veh. ind. diarios		Aparcamiento veh. ind. (nº)	Superficie aparcamiento Veh. Ind. (m2)	Plazas aparcamiento veh. ind.	Ocupación media aparcamiento
				Camión	Furgoneta				
2022	14	230	1.500.000	200	120	1	20.000	197	70%
2023	14	230	1.500.000	200	120	1	20.000	197	70%
2024	14	230	1.500.000	200	120	1	20.000	197	70%

Fuente: Arasur.

En 2024, la actividad del centro logístico alavés se mantiene en los últimos cuatro años. Las empresas instaladas son 14 con 230 empleados y 1,5 millones de toneladas recibidas. En cuanto a la circulación de vehículo industriales por día, se registran 200 camiones y 120 furgonetas (misma cifra desde 2021). La ocupación media del parking permanece al 70% de la capacidad total para vehículos industriales (197 plazas).

7.2.3. Aparkabisa

La actividad del centro logístico Aparkabisa, Bizkaiko Garraio Gunea, A.B. – Centro de Transportes de Bizkaia, S.A., consiste en la promoción, preparación y explotación de centrales integradas de mercancías y aparcamientos de vehículos industriales. La infraestructura dispone de excelentes comunicaciones gracias a las instalaciones en la zona portuaria del Puerto de Bilbao, la proximidad al Aeropuerto de Bilbao, así como a las principales redes viarias y ferroviarias que permiten unir al Estado con el resto de Europa.

En la actualidad, Aparkabisa opera en dos áreas geográficas: Centro de Transportes en Ugarte (entre Barakaldo y el Valle de Trápaga-Trapagaran) donde ocupa una superficie construida de 200.000 m², y las instalaciones de Zierbena (en terrenos del Puerto de Bilbao), sobre una superficie de 112.560 m².

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 7.8. Evolución de la actividad de Aparkabisa. 2022-2024.



	Empresas instaladas	Empleo	Tráfico mercancías (Tn anuales)	Tráfico veh. ind. diarios		Aparcamiento veh. ind. (nº)	Superficie aparcamiento Veh. Ind. (m2)	Plazas aparcamiento veh. ind.	Ocupación media aparcamiento
				Camión	Furgoneta				
2022	48	42	268.764	425	316	4	192.050	1.260	97%
2023	49	42	1.641.562	315	346	4	192.050	1.260	96,7%
2024	50	46	1.682.583	290	312	4	192.050	1.260	96,8%

Fuente: Aparkabisa. Bizkaiko Garraio Gunea, A.B. - Centro de Transportes de Bizkaia, S.A.

En 2024, la plataforma cuenta con 50 empresas que dan empleo directo a 46 trabajadores y trabajadoras. La recepción anual de mercancías es de 1,68 millones de toneladas. El tráfico diario de vehículos industriales es de 290 vehículos pesados, 312 vehículos de reparto y 100 autobuses. La ocupación media de los aparcamientos es del 96,8% de las 1.260 plazas puestas a disposición de los vehículos industriales.

7.2.4. Zaisa

Zaisa (Centro de Transportes de Irún) es el centro logístico guipuzcoano localizado en un enclave estratégico del tráfico viario europeo, en la frontera entre Francia y España, y junto a las autopistas A-8 y A-68, en el eje Madrid-París, y cerca de los Aeropuertos de Donostia-San Sebastián y Biarritz y del Puerto de Pasajes. Sobre una extensión de 400.000 m², el centro cuenta con una superficie construida de 126.608 m², donde desarrolla actividades de transporte y logística que por su ubicación tienen una marcada vocación internacional. La plataforma cuenta con 8.500 m² de naves de almacenamiento, 7.000 m² de oficinas y locales comerciales, el centro de acogida y el solar de la estación de servicio de Zaisa III. Las empresas que operan en el centro se dedican a actividades de transporte nacional e internacional, carga fraccionada, carga completa, transporte de mercancías peligrosas, logística y almacenaje, distribución frigorífica y actividades aduaneras.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 7.9. Evolución de la actividad de Zaisa. 2022-2024.



	Empresas instaladas	Empleo	Tráfico mercancías (Tn anuales)	Tráfico veh. ind. diarios		Aparcamiento veh. ind. (nº)	Superficie aparcamiento Veh. Ind. (m2)	Plazas aparcamiento veh. ind.	Ocupación media aparcamiento
				Camión	Furgoneta				
2022	131	1.820	3.200.000	1.910	3.000	2	45.000	370	96,5%
2023	134	1.850	3.300.000	1.885	2.930	2	45.000	370	95,6%
2024	135	1.860	3.300.000	1.850	2.800	2	45.000	370	93,0%

Fuente: Zaisa.

En 2024, la cifra de empresas instaladas aumenta a 135 compañías (+0,7%, +1 sociedad), que contratan a 1.860 trabajadores directos (+0,5%) y con un volumen de mercancías que se mantiene en 3,3 millones de toneladas (mismo nivel que en 2023).

El tráfico diario de vehículos industriales se contrae tanto en camiones con 1.850 vehículos pesados por día (-1,9% respecto a 2023) como en furgonetas con 2.800 vehículos al día (-4,4%).

La plataforma logística cuenta con 2 estacionamientos para vehículos comerciales con una superficie de 45.000 m² y 370 plazas disponibles. El índice de ocupación medio de los aparcamientos es del 93% (95,6% en 2023), siendo del 71% en las plazas de rotación y del 100% en los sitios para los abonados.

7.2.5. Estaciones intermodales

El impulso del transporte ferroviario de mercancías es uno de los objetivos primordiales para el Gobierno Vasco. Para conseguir dicho fin, en mayo de 2011 se firmó un protocolo de colaboración con el Ministerio de Fomento para el desarrollo de las terminales logísticas intermodales de Júndiz en Álava y Lezo en Gipuzkoa, ambas incluidas en la Red Básica de Terminales Logísticas Intermodales del Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías del Ministerio de Fomento.

En la plataforma logística Intermodal de Vitoria-Gasteiz Júndiz, dentro de las actuaciones previstas para la ampliación y remodelación integral de la terminal, en 2024, se desarrollan las obras de la primera fase que contempla obras de vía y electrificación, y de instalaciones de seguridad y comunicaciones. Las actuaciones incluyen la incorporación del ancho mixto (tercer carril) en dos de las vías de recepción/expedición, y en otras dos de la zona de carga y descarga, dejando la terminal preparada para su futura conexión directa hacia Europa. Está prevista que finalice antes del segundo trimestre de 2025. En este ejercicio, se realiza un estudio funcional de una variante ferroviaria para sacar las mercancías de Júndiz por el oeste de Vitoria-Gasteiz.

En la plataforma logística de Lezo, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y la Consejería de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco acuerdan

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

modificar y prorrogar el protocolo de colaboración para el desarrollo de la terminal intermodal u logística de Lezo-Gaintxurizketa (Gipuzkoa). Se trata de un nuevo período de vigencia y prórroga máximas que dé cobertura y posibilite de forma efectiva la cooperación entre las partes para la elaboración del Estudio Informativo y Proyectos Constructivos necesarios para el desarrollo de la terminal intermodal y logística de Lezo-Gaintxurizketa (Gipuzkoa).

Efectos Inducidos de la Actividad del Transporte

8.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

8. Efectos Inducidos de la Actividad del Transporte y Tendencias más Relevantes

8.1. Efectos inducidos de la actividad del transporte

A lo largo de este capítulo se desarrollan los aspectos más relevantes sobre los efectos inducidos que la actividad del transporte puede generar, afectando a la salud de los ciudadanos y el medio ambiente, lo que implica la planificación del sector desde una perspectiva sostenible, buscando minimizar al máximo los costes derivados de las infraestructuras, insumos, servicios y procesos facilitadores de la movilidad de personas y del tránsito de mercancías.

8.1.1. Accidentalidad

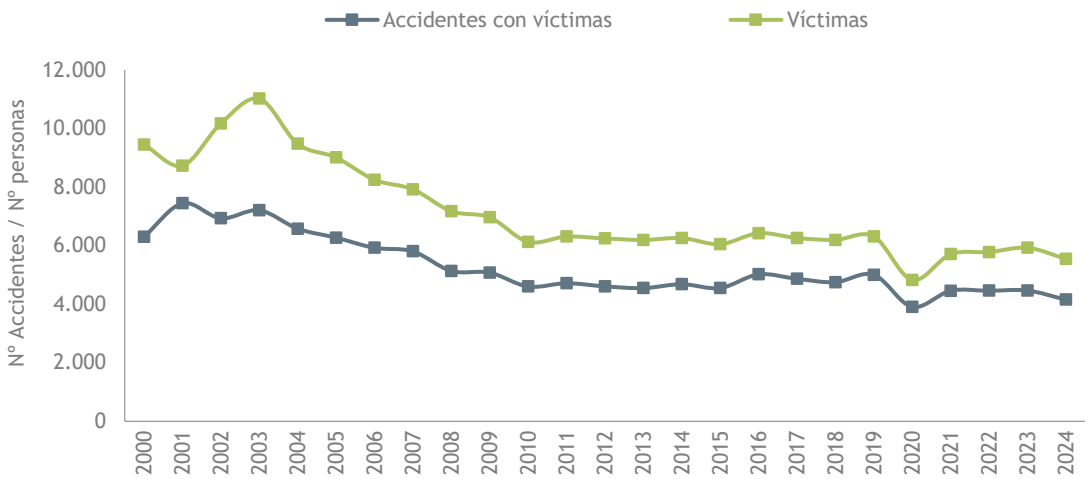
En la actividad del transporte, la accidentalidad genera perjuicios y efectos negativos sobre la sociedad. Con relación a los efectos adversos de los accidentes de tráfico, hay que recordar que el "Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2021-2025" fija como objetivo:

"R*educir la accidentalidad con una Visión Cero víctimas como consecuencia de un accidente de tráfico y, con ello, situar a Euskadi como un referente a nivel europeo en materia de seguridad vial y gestión del tráfico, cumpliendo los objetivos globales de reducción del número de personas fallecidas y heridas graves".*

De acuerdo a los datos recogidos en el Anuario Estadístico de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, en 2024, se registran 4.154 accidentes con víctimas en la red viaria vasca, experimentando una reducción del 7% respecto al año anterior (4.467 en 2023). Las personas accidentadas en las carreteras vascas bajan a 5.551 personas (-6,3% en relación al ejercicio previo). Según el alcance de las lesiones, el 90,6% de los perjudicados sufren heridas leves, el 8,8% se ven afectados de gravedad y 0,6% fallecen en accidente de tráfico (37 personas). En comparación con los registros de 2023, las personas que sufren daños leves se reducen un 7,1%, los heridos graves crecen un 3,4% y las muertes disminuyen un 15,9% (7 fallecidos menos que en 2023).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 8.1. Accidentes con víctimas y víctimas registradas por la Ertzaintza y por las Policías Locales[1] en las infraestructuras viarias vascas. Evolución 2000-2024.



[1] Hasta 2005 Policías Locales sólo de las tres capitales vascas; 2006 capitales vascas, Irún, Santurtzi, Sestao y Basauri; 2007 capitales vascas, Irún, Beasain y Basauri; 2008 capitales vascas, Irún, Santurtzi y Sestao; 2009 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao, Lezo y Zarautz; 2010, 2011, 2012, 2013 y 2014 capitales vascas, Irún, Barakaldo, Santurtzi, Sestao y Zarautz; 2015, 2016 y 2017 capitales vascas, Barakaldo, Santurtzi, Sestao y Zarautz; 2018 capitales vascas, Barakaldo y Santurtzi; 2019 capitales vascas, Barakaldo, Santurtzi, Errenteria y Ordizia; 2020 capitales vascas, Barakaldo, Getxo e Irún; 2021 capitales vascas, Getxo, Eibar, Portugalete, Leioa, Basauri, Pasaia, Galdakao, Orio, Sestao, Barakaldo, Errenteria, Villabona, Amurrio, Gernika-Lumo, Irún, Muskiz, Ermua, Ortuella y Beasain; 2022 capitales vascas, Barakaldo, Getxo e Irún; 2023 capitales vascas, Getxo, Portugalete, Basauri, Leioa, Galdakao, Eibar, Pasaia, Gernika-Lumo, Muskiz, Errenteria, Orio, Irún, Gorliz, Plentzia, Sestao y Barakaldo; 2024 capitales vascas, Getxo, Portugalete, Leioa, Galdakao, Eibar, Pasaia, Gernika-Lumo, Muskiz, Orio, Irún.

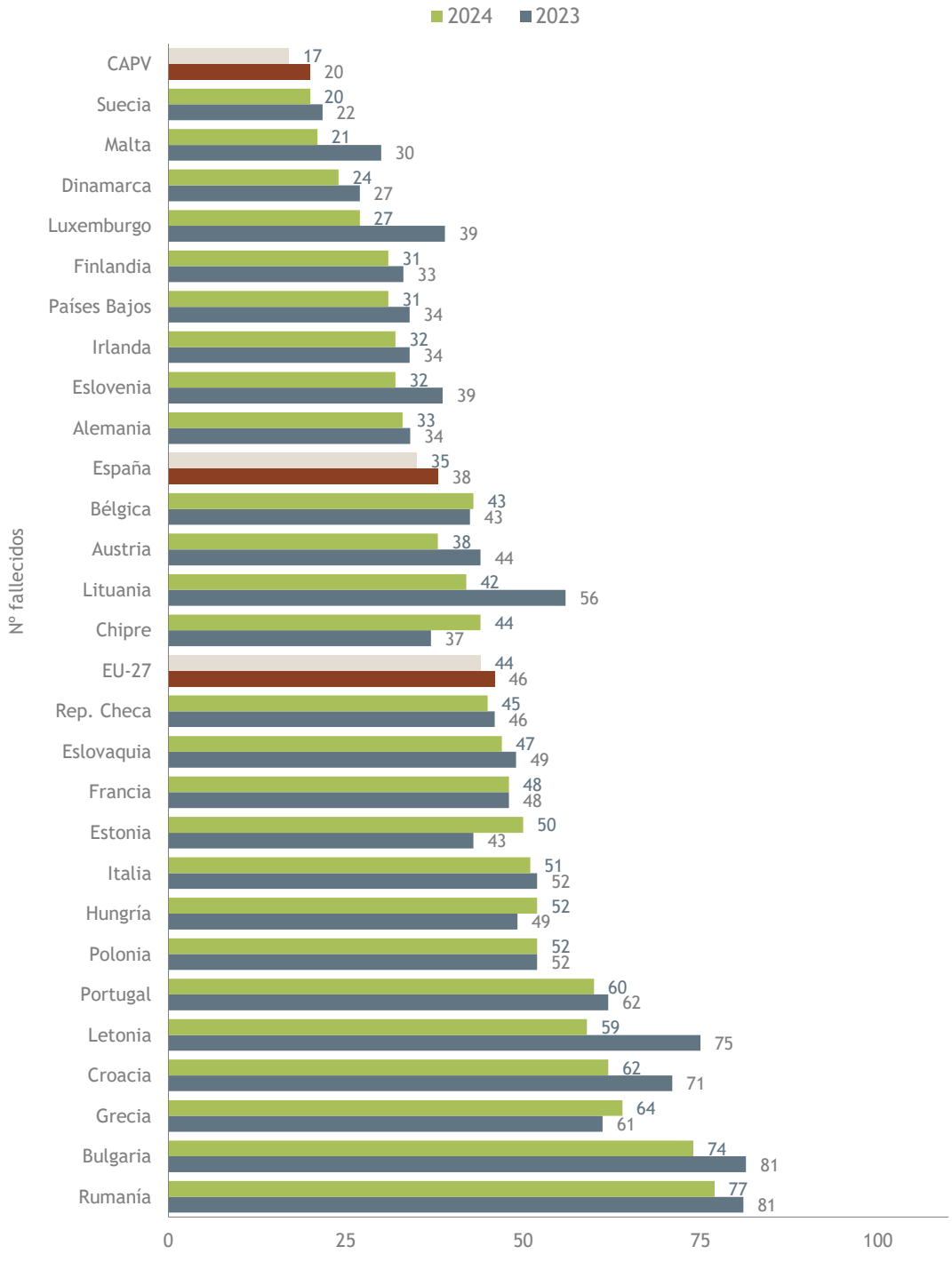
Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.

Atendiendo a la mortalidad en las carreteras de la UE-27, la CAPV registra el menor índice de muertes en accidentes de tráfico con 17 fallecidos por millón de habitantes en 2024. Los tres países que le siguen son Suecia (20), Malta (21) y Dinamarca (24 personas fallecidas por cada millón de ciudadanos). España cae a la decimoprimera posición con 35 fallecidos/millón de personas (38 en 2023). La tasa de mortalidad de los siniestros en carretera en la UE-27 baja a 44 muertes/millón de residentes (46 en 2023). La mortandad registrada a nivel europeo es más del doble que en la red vial vascas.

En comparación con 2023, los países que experimentan una disminución significativa en el grado de mortalidad son Letonia (-16 muertes), Lituania (-14 defunciones) y Luxemburgo (-12 personas fallecidas por cada millón de habitantes). Por el contrario, crece en Estonia y Chipre (+6 fallecidos por cada millón de personas respecto a 2023).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 8.2. Número de muertes en accidentes de tráfico por millón de habitantes en UE-27. 2023-2024[1].



[1] En 2024, datos provisionales.

Fuente: Road Safety Statistics 2024. Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco; INE.

Según el informe elaborado por la Ertzintza sobre la distribución de la siniestralidad por territorio histórico, Álava registra el 16,3% de los accidentes con víctimas del total de la CAPV. En cuanto a la gravedad, el 18,8% de los fallecimientos se producen en carreteras alavesas y el 23,5% de los

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

heridos graves. Los afectados leves representan el 16,6% de los heridos de menor gravedad del conjunto de Euskadi.

En Bizkaia, se ocasionan el 47,3% de los siniestros con heridos de la red viaria vasca. Las muertes en accidente en las carreteras vizcaínas suponen el 47,7% del total y los heridos de gravedad tienen un peso del 39,5%. Los ocupantes con lesiones leves alcanzan el 48,7% del total de heridos leves de la CAPV.

Cuadro 8.1. Accidentes de tráfico con víctimas registrados por la Ertzaintza por Territorio Histórico. 2024.

Territorio	Accidentes con víctima		Víctimas							
			Total		Muertos		Heridos Graves		Heridos Leves	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Álava	407	16,3	605	17,3	6	18,8	77	23,5	522	16,6
Bizkaia	1.181	47,3	1.667	47,7	9	28,1	129	39,5	1.529	48,7
Gipuzkoa	908	36,4	1.225	35,0	17	53,1	121	37,0	1.087	34,7
Total CAPV	**2.496**	100	**3.497**	100	**32**	100	**327**	100	**3.138**	100

Nota: Cómputo de muertos a 24 horas

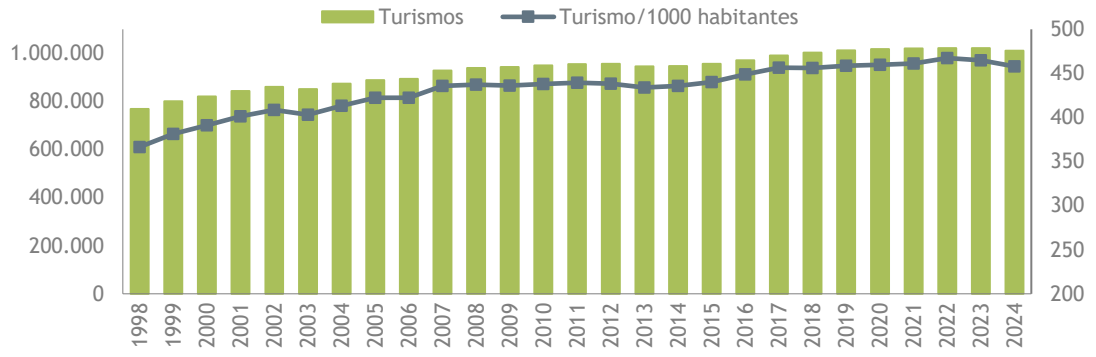
Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.

El territorio guipuzcoano, recoge el 36,4% de los siniestros con afectados. Los fallecidos en accidentes de circulación en las vías de Gipuzkoa alcanzan el 53,1% de las muertes en carreteras en Euskadi. Los heridos de mayor gravedad agrupan el 37% del conjunto vasco y las lesiones menos dañinas representan el 34,7% de los afectados leves del sistema de carreteras vasco.

8.1.2. Congestión viaria

Entre los diversos factores que originan la congestión viaria en la CAPV, destaca el mayor número de vehículos privados en circulación. El índice de motorización viene incrementándose desde los años 90 con interrupciones puntuales. En 2024, se registra un paréntesis en la senda ascendente del grado de motorización de Euskadi ya que la tasa baja a 458 turismos por cada mil habitantes, lo que representa una disminución del 1,5% respecto a 2023.

Gráfico 8.3. Parque de turismos y motorización. Evolución 1998-2024.



Fuente: Dirección General de Tráfico e INE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

En el análisis de la problemática sobre la congestión del sistema viario vasco se deben estudiar los datos de la Intensidad Media Diaria de tráfico (IMD) en las estaciones de aforo del sistema de carreteras, que se obtiene dividiendo el volumen total de tráfico de vehículos de una carretera durante un año entre los 365 días que tiene el año. La conclusión que se obtiene del estudio de la IMD es que la presencia de vías con alta intensidad de ocupación está asociada a efectos negativos como situaciones de congestión y mayores niveles de contaminación que deben minimizarse en la medida de lo posible.

A continuación, se muestra la evolución del IMD según la tipología de la red en cada territorio histórico para el ejercicio 2024. En Álava, la intensidad aumenta un 2,2% en las carreteras de interés preferente, un 1,7% en la red básica y red comarcal, y un 0,6% y 0,7% en la red vecinal y local, respectivamente. En Bizkaia, aumenta la intensidad de vehículos en todas las estructuras viarias a excepción de la red complementaria (-0,2%). En Gipuzkoa, el índice sube en mayor medida en la red de interés preferente (+1,8%) y en la red básica (+1,5%) mientras se reduce en la red gris principal (-2%) y secundaria (-6,8%).

Cuadro 8.2. Evolución del IMD según tipo de red por territorio histórico (nº vehículos/día). 2023-2024.

Territorio histórico	Tipo de vía	Nº vehículos/día		Δ % 23/24
		2023	2024	
Álava	Red de Interés preferente	19.054	19.474	2,2
	Red Básica	3.905	3.971	1,7
	Red Comarcal	1.331	1.353	1,7
	Red Local	716	721	0,6
	Red Gris Principal	-	-	-
	Red Gris Secundaria	-	-	-
	Red Complementaria Azul	-	-	-
	Red Vecinal	220	221	0,7
Bizkaia	Red de Interés preferente	31.702	32.185	2,0
	Red Básica	16.175	16.493	1,8
	Red Comarcal	3.315	3.376	4,0
	Red Local	1.542	1.603	1,5
	Red Gris Principal	-	-	-
	Red Gris Secundaria	-	-	-
	Red Complementaria Azul	9.862	9.839	-0,2
	Red Vecinal	-	-	-
Gipuzkoa	Red de Interés preferente	22.134	22.542	1,8
	Red Básica	17.880	18.153	1,5
	Red Comarcal	2.805	2.818	0,5
	Red Local	1.015	1.017	0,2
	Red Gris Principal	455	446	-2,0
	Red Gris Secundaria	219	204	-6,8
	Red Complementaria Azul	-	-	-
	Red Vecinal	-	-	-

Fuente: Diputación Foral Álava, Diputación Foral Bizkaia, Diputación Foral Gipuzkoa.

Considerando los accesos a las capitales vascas, la intensidad media diaria de tráfico, calculada para el conjunto de los accesos, se incrementa en Vitoria-Gasteiz y Donostia-San Sebastián (+2,4% en ambas ciudades) y se reduce en Bilbao (-0,7%). En las entradas a la capital alavesa, el mayor incremento en el IMD se registra en Gometxa (+4,3%) y el enlace de Yurre/Ihurre (+3,3%). En los accesos donostiarras, el crecimiento más significativo se anota en el Túnel Intxaurrondo (+3,5%) y la carretera G140 Hospitales (+3,3%). En Bilbao, el descenso del índice se deriva de la menor afluencia en Basurto-Kastrexana (-10,1%) y Orueta-St. Domingo (-3,9%).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 8.3. Evolución del IMD en accesos a las capitales vascas (nº vehículos/día). 2023-2024.

Capital	Accesos	Nº vehículos/día		Δ % 23/24
		2023	2024	
Vitoria-Gasteiz	Gometxa	16.177	16.869	4,3
	Arcaute/Arkauti	7.799	7.908	1,4
	Enlace de Gamarra	21.781	21.851	0,3
	Enlace de Yurre/Ihurre	31.216	32.247	3,3
	Puerto Vitoria	3.418	3.413	-0,1
	Total Accesos a Vitoria-Gasteiz	**80.391**	**82.288**	**2,4**
Bilbao	Deusto-Elorrieta	10.448	10.604	1,5
	Deusto-Enekuri	48.956	50.428	3,0
	Túneles Artxanda	18.128	18.051	-0,4
	Orueta-St. Domingo	35.222	33.836	-3,9
	Ibarsusi-Etxebarri	28.251	30.668	8,6
	Bolueta-Zubialdea	8.209	8.557	4,2
	Miraflores-S. Sur	44.255	45.197	2,1
	Plaza Zabalburu-S. Sur	36.166	35.398	-2,1
	Plaza Sagrado Corazón-S. Sur	5.516	5.501	-0,3
	Basurto-Kastrexana	50.127	45.052	-10,1
	Basurto-Zorrotza	6.331	6.334	0,0
	Total Accesos a Bilbao	**291.609**	**289.626**	**-0,7**
Donostia-San Sebastián	Av. Tolosa	27.305	27.685	1,4
	Donostia Hospitales	12.128	12.095	-0,3
	Martutene	39.234	40.192	2,4
	GI40 Hospitales	15.941	16.462	3,3
	Túnel Intxaurrondo	52.998	54.841	3,5
	Túnel de Zorroaga	23.705	24.088	1,6
	Total Accesos Donostia-San Sebastián	**171.311**	**175.363**	**2,4**

Fuente: Diputación Foral Álava, Diputación Foral Bizkaia, Diputación Foral Gipuzkoa.

Para cerrar la información sobre la congestión en las carreteras de Bizkaia, se extraen los datos recogidos en el informe de "Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia"[18] (elaborado por la Diputación Foral de Bizkaia).

El cálculo se realiza en base al análisis de la distribución de las horas anuales según el nivel de servicio prestado en diferentes estaciones de control de la red viaria de alta capacidad. A este respecto, cabe recordar que el nivel de servicio puede variar entre "A", que se podría calificar como bueno, y "F", que se podría identificar como muy congestionado. De este modo, de cara al presente análisis, se considera que una carretera se encuentra congestionada a partir del nivel E.

En 2024, en los tramos y calzadas de circulación controlada vizcaínos, el número de horas de nivel de servicio E baja al 0,85% del total anual y el nivel F sube a 0,06% de las horas del año. Los niveles congestivos (E-F) se reducen a 0,91% del total, lo que supone que las vías con un grado de intensidad elevado se mantiene en niveles bajos.

[18] Para más información, consultar:
http://www.bizkaia.eus/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=6322&Idioma=CA

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 8.4. Horas anuales en funcionamiento según nivel de servicio en las carreteras de Bizkaia. 2024.

Estación		Niveles de servicio							Total horas
		Carretera	A	B	C	D	E	F	
21a1	E. Kaxtresana-E. Cruces (BI-S)	A-8	3.114	1.246	2.376	1.992	53	3	**8.784**
21a2	E. Kaxtresana-E. Cruces (S-BI)	A-8	3.354	1.287	2.467	1.660	16	0	**8.784**
45a1	Pte. Rontegi (BI-Getxo)	N-637	3.454	1.656	2.329	1.229	116	0	**8.784**
45a2	Pte. Rontegi (Getxo-BI)	N-6370	3.398	1.581	1.967	1.636	179	23	**8.784**
83a1	E. Erandio-E. Universidad (BI-Getxo)	BI-637	3.976	1.898	2.609	301	0	0	**8.784**
83a2	E. Erandio-E. Universidad (Getxo-BI)	BI-637	3.493	2.072	2.401	818	0	0	**8.784**
99a1	E. Enekuri-TT. Artxanda	N-637	3.918	2.249	2.015	290	280	32	**8.784**
99a2	TT. Artxanda-E. Enekuri	N-637	4.329	1.588	1.689	1.123	54	1	**8.784**
179a1	E. Sestao-E. Trapagaran (BI-S)	A-8	3.172	1.557	2.457	1.512	83	3	**8.784**
179a2	E. Trapagaran-E. Sestao (S-BI)	A-8	3.083	1.427	2.902	1.323	49	0	**8.784**
183a1	La Arena-L.P. Santander	A-8	4.597	2318	1.343	483	42	1	**8.784**
183ª2	La Arena-L.P. Santander	A-8	4.236	3020	1.108	399	20	1	**8.784**
Total horas			**44.124**	**21.899**	**25.663**	**12.766**	**892**	**64**	**105.408**
Distribución por nivel de servicio de las horas totales (%)			**41,86**	**20,78**	**24,35**	**12,11**	**0,85**	**0,06**	**100**
Suma de niveles E y F. Participación s/las horas totales (%)			**--**	**--**	**--**	**--**		**0,91**	**--**

Fuente: Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia. Diputación Foral Bizkaia.

En el análisis temporal de los últimos diez años (2015-2024), se aprecia un incremento constante de la congestión viaria de las carreteras vizcaínas en el primer lustro, interrumpida en 2020 debido a las limitaciones a la movilidad a consecuencia del Covid-19. En los dos años siguientes, la intensidad del tráfico se mantiene, experimentando en 2023 un significativo repunte (1,59%). En 2024, se registra una reducción del nivel de congestión en 0,68 puntos porcentuales respecto al año anterior.

Cuadro 8.5. Evolución de la congestión viaria en las carreteras de Bizkaia. 2015-2024.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Suma de niveles E y F. Participación sobre las horas totales (%)	1,15	1,44	1,45	1,79	2,06	0,66	0,75	0,71	1,59	0,91

Fuente: Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia. Diputación Foral Bizkaia.

La información relativa a la intensidad del tráfico se completa, al igual que en ediciones anteriores, recordando que, de acuerdo con la estrategia global de la Comisión Europea "Transporte 2050"[19], la congestión cuesta a Europa alrededor del 1% de su Producto Interior Bruto cada año, suscitando una honda preocupación. Además, se prevé que las actividades de transporte de mercancías aumenten en torno a un 40% en 2030 con relación a 2005 (más del 80% en 2050), al tiempo que el transporte de pasajeros y pasajeras se incrementaría un 34% (51% en 2050).

[19] MEMO Transporte 2050: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-197_es.pdf

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

8.1.3. Medio ambiente

a) Ruido

El desarrollo de la actividad del transporte lleva asociado un impacto acústico que producen consecuencias negativas que influyen significativamente en la salud, convivencia y bienestar de la población. Los principales perjuicios generados por la contaminación acústica son las interferencias en el sueño, la comunicación oral, la actividad diaria, así como sus efectos psicológicos y fisiológicos adversos.

En los siguientes apartados se presenta el análisis y evaluación de los resultados obtenidos en los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) de la cuarta fase de los focos de ruido ambiental que afectan a las tres capitales de la CAPV[20]. Los mapas estratégicos representan los niveles de inmisión a 4 metros de altura sobre el terreno que son debidos al tráfico viario y ferroviario, la actividad industrial y el tráfico aeroportuario[21].

En las tres capitales vascas, la noche es el periodo más desfavorable por presentar mayor cifra de ciudadanos afectados por encima de niveles de referencia (Ln=55 dBa). En concreto, la población de Bilbao y Vitoria afectada por encima de 55 dBa en el periodo nocturno tiene un peso similar (10% y 9,5% respectivamente), mientras que la ciudadanía donostiarra perjudicada representa el 30,7%. En comparación con 2017, en Bilbao, se ha producido una importante bajada de población afectada pasando de un 30% en 2017 a un 10% del nivel de ruido total en 2022. La mejora continua en la evaluación del ruido se ha promovido por el Ayuntamiento bilbaíno como parte del Plan de Acción. Por su parte, en Donostia-San Sebastián el porcentaje de ciudadanos perjudicados ha aumentado (12% en 2017) debido al cambio del método de cálculo que incluye mayor detalle de los focos de ruido. En Vitoria-Gasteiz, la afección es muy similar a 2017 (10% en 2017).

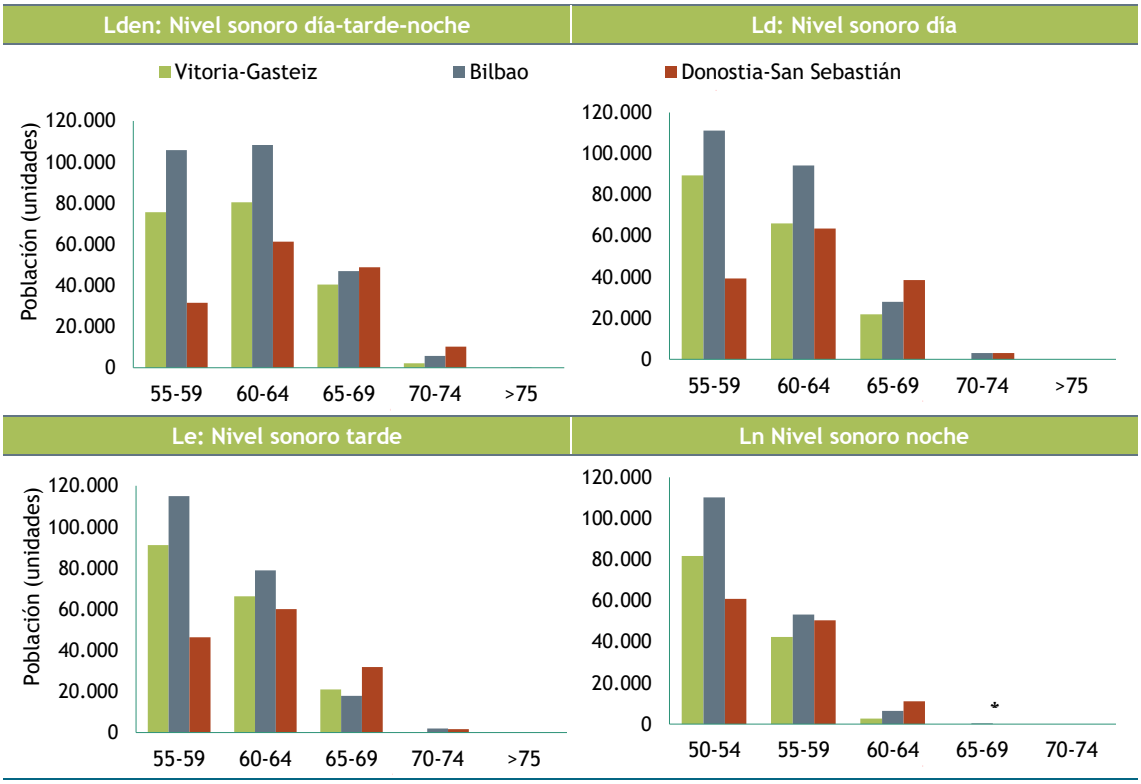
El tráfico viario es claramente el que mayor causa afección en la aglomeración en cuanto a población afectada, siendo el foco de calles el que daña a un mayor número de personas. En Bilbao, la mayor parte de la población afectada por tráfico viario se corresponde con la contribución de los grandes ejes viarios. En la capital donostiarra, los mayores niveles de ruido se generan en las vías de entrada y en las principales arterias de los barrios del centro que recogen un importante número de vehículos unido a la tipología de las calles. En Vitoria-Gasteiz, las zonas más expuestas son las calles principales que canalizan el tráfico en el municipio y que en su mayoría no tienen limitaciones específicas de velocidad.

[20] Para más información, consultar la página de Sistema de Información sobre Contaminación Acústica: https://sicaweb.cedex.es/consulta-de-mapas-de-rudio/4a-fase/

[21] En Vitoria-Gasteiz, el tráfico viario incluye calles+tranvía. En Bilbao, el ruido originado en las líneas de tranvía se consideran dentro del tráfico ferroviario. http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-197_es.pdf

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 8.4. Población expuesta al ruido procedente del tráfico viario en las tres capitales de la CAPV[1]. 2022.



[1] Población expuesta a 4 metros de altura en intervalos de 5 dB(A).

* En Donostia-San Sebastián existe población afectada, pero es inferior a 51 personas. El valor 0 puede representar situaciones con población afectada pero que no llega al valor 1 redondeando en centenas.

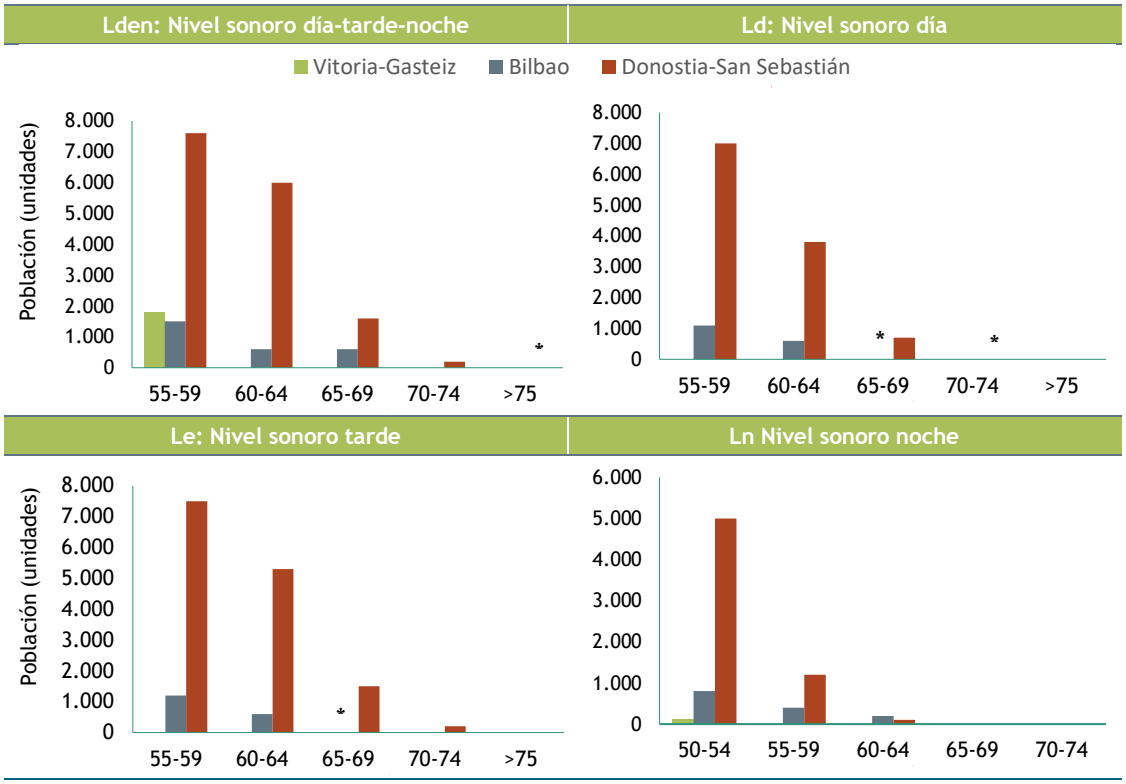
Fuentes: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica: https://sicaweb.cedex.es/consulta-de-mapas-de-rudio/4a-fase/, Ayuntamiento Vitoria-Gasteiz, Ayuntamiento de Bilbao y Ayuntamiento Donostia-San Sebastián.

La población damnificada por el tráfico ferroviario es reducida. En Bilbao, el ferrocarril tiene una afección mínima ya que es su mayor parte está soterrado y queda restringida a los edificios ubicados en primera línea de la vía. En Donostia-San Sebastián, el periodo más desfavorable es la tarde, y en cuanto a la red, la línea de ADIF genera niveles de ruido más altos, especialmente en la zona de la curva de Gros, y en la línea de ETS, la mayor afección se da en la curva de Paseo de Errondo. En la capital alavesa, la red de ADIF afecta fundamentalmente a las viviendas orientadas hacia la vía en primera línea. Con relación a 2017, el ruido en este foco en Vitoria-Gasteiz se ha reducido muy significativamente, debido al menor número de circulaciones y al ajuste en la emisión a los diferentes tipos de trenes de mercancías.

En cuanto a la industria, en las capitales vizcaína y guipuzcoana no hay población afectada por este foco de ruido mientras en la capital alavesa, la actividad industrial presenta un mínimo impacto acústico sobre edificaciones residenciales.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 8.5. Población expuesta al ruido procedente del tráfico ferroviario en las tres capitales de la CAPV[1]. 2022.



[1] Población expuesta a 4 metros de altura en intervalos de 5 dB(A).

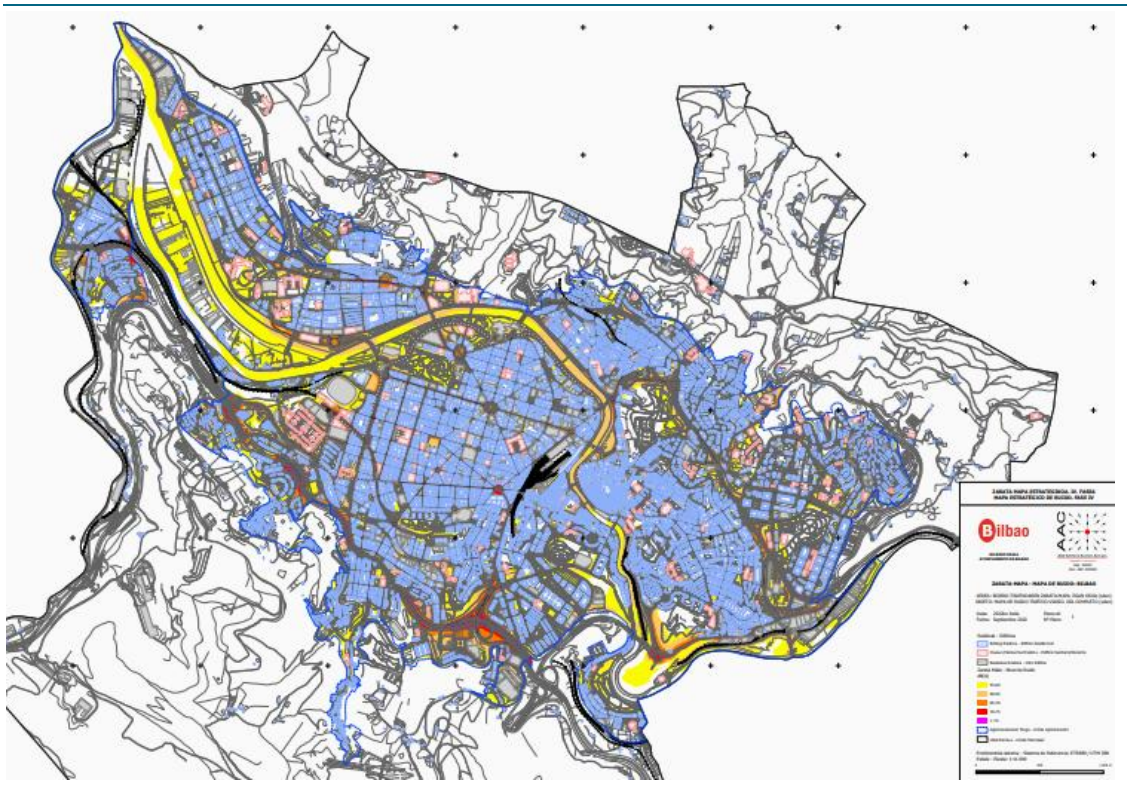
* En Donostia-San Sebastián o Bilbao existe población afectada, pero es inferior a 51 personas. El valor 0 puede representar situaciones con población afectada pero que no llega al valor 1 redondeando en centenas.

Fuentes: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica: https://sicaweb.cedex.es/consulta-de-mapas-de-rudio/4a-fase/, Ayuntamiento Vitoria-Gasteiz, Ayuntamiento de Bilbao y Ayuntamiento Donostia-San Sebastián.

En Bilbao, los distritos con mayor población expuesta siguen siendo Deusto, Abando y Basarto/Zorroza y Rekalde, tal y como se recoge en el siguiente mapa. Por el contrario, los menos afectados son Otxarkoaga/Txurdinaga y Uribarri.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 8.6. Mapa estratégico de ruido tráfico viario del centro de Bilbao. Lden. 2022.

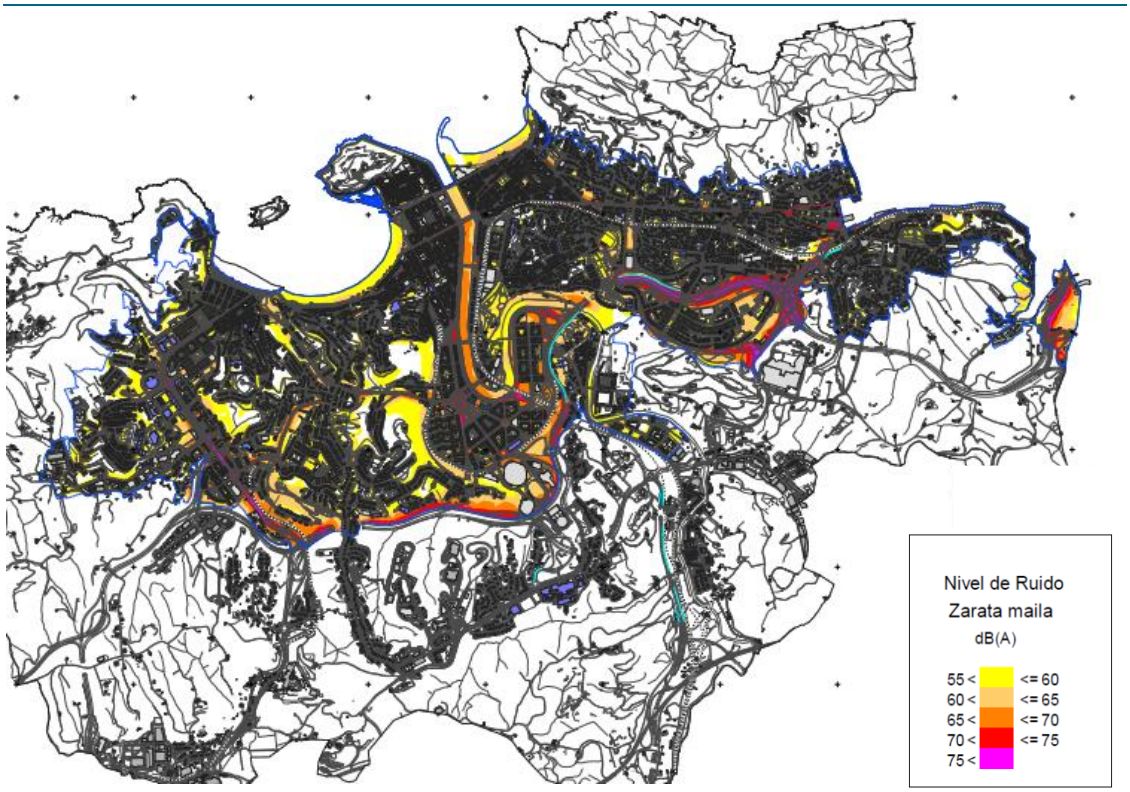


Fuentes: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica: https://sicaweb.cedex.es/consulta-de-mapas-de-rudio/4a-fase/ y Ayuntamiento de Bilbao.

En Donostia-San Sebastián, los ejes principales de tráfico que generan las zonas más expuestas a niveles acústicos entre 60 y 65 dB(A), son las carreteras de la variante GI-20 que circunvala el casco urbano y también la carretera GI-41 en aquellos tramos que hay viviendas próximas y los siguientes viales: o Ibaeta: Avda. Tolosa, Pº Errotaburu y C/ Zarautz o El Antiguo: Avda. Zumalakarregi o Aiete: Pº de Lugaritz o Zona centro: C/ Zubieta, San Martin, Urbieta, Pº de Los Fueros y Árbol de Gernika o Amara: Avda. Carlos I, Pº de Bizkaia y Pº Riberas de Loiola o Gros: Calle Miracruz, Avda. Navarra y Pº Colón. o Egia: Avda. Virgen del Carmen o Ategorrieta, Intxaurrondo y Miracruz: Avda. Ategorrieta y Alcalde Jose Elosegi o Altza: Avda. Puerto de Pasaia

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 8.7. Mapa estratégico de ruido del tráfico viario Donostia-San Sebastián. Lden. 2022.

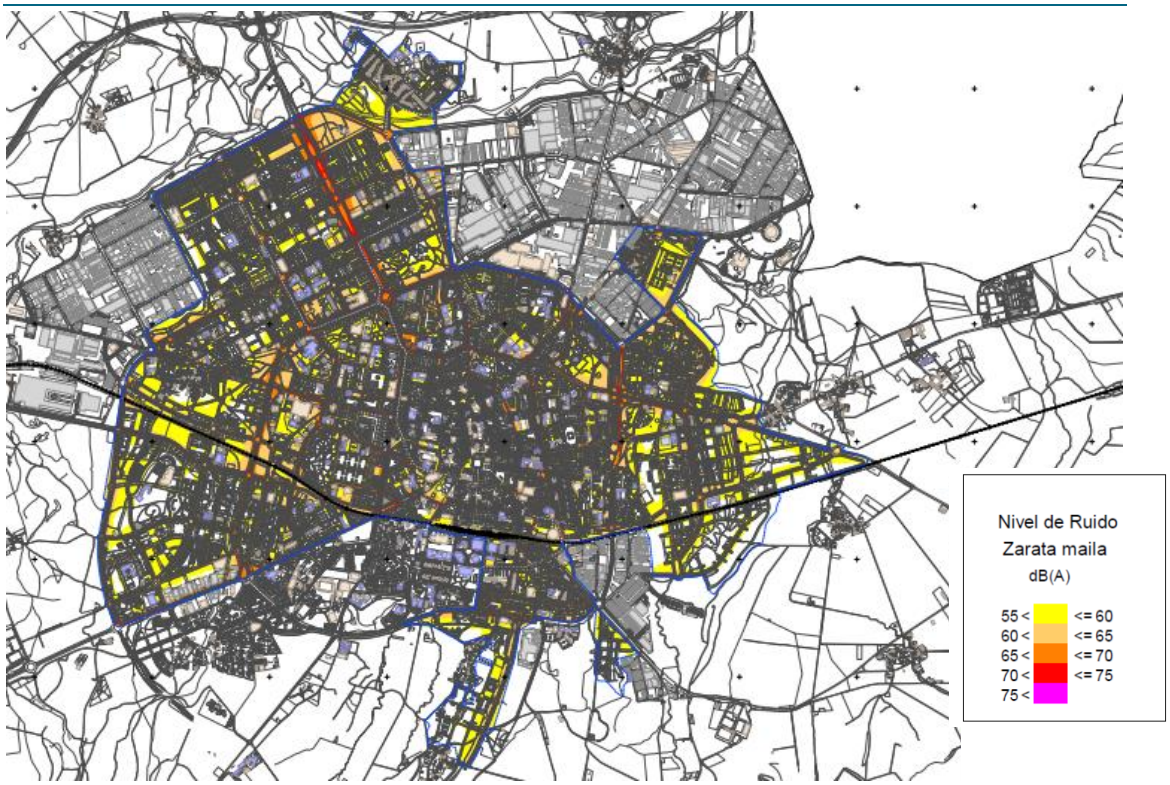


Fuentes: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica: https://sicaweb.cedex.es/consulta-de-mapas-de-rudio/4a-fase/ y Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

En Vitoria-Gasteiz, las vías más afectadas por el impacto acústico son las calles principales que canalizan el tráfico en el municipio y que en su mayoría no tienen limitaciones específicas de velocidad inferiores a 50 km/h, como son: Portal de Foronda, Avda. del Zadorra, Juan de Garay, Bulevar de Salburua, Avda. de Bruselas, Madrid, Zaramaga, Los Herrán, Francia, La Paz, Reyes Católicos, Basoa, Avda. Gasteiz, Honduras, Simón de Anda, Florida, Manuel Iradier, Pº Zumaquera, Zumabide, Portal de Castilla, Alto de Armentia, Avda. Zabalgana, Bulevar de Euskal Herria, etc. Puntualmente el tráfico viario de las carreteras afecta a los municipios rurales situados próximos a las infraestructuras de tráfico como: Gamarra Mayor, Elorriaga o Ariñez.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 8.8. Mapa estratégico de ruido del tráfico viario Vitoria-Gasteiz Lden. 2022.



Fuentes: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica: https://sicaweb.cedex.es/consulta-de-mapas-de-rudio/4a-fase/ y Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

Según la información de la "Encuesta de Medio Ambiente - Familias"[22], en el último estudio publicado por el Eustat en 2021, el 8,3% de las viviendas vascas sufría algún problema de ruidos relacionados con el transporte terrestre en 2020, siendo un problema levemente mayor en Bizkaia (8,7% de las viviendas), seguido de cerca en Gipuzkoa (8,6% de las viviendas) y con menor incidencia en Álava (4,9% de los domicilios).

b) Cambio climático

La trigésima Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP30) y la vigésima Conferencia de las Partes en calidad de reunión de las Partes en el Protocolo de Kioto (CMP20), tiene lugar en Belém (Brasil) del 10 al 21 de noviembre de 2025.

La COP30 busca demostrar que la transición energética y la creación de empleo sostenible pueden coexistir, reduciendo desigualdades y fortaleciendo la confianza entre naciones. La cooperación internacional y el multilateralismo siguen siendo herramientas esenciales para alcanzar estos objetivos.

La COP30 representa una oportunidad única para impulsar la justicia climática. Los Estados tienen la obligación de respetar los derechos humanos mientras reducen sus emisiones y aceleran la transición energética justa.

[22] Para más información, consultar: http://es.eustat.eus/estadisticas/tema_456/opt_0/ti_Medio_ambiente_-_Familias/temas.html

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Los gobiernos deben presentar planes nacionales ambiciosos, con metas concretas y plazos verificables. Estos planes deben centrarse en:

- Abandonar progresivamente los combustibles fósiles, sustituyéndolos por energías limpias.
- Proteger el espacio de la sociedad civil, garantizando la participación de activistas, defensores del medioambiente y comunidades afectadas.
- Aumentar la financiación climática sin generar deuda, de modo que los países de bajos ingresos puedan adaptarse y proteger a su población.

En la CAPV, además de contraer el compromiso de cumplir los acuerdos internacionales para reducir los efectos del cambio climático, en 2024, se realizan otras actuaciones:

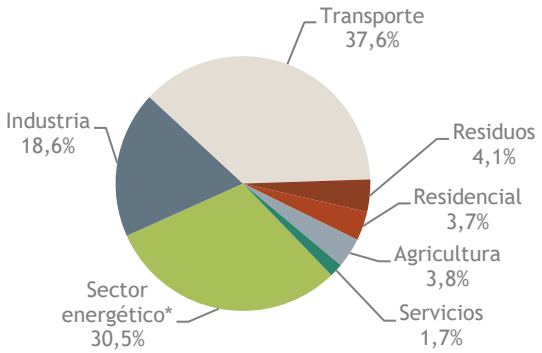
- Se encuentra en ejecución el Plan de Transición Energética y Cambio Climático 2021-2024. Se elabora el Informe de seguimiento y evaluación. El grado de avance de las 15 iniciativas propuestas en el Plan alcanza un valor promedio del 75%.
- Se aprueba la Ley 1/2024 Ley de Transición Energética y Cambio Climático.
- Sigue en curso el Plan Territorial Sectorial (PTS) de las Energías Renovables.
- El Plan Territorial Sectorial (PTS) del Litoral de la CAPV, se encuentra en fase de tramitación para la revisión y adaptación al reto del Cambio Climático.
- En ejecución el Plan de Prevención y Gestión de Residuos 2030.
- Se publica el Plan de Economía Circular y Bioeconomía 2024 para promover la sostenibilidad y el uso de materias primas renovables. Se impulsa la creación del Basque Circular Hub y se refuerza la inversión en innovación y desarrollo de nuevos materiales.
- Se aprueba el nuevo Plan de Calidad del Aire de Euskadi 2030.
- Se abordan actuaciones urgentes en materia de clima y energía en entidades locales, realizado en el marco del proyecto LIFE IP Urban Klima 2050.
- Continúa el Programa de Compra y Contratación verde 2030 y Estrategia de educación para la sostenibilidad 2030.
- Implementación de las líneas de actuación de la Estrategia de Biodiversidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2030, como la gestión de la Red Natura 2000, la promoción del conocimiento y la cultura de la naturaleza, y la optimización de la gestión territorial para mejorar la conservación y el uso sostenible del patrimonio natural.
- En marcha la iniciativa Basque Net Zero Industria supercluster, para que los principales clusters y empresas vascas, alcancen los objetivos de cero emisiones netas en 2050.
- Se convoca la concesión de subvenciones a las entidades locales que realicen acciones que promuevan el desarrollo sostenible, enfocadas en 2024.

Los últimos datos publicados sobre el inventario de gases efecto invernadero, correspondientes a 2023, reflejan que las emisiones totales de GEIs se reducen a 16,2 millones de toneladas, lo que implica una disminución del 22% respecto a 2022. La bajada en la emisiones es opuesta al incremento de la actividad económica (el PIB de la CAPV sube un 1,8% en relación a 2022).

El índice de emisiones totales de GEIs de referencia para el Protocolo de Kyoto se reduce en 22 puntos porcentuales en comparación al año base (1990).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 8.9. Emisiones sectoriales totales de GEIs en la CAPV. 2023 (%).



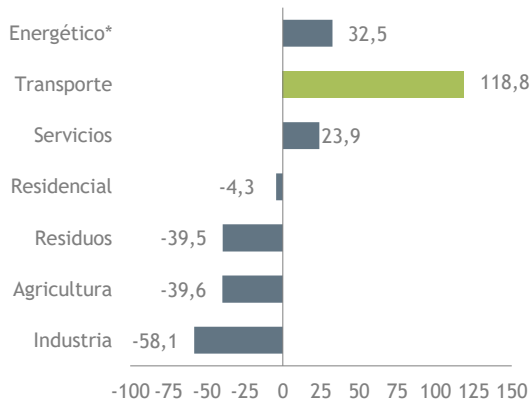
* El sector energético incluye la energía eléctrica importada.

Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2023. Gobierno Vasco.

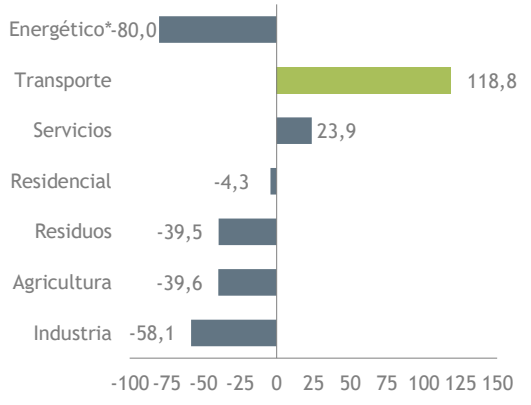
Por sectores, el transporte es el área responsable de la mayor emisión de gases efecto invernadero (37,6% del total de la CAPV). Le sigue el sector energético (incluido la energía eléctrica importada) con el 30,5% del conjunto de las emisiones. Por detrás, la industria genera el 18,6% de los gases producidos en Euskadi.

Poniendo el foco en el sector transporte, se generan 6,1 millones de toneladas equivalentes de CO_2, con un descenso del 4,1% en relación al ejercicio 2022. El nivel de emisiones es similar al del ejercicio 2021 cuando comienza la recuperación de la movilidad tras las medidas restrictivas aplicadas a consecuencia de la pandemia.

Gráfico 8.10. Evolución sectorial de las emisiones de GEIs por sectores de actividad en la CAPV. 1990-2023 (%).



* Emisiones directas del sector energético (sin energía eléctrica importada).



* Emisiones del sector energético incluyendo la energía eléctrica importada.

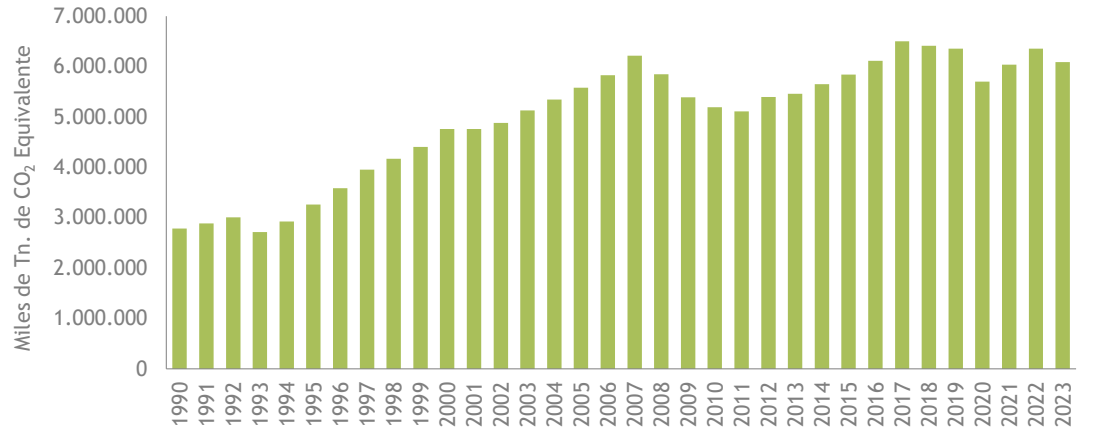
Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2023. Gobierno Vasco.

Analizando las emisiones de GEIs sectoriales en comparación con el año base del Protocolo de Kyoto (1990), el sector del transporte aumenta un 118,8%, afianzándose como la actividad con

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

mayor crecimiento en las emisiones. Las áreas que registran incrementos en la producción de gases son el sector energético (sin energía eléctrica importada) con un +32,5% y servicios con +23,9% respecto a 1990. Por el contrario, el sector energético (incluyendo la energía eléctrica importada) disminuye un 80% en comparación al año base.

Gráfico 8.11. Emisiones de GEIs del sector de transporte en la CAPV. Evolución. 1990-2023.



Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, Comunidad Autónoma del País Vasco, 2023. Gobierno Vasco.

Con el objetivo de combatir el cambio climático y mejorar la calidad del aire, se aprueba la Ley de Cambio Climático y Transición Energética (Ley 7/2021), que entra en vigor en 2023, obligando a los municipios de más de 50.000 habitantes a crear Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), donde se establecen restricciones de acceso, circulación y estacionamiento para los vehículos más contaminantes. En la CAPV, las localidades afectadas por esta regulación son las tres capitales (Bilbao, San Sebastián y Vitoria-Gasteiz), junto a los municipios de Barakaldo y Getxo en Bizkaia; e Irún, en Gipuzkoa.

Las principales ciudades vascas con ZBE activas o en proceso de implementación son:

- Bilbao: cubre aproximadamente 2 km² que incluyen el distrito de Abando, delimitado por la ría de Bilbao, Sabino Arana, Avenida del Ferrocarril, Autonomía, San Francisco y Bailén. Los vehículos con etiqueta 0, ECO y C pueden circular libremente. Los vehículos con etiqueta B únicamente pueden acceder si se dirigen a aparcamientos de rotación. Entra en vigor el 15 de junio de 2024.
- Donostia-San Sebastián: abarca 1,2 km² en la zona más céntrica. Sólo podrán acceder en coche los residentes y personas autorizadas. Estará en vigor desde enero de 2025 con dos fases: 2025-2027 y a partir de 2028.
- Vitoria-Gasteiz: abarca un área de 0,64 km², desde el Casco Medieval y parte del Ensanche. Sólo pueden circular vehículos con distintivo ambiental B, C, ECO o Cero, mientras que los turismos de gasolina anteriores a 2000 y diésel previos a 2006 tienen prohibido el acceso. Entrará en vigor el 15 de septiembre de 2025.
- Barakaldo: abarca los barrios de Centro, Rontegi, Santa Teresa, Beurko Berria, San Vicente y Zuazo-Arteagabeitia. Se encuentra en fase de planificación y se espera que esté en marcha a principios de 2026.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

- Getxo: En 2024, se adjudica el trabajo sobre el Análisis de impacto de tráfico de las ZBE. En 2025, se establecerán dos pequeñas zonas, en una de las cuales ya está restringida la entrada de vehículos.
- Irún: abarca una superficie de 0,76 km², Avda. Iparralde; Paseo Colón y Avda. Elizatxo. El proyecto de ZBE y la ordenanza estará disponible a finales de 2025.

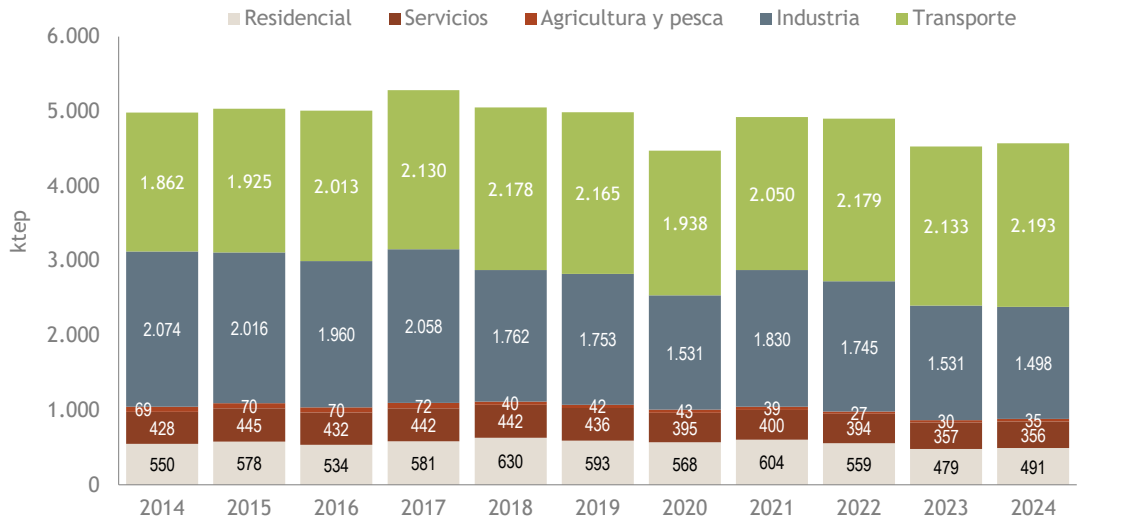
Al igual que en las ediciones anteriores, es importante recordar que entre las acciones aplicadas con el fin de disminuir el impacto de la actividad del transporte sobre el cambio climático destacan la fiscalidad de los vehículos industriales ligeros y turismos en función de sus niveles de emisión de CO_2, las ayudas a los vehículos eléctricos, así como la extensión del uso de biocarburantes y de vehículos híbridos o eléctricos.

El Programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PROGRAMA MOVES III) se alarga hasta diciembre de 2024.

c) Consumo energético

La información sobre el consumo energético en la CAPV, en 2024, muestra un incremento del gasto en energía del 1% respecto al ejercicio anterior, consumiendo un total de 4.573,3 miles de toneladas (ktep). En el sector transporte, el consumo energético sube un 17,8% en el periodo 2014-2024, dicha evolución es consecuencia del aumento continuado de la movilidad por carretera.

Gráfico 8.12. Consumo final de energía por sectores. Evolución 2014-2024.

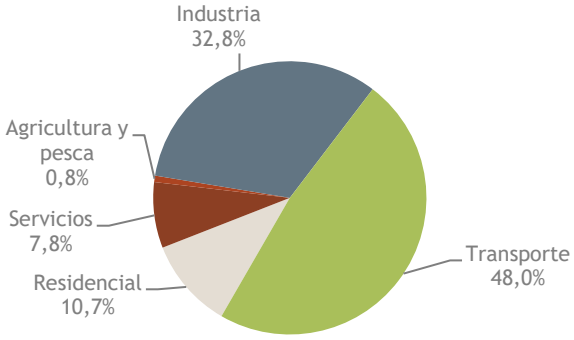


Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2024. EVE.

El consumo de energía del sector transporte se incrementa hasta los 2.193,4 ktep, subiendo un 2,8% en relación a 2023. En 2024, se retoma la senda ascendente en el gasto sectorial registrado en la última década, tras la bajada experimentada en el año previo, y la interrupción del crecimiento de los años 2019 y 2020 a consecuencia de la pandemia. El área de transporte origina el 48% del consumo total de la actividad económica en Euskadi.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

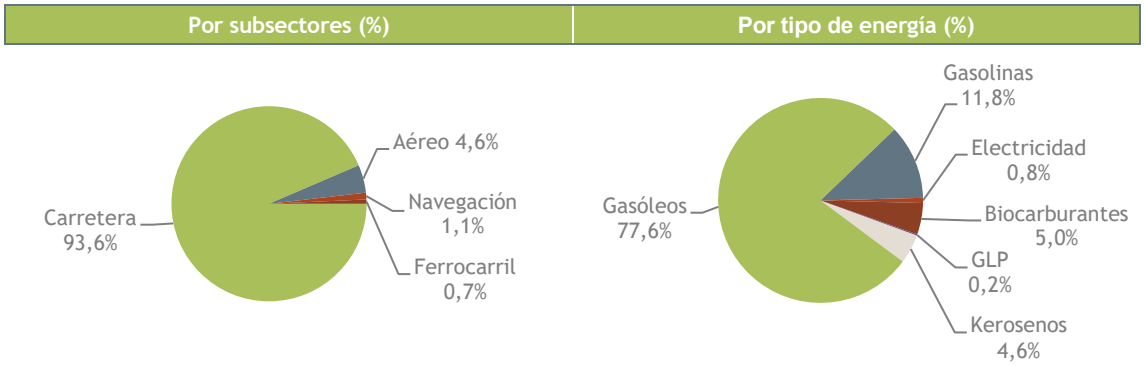
Gráfico 8.13. Distribución del consumo energético vasco por sectores de actividad. 2024 (%).



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2024. EVE.

De la distribución del consumo de energía del sector del transporte por subsectores destaca que el mayor peso corresponde a los desplazamientos por carretera (servicio público y privado) con el 93,6% del gasto sectorial (92,3% en 2023). El resto de la energía procede de la actividad aérea (4,6%), transporte marítimo (1,1%) y por ferrocarril (0,7%).

Gráfico 8.14. Distribución del consumo energético en el sector del transporte. 2024.



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2024. EVE.

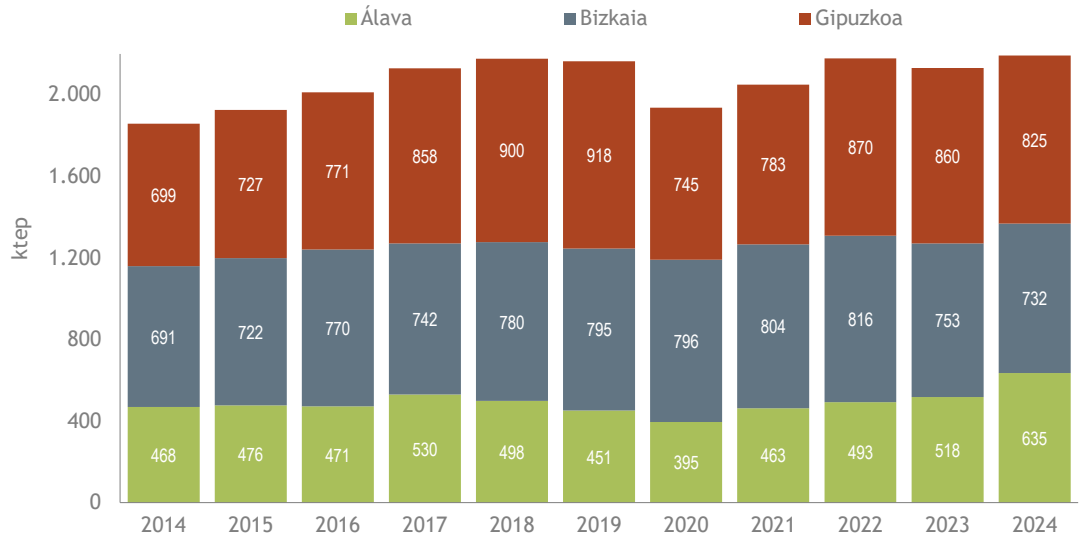
Según la tipología de la energía, en 2024, se incrementa la subordinación del sector a los productos petrolíferos en comparación al año anterior, ya que la suma de gasóleos, gasolinas, kerosenos y GLP alcanza el 94,2% de la energía consumida por el sector (92,6% en 2023). Los biocarburos representan el 5% (6,6% en 2023) y la energía eléctrica el 0,8% (igual a 2023). La creciente desproporción existente entre las fuentes de energía utilizadas en el sector ocasiona la emisión masiva de CO_2 procedente de la combustión de productos derivados del petróleo, manteniendo al sector transporte en la primera posición como agente emisor de gases de efecto invernadero.

La evolución del gasto energético por territorio histórico, en la última década (2014-2024), muestra un incremento del gasto energético del sector del transporte en los tres territorios vascos. En concreto, el crecimiento registrado en Álava es del 35,7%, en Gipuzkoa aumenta un 18,1% y en Bizkaia, sube un 6% respecto a 2014. En comparación a 2023, el territorio alavés aumenta el consumo de energía un 22,7%, alcanzando el 29% del consumo sectorial de la CAPV. Por el

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

contrario, Gipuzkoa disminuye un 4,1% en consumo, con una participación del 37,6% en el gasto total vasco y Bizkaia baja un 2,8% y su cuota representa el 33,4% de la energía total.

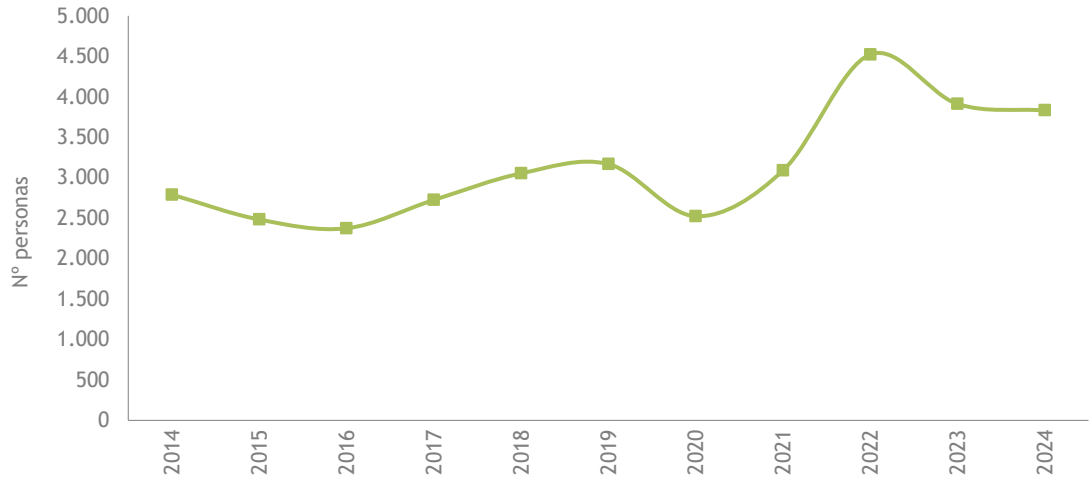
Gráfico 8.15. Consumo energético en el sector del transporte por territorios. 2014-2024.



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2024. EVE.

En 2024, la factura energética del sector transporte retrocede a 3.830,6 millones de euros, lo que implica una caída del 2% en relación al año previo.

Gráfico 8.16. Evolución de la factura energética del sector de transporte en la CAPV: Evolución 2014-2024.



Fuente: Euskadi Energía, Datos Energéticos 2024. EVE.

En 2024, el consumo de biocarburantes en el sector transporte disminuye a 109 miles de toneladas equivalentes de petróleo, lo que en términos relativos supone -22,3% sobre 2023.

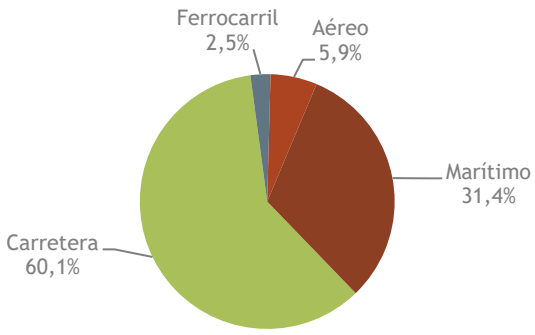
Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

En último lugar, hay que señalar que, en el contexto de las medidas llevadas a cabo por las administraciones públicas de cara a potenciar el uso eficiente de la energía en el contexto del transporte, cabe recordar un año más la elaboración de los "Planes de movilidad urbana" y los 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, conviene destacar la labor del CIC energiGUNE en lo relativo a la investigación para el desarrollo de biocarburantes.

8.1.4. Costes Externos del Transporte

Para cerrar el capítulo, se recuerdan los aspectos más relevantes en cuanto a la información publicada en el informe "Actualización de costes externos del transporte en la CAPV" en referencia a la situación existente en 2019, último dato disponible. El coste total de las externalidades generadas por el transporte en Euskadi supone 2.659 millones de € en 2019[23].

Gráfico 8.17. Distribución de los costes externos del transporte en la CAPV por medio de transporte. 2019 (%).



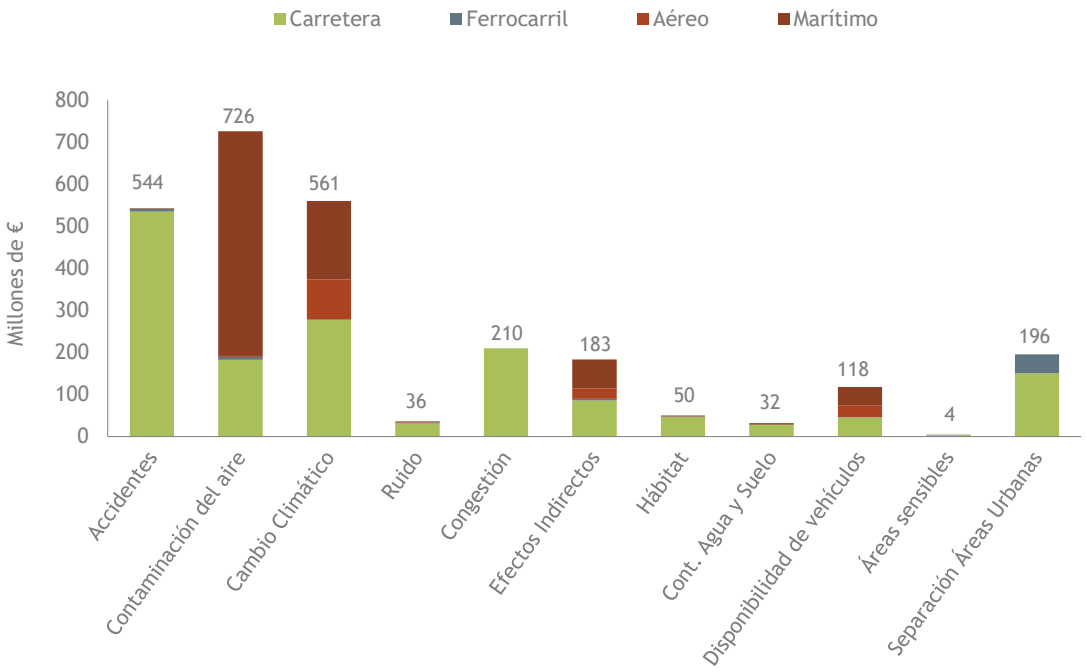
Fuente: Actualización de costes externos del transporte en la CAPV 2019. Departamento de Planificación Territorial Vivienda y Transportes. Gobierno Vasco.

El transporte por carretera tiene el mayor peso dentro de los costes externos totales, con un total de 1.598 millones de € (60,1% del total), seguido del transporte marítimo con 836 millones de € (31,4%). En tercer lugar, se sitúa el transporte aéreo, generando un coste externo de 157 millones de € (5,9%) y, por último, el transporte ferroviario, cuyos costes externos ascienden a 67 millones de € (2,5%).

[23] Informe publicado en enero de 2021 por el Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco. Para más información: https://www.euskadi.eus/web01-a2garrai/es/contenidos/documentacion/coste_transportes_ext_capv/es_def/index.shtml

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Gráfico 8.18. Costes externos totales del transporte en la CAPV por categoría de coste y por medio de transporte. 2019.



Fuente: Actualización de costes externos del transporte en la CAPV 2019. Departamento de Planificación Territorial Vivienda y Transportes. Gobierno Vasco.

Las categorías que generan la mayor parte de los costes externos del transporte son la contaminación del aire, que representa el 27,3% de los costes externos totales (725,8 millones de €), el cambio climático, con una participación del 21,1% (560,6 millones de €), y la accidentalidad, con un peso del 20,5% (543,8 millones de €); los tres grupos en conjunto absorben el 68,9% de la totalidad de los costes externos generados.

8.2. Tendencias de la actividad del transporte en la CAPV

El siguiente cuadro resume las características más relevantes de la actividad del transporte en Euskadi en lo relativo a movilidad y sostenibilidad, medidas a través de la evolución de los siguientes conceptos:

Movilidad
▪ El parque móvil sigue una senda ascendente, tras la ralentización que experimentó el índice de motorización de la CAPV durante los años de crisis económica. En la última década, el incremento del grado de motorización ha sido constante. En 2024, se registra un aumento respecto al ejercicio anterior.
▪ Expansión de la red viaria. Desde inicios de siglo, 2000-2024, las vías de alta capacidad han incrementado un 27,3% su longitud. El peso de las vías de gran capacidad sobre la red de carreteras vasca en conjunto crece del 11,4% en 2000 a 15,3% en 2024.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

- Los desplazamientos de viajeros y viajeras en servicios de transporte colectivo en el ámbito urbano (autobús y ferrocarril) han experimentado un crecimiento firme hasta el ejercicio 2019, y tras el parón de 2020, en los siguientes años se va recuperado el pasaje perdido. En 2024, se superan los registros anteriores a la pandemia. En el periodo 2000-2024, se registra una subida del 61,6% en el pasaje.
- Incremento de la movilidad en transporte público urbano y metropolitano de gran capacidad. En Metro Bilbao, las cancelaciones se incrementan un 85,3% entre los años 2000 y 2024, superando los niveles de actividad anteriores a 2020. Los traslados en tranvía en Bilbao y Vitoria-Gasteiz varían en el mismo sentido.
- El transporte aéreo con origen o destino la CAPV crece más del doble en el periodo 2000-2024 (+156%). Considerando el periodo anterior a la pandemia, 2000-2019 el incremento de los usuarios y usuarias de los aeropuertos vascos fue del 118%.
- El tráfico marítimo de mercancías en la CAPV representa el 20,4% de la carga total intercambiada en 2024.

Sostenibilidad: otros aspectos relacionados con la sostenibilidad del transporte

- En la década 2014-2024, el consumo de energía en el sector transporte crece un 17,8% derivado del aumento continuado de la movilidad por carretera.

Objetivos y Movilidad Sostenible

9.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

9. Objetivos en materia de transporte y movilidad sostenible

Entre los objetivos fundamentales del Gobierno Vasco está alcanzar un modelo de transporte sostenible, recogido en el Plan Director del Transporte Sostenible de Euskadi 2030[24].

Este plan da continuidad al anterior "Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012 (PDTS)"[25], y está alineado con las directrices europeas definidas en el "Libro Blanco - La Política Europea de Transportes de cara al 2010"[26] así como con las orientaciones más recientes de la política europea de transporte, recogidas en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Comisión Europea (2020). Además, mantiene coherencia con las metas establecidas en el marco de la Estrategia de Crecimiento Sostenible de la Unión Europea para 2030 y con los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

Este capítulo recoge una síntesis de los objetivos marcados por la Unión Europea en el "Libro Blanco – Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible"[27]. Posteriormente, se detallarán las principales metas y estrategias recogidas en el "Plan Director del Transporte Sostenible 2030 (PDTS)".

Para cerrar el capítulo, se detallan las actuaciones desarrolladas por el Gobierno Vasco en el ejercicio 2024 para avanzar hacia una planificación del transporte más sostenible en Euskadi.

9.1. Principales objetivos del Libro Blanco de la Unión europea

El "Libro Blanco – Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible", publicado en marzo de 2011, constituye el documento estratégico que expone la visión de la Comisión Europea para el futuro del sistema de transporte de la Unión Europea y define una agenda política para la próxima década.

En este sentido, el Libro establece diez objetivos diseñados para orientar las acciones políticas y medir los avances hacia un sistema europeo de transporte competitivo y sostenible:

Desarrollar y utilizar nuevos combustibles y sistemas de propulsión sostenibles
▪ Reducir a la mitad el uso de automóviles de «propulsión convencional» en el transporte urbano para 2030; eliminarlos progresivamente en las ciudades para 2050; lograr que la logística urbana de los principales centros urbanos en 2030 esté fundamentalmente libre de emisiones de CO_2.
▪ Llegar a una cuota del 40% de combustibles sostenibles hipocarbónicos en el sector aéreo para 2050; reducir, también para 2050, las emisiones de CO_2 de la UE procedentes del fuelóleo para calderas del sector marítimo en un 40% (y si es posible, en un 50%).

[24] Para mayor información, consultar: http://www.euskadi.eus/plan-director-del-transporte-sostenible/web01-a2kudeak/es/
[25] Para mayor información, consultar: http://www.bizkaia.eus/fitxategiak/07/Mediateka/3_Plan%20Director%20Transporte%20Sostenible%202002-2012_cas.pdf?hash=64add5a4cb06a627466a2075a8a59c32
[26] Para mayor información, consultar: Libro Blanco - La política europea de transportes de cara al 2010
[27] Para mayor información, consultar: Libro blanco del transporte - Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, incluso incrementando el uso de modos más eficientes desde el punto de vista energético

- Intentar transferir a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial, de aquí a 2030, el 30% del transporte de mercancías por carretera, y para 2050, más del 50%, apoyándose en corredores eficientes y ecológicos de tránsito de mercancías. Para cumplir este objetivo también será preciso desarrollar la infraestructura adecuada.
- Para 2050, completar una red europea de ferrocarriles de alta velocidad. Triplicar la longitud de la red existente de ferrocarriles de alta velocidad para 2030 y mantener una densa red ferroviaria en todos los Estados miembros. En 2050, la mayor parte del transporte de pasajeros y pasajeras de media distancia debería realizarse por ferrocarril.
- Disponer para 2030 de una «red básica» de RTE-T que cubra toda la UE, multimodal y plenamente operativa, con una red de alta calidad y capacidad para 2050 y el conjunto de servicios de información correspondiente.
- De aquí a 2050, conectar todos los aeropuertos de la red básica a la red ferroviaria, preferiblemente de alta velocidad; garantizar que todos los puertos de mar principales estén suficientemente conectados con el sistema ferroviario de transporte de mercancías y, cuando sea posible, con el sistema de navegación interior.

Aumentar la eficiencia del transporte y del uso de la infraestructura con sistemas de información y con incentivos basados en el mercado

- Implantar la infraestructura de gestión del tráfico aéreo modernizada (SESAR)[28] en Europa para 2020 y finalizar la construcción de la Zona Europea Común de Aviación. Implantar sistemas equivalentes de gestión del transporte para el transporte terrestre, marítimo y fluvial (ERTMS[29], ITS[30], SSN y LRIT[31], RIS[32]). Implantar el sistema global de navegación por satélite europeo (Galileo).
- Para 2020, establecer el marco para un sistema europeo de información, gestión y pago de los transportes multimodales.
- De aquí a 2050, aproximarse al objetivo de «cero muertes» en el transporte por carretera. En línea con este objetivo, la UE se ha fijado la meta de reducir a la mitad las víctimas de la carretera para 2020. Asegurarse que la UE es líder mundial en seguridad y protección en el transporte en todos los modos de transporte.
- Avanzar hacia la aplicación plena de los principios del «usuario pagador» y de «quien contamina paga» y del compromiso del sector privado para eliminar distorsiones, incluidas subvenciones perjudiciales, generar ingresos y asegurar la financiación para futuras inversiones en transportes.

[28] De conformidad con el Plan Director ATM europeo: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/sesar/deployment_en
[29] Conforme al plan de implantación europeo para ERTMS: véase la Decisión C (2009) 561 de la Comisión.
[30] Conforme al plan de ejecución EasyWay 2: véase la Decisión C (2010) 9675 de la Comisión.
[31] Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (DO L 208 de 5.8.2002), modificada por la Directiva 2009/17/CE (DO L 131 de 28.5.2009).
[32] Véase la Directiva 2005/44/CE.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

9.2. Objetivos y estrategias del Plan Director del Transporte Sostenible

Plan Director del Transporte Sostenible 2030

En junio de 2017 se aprueba el "Plan Director del Transporte Sostenible 2030" de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Un plan que da continuidad al anterior, que se elaboró para el periodo 2002-2012 y que está alineado con el cumplimiento de las directrices europeas definidas en el Libro Blanco de Transporte, que fue elaborado por la Comisión Europea en 2011, así como con la Estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador-Europa 2020. Igualmente, se complementará con la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, aprobada por Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015. El PDTS tiene como misión lograr un modelo de transporte sostenible e integrado como instrumento de cohesión social y de desarrollo socio-económico de Euskadi.

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

Objetivo 1. Fomentar un desarrollo económico, sostenible, inteligente y responsable

Siguiendo las directrices de la política europea este objetivo trata, además de fomentar el crecimiento económico, de minimizar los efectos adversos del transporte desvinculando el desarrollo económico del incremento de la demanda del transporte. Para ello, es necesario desarrollar una red de transporte sostenible bien planificada y ordenada, y que cuente con la colaboración y coordinación de las administraciones, empresas y de la sociedad vasca en general.

Estrategias Objetivo 1:
▪ Impulsar una cultura de desarrollo socioeconómico sostenible, mediante una planificación y ordenación del transporte de forma coordinada desde las administraciones, empresas y la sociedad.
▪ Impulsar la competitividad del transporte de Euskadi
▪ Fomentar un sistema de transporte avanzado y gestionado en base a criterios de internalización de costes.

Objetivo 2. Promover una accesibilidad universal, en correspondencia con una planificación territorial adecuada

La accesibilidad es un aspecto que, durante los próximos años, irá adquiriendo cada vez más protagonismo. Esta tendencia estará marcada, en cuanto a la movilidad se refiere, principalmente por el envejecimiento poblacional. Por todo ello, disponer de un sistema de transporte accesible, junto a una planificación territorial adecuada, es un objetivo fundamental. Se deberán satisfacer las necesidades de movilidad tanto de las personas como de las mercancías, pero sin llegar a comprometer la capacidad de futuras generaciones.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Estrategias Objetivo 2:

- Impulsar un transporte sostenible garantizando la accesibilidad, en coordinación con una planificación territorial sostenible.
- Gestionar la demanda de movilidad con alternativas de transporte sostenible en términos económicos, sociales y medioambientales.
- Avanzar hacia una accesibilidad y movilidad sostenible en los principales centros generadores de actividad.

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

Este objetivo trata de establecer un nuevo equilibrio más sostenible en el uso de los diferentes modos de transporte de Euskadi. Para ello, se impulsará la intermodalidad tanto para el transporte de personas como de mercancías y se fomentarán aquellos modos de transporte más sostenibles en términos económicos, sociales y medioambientales como son el marítimo y el ferroviario, reduciendo así las emisiones y colaborando en el cumplimiento de los objetivos y obligaciones medioambientales de Euskadi. En concreto, la red ferroviaria de Euskadi, pese a tener una densidad importante, ésta responde a trazados y funcionalidades diseñados en el siglo XIX y, por tanto, requiere de una modernización para lograr un mayor uso del ferrocarril como medio de transporte.

Estrategias Objetivo 3:

- Potenciar el desarrollo de la intermodalidad tanto en el transporte de personas como de mercancías, desarrollando una red de transporte público de viajeros coordinada e integrada y una red de infraestructuras logísticas multimodal.
- Fomentar el uso de los modos de transporte más sostenibles, especialmente el sistema ferroviario.
- Impulsar la sustitución del petróleo en el transporte por energías alternativas, reduciendo el impacto ambiental y la vulnerabilidad ante una futura escasez de esta energía.

Objetivo 4. Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa

Euskadi tiene una posición geográfica estratégica en Europa que debe poner en valor no solo como gestor de los flujos en tránsito, sino también como gestor de nodo logístico intermodal de las comunicaciones continentales. Para explotar esta ventaja, es necesario disponer de una infraestructura logística de calidad, competitiva e intermodal, en la que colaboren las instituciones públicas y privadas.

Estrategias Objetivo 4:

- Poner en valor la posición estratégica de Euskadi en Europa no solo como gestores de flujos de tránsito, sino también como gestores de nodo logístico intermodal de las comunicaciones continentales.
- Implantación del modelo Basque Country Logistics para que, desde la colaboración público-privada, las empresas vascas puedan competir en un mercado cada vez más globalizado.
- Hacia un transporte aeroportuario más accesible, integrado y competitivo.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Objetivo 5. Fomentar un uso eficiente y responsable de los sistemas de transporte

Cada vez se hace más necesario disponer de un sistema de transporte eficiente, integrado y coordinado y concienciando a la sociedad de su uso responsable. En este sentido, cada vez son más los países que, siguiendo las directrices europeas, se replantean el modelo de financiación del transporte público, y que gestionan sus servicios e infraestructuras desde la eficiencia y sostenibilidad a largo plazo.

Estrategias Objetivo 5:

- Concienciar a la sociedad, instituciones y empresas sobre la necesidad de un transporte sostenible desde el punto de vista económico, social y medioambiental.
- Promover un sistema de transportes sostenible construyendo, garantizando y manteniendo los servicios de transporte, las infraestructuras y sus conexiones desde la búsqueda de su eficiencia.
- Diseñar un sistema de financiación del transporte público que garantice su sostenibilidad y maximice su eficiencia.

Objetivo 6. Desarrollar un sistema de transporte público integrado

Es necesario desarrollar un sistema de transporte integrado y coordinado, fomentando la intermodalidad, coordinando la oferta, desarrollando la integración tarifaria y facilitando la accesibilidad al transporte público mediante modernos y sencillos sistemas de pago. Se considera que la integración tarifaria es clave para un sistema de transporte integrado que fomente la intermodalidad y que, consecuentemente, sea más sostenible. La integración y cohesión del sistema de transporte público requerirá de una labor de coordinación y alineamiento de las autoridades competentes.

Estrategias Objetivo 6:

- Potenciar el uso del transporte público, mediante una planificación coordinada de la oferta y disposición de un marco de referencia objetivo respecto a la estructura de costes, ratios de cobertura y sistema tarifario.
- Desarrollo de un modelo integrado de transporte público económicamente sostenible.

9.3. Hacia un modelo de transporte sostenible en Euskadi

El programa de Gobierno de la XI legislatura recogió en sus compromisos el Plan Director de Transporte Sostenible 2030, incorporando sus iniciativas, y contribuyendo a la consecución de los objetivos en él establecidos, en especial, el relativo a la reducción en un 20% de las emisiones de gas de efecto invernadero.

El PDTS mantiene como misión lograr un modelo de transporte sostenible, integrado y multimodal, concebido como instrumento de cohesión social y de desarrollo socioeconómico del país. En el actual marco de la XIII Legislatura, el Departamento de Movilidad Sostenible lidera la implementación del Plan, pero dada la naturaleza transversal del transporte, su aplicación debe considerar los planes estratégicos sectoriales y los diferentes planes departamentales conforme a los objetivos de sostenibilidad, digitalización y eficiencia definidos por el Gobierno Vasco.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

9.4. Actuaciones en 2024

En materia de **planificación y desarrollo del transporte**, se parte de las actuaciones definidas en el Plan Director de Transporte Sostenible 2030. De forma paralela, se realiza el seguimiento del Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco y se continúa con la elaboración del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.

En 2024, la *Autoridad del Transporte de Euskadi (ATE)* mantiene su actividad ordinaria: sesiones de pleno y ponencias.

Continúa el mantenimiento y mejora de la herramienta digital Moveuskadi, que permite fomentar entre la ciudadanía el uso del transporte público a través de una plataforma única que integra todos los modos de transporte alternativos al vehículo privado y ofrece información y planificación en tiempo real.

El **Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS)** ha seguido trabajando en la potenciación de instrumentos y organismos para desarrollar una política de transporte sostenible. En 2024, ha desarrollado sus funciones de elaboración de la información básica del transporte en Euskadi, mediante el mantenimiento del SIT (Sistema de Información del Transporte) y la redacción del actual "Informe de Panorámica del Transporte de Euskadi".

En 2024 finaliza el proyecto "Asistencia técnica para la realización del estudio de la movilidad de las personas en el ámbito de la CAPV mediante técnicas Big Data.

Se avanza en el proyecto "Desarrollo de un modelo de transporte integral de la CAPV. Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia-financiado por la Unión Europea-Next Generation EU". La finalización se producirá durante 2025.

Se avanza en el proyecto "Obtención de la movilidad en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Euskadi en 2023 y 2024 mediante tecnologías de la información, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia - Financiado por la Unión Europea – NextGeneration EU". La finalización se producirá durante 2025.

En planificación, respecto al "Plan Director de Transporte Sostenible", se ejecutan las acciones previstas en 2024.

Igualmente, se pueden destacar otras decisiones en materia de planificación:

- Se ejecutan las actuaciones previstas en el III Plan General de Carreteras del País Vasco, para el periodo 2017-2028.
- Se elabora y aprueba inicialmente el proyecto del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.

A continuación, se detallan las actuaciones más relevantes en el sector del transporte llevadas a cabo por el Gobierno Vasco en el ejercicio 2024, siguiendo la estructura de los objetivos establecida en el actual Plan Director de Transporte Sostenible:

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Objetivo 1 - Fomentar un desarrollo económico, sostenible, inteligente y responsable

Programa de Modernización del Sector del Transporte

- El objetivo de mejora de la calidad y competitividad en el sector del transporte de mercancías y personas viajeras engloba una serie de actuaciones tendentes al incremento de estos factores. En 2024, se mantienen las líneas de ayuda destinadas al sector profesional del transporte, desarrollando los programas de ayudas relativos a abandono de la actividad, fomento del asociacionismo e implantación de nuevas tecnologías.
- Se tramita el Programa de ayudas para la modernización de empresas privadas de transporte de viajeros prestadoras de servicios de transporte por carretera y de empresas privadas que intervienen en el transporte de mercancías por carretera, según lo dispuesto en el Real Decreto 902/2022, de 25 de octubre.
- Se realiza una convocatoria de las pruebas de Consejero de Seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, tanto para la obtención del título como para su renovación, realizándose las citadas pruebas el día 28 de noviembre de 2024.

Promoción y potenciación de la formación

- En 2024, la formación de profesionales y postgraduados del sector marítimo se ha realizado:
  - La colaboración con la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea se materializa a través del apoyo financiero al mantenimiento del buque "Saltillo".
  - En colaboración con la Universidad de Deusto, se realiza el Máster en Gestión de Empresas Marítimo-Portuarias y Derecho Marítimo, finalizando el curso anterior e iniciando el actual. Además, se organiza una jornada específica sobre temas candentes en el sector marítimo y portuario: X edición del Foro Marítimo de Deusto.
  - Colaborando con la Asociación de Navieros Vascos para la realización de las prácticas a bordo de los buques gestionados por sus miembros. Estas prácticas resultan imprescindibles para la obtención de los títulos profesionales y se realizan también en el buque “Saltillo” de la Universidad del País Vasco.
  - Se apoya el mantenimiento de la Asociación Profesional de Maquinistas Navales y de la Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante. Además la ayuda concedida facilita la publicación periódica de la revista especializada "Recalada".
  - Se celebra una nueva edición del Sail In Festival, con presentaciones en Bizkaia y Gipuzkoa, centradas principalmente en la navegación a vela.
  - Apoyando financieramente el desarrollo de las actividades y funcionamiento de las asociaciones Uniport y Giport, que integran las empresas del sector portuario de Bizkaia y Gipuzkoa.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Objetivo 2 - Promover una accesibilidad universal, en correspondencia con una planificación territorial adecuada

Plan de Carreteras

- En el III Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028, en 2024, cabe destacar la conclusión de los trabajos y puesta en servicio de los proyectos de "Desdoblamiento y conversión en autovía de la carretera N-124 en el tramo comprendido entre el P.K. 25,50 y el P.K. 28,00" y el "Proyecto de Enlace de Marrutxipi en la GI-20 Variante de San Sebastián". Como todos los años se ha realizado un seguimiento del grado de ejecución del Plan, en coordinación con las administraciones responsables en materia de carreteras, que arroja un balance positivo.
- Tras la aprobación de la tercera Modificación de la Norma para el dimensionamiento de firmes de la Red de Carreteras del País Vasco, se han continuado los trabajos de desarrollo de la normativa de firmes en aquellos aspectos que se han considerado necesarios por no existir normativa de referencia o por no se adaptarse a las peculiaridades de nuestro País, o para introducir criterios innovadores y de sostenibilidad, tanto en el diseño de firmes nuevos, como en rehabilitación, conservación y explotación.
- Se publica la Nota Técnica sobre Capas de rodadura de sonoridad reducida. También se han continuado los trabajos en relación al documento sobre el aumento del periodo de proyecto de firmes y el uso de áridos siderúrgicos.
- Continuidad de la aplicación de los descuentos en el precio de los abonos y títulos multiviaje en los servicios de transporte público, en el marco del Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre. Se mantiene la rebaja en un 50% del precio de los títulos multiviaje en el transporte público de la CAPV, estableciéndose la ayuda de un 10% por parte de Gobierno Vasco.

Ferrocarril

- Mediante Real Decreto 368/2024, de 9 de abril, se acuerda el traspaso a la CAPV de las funciones de la Administración del Estado correspondientes a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías - refrendado en la CAPV por el Decreto 43/2024, de 16 de abril-. Se aprueba el Acuerdo de la Comisión Mixta prevista en la disposición transitoria segunda del Estatuto de Autonomía para el País Vasco, de traspaso a la Comunidad Autónoma del País Vasco de las funciones de la Administración del Estado correspondientes a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías, adoptado por el Pleno de dicha Comisión en su reunión del día 11 de marzo de 2024. Entrará en vigor el próximo 25 de enero de 2025.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

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

Potenciación del Ferrocarril

- Uno de los principales objetivos es ofrecer un servicio ferroviario competitivo como alternativa válida al vehículo privado. Con tal fin se otorga una subvención a la Sociedad Pública ET/FV, S.A., que ofrece el servicio de transporte de personas por ferrocarril, tranvía y carretera y de mercancías por ferrocarril, para mejorar el servicio ofrecido, convirtiéndose en un modo competitivo con mejores frecuencias y una mayor calidad, seguridad y confort para las personas.

Plan Eusko Tren XXI

- En 2024, continúan los trabajos necesarios para la supresión del paso a nivel de Bernabeitia, se suprime el paso a nivel de Zaldibiar y se inician las obras para suprimir el paso a nivel de Bedia y nuevo aparcamiento.
- Continúa la implantación de un nuevo sistema de señalización ERTMS para incrementar los niveles de seguridad y confort de la circulación ferroviaria.
- Se pone en servicio de la nueva estación de Zarautz, continúan las obras de la nueva estación de Ursurbil, la remodelación de las estaciones de Anoeta y Gernika y la reforma de la estación de Zumaia.
- Se adjudican las obras del nuevo túnel de Aginaga.
- Continúa la cubrición del ferrocarril en el tramo Eibar-Azitain y se adjudica la construcción de nuevas cocheras del ferrocarril en Zumaia.
- Siguen las obras de la Variante de Altzola, consistente en el desdoblamiento de la línea en el tramo entre el polígono industrial Arriaga y el barrio de Altzola (Elboibar).
- Finaliza la renovación de la vía en varios tramos de la red (Deba y Arroa, entorno del túnel de Meagas, Oikina-Zarautz, Zarautz-San Pelaio, estación de Sondika y Elgoibar Mendaro) y comienza la renovación de vía del tramo Lutxana-Sondika.
- Se ejecutan las obras de refuerzo y renovación del viaducto de Zumaia y se adjudica la protección del viaducto de Mundaka.
- Continúan las obras de la pasante subterránea del Topo (Lugaritz-Easo) y se inician las obras de la variante de mercancías de Amara.
- Continúan las obras del tramo Altza-Galtzaraborda.
- Comienza la redacción del proyecto del nuevo intercambiador de Riberas de Loiola, en Donostia/San Sebastián, con un vestíbulo de uso común que dé acceso a los andenes de cercanías de ADIF en un nivel inferior y a los andenes de la red de ETS en un nivel superior.

Nueva Red Ferroviaria Vasca

- En base al convenio de colaboración suscrito en fecha 24 de abril de 2006, modificado el 27 de diciembre de 2017 y modificado por segunda vez y prorrogado el 23 de diciembre de 2021, entre la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco, la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para la construcción de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, el Gobierno Vasco redacta 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), asumiendo la dirección facultativa de dichas obras, la contratación y la 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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

obras y otros gastos derivados de la construcción del ramal guipuzcoano.

- Se ha suscrito la tercera modificación del Convenio inicialmente citado, en la que se excluye la parte pendiente de las obras de la estación de Ezkio, las cuales se asumen directamente por ADIF-Alta Velocidad y la totalidad de las obras de la estación de cercanías de Astigarraga y sus accesos, comprometiéndose las partes a suscribir un convenio de colaboración relativo a la ejecución de dichas obras que se desarrollarán fuera del ámbito de este programa presupuestario.
- Durante 2024 se siguen ejecutando los proyectos del tramo Astigarraga-Oiartzun- Lezo y continúa la ejecución de las obras del tramo Hernani-Astigarraga y la nueva estación de Atotxa en San Sebastián.
- Durante el ejercicio 2023 y 2024 se han suscrito diferentes convenios: la redacción del proyecto de plataforma y construcción de las obras del Corredor de Acceso a la estación de Bilbao-Abando de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco y la redacción del proyecto constructivo y la ejecución de las obras del Nudo de Arkaute (tramo II) en la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz y su conexión con la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco.
- Se adjudica e inicia la ejecución del proyecto constructivo del Corredor de Acceso a Bilbao-Abando.

Ferrocarril Metropolitano de Bilbao

- Siguen los trabajos de redacción del proyecto constructivo de la línea 4 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao y zona sur del Área Metropolitana de Bilbao.
- Continúan las obras de construcción de los diferentes tramos que acercarán el Ferrocarril Metropolitano de Bilbao a Galdakao y al Hospital de Usansolo, para unirse posteriormente con la línea ferroviaria de Busturialdea y Durangaldea.
- Para posibilitar la financiación del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao (Líneas 1 y 2), y en base al Plan Financiero del Consorcio de Transportes de Bizkaia (CTB), en el que se recogen las aportaciones que dicho ente local realiza a la Sociedad Metro Bilbao, S.A. se ha estructurado una subvención al CTB por un importe total de 38.000.000 €, idéntica a la realizada por la Diputación Foral de Bizkaia.
- El ente público de derecho privado Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea realiza la gestión de los proyectos referentes a la construcción y equipamiento, así como la dirección, inspección y control técnico de las obras e instalaciones relativas al Ferrocarril Metropolitano de Bilbao.

Facilitar el tránsito de mercancías del Puerto de Bilbao

- En 2024, continúa ejecutándose los trabajos relacionados con los proyectos constructivos de la Fase I, Túnel de Serantes-Olabeaga, finalizando los relacionados con el Estudio Informativo de la Fase II, Barakaldo - Basauri.

Transporte por Cable

- Se han realizado las labores de inspección de las instalaciones de transporte por cable de la CAPV, dentro de las atribuciones otorgadas a esta Dirección.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Intermodalidad e interoperabilidad

- La Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa (ATTG), la Autoridad de Movilidad de Bizkaia (AMB) y la Autoridad de Movilidad de Álava (AMA) prosigue con el acuerdo que recoge las funciones asignadas, entre ellas la puesta en común de las políticas públicas en materia de transporte en su respectivo Territorio Histórico
- En cuanto a la ordenación del transporte público de personas de Euskadi, y en el marco del objetivo de conseguir un Billete Único de transporte, se ha avanzado con el proceso de puesta en marcha de la Interoperabilidad de las tres tarjetas de transporte coexistentes en Euskadi: Bat, Barik y Mugi. En este proyecto participan las instituciones involucradas, tales como el Consorcio de Transportes de Bizkaia (CTB), la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa (ATTG), la Autoridad de Movilidad de Álava, Euskotren y la Dirección de Planificación del Transporte del Gobierno Vasco.
- Se lleva a cabo la implantación final de la interoperabilidad de la tarjeta BAT en los autobuses interurbanos de Bizkaia (Bizkaibus) y el transporte urbano de Bilbao (Bilbobus), además de progresar en las labores de implementación tanto de la tarjeta MUGI en los referidos operadores como de las tarjetas BAT y BARIK en los autobuses interurbanos de Gipuzkoa (Lurraldebus).
- Continúa la potenciación en el marco de la estrategia Basque Country Logistics para los flujos de mercancías que transitan por la CAPV. Se fomenta la colaboración con todas las administraciones públicas competentes y el sector privado, una red de áreas logísticas intermodales que integran los distintos modos de transporte, el impulso de las conexiones ferroviarias, y el desarrollo de las plataformas logísticas desde su posición geográfica dentro del arco atlántico. Dicho apoyo se ha materializado en una aportación económica en consonancia con la participación societaria en los centros logísticos.

Inversiones en infraestructura portuaria y mantenimiento de la infraestructura existente en puertos competencia de la CAPV

- La inversión en infraestructuras portuarias durante el ejercicio 2024 está marcada, principalmente, por:
  - El refuerzo del dique de abrigo del puerto de Ondarroa en el Territorio Histórico de Bizkaia; obra que comenzó en el tercer trimestre de 2023 y que finaliza en octubre de 2024. Con la culminación de esta actuación, se completa el programa de principales actuaciones establecido en materia de refuerzo y adaptación de las infraestructuras de abrigo de nuestros puertos iniciada tras los temporales sufridos en 2014 y 2016 con el objetivo de evitar situaciones como las sufridas y que ocasionaron graves daños en las infraestructuras portuarias más expuestas (Bermeo, Ondarroa, Orio, Zumaia) y sus instalaciones.
  - Reparación del muelle de la Jarana del puerto de Donostia, en el Territorio Histórico de Gipuzkoa. Se ha conseguido mejorar la estabilidad del muelle referido que presentaba un nivel de deterioro considerable y disponer de una infraestructura con todas las garantías de seguridad y operatividad.
- En el Territorio Histórico de Bizkaia, se licita y ejecuta la obra de recalce del dique rompeolas del puerto de Lekeitio. Las obras finalizan en el tercer trimestre del año.
- También, se ejecutan las obras de reforma interior de la oficina del puerto de Bermeo que han permitido restituir y mejorar las condiciones de salubridad y habitabilidad de la oficina.
- En el cuarto trimestre de 2024 se inician las obras de reparación del edificio del Tinglado en el puerto de Ondarroa, estando prevista su finalización en el segundo trimestre de 2025. Con esta actuación se pretende garantizar la estabilidad estructural del edificio y adecuar sus interiores a las necesidades portuarias actuales.
- Se ejecutan las obras de reforma de la iluminación exterior del puerto comercial en el puerto de Bermeo. Con esta intervención se ha logrado renovar una instalación de alumbrado acorde con la

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

auditoría energética de puertos de la CAPV.

- Instalación de un sistema de control de accesos en el puerto pesquero de Hondarribia que permite limitar y restringir la entrada a personas y vehículos que son ajenos a la propia actividad del puerto.
- Además del mantenimiento del canal de acceso al puerto de Lekeitio y de la zona de fondeo temporal del puerto de Mundaka previo al periodo estival, se lleva a cabo el mantenimiento de calado de la bocana del puerto de Zumaia a través del cual se han extraído aproximadamente 5.000 m^3 de arenas limpias.
- La Dirección de Desarrollo Litoral, Puertos y Asuntos Marítimos continúa con el desarrollo del contrato que tiene por objeto el Seguimiento ambiental de las actuaciones de dragado en los puertos de la CAPV, contrato prorrogado y que estará vigente hasta el último trimestre de 2025.
- Se realizan trabajos al amparo de los contratos de mantenimiento y renovación de las instalaciones eléctricas, de alumbrado y balizamiento en los puertos de la CAPV y dos Acuerdo Marco para la contratación de obras civiles y obras marítimas de mantenimiento y conservación. En 2024, se licitan y ejecutan alrededor de veinte contrataciones menores.
- Se formalizan los dos nuevos contratos de "Acuerdo Marco para obras civiles de mantenimiento y conservación", uno por Territorio Histórico.
- En el primer trimestre de 2024 se formaliza la prórroga del "Acuerdo marco para la contratación de obras marítimas de mantenimiento y conservación". Plazo de 24 meses adicionales.
- Se prorrogan los contratos relativos a los dos lotes del "Mantenimiento y renovación de las instalaciones eléctricas, de alumbrado y balizamiento en los puertos de la CAPV", en los mismos términos que los contratos primitivos y por un plazo de 24 meses adicionales.
- Continúa la ejecución de los contratos transversales que permiten la "Coordinación de seguridad y salud de las obras mayores y menores de esta Dirección en los puertos de la CAPV", tanto en Bizkaia, como en Gipuzkoa.
- En 2024 se ponen en marcha diversas redacciones de proyectos constructivos para dar respuesta a las demandas portuarias existentes entre las que caben destacar la redacción de tres proyectos:
  - Recrecido, reposición de servicios y repavimentación del muelle de Egidazu en el puerto de Ondarroa. Adaptar el muelle al incremento del nivel del mar por efecto del cambio climático y mejorar su operatividad.
  - Reparación y refuerzo de los muelles de la dársena pesquera interior del puerto de Getaria.
  - Reparación y refuerzo de los muelles pesqueros del puerto de Orio.
- Se elabora un estudio de agitación interior y ondo larga del puerto de Mutriku con el fin de redactar un proyecto de consolidación del dique de abrigo del puerto de Mutriku que posibilite acometer las obras de mejora del acceso marítimo.
- Se licita el contrato de servicios que tiene por objeto la renovación de las auditorías energéticas de las oficinas e instalaciones de los puertos de la CAPV y la creación artística de pintura mural en el paramento vertical del puerto de Ondarroa.
- Continúa la redacción de la "Revisión nº1 del Plan Especial del puerto de Zumaia" mientras se paraliza la redacción del contrato de la asistencia técnica, ya que no es posible avanzar hasta disponer del informe preceptivo y vinculante de la Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Se espera recibir el mismo durante el ejercicio 2025.
- Se aprueba definitivamente el Plan Especial de Ordenación del puerto de Elantxobe mediante Orden de 1 de julio de 2024 del Consejero de Vivienda y Agenda Urbana y se aprueba provisionalmente la 3ª Modificación del Plan especial de Ordenación del puerto de Bermeo mediante Orden de 24 de septiembre de 2024 del Consejero de Vivienda y Agenda Urbana.
- En las instalaciones náuticas-deportivas, EKP realiza diversas actuaciones:
  - Se desarrollan las actuaciones derivadas y necesarias para las convocatorias para la adjudicación

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

de puestos de amarre de diversos puertos.

- Se controla la adecuada prestación de los servicios portuarios y los trabajos de marinería y el cumplimiento de las condiciones de uso de los puestos de amarre.
- Se controla el cumplimiento del contrato de explotación del puerto de Zumaia en los términos establecidos en la concesión administrativa otorgada por Gobierno Vasco.
- Se continúa con las labores de mantenimiento y reposición de los distintos elementos que constituyen los pantalanes y fingers que sirven de amarre a las embarcaciones, reponiendo las perfilerías deterioradas, cambiando eslingas, reponiendo tramos de pavimento en los pantalanes deteriorados o reforzando viguetas, en distintos puertos.
- Se realizan trabajos de mantenimiento y renovación de los distintos elementos de izado y botadura de embarcaciones, así como del utillaje para su estancia en seco.
- Se ejecuta la rehabilitación del local en la cofradía de pescadores de Lekeitio para dotar al puerto de una oficina- recepción de cara al público, despacho y sala de reuniones, vestuarios, así como la reforma integral de la unidad de suministro de combustible.
- Sustitución en los puertos de Orio y Getaria de las torretas actuales por torretas de servicio de agua y electricidad telecontroladas, de cara a que nuestros clientes puedan controlar sus consumos, lo que se traduce en una mejora de eficiencia y reducción del consumo de recursos innecesarios.

- El servicio de limpieza de lámina de agua y superficie terrestre en los puertos de Ondarroa, Lekeitio, Ea y Elantxobe se mantiene vigente a lo largo de todo el año, se prorroga en agosto de 2024, en los mismos términos que el contrato primitivo, y con una duración de 24 meses adicionales.
- El servicio de limpieza de superficie terrestre, lámina de agua y recogida de residuos procedentes de los buques en los puertos de Mundaka, Bermeo, Armintza y Plentzia prorrogado hasta abril de 2025.
- Comienza el nuevo contrato del servicio de limpieza de superficie terrestre, lámina de agua y recogida de residuos procedentes de los buques en los puertos de Gipuzkoa que se extenderá hasta abril del año 2026.
- El servicio de seguridad y vigilancia en los puertos de Ondarroa, Lekeitio, Mundaka y Bermeo en Bizkaia vence en febrero de 2024 y el nuevo contrato da comienzo en septiembre de 2024 y se prolongará hasta el ejercicio 2026.
- El servicio de seguridad y vigilancia en el puerto de Donostia se licita un nuevo contrato ya que el anterior prestatario del servicio rechazó la posibilidad de prorrogar el contrato. Así, en noviembre de 2024, y dando continuidad al servicio anterior, se ha dado comienzo al nuevo contrato que estará vigente hasta 2026.

Planificación y desarrollo del transporte aéreo

- En el ámbito de los tres aeropuertos localizados en los tres territorios históricos de la CAPV (Loiu, Hondarribia y Foronda), desde la Dirección de Planificación de Transporte se ha mantenido los apoyos a las sociedades para la Promoción de los Aeropuertos de las diferentes capitales vascas a los efectos de identificar nuevos escenarios de colaboración.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Objetivo 4 - Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa

Potenciación del Eje Atlántico como eje de comunicaciones

- El Gobierno Vasco ha participado en la Comisión del Arco Atlántico (CAA), que pertenece a la Conferencia de Regiones Periférico-Marítimas (CRPM) de la Unión Europea, de cara a impulsar políticas comunes de transporte con otras regiones europeas.

Objetivo 5 - Fomentar un uso eficiente y responsable de los sistemas de transporte

- Durante el 2024 continúan los trabajos de implantación del Bus Eléctrico Inteligente (BEI) en San Sebastián.
- Partiendo de dicho Plan Director de Transporte Sostenible 2030, y complementado con otros planes estratégicos y sectoriales ya redactados o en redacción por el Gobierno Vasco, en 2024 se ha continuado con las acciones previstas en el citado Plan.
- De acuerdo a la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, se ha elaborado y aprobado inicialmente el proyecto de Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, tras la remisión de su documento base al Parlamento Vasco para su estudio, debate y aportación. El referido instrumento de planificación constituye la herramienta que posibilitará un tratamiento sistemático, coherente e integral de todas las acciones dirigidas a la consecución de un modelo de movilidad sostenible en el ámbito territorial de la CAPV, concretando la aplicación de los objetivos de movilidad de la citada ley.

Objetivo 6 - Desarrollar un sistema de transporte público integrado

Mejora de la oferta ferroviaria en el transporte urbano

- Dentro de la trama urbana se proyectan los tranvías como una oferta más del transporte metropolitano que debe integrarse en el sistema total del transporte de manera que la oferta se adecúe a la demanda. Es necesario, en este caso especialmente, que los análisis de movilidad se realicen en el marco de mesas formadas por personal técnico de todas las instituciones. Bajo estas premisas:
- En 2024, en Vitoria-Gasteiz se está redactando el proyecto de la ampliación a Zabalgana.
- Respecto al tranvía de Bilbao, se está redactando el proyecto para una nueva parada en los Caños y la ampliación del tranvía de Bolueta a Kukullaga.

Indicadores Clave del Sector del Transporte

10.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

10. Indicadores clave del sector del transporte en la CAPV

Indicador 1	2010 (CNAE-2009 Y SEC-10)	2022 (CNAE-2009 Y SEC-10)	2023 (CNAE-2009 Y SEC-10)	2024[a] (CNAE-2009 Y SEC-10)	Grado avance 24-10	Grado avance 24-23
Productividad del transporte (VAB/Empleo)	66,2 miles de euros por persona ocupada	96,7 miles de euros por persona ocupada	95,7 miles de euros por persona ocupada	99,1 miles de euros por persona ocupada	+49,7%	+3,6%

En 2024, la productividad del sector transporte sube a 99,1 miles de euros por ocupado, siendo superior a la productividad de la economía general vasca (90,0 miles de euros por trabajador).

En relación a 2010, la productividad del transporte crece un 49,7%. Respecto a 2023, el índice sube un 3,6%, variando en el mismo sentido que el total de la economía vasca (+4%).

[a] Dato provisional

Indicador 2	2003 (CNAE-1993 Rev.1)	2022 (CNAE-2009 Y SEC-10)	2023 (CNAE-2009 Y SEC-10)	2024 [a] (CNAE-2009 Y SEC-10)	Grado avance 24-03	Grado avance 24-23
Participación del sector del transporte en el VAB vasco (VAB transporte/VAB economía)	4,80%	5,06%	5,11%	5,16%	+0,36	-0,05

En 2024, el peso del sector transporte sobre el VAB total de la CAPV es del 5,16%.

Respecto a 2023, se produce un leve descenso de la participación del VAB sectorial sobre el VAB de la economía en general (-0,05 puntos porcentuales) mientras se aprecia un incremento respecto a 2003 (+0,36 puntos porcentuales).

[a] Dato provisional

Indicador 3		2005	2022	2023	2024	Grado avance 24-23
Transporte de mercancías por modo de transporte	**Carretera**	74,7%	79,5%	79,4%	78,8%	-0,6
	Ferrocarril	1,1%	1,1%	0,9%	0,8%	-0,1
	Aéreo	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	--
	Marítimo	24,1%	19,4%	19,7%	20,4%	+0,7

En 2024, el transporte de mercancías por carretera representa el 78,8% de la carga total. El traslado por mar supone el 20,4% del total y tráfico ferroviario el resto (0,8%).

En comparación a 2023, se registran incrementos en la carga desplazada por carretera (+0,2%) y por mar (+4,3%) mientras baja el volumen de productos trasladado por ferrocarril (-8,4%).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Indicador 4		2003	2022	2023	2024	Grado avance	
		(Miles de personas)				24-03	24-23
Movilidad de personas por modo de transporte	**Carretera**	116.380	110.109	127.158	135.896	+16,8%	+6,9%
	Ferrocarril	126.453	132.109	155.832	167.325	+32,3%	+7,4%
	Aéreo	3.228	5.736	7.115	7.515	+132,8%	+5,6%
	Marítimo[1]	119	300	329	316	+165,5%	-4,0%

En 2024, los desplazamientos en autobús suben a 136 millones de personas (+6,9%), los viajes en ferrocarril crecen a 167,3 millones de personas (+7,4%), el tráfico aéreo aumenta a 7,5 millones de personas (+5,6%) mientras los traslados marítimos bajan a 316 miles de personas (-4%).

En el largo plazo (2003-2024), todos los medios de transporte han ampliado su volumen de usuarios y usuarias. Los pasajeros y pasajeras por carretera han mejorado un 16,8% y por ferrocarril, han crecido un 32,3%. El tráfico aéreo se ha incrementado un 132,8% y los viajeros y viajeras por mar han aumentado un 165,5%.

[1] Incluye pasaje Puerto de Bilbao y Puerto de Pasaia.

Indicador 5		2006		2022		2023		2024		Grado avance	
		X	M	X	M	X	M	X	M	24-06	24-23
Comercio exterior por modo de transporte	**Carretera**	66,1%	38,1%	59,8%	41,2%	60,0%	44,6%	58,8%	45,7%	-7,3	+7,6	-1,2	+1,1
	Ferrocarril	0,1%	0,4%	0,2%	0,9%	0,1%	0,9%	0,1%	0,9%	0,0	+0,5	0,0	0,0
	Aéreo	1,9%	1,7%	3,1%	2,3%	4,0%	2,5%	4,7%	2,7%	+2,8	+1,0	+0,7	+0,2
	Marítimo	29,2%	56,1%	36,9%	55,5%	35,5%	51,5%	36,2%	50,6%	+7,0	-5,5	+0,7	-0,9
	Otros	2,7%	3,6%	0,0%	0,1%	0,4%	0,5%	0,2%	0,1%	-2,5	-3,5	-0,2	-0,4

En 2024, el transporte por carretera supone el 58,8% del importe de las exportaciones y el 45,7% de las importaciones. El transporte marítimo absorbe el 36,2% del valor de las exportaciones y el 50,6% de las importaciones.

En relación a 2006, el valor de las mercancías con destino el extranjero trasladadas por mar sube 7 puntos porcentuales y la carga importada por carretera aumenta en 7,6 puntos porcentuales.

La variación interanual refleja que las exportaciones crecen en el transporte aéreo y marítimo y las importaciones se incrementan en el transporte por carretera y aéreo.

Indicador 6	2002	2021	2022	2023	2024	Grado avance	
						24-02	24-23
Consumo energético del transporte	1.590 ktep	2.050 ktep	2.179 ktep	2.133 ktep	2.193 ktep	37,9%	2,8%

De acuerdo con los objetivos estratégicos del Programa Marco Ambiental Euskadi 2030, se debe buscar un modelo de desarrollo sostenible.

En 2024, el consumo energético del sector transporte aumenta a 2.193,4 ktep, subiendo un 2,8%. El incremento es superior al registrado por el consumo energético del conjunto de la economía vasca (+1%). En el periodo 2024-2002, el consumo de energía se acrecienta un 37,9%, evolución opuesta al objetivo estratégico definido.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Indicador 7	1990	2020	2021	2022	2023	Grado avance 23-90	Grado avance 23-22
Emisiones de GEIs del transporte	2.784 miles de Tn CO_2 equivalente	5.699 miles de Tn CO_2 equivalente	6.038 miles de Tn CO_2 equivalente	6.353 miles de Tn CO_2 equivalente	6.091 miles de Tn CO_2 equivalente	118,8%	-4,1%

En 2023, las emisiones de GEIs generadas por el sector transporte decrecen un 4,1% sobre 2022, evolución opuesta a la seguida por la economía vasca (el PIB de la CAPV crece un 1,8% respecto a 2022).

En el periodo 1990-2023, las emisiones sectoriales suben un 118,8%, evolución contraria al objetivo marcado por el Protocolo de Kyoto para el transporte.

Indicador 8		2004 [1]	2019	Grado avance 19-04
Costes externos del transporte	**Carretera**	2.753 millones €	1.598,0 millones €	-42,0%
	Ferrocarril	72 millones €	67,3 millones €	-6,5%
	Aéreo	n.d.	157,3 millones €	n.d.
	Marítimo	n.d.	836,0 millones €	n.d.

De acuerdo con los últimos datos disponibles relativos a 2019, los costes externos del transporte en la CAPV se sitúan en torno a los 2.659 millones de euros. El 60,1% corresponden al transporte por carretera, el 31,4% al marítimo y el 5,9% al transporte aéreo. Por su parte, el modo que genera menores costes externos es el ferrocarril (2,5% del total de los costes de la actividad de transporte en la CAPV)

Respecto a 2004, los costes externos del transporte por carretera se reducen un 42,0% debido a las medidas adoptadas en infraestructuras y a la evolución tecnológica en los vehículos. Los costes externos del transporte por ferrocarril experimentan un descenso del 6,5% resultado de los menores costes derivados del transporte de mercancías mientras los costes asociados al tráfico de personas se incrementan debido a la mayor oferta de servicios: tranvía de Vitoria, línea 3 del metro de Bilbao y ampliación de la línea 2.

[1] Los costes de 2004 están actualizados en base a la evolución de precios entre 2004 y 2019.

Indicador 9	2006	2022	2023	2024	Grado avance 24-06	Grado avance 24-23
Gasto medio por persona, gasto medio por hogar y gasto total en transporte	Persona: 1.665 € Hogar: 4.355 € Total: 3.520.592 miles de €	Persona: 1.461 € Hogar: 3.430 € Total: 3.145.048 miles de €	Persona: 1.417 € Hogar: 3.307 € Total: 3.119.341 miles de €	Persona: 1.388 € Hogar: 3.250 € Total: 3.071.190 miles de €	Persona: -16,6% Hogar: -25,4% Total: -12,8%	Persona: -2,0% Hogar: -1,7% Total: -1,5%

En 2024, el gasto medio anual por persona en transporte baja a 1.388 € (-2% respecto a 2023), por hogar 3.250 € (-1,7%) y el gasto total se acerca a 3,1 billones de € (-1,5%).

En comparación con 2006, se aprecia una disminución en los tres indicadores ya que el gasto individual se contrae un 16,6%, a nivel familiar se reduce un 25,4% y el gasto total en transporte desciende un 12,8%.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Indicador 10	1998	2022	2023	2024	Grado avance	
					24-98	24-23
Índice motorización	366,6 turismos por 1.000 habitantes	467,4 turismos por 1.000 habitantes	464,8 turismos por 1.000 habitantes	458,0 turismos por 1.000 habitantes	+24,9%	-1,4%
En 2024, el índice de motorización de la CAPV es de 458 turismos por cada mil habitantes, reduciéndose un 1,4% respecto a 2023.						

Anexos

11.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

11. Anexos

11.1. Novedades legislativas en 2024: europeas, estatales y de la CAPV

11.1.1. Novedades legislativas europeas

a) Directivas

Transporte por carretera
▪ Directiva Delegada (UE) 2024/846 de la Comisión, de 14 de marzo de 2024, por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CE) n.o 561/2006 y (UE) n.o 165/2014 y la Directiva 2002/15/CE en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera. (DO L, 2024/846, 31.5.2024).

Transporte ferroviario
▪ Corrección de errores de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria (DO L, 2024/90726, 14.11.2024).

Transporte marítimo
▪ Directiva (UE) 2024/3017 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2024, que modifica la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se deroga el Reglamento (UE) n.° 1286/2011 de la Comisión (DO L, 2024/3017, 6.12.2024). ▪ Directiva (UE) 2024/3099 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2024, por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L, 2024/3099, 16.12.2024).

Fuente: Diario Oficial de la Unión Europea.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

b) Reglamentos

Transporte por carretera

- Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1886 de la Comisión, de 10 de julio de 2024, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) n.o 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al contenido de la formación inicial y continua de los controladores para el análisis de los datos registrados y la comprobación de los tacógrafos (DO L, 2024/1886, 11.7.2024).

Transporte ferroviario

- Reglamento de Ejecución (UE) 2024/949 de la Comisión por el que se establece un formulario común para las solicitudes de reintegro y de indemnización de los viajeros de ferrocarril por retrasos, pérdida de enlaces y cancelaciones de servicios ferroviarios de conformidad con el Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo (C/2024/1851 final).

Transporte marítimo

- Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2027 de la Comisión, de 26 de julio de 2024, relativo a las actividades de verificación con arreglo al Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE 8 (DO L, 2024/2027, 29.7.2024).

Transporte aéreo

- Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1255 de la Comisión, de 3 de mayo de 2024, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 en lo que respecta a determinadas medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (DO L, 2024/1255, 6.5.2024).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2076 de la Comisión, de 24 de julio de 2024, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.o 1178/2011 y (UE) n.o 965/2012 en lo que respecta a la aclaración de los requisitos aplicables a los copilotos de relevo en crucero, a actualizaciones de los requisitos para la expedición de licencias y la certificación médica de la tripulación de vuelo, y a mejoras para la aviación general (DO L, 2024/2076, 25.7.2024).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2954 de la Comisión, de 29 de noviembre de 2024, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/640 en lo que respecta a la introducción de nuevos requisitos adicionales de aeronavegabilidad (DO L, 2024/2954, 2.12.2024).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2024/3137 de la Comisión, de 13 de diciembre de 2024, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.o 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas cuya explotación queda prohibida o sujeta a restricciones dentro de la Unión (DO L, 2024/3137, 16.12.2024).

Fuente: Diario Oficial de la Unión Europea.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

11.1.2. Novedades legislativas estatales

Transporte por carretera

- Real Decreto 518/2024, de 4 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 902/2022, de 25 de octubre, por el que se aprueba la concesión directa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla de ayudas para la modernización de empresas privadas de transporte de viajeros prestadoras de servicios de transporte por carretera y de empresas privadas que intervienen en el transporte de mercancías por carretera, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia -Financiado por la Unión Europea- Next Generation EU. (BOE-A-2024-11378).
- Real Decreto 613/2024, de 2 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. (BOE-A-2024-13421).
- Real Decreto 1020/2024, de 8 de octubre, por el que se regula la concesión directa de subvenciones a los ayuntamientos de Zaragoza, Burgos, Mollet del Vallès, Arrasate-Mondragón, Oiartzun, Hernani, Zarautz, Algeciras y Puente Genil, y a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para la sostenibilidad del transporte público colectivo urbano. (BOE-A-2024-20400).
- Real Decreto 1176/2024, de 28 de noviembre, por el que se regula la concesión directa de una subvención al Consorcio de Transportes de Bizkaia para la sostenibilidad del transporte público colectivo urbano e interurbano. (BOE-A-2024-24844).
- Orden TRM/957/2024, de 6 de septiembre, por la que se establecen los criterios de denominación de estaciones ferroviarias de transportes de viajeros de la red ferroviaria de interés general y el procedimiento para su determinación y modificación. (BOE-A-2024-18469).

Transporte ferroviario

- Real Decreto 368/2024, de 9 de abril, de traspaso a la Comunidad Autónoma del País Vasco de las funciones de la Administración del Estado correspondientes a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías. (BOE-A-2024-7807).
- Real Decreto 249/2024, de 12 de marzo, por el que se desarrolla la transposición de la Directiva (UE) 2021/1187 del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2021 sobre la racionalización de las medidas para avanzar en la realización de la red transeuropea de transporte (RTE-T) (BOE-A-2024-4862).
- Real Decreto 1119/2024, de 5 de noviembre, por el que se regula la concesión directa de una subvención al Ayuntamiento de Errenteria para la ejecución de un aparcamiento disuasorio en la estación de Lezo-Errenteria. (BOE-A-2024-22930).
- Orden TRM/975/2024, de 10 de septiembre, para la elaboración del Plan Anual de Seguridad Operacional Ferroviaria. (BOE-A-2024-18617).
- Resolución de 7 de agosto de 2024, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, por la que se actualizan las referencias normativas de la «Instrucción ferroviaria: Especificaciones técnicas de material rodante ferroviario para la entrada en servicio de unidades autopropulsadas, locomotoras y coches (IF MR ALC-20)». (BOE-A-2024-26471).

Transporte marítimo

- Resolución de 6 de marzo de 2024, de la Autoridad Portuaria de Bilbao, sobre delegación de competencias. (BOE-A-2024-4759).
- Resolución de 24 de julio de 2024, de Puertos del Estado, por la que se publica el Acuerdo del Consejo Rector, por el que se aprueba la modificación no sustancial de la delimitación de los espacios y usos portuarios del puerto de Bilbao-Punta Lucero y muelle AZ0. (BOE-A-2024-16569).
- Resolución de 24 de julio de 2024, del Organismo Público Puertos del Estado, sobre la inclusión de un módulo de protección en los programas relativos a los cursos de capacitación para manipulación de mercancías peligrosas en los puertos de interés general. (BOE-A-2024-17918).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Transporte aéreo
▪ Resolución de 17 de enero de 2024, de la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo, por la que se aprueba la actualización de la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil. (BOE-A-2024-1659).
▪ Resolución de 29 de noviembre de 2024, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se publican las instrucciones técnicas para el transporte seguro de mercancías peligrosas por vía aérea. (BOE-A-2024-26051).

Fuente: Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, BOE.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

11.1.3. Novedades legislativas de la CAPV

Transporte por carretera

- Decreto 58/2024, de 7 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 mejora de acceso al Parke Empresarial Itziar-Deba: modificación de la curva de Kanala en el PK 0,200 de la GI-3210 (clave 1-EM-19/2023), en el municipio de Deba. (BOPV N.º 98, martes 21 de mayo de 2024).
- Resolución de 17 de septiembre de 2024, de la Directora de Tráfico, por la que se modifica el Anexo V de la Resolución de 20 de febrero de 2024, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2024 en la Comunidad Autónoma del País Vasco, para la incorporación a la Red de Itinerarios de Mercancías Peligrosas (RIMP) de nuevos tramos en territorio guipuzcoano. (BOPV N.º 189, viernes 27 de septiembre de 2024).
- Resolución de 26 de septiembre de 2024, de la Directora de Tráfico, por la que se autoriza la instalación y uso de dispositivos de captación y reproducción de imágenes complementarios de cinemómetros destinados al control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico en la red viaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco. (BOPV N.º 198, jueves 10 de octubre de 2024).
- Orden Foral 491-C/2024, de 27 de noviembre, del Diputado Foral del Departamento de Infraestructuras Viarias y Estrategia Territorial, por la que se resuelve el trámite de información pública y se aprueba el Plan de Acción frente al ruido de las carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa. 4.ª fase. (BOPV N.º 247, viernes 20 de diciembre de 2024).
- Orden Foral 917/2024, de 10 de diciembre, por la que se resuelve el trámite de información pública y se aprueba definitivamente el Plan de Acción para la Mejora de la Calidad Sonora de las carreteras forales de Bizkaia, Período 2024-2029. (BOPV N.º 252, lunes 30 de diciembre de 2024).

Transporte ferroviario

- Resolución 19/2024, de 16 de febrero, de la Directora de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento, por la que se dispone la publicación del Convenio con la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, por el que se encomienda a la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco la redacción de proyectos de plataforma y construcción de obras de plataforma del corredor de acceso a la estación de Bilbao-Abando, de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco. (BOPV N.º 44, jueves 29 de febrero de 2024).
- Resolución de 6 de marzo de 2024, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se aprueba definitivamente el «Estudio Informativo de la ampliación del tranvía de Bilbao a Zorrotzaurre». (BOPV N.º 60, viernes 22 de marzo de 2024).
- Resolución de 22 de abril de 2024, del Director General de Euskal Trenbide Sarea, por la que se aprueba nuevamente el «Proyecto Constructivo de Rehabilitación de la Estación Lutxana-Barakaldo Adif como Edificio Turístico del FFCC, ETS-RFV». (BOPV N.º 86, viernes 3 de mayo de 2024).
- Resolución 71/2024, de 11 de junio, de la Directora de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento, por la que se dispone la publicación del Acuerdo por el que se autoriza la sexta modificación de la encomienda a Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea para la realización de determinadas actividades en relación a la construcción de la Variante Sur Ferroviaria de Bilbao. (BOPV N.º 118, martes 18 de junio de 2024).
- Resolución de 12 de abril de 2024, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se aprueba el Proyecto de instalaciones eléctricas de la estación de Anoeta. (BOPV N.º 88, martes 7 de mayo de 2024).
- Resolución de 13 de junio de 2024, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se aprueba el «Proyecto de comunicaciones de la nueva estación de Usurbil». (BOPV N.º 128, lunes 1 de julio de 2024).
- Resolución de 15 de julio de 2024, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se aprueba el «Proyecto de comunicaciones de la estación de Anoeta». (BOPV N.º 149, miércoles 31 de julio de 2024).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

- Resolución de 7 de agosto de 2024, del Director de Calidad Ambiental y Economía Circular, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto de la línea 5 del Metro de Bilbao, tramo Hospital de Galdakao-Bedia promovido por la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco, en los términos municipales de Galdakao y Bedia (Bizkaia). (BOPV N.º 180, lunes 16 de septiembre de 2024).
- Resolución de 11 de septiembre de 2024, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se aprueba el «Proyecto Modificado n.º 2 de la obra del Metro Donostialdea. Tramo Altza-Galtzaraborda». (BOPV N.º 191, martes 1 de octubre de 2024).
- Resolución de 12 de septiembre de 2024, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se aprueba el «Proyecto de instalaciones eléctricas y equipos del tramo Altza-Galtzaraborda». (BOPV N.º 191, martes 1 de octubre de 2024).
- Resolución de 13 de septiembre de 2024, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se aprueba el «Proyecto de rehabilitación y modernización de la estación de Galtzaraborda en la línea Donostia-Hendaia, Gipuzkoa. REV B». (BOPV N.º 191, martes 1 de octubre de 2024).
- Resolución de 9 de octubre de 2024, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se aprueba definitivamente el «Estudio Informativo de la Línea 5 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao» y su Estudio de Impacto Ambiental. (BOPV N.º 214, lunes 4 de noviembre de 2024).
- Resolución de 11 de octubre de 2024, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se desafecta y excluye de la relación de bienes y derechos afectados por el «Proyecto constructivo Metro de Donostialdea. Tramo Altza-Galtzaraborda», a las fincas 005, 006, 007 y 028 y se da por finalizado el expediente expropiatorio con los titulares de las mismas. (BOPV N.º 210, lunes 28 de octubre de 2024).
- Resolución de 20 de noviembre de 2024, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se aprueba el «Proyecto de señalización de la variante del Topo». (BOPV N.º 241, jueves 12 de diciembre de 2024).
- Resolución de 5 de diciembre de 2024, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se somete a información pública la «Actualización del Estudio Informativo de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalgana» y su Estudio de Impacto Ambiental. (BOPV N.º 247, viernes 20 de diciembre de 2024).

Transporte marítimo

- Anuncio del Director de Puertos y Asuntos Marítimos, sobre otorgamiento de concesión de dominio público portuario para la reforma y explotación de un pabellón en el puerto de Bermeo. (BOPV N.º 252, lunes 30 de diciembre de 2024).

Otros

- Orden de 30 de diciembre de 2024, de la Consejera de Movilidad Sostenible, por la que se aprueba inicialmente y se somete a información pública y audiencia el proyecto de Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi. (BOPV N.º 9, miércoles 15 de enero de 2025).

Fuente: Boletín Oficial del País Vasco. Gobierno Vasco.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

11.2. Infraestructuras: principales novedades en 2024

Infraestructuras viarias – Principales novedades 2024

En ***Bizkaia***, las actuaciones más relevantes son:

- En enero, se adjudica la redacción del proyecto de la variante de Rekalde con un plazo de inicial de redacción de 33 meses desde marzo.
- Se aprueba el proyecto de construcción de la segunda fase del intercambiador de Cruces, con un período estimado de 21 meses de obras.
- En febrero, se anuncian un nuevo trazado entre Elorrio y Arrasate para la transformación integral de la N-636, se eliminan las curvas y se salva el alto de Kanpazar a través de un túnel de 830 metros.
- Se inician las obras para minimizar la afección de las inundaciones en el entorno de Makro en Asua.
- Se avanza en los trabajos de construcción de la nueva variante que conectará la carretera BI-633 con la BI-2636 tanto en el lado de Markina como en el de Etxebarria.
- En abril, se conceden ayudas para el desarrollo de proyectos dirigidos a mejorar y modernizar la red foral viaria aplicando y probando nuevas tecnologías avanzadas, de forma sostenible e integrada en su entorno.
- En junio entra en vigor la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) de Bilbao, regulada por la ordenanza aprobada por el Pleno del Ayuntamiento, y que cubre aproximadamente 2 km² que incluyen el distrito de Abando, delimitado por la ría de Bilbao, Sabino Arana, Avenida del Ferrocarril, Autonomía, San Francisco y Bailén. Los vehículos con etiqueta 0, ECO y C pueden circular libremente. Los vehículos con etiqueta B únicamente pueden acceder si se dirigen a aparcamientos de rotación.
- En junio, se aprueba el proyecto del nuevo tramo de pasarela peatonal y ciclable en Alonsotegi.
- En julio, se finalizan las obras de reordenación de la BI-735 a su paso por Makro en Erandio que han tenido una duración de siete meses.
- Finalizan las obras de ampliación, reordenación y mejora de la intersección sur de acceso a la localidad de Ubide, en la carretera N-240.
- Finalizan las obras de reparación y adecuación del Túnel de Bolunburu en el Corredor del Kadagua.
- En septiembre, presentan el segundo Plan de Innovación y Sostenibilidad de las Infraestructuras Viarias de Bizkaia 2024-2027, que tiene como objetivo posicionar Bizkaia como un referente en el despliegue de la movilidad sostenible, conectada, automatizada y cooperativa.
- En octubre, se repara un muro y un talud situados en dos puntos diferentes de la BI-633, dentro de los términos municipales de Berriatua y Berriz.
- Se licitan las obras de mejora del Túnel de Sodupe con un plazo de ejecución de 15 meses.
- Se contempla una inversión global de 120 millones de euros para las labores de conservación y mejora de la seguridad de la red de carreteras foral.
- En noviembre, se concluyen las obras de reordenación de la Bi-4342 entre la rotonda de Boroa y la central térmica en Amorebieta-Etxano.
- Comienzan las obras en los túneles de Artxanda que obligan a cerrar el túnel Ugasko-La Salve durante cuatro meses.

En ***Gipuzkoa***, las acciones más destacables son:

- En febrero, se anuncian un nuevo trazado entre Elorrio y Arrasate para la transformación integral de la N-636, se eliminan las curvas y se salva el alto de Kanpazar a través de un túnel de 830 metros.
- Se anuncian las obras de rehabilitación del firme de la carretera GI-3771 en Urretxu.
- En marzo, el corredor de la A-15 entre Andoain y Berastegi se cierra para retirar el 'by-pass' de las obras del túnel de Gorosmendi.
- En abril, se reabre el túnel de Lesarri de la AP-1 en sentido Gasteiz tras finalizar los trabajos de rehabilitación integral que comenzaron el pasado septiembre.
- En junio, se anuncian nuevas actuaciones en Itsasondo, Olaberria y Gabiria, en su mayoría

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Infraestructuras viarias – Principales novedades 2024

relacionadas con la seguridad vial, y en Legorreta se realizan obras de reforma del viaducto del embalse de Ibiur.

- En octubre, se inician las obras de construcción de una nueva rotonda en la intersección de la carretera GI-2632 con la vía Igartza Oleta, que actúa como acceso y salida al municipio de Beasain.
- Se inicia la segunda fase de las obras de mejora en la carretera GI-631 entre Azkoitia y Urretxu.

En ***Álava***, las obras a destacar son:

- En febrero, se realizan las obras de mejora de la carretera A-3114 entre las localidades de Maeztu y Leorza.
- En julio, finalizan las obras de mejora de la carretera A-2128 entre Campezo y San Vicente de Arana.
- Finalizan las obras de ampliación, reordenación y mejora de la intersección sur de acceso a la localidad de Ubide, en la carretera N-240.
- Plan de Firmes: se mejora el firme de distintos tramos de 71 carreteras alavesas. El Plan de Firmes 2024 contempla intervenciones en algunas de las principales vías de la Red de Interés Preferente y la Red Básica como la A-1, la N-124, la AP-1 y la N-622.
- En agosto, se adjudica el estudio sobre el sistema de financiación y gestión de las vías de alta capacidad de la Red Foral de Carreteras. Plazo ejecución 26 semanas.
- En noviembre, se realizan las obras de la variante de Legutio en la conexión entre A-623 y A-2620.

Fuente: Diputación Foral de Bizkaia, Diputación Foral de Gipuzkoa y Diputación Foral de Álava.

Infraestructura ferroviaria de Adif – Principales novedades 2024

Red ferroviaria convencional de Adif

- En enero, se avanza en la electrificación del despliegue del tercer carril entre Astigarraga e Irún.
- Se refuerza la red de Cercanías de Bilbao con mejoras en los sistemas de electrificación y señalización.
- En febrero, se refuerza la seguridad de los cinco túneles del trayecto Vitoria/Gasteiz-Bilbao de la línea Vitoria/Gasteiz-Bilbao-Donostia/San Sebastián-frontera francesa.
- En abril, se inician los trabajos previos a la excavación y ampliación del túnel de Loiola.
- En mayo, se avanza en la ampliación de una vía en la estación de Orduña para impulsar el tráfico de mercancías.
- En julio, se obtiene financiación para la conexión de la 'Y vasca' con la LAV Burgos-Vitoria/Gasteiz; los nuevos accesos a Vitoria-Gasteiz y Bilbao; y las nuevas estaciones de Vitoria-Gasteiz, Bilbao y Donostia-San Sebastián, entre otras actuaciones.
- Se refuerza la integración del ferrocarril a su paso por localidades de Gipuzkoa, Bizkaia, Palencia, Zaragoza y Santander: despliegan 50 pantallas de protección acústica en tramos de red convencional, alta velocidad y ancho métrico.
- En octubre, se acuerda eliminar el paso a nivel ubicado en el punto kilométrico 7/047 en la intersección de la línea Desertu/Barakaldo-Muskiz y la carrera BI-3756 a Casal (La Ralera/Erralera), en el término municipal de Ortuella (Bizkaia).
- Se adjudica la construcción de la construcción de la nueva estación de Bidebieta Basauri.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren – Principales novedades 2024

En ***Bizkaia***, ETS lleva a cabo las siguientes actuaciones:

- En proyecto de renovación de los 4,5 km de vía entre las estaciones de Lutxana (Erandio) y Sondika, se licita en agosto y se adjudica en octubre- Plazo 3 meses.
- Se inician los trabajos de construcción de un nuevo vestíbulo para la estación de Gernika, incluye la supresión del paso a nivel.
- En enero, la elaboración de un estudio para dar solución a los pasos a nivel que quedan en el municipio de Amorebieta, ubicados en las calles Gudari y San Pedro. Se avanza en la ejecución de las obras de supresión de otros pasos a nivel: los de Bernabeitia y Euba.
- En octubre, se adjudica la supresión del paso a nivel entre andenes de la estación de Bedia, la construcción de un nuevo vestíbulo, así como la construcción de un aparcamiento disuasorio. Plazo de ejecución 12 meses.
- En diciembre, se adjudican las obras de reparación y protección del viaducto de Mundaka, en la línea Amorebieta-Bermeo. Plazo de ejecución 20 meses.
- En el mismo mes, entra en servicio una nueva pasarela peatonal sobre la carretera N-634, construida tras la supresión del paso a nivel de Zaldua-Etxebarria.
- Continúan las obras de cubrición de vía entre la estación de Eibar y Azitain, para mejorar la conexión peatonal y crear una nueva zona de paseo y carril bici en Eibar.
- Se lleva a cabo la reforma integral de la estación de Zaldibar para mejorar su accesibilidad y comodidad.

En el ***territorio histórico de Gipuzkoa***, las obras más relevantes son:

- En marzo, se restablece el servicio ferroviario entre Elgoibar y Mendaro, que permanecía cortado por el deslizamiento de un talud sobre un tramo de vía única.
- En abril entra en servicio la nueva estación ferroviaria de Zarautz. Se elimina el antiguo paso entre andenes y mejora la seguridad. En junio, junio, culmina la ejecución de la obra de señalización
- En mayo, se reabre el tráfico ferroviario en el tramo entre Zumaia y Zarautz, que permaneció ocho meses cerrado por un derrumbe en el túnel de Meagas.
- En septiembre, se adjudica la construcción de la variante ferroviaria de Aginaga, entre Orio y Usurbil. Esta actuación permitirá duplicar las frecuencias entre Zarautz y Donostia.
- En octubre, se da el paso definitivo para la mejora de la infraestructura ferroviaria en Zumaia, incluye la construcción de cocheras y reforma de la estación.
- Continúan las obras de cubrición de vía entre la estación de Eibar y Azitain, para mejorar la conexión peatonal y crear una nueva zona de paseo y carril bici en Eibar.
- Se avanza en el proyecto de construcción de la nueva estación de Usurbil, que incluye la supresión de dos pasos a nivel, y la instalación de una nueva pasarela sobre la N634.
- En 2024, continúan las obras de la variante ferroviaria del Topo.
- A principios de 2024, comenzaron los trabajos de instalaciones eléctricas y equipos de la Variante del Topo. Las obras se prolongan hasta primavera de 2026.
- En enero, comienzan los trabajos de conexión de la nueva pasante ferroviaria del Topo con la línea ferroviaria actual, dando continuidad a la que será la nueva estación de Easo. Duración 20 meses.
- En febrero, se unen los dos frentes de excavación del tramo Miraconcha-Easo.
- En la futura estación de Centro-La Concha se lleva a cabo el revestimiento de hormigón de los cañones de Xabier Zubiri, Loiola y San Bartolomé, excavación de 4 pozos de ventilación y colocación del edículo del ascensor que conecta la calle Easo.
- En julio, se licita de los proyectos de urbanización de las calles Easo, San Bartolomé y la plaza Xabier Zubiri. Se adjudica en noviembre.
- En septiembre, se inician los trabajos de excavación del pozo de ventilación EBA de la futura

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Infraestructuras de ETS operadas por EuskoTren – Principales novedades 2024

estación Centro-La Concha, en el cruce de las calles Easo y San Martín.

- En noviembre, comenzaron los trabajos del proyecto de comunicaciones con plazo de ejecución de 14 meses.
- En diciembre se aprueba el expediente para la contratación de los trabajos de señalización. El proyecto incluye una modificación en la señalización de Lugaritz y un nuevo enclavamiento en la estación de Bentaberri, para controlar el equipamiento de señalización de la Variante.
- Se instalan ascensores, escaleras mecánicas y pasillos rodantes en las nuevas estaciones de Bentaberri, Concha y Easo.
- En enero queda aprobada la licitación de las obras de la variante de mercancías de Amara. Plazo 18 meses.
- Prosiguen las obras para la reforma integral de la estación de Anoeta. En septiembre, se adjudican los trabajos de instalaciones eléctricas y en noviembre, se adjudican los trabajos de comunicaciones.
- Se inician los trabajos de la redacción del proyecto constructivo del Intercambiador de Riberas de Loiola. Plazo de ejecución de 24 meses.
- Se avanza en el proyecto de construcción de la variante ferroviaria soterrada entre Altza y Galtzaraborda.
- En febrero, queda unida la estación de Pasaia con la estación de Altza a través del túnel ferroviario.
- En junio, Pasaia recuperó parte de los terrenos ocupados en Antxo para la ejecución de la variante ferroviaria, tramo de la alameda entre Eskalantegi y Hamarretxeta.
- En octubre, finalizan de los trabajos de excavación de la futura estación soterrada de Pasaia.
- En diciembre se realiza la propuesta de adjudicación del proyecto de instalaciones eléctricas y equipos para el tramo Altza-Galtzaraborda.

Infraestructuras ETS operadas por Metro Bilbao – Principales novedades 2024

- En la Línea 4, continúan con los trabajos de redacción del proyecto constructivo de la Línea 4 y zona sur del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao. En julio, se amplía el plazo 1 año.
- En la Línea 5, se ejecutan los cierres perimetrales de los recintos de obras, buena parte del desvío de servicios afectados por el nuevo trazado, los emboquilles de las galerías de ataque y campañas geotécnicas complementarias.
- La Línea 5, que financian al 50 por ciento el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Bizkaia, tendrá una longitud de 6,3 kilómetros e incluye cinco nuevas estaciones: Sarratu, Aperribai, Bengoetxe, Galdakao y Hospital.

Infraestructuras tranviarias ETS operadas por EuskoTren – Principales novedades 2024

En el ***Tranvía de Bilbao***:

- En 2024, se sigue avanzando en el proyecto constructivo para la ampliación a la isla de Zorrotzaurre del trazado del tranvía de Bilbao.
- En marzo, se aprueba la licitación de la redacción del proyecto y en septiembre, se adjudica con un plazo de ejecución de 18 meses.
- El proyecto también implica el traslado de la parada de Sabino Arana hacia la rotonda de Sagrado Corazón y el análisis y definición de la tipología constructiva del puente que unirá Olabeaga y Zorrotzaurre.

El ***Tranvía de Vitoria-Gasteiz***, es objeto de diversas actuaciones:

- En febrero, se licitan de las obras de repavimentación y eliminación de arquetas en el tramo de plataforma comprendido entre las calles General Álava e Independencia, con el objetivo de mitigar el impacto acústico que genera el paso de vehículos por la traza compartida.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

- Se sustituye nueve metros de carril en la vía de uso exclusivo tranviario, a la altura de la confluencia de las calles General Álava, Fueros e Independencia y se repone la losa deteriorada.
- En agosto, se entrega un estudio de movilidad nocturna en el que se analizan los distintos medios de transporte público disponibles en la ciudad con el fin de identificar la mejor alternativa para la franja nocturna. Concluyendo que la mejor alternativa a las necesidades de la ciudad es mantener el sistema actual basado en autobuses.
- En septiembre, se está ejecutando la ampliación del estudio informativo del proyecto para adaptarlo a las alegaciones municipales, antes de abrir el plazo de exposición pública. También se estudia el futuro de la calle General Álava y el refuerzo del servicio de Cercanías para la conexión por tren de los pueblos de la Llanada alavesa y la capital.
- En diciembre, sale a información pública la actualización del estudio informativo sobre la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalgana, así como su estudio de impacto ambiental. Tendrá una longitud aproximada de seis kilómetros, con once paradas. El horizonte temporal, va desde los 36 meses en el tronco común, a los 18 meses en cada uno de los ramales, y 24 meses en el caso del ramal de conexión y cocheras.

Infraestructuras Nueva Red Ferroviaria Vasca – Principales novedades 2024

- A finales del ejercicio 2024, se trabaja en la construcción de la nueva estación de Atotxa de Donostia-San Sebastián.
- En marzo, se celebra una comisión de seguimiento del proyecto, donde se constata el avance global de la infraestructura y se definieron las próximas actuaciones necesarias para su culminación: finalización del último tramo Hernani-Astigarraga y el acceso en alta velocidad de Donostia-San Sebastián; avances de las obras de la estación de Atotxa; licitación del proyecto que conectará Galdakao-Basauri con el acceso soterrado a Bilbao; aprobación de la declaración de impacto ambiental que allana el camino para la integración del tren de alta velocidad en Vitoria-Gasteiz y futura estación de cercanías de Astigarraga y el nudo de Arkaute.
- En 2024, finaliza el tramo Hernani-Astigarraga y de los accesos en alta velocidad a Donostia/San Sebastián.
- En marzo, se licita la redacción del proyecto constructivo del acceso a Bilbao con un plazo de ejecución de 24 meses.
- En junio, se aprueba el estudio informativo definitivo para el soterramiento del tren en Vitoria-Gasteiz y en noviembre, se encomienda de gestión del nudo de Arkaute.
- En noviembre, se aprueba el estudio informativo de la Variante Sur Ferroviaria, finalizando la fase administrativa del proyecto.

Aeropuerto de Bilbao – Principales novedades 2024

- Se avanza en la ejecución del Plan de Aislamiento Acústico con la conclusión de actuaciones de insonorización en 480 viviendas en febrero y 168 nuevas viviendas en noviembre.

Aeropuerto de Donostia-San Sebastián – Principales novedades 2024

- Se pone en marcha un proyecto pionero que permite detectar FODs (Foreing Objects Debris) en pista en tiempo real mediante imágenes enviadas por un dron a través de una red 5G, que son analizadas por un algoritmo de Inteligencia Artificial (IA).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Puerto de Bilbao – Principales novedades 2024

- En 2024, en mayo, se autoriza la licitación de la construcción del Espigón Central de la ampliación del puerto de Bilbao en el Abra Exterior (2ª fase). Las obras consisten en la creación de 1.011 m de nueva línea de atraque distribuida en dos nuevos muelles (muelle A-3 y muelle A-4).
- En el mismo mes, se saca a licitación las obras correspondientes al proyecto constructivo de la Segunda Fase del Espigón Central del Puerto de Bilbao.
- En junio, culminan las obras de la nueva zona de ocio y esparcimiento de Santurtzi en el entorno del puerto pesquero.
- En julio, se adjudica el contrato de las obras del "Proyecto constructivo del Espigón Central de la ampliación del Puerto de Bilbao en el Abra exterior (2ª fase). Plazo de ejecución 26 meses.
- Se realizan mejoras en las instalaciones del muelle AZ3, en el que atracan los cruceros. En concreto, la rampa número 4 es sometida a modificaciones estructurales.
- El muelle AZ0 entra en servicio tras las obras de urbanización y pavimentación.
- En el periodo 2024-2026, el fabricante de componentes eólicos Haizea Wind Group invertirá en la ampliación de su planta en el Puerto de Bilbao, donde ocupa una concesión de 210.000 m².
- En noviembre, se autoriza el desarrollo de la infraestructura eléctrica en el puerto de Bilbao que permita la conexión de los buques a la red cuando estén atracados.
- En diciembre, se licitan las obras de la segunda fase de su proyecto de OPS (Onshore Power Supply). Plazo de ejecución 24 meses.

Puerto de Pasajes – Principales novedades 2024

- En 2024, en enero comienza la instalación de un nuevo sistema de iluminación inteligente en el puerto de Pasaia. Duración 24 semanas.
- En noviembre, la renovación y modernización de las instalaciones de la lonja entra en su recta final con el inicio de los trabajos de la última fase. Duración estimada de 14 meses. Los trabajos permitirán 5.000 m² adicionales a la actividad pesquera del puerto y poner en marcha un sistema de climatización por geotermia marina, iluminación LED o las preinstalaciones necesarias.
- En diciembre, se aprueba el proyecto urbanístico por valor de 1,6 millones de euros para renovar la parcela ubicada junto al futuro edificio del Grupo Spri en Pasaia, así como el convenio que va a permitir su ejecución.
- Se traspasa el edificio Ciriza a titularidad municipal para hacer viable el uso del inmueble para fines culturales.

Puerto de Bermeo – Principales novedades 2024

- En septiembre de 2024, se licitan las obras de suministro e instalación de pavimento sintétivo en los pantalanes con sus respectivos fingers.
- En marzo, se inicia el proceso para la reforma interior de la oficina del puerto de Bermeo.
- Mejora del puerto deportivo: ampliación de la dársena de Artza, instalación de torretas de agua y electricidad telecontroladas y construcción de un nuevo edificio de Capitanía.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

11.3. Anexo Estadístico

11.3.1. Marco general

a) Número de establecimientos

Cuadro 11.1. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en la CAPV.

(nº establecimientos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	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
2008	14.742	93,5	7,2	15.766	7,7	203.911
2009	14.500	93,1	7,2	15.574	7,7	201.952

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	nº establ.
2009	13.825	95,0	6,8	14.547	7,2	202.093
2010	12.495	94,5	6,5	13.227	6,9	191.057
2011	11.782	96,2	6,4	12.247	6,7	185.454
2012	11.661	94,7	6,3	12.308	6,7	184.471
2013	11.185	95,0	6,2	11.770	6,6	179.285
2014	10.441	93,9	5,9	11.117	6,2	176.879
2015	10.450	93,7	5,9	11.150	6,2	176.384
2016	10.255	93,9	5,8	10.920	6,2	175.674
2017	10.398	93,2	5,9	11.160	6,4	175.393
2018	10.157	92,3	5,8	11.001	6,3	173.849
2019	10.092	91,7	5,8	11.009	6,3	174.771
2020	9.787	90,7	5,7	10.794	6,3	171.371
2021	9.720	89,7	5,7	10.832	6,4	169.897
2022	9.588	89,4	5,7	10.728	6,4	168.483
2023	9.457	88,7	5,7	10.662	6,4	166.587
2024	9.374	87,9	5,7	10.665	6,5	165.214

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.2. 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
2008	-0,9	-0,2	2,3
2009	-1,6	-1,2	-1,0

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
2009	--	--	--
2010	-9,6	-9,1	-5,5
2011	-5,7	-7,4	-2,9
2012	-1,0	0,5	-0,5
2013	-4,1	-4,4	-2,8
2014	-6,7	-5,5	-1,35
2015	0,1	0,3	-0,3
2016	-1,9	-2,1	-0,4
2017	1,4	2,2	-0,2
2018	-2,3	-1,4	-0,9
2019	-0,6	0,1	0,5
2020	-3,0	-2,0	-1,9
2021	-0,7	0,4	-0,9
2022	-1,4	-1,0	-0,8
2023	-1,4	-0,6	-1,1
2024	-0,9	0,0	-0,8

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.3. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Álava.

(nº Establecimientos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	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
2008	1.843	92,9	6,8	1.984	7,4	26.936
2009	1.824	92,7	6,8	1.967	7,4	26.756

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	nº establ.
2009	1.744	95,6	6,5	1.825	6,8	26.791
2010	1.575	94,5	6,2	1.667	6,6	25.277
2011	1.489	96,9	6	1.536	6,3	24.884
2012	1.474	94,1	5,7	1.566	6,1	25.788
2013	1.401	94,3	5,5	1.485	5,9	25.364
2014	1.338	93,0	5,4	1.439	5,8	24.938
2015	1.340	92,5	5,4	1.448	5,8	24.794
2016	1.322	93,8	5,3	1.409	5,7	24.759
2017	1.341	92,3	5,4	1.453	5,8	24.870
2018	1.324	92,8	5,4	1.427	5,8	24.493
2019	1.348	91,2	5,4	1.478	5,9	24.974
2020	1.313	88,6	5,3	1.482	6	24.712
2021	1.303	86,8	5,4	1.502	6,2	24.299
2022	1.321	85,8	5,5	1.539	6,4	24.208
2023	1.307	85,8	5,4	1.523	6,3	24.008
2024	1.280	83,9	5,4	1.525	6,4	23.771

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.4. 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
2008	-0,4	0,5	2,5
2009	-1,0	-0,9	-0,7

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
2009	--	--	--
2010	-9,7	-8,7	-5,7
2011	-5,5	-7,9	-1,6
2012	-1,0	2,0	3,6
2013	-5,0	-5,2	-1,6
2014	-4,5	-3,1	-1,7
2015	0,1	0,6	-0,6
2016	-1,3	-2,7	-0,2
2017	1,4	3,1	0,4
2018	-1,3	-1,8	-1,5
2019	1,8	3,6	2,0
2020	-2,6	0,3	-1,0
2021	-0,8	1,3	-1,7
2022	1,4	2,5	-0,4
2023	-1,1	-1,0	-0,8
2024	-2,1	0,1	-1,0

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.5. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Gipuzkoa.

(nº establecimientos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	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
2008	5.075	94,7	7,0	5.359	7,4	72.137
2009	4.963	94,5	7,0	5.251	7,4	70.686

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	nº establ.
2009	4.780	95,9	6,8	4.985	7,1	70.709
2010	4.207	95,5	6,3	4.405	6,6	66.694
2011	4.056	97,1	6,4	4.176	6,5	63.768
2012	3.939	95,3	6,2	4.135	6,5	63.381
2013	3.757	95,5	6,1	3.933	6,3	61.972
2014	3.368	94,6	5,6	3.562	5,9	60.631
2015	3.359	94,1	5,6	3.570	5,9	60.253
2016	3.276	93,8	5,5	3.492	5,8	59.907
2017	3.295	93,0	5,5	3.543	5,9	59.639
2018	3.194	92,4	5,4	3.457	5,8	59.160
2019	3.141	92,0	5,3	3.413	5,8	59.176
2020	3.022	91,6	5,2	3.298	5,7	57.571
2021	2.960	90,9	5,2	3.256	5,7	57.223
2022	2.910	90,5	5,1	3.216	5,7	56.896
2023	2.845	89,5	5,1	3.178	5,7	56.241
2024	2.838	89,0	5,1	3.190	5,8	55.466

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.6. 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
2008	-2,1	-1,7	1,4
2009	-2,2	-2,0	-2,0

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
2009	--	--	--
2010	-12,0	-11,6	-5,7
2011	-3,6	-5,2	-4,4
2012	-2,9	-1,0	-0,6
2013	-4,6	-4,9	-2,2
2014	-10,4	-9,4	-2,2
2015	-0,3	0,2	-0,6
2016	-2,5	-2,2	-0,6
2017	0,6	1,5	-0,5
2018	-3,1	-2,4	-0,8
2019	-1,7	-1,3	0,0
2020	-3,8	-3,4	-2,7
2021	-2,1	-1,3	-0,6
2022	-1,7	-1,2	-0,6
2023	-2,2	-1,2	-1,2
2024	-0,8	-0,2	-1,4

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.7. Evolución del número de establecimientos del sector de transportes en Bizkaia.

(nº Establecimientos y %)

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	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
2008	7.824	92,9	7,5	8.423	8,0	104.838
2009	7.713	92,3	7,4	8.356	8,0	104.510

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº establ.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº establ.	% (B) / (C)	nº establ.
2009	7.301	94,4	7	7.737	7,4	104.593
2010	6.713	93,8	6,8	7.155	7,2	99.086
2011	6.244	95,5	6,4	6.535	6,8	96.802
2012	6.228	94,3	6,5	6.607	6,9	95.302
2013	6.027	94,9	6,6	6.352	6,9	91.949
2014	5.735	93,8	6,3	6.116	6,7	91.310
2015	5.751	93,8	6,3	6.132	6,7	91.337
2016	5.657	94,0	6,2	6.019	6,6	91.008
2017	5.762	93,5	6,3	6.164	6,8	90.884
2018	5.639	92,2	6,3	6.117	6,8	90.196
2019	5.603	91,6	6,2	6.118	6,8	90.621
2020	5.452	90,7	6,1	6.014	6,8	89.088
2021	5.457	89,8	6,2	6.074	6,9	88.375
2022	5.357	89,7	6,1	5.973	6,8	87.379
2023	5.305	89,0	6,1	5.961	6,9	86.338
2024	5.273	88,4	6,1	5.967	6,9	85.977

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.8. 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
2008	-0,2	0,6	2,9
2009	-1,4	-0,8	-0,3

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
2009	--	--	--
2010	-8,1	-7,5	-5,3
2011	-7,0	-8,7	-2,3
2012	-0,3	1,1	-1,5
2013	-3,2	-3,9	-3,5
2014	-4,8	-3,7	-0,7
2015	0,3	0,3	0,0
2016	-1,6	-1,8	-0,4
2017	1,9	2,4	-0,1
2018	-2,1	-0,8	-0,8
2019	-0,6	0,0	0,5
2020	-2,7	-1,7	-1,7
2021	0,1	1,0	-0,8
2022	-1,8	-1,7	-1,1
2023	-1,0	-0,2	-1,2
2024	-0,6	0,1	-0,4

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.9. 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
2008	12.462	72	20	42	2.146	14.742
2009	12.200	58	20	39	2.183	14.500
%						
1995	60,80	1,72	0,38	0,99	36,11	100,00
1996	89,66	0,59	0,08	0,21	9,46	100,00
1997	89,49	0,48	0,08	0,17	9,79	100,00
1998	89,00	0,46	0,09	0,18	10,28	100,00
1999	88,67	0,44	0,09	0,18	10,62	100,00
2000	87,56	0,45	0,10	0,18	11,72	100,00
2001	86,49	0,46	0,11	0,20	12,75	100,00
2002	85,69	0,49	0,10	0,27	13,45	100,00
2003	85,31	0,49	0,10	0,24	13,86	100,00
2004	85,10	0,47	0,10	0,23	14,11	100,00
2005	85,09	0,51	0,14	0,25	14,01	100,00
2006	84,89	0,54	0,13	0,26	14,18	100,00
2007	84,74	0,52	0,13	0,26	14,36	100,00
2008	84,53	0,49	0,14	0,28	14,56	100,00
2009	84,14	0,40	0,14	0,27	15,06	100,00

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

AÑO / MODO	Trans. Terres. de Pers.*	Trans. Carret Mercan.	Trans. Ferro. Interur. Pers.	Trans. Ferro. Mercan.	Trans. Tubería	Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marit.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.**	Act. Post. y de Corr.	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS															
2009	2.694	9.669	41	3	3	16	17	10	6	-	-	-	1.366	-	13.825
2010	2.587	8.468	57	5	4	15	14	11	5	289	109	32	899	-	12.495
2011	2.596	7.881	62	6	-	16	12	9	7	283	107	26	784	458	12.247
2012	2.585	7.644	62	8	4	17	14	8	106	315	123	34	721	667	12.308
2013	2.548	7.275	62	9	4	15	14	11	110	306	114	38	679	585	11.770
2014	2.494	6.749	60	6	5	11	11	14	2	256	102	22	709	676	11.117
2015	2.506	6.727	60	9	4	9	11	12	3	261	101	19	728	700	11.150
2016	2.463	6.589	63	15	4	10	12	11	3	258	99	21	707	665	10.920
2017	2.487	6.665	63	16	5	15	14	11	3	258	107	21	733	762	11.160
2018	2.471	6.451	63	15	5	13	15	10	3	245	103	22	741	844	11.001
2019	2.433	6.410	74	15	5	24	14	9	2	245	100	19	742	917	11.009
2020	2.410	6.153	74	13	5	23	14	9	2	236	99	22	727	1.007	10.794
2021	2.931	6.099	74	10	5	25	16	12	2	241	93	26	726	1.112	10.832
2022	2.337	5.999	73	15	5	30	16	15	2	239	86	26	745	1.140	10.729
2023	2.334	5.888	83	17	5	38	17	14	-	238	86	26	711	1.205	10.662
2024	2.350	5.780	84	6	5	40	17	13	-	251	87	31	710	1.291	10.665
%															
2009	19,49	69,94	0,30	0,02	0,02	0,12	0,12	0,07	0,04	-	-	-	9,88	-	100,00
2010	20,70	67,77	0,46	0,04	0,03	0,12	0,11	0,09	0,04	2,31	0,87	0,26	7,19	-	100,00
2011	21,20	64,35	0,51	0,05	-	0,13	0,10	0,07	0,06	2,31	0,87	0,21	6,40	3,74	100,00
2012	21,00	62,11	0,50	0,06	0,03	0,14	0,11	0,06	0,86	2,56	1,00	0,28	5,86	5,42	100,00
2013	21,65	61,81	0,53	0,08	0,03	0,13	0,12	0,09	0,93	2,60	0,97	0,32	5,77	4,97	100,00
2014	22,43	60,71	0,54	0,05	0,04	0,10	0,10	0,13	0,02	2,30	0,92	0,20	6,38	6,08	100,00
2015	22,48	60,33	0,54	0,08	0,04	0,08	0,10	0,11	0,03	2,34	0,91	0,17	6,53	6,28	100,00
2016	22,55	60,34	0,58	0,14	0,04	0,09	0,11	0,10	0,03	2,36	0,91	0,19	6,47	6,09	100,00
2017	22,28	59,72	0,56	0,14	0,04	0,13	0,13	0,10	0,03	2,31	0,96	0,19	6,57	6,83	100,00
2018	22,46	58,64	0,57	0,14	0,05	0,12	0,14	0,09	0,03	2,23	0,94	0,20	6,74	7,67	100,00
2019	22,10	58,23	0,67	0,14	0,05	0,22	0,13	0,08	0,02	2,23	0,91	0,17	6,74	8,33	100,00
2020	22,33	57,00	0,69	0,12	0,05	0,21	0,13	0,08	0,02	2,19	0,92	0,20	6,74	9,33	100,00
2021	27,06	56,31	0,68	0,09	0,05	0,23	0,15	0,11	0,02	2,22	0,86	0,24	6,70	10,27	100,00
2022	21,78	55,91	0,68	0,14	0,05	0,28	0,15	0,14	0,02	2,23	0,80	0,24	6,94	10,63	100,00
2023	21,89	55,22	0,78	0,16	0,05	0,36	0,16	0,13	-	2,23	0,81	0,24	6,67	11,30	100,00
2024	22,03	54,20	0,79	0,06	0,05	0,38	0,16	0,12	-	2,35	0,82	0,29	6,66	12,11	100,00

* Incluye los transportes por carretera urbano e interurbano, y los otros transportes terrestres (ferrocarril, funiculares, etc.) cuando son urbanos o suburbanos.

**Agrupa las actividades anexas comunes a varios modos de transporte, sean pasajeros y/o mercancías (incluye los grupos del CNAE 2009 siguientes: 5210, 5224, 5229).

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.10. 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
2008	1.577	1	7	0	258	1.843
2009	1.553	2	7	0	262	1.824
%						
1995	60,42	0,00	0,63	0,00	38,96	100,00
1996	90,10	0,00	0,19	0,00	9,71	100,00
1997	89,74	0,00	0,17	0,00	10,09	100,00
1998	89,03	0,00	0,33	0,00	10,64	100,00
1999	89,24	0,00	0,37	0,00	10,39	100,00
2000	88,66	0,00	0,33	0,00	11,01	100,00
2001	87,86	0,00	0,33	0,00	11,81	100,00
2002	86,73	0,00	0,28	0,00	12,99	100,00
2003	87,06	0,00	0,23	0,00	12,71	100,00
2004	86,43	0,00	0,23	0,00	13,34	100,00
2005	86,02	0,06	0,39	0,00	13,53	100,00
2006	86,03	0,06	0,40	0,00	13,52	100,00
2007	85,90	0,05	0,38	0,00	13,67	100,00
2008	85,57	0,05	0,38	0,00	14,00	100,00
2009	85,14	0,11	0,38	0,00	14,36	100,00

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

AÑO / MODO	Trans. Terres. de Pers.*	Trans. Carret Mercan.	Trans. Ferro. Interur. Pers.	Trans. Ferro. Mercan.	Trans. Tubería	Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marit.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.**	Act. Post. y de Corr.	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS															
2009	307	1.274	0	0	1	0	0	2	2	-	-	-	158	-	1.744
2010	303	1.096	1	0	2	0	0	2	2	49	1	11	108	-	1.575
2011	303	1.015	2	0	0	0	0	1	2	52	0	8	106	47	1.536
2012	303	985	2	0	2	0	0	3	27	56	2	7	87	92	1.566
2013	300	917	2	0	2	0	0	3	28	54	0	8	87	84	1.485
2014	295	889	2	0	2	1	0	4	0	49	0	4	92	101	1.439
2015	300	889	2	0	2	0	0	2	1	50	0	3	91	108	1.448
2016	297	883	2	0	2	0	0	2	1	45	0	4	86	87	1.409
2017	302	891	2	1	2	0	0	2	1	44	0	5	91	112	1.453
2018	303	860	2	1	2	0	0	3	0	46	0	7	100	103	1.427
2019	293	890	2	1	2	1	0	2	0	49	0	6	102	130	1.478
2020	293	860	2	1	2	0	0	2	0	48	0	6	99	169	1.482
2021	294	847	2	1	2	0	0	2	0	45	0	8	102	199	1.502
2022	299	845	2	1	2	0	0	3	0	39	0	7	123	218	1.539
2023	292	831	3	1	2	1	1	3	0	38	0	7	128	216	1.523
2024	215	800	3	1	2	1	0	3	0	41	0	7	135	245	1.525
%															
2009	17,60	73,05	0,00	0,00	0,06	0,00	0,00	0,11	0,11	-	-	-	9,06	-	100,00
2010	19,24	69,59	0,06	0,00	0,13	0,00	0,00	0,13	0,13	3,11	0,06	0,70	6,86	-	100,00
2011	19,73	66,08	0,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,13	3,39	0,00	0,52	6,90	3,06	100,00
2012	19,35	62,90	0,13	0,00	0,13	0,00	0,00	0,19	1,72	3,58	0,13	0,45	5,56	5,87	100,00
2013	20,20	61,75	0,13	0,00	0,13	0,00	0,00	0,20	1,89	3,64	0,00	0,54	5,86	5,66	100,00
2014	20,50	61,78	0,14	0,00	0,14	0,07	0,00	0,28	0,00	3,41	0,00	0,28	6,39	7,02	100,00
2015	20,72	61,40	0,14	0,00	0,14	0,00	0,00	0,14	0,07	3,45	0,00	0,21	6,28	7,46	100,00
2016	21,08	62,67	0,14	0,00	0,14	0,00	0,00	0,14	0,07	3,19	0,00	0,28	6,10	6,17	100,00
2017	20,78	61,32	0,14	0,07	0,14	0,00	0,00	0,14	0,07	3,03	0,00	0,34	6,26	7,71	100,00
2018	21,23	60,27	0,14	0,07	0,14	0,00	0,00	0,21	0,00	3,22	0,00	0,49	7,01	7,22	100,00
2019	19,82	60,22	0,14	0,07	0,14	0,07	0,00	0,14	0,00	3,32	0,00	0,41	6,90	8,80	100,00
2020	19,77	58,03	0,13	0,07	0,13	0,00	0,00	0,13	0,00	3,24	0,00	0,40	6,68	11,40	100,00
2021	19,57	56,39	0,13	0,07	0,13	0,00	0,00	0,13	0,00	3,00	0,00	0,53	6,79	13,25	100,00
2022	19,43	54,91	0,13	0,06	0,13	0,00	0,00	0,19	0,00	2,53	0,00	0,45	7,99	14,17	100,00
2023	19,17	54,56	0,20	0,07	0,13	0,07	0,07	0,20	0,00	2,50	0,00	0,46	8,40	14,18	100,00
2024	14,10	52,46	0,20	0,07	0,13	0,07	0,00	0,20	0,00	2,69	0,00	0,46	8,85	16,07	100,00

* Incluye los transportes por carretera urbano e interurbano, y los otros transportes terrestres (ferrocarril, funiculares, etc.) cuando son urbanos o suburbanos.

**Agrupa las actividades anexas comunes a varios modos de transporte, sean pasajeros y/o mercancías (incluye los grupos del CNAE 2009 siguientes: 5210, 5224, 5229).

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.11. 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
2008	4.327	22	2	10	714	5.075
2009	4.210	16	2	10	725	4.963
			%			
1995	58,93	1,36	0,00	1,02	38,70	100,00
1996	90,41	0,48	0,00	0,16	8,96	100,00
1997	90,62	0,39	0,02	0,10	8,88	100,00
1998	90,15	0,36	0,00	0,13	9,35	100,00
1999	90,16	0,33	0,00	0,15	9,36	100,00
2000	89,15	0,33	0,02	0,15	10,35	100,00
2001	87,79	0,34	0,02	0,19	11,66	100,00
2002	87,07	0,35	0,02	0,25	12,31	100,00
2003	86,09	0,42	0,04	0,18	13,28	100,00
2004	86,01	0,38	0,04	0,22	13,35	100,00
2005	85,94	0,44	0,04	0,20	13,38	100,00
2006	85,78	0,44	0,02	0,20	13,56	100,00
2007	85,43	0,42	0,02	0,19	13,93	100,00
2008	85,26	0,43	0,04	0,20	14,07	100,00
2009	84,83	0,32	0,04	0,20	14,61	100,00

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

AÑO / MODO	Trans. Terres. de Pers.*	Trans. Carret Mercan.	Trans. Ferro. Interur. Pers.	Trans. Ferro. Mercan.	Trans. Tubería	Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marit.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.**	Act. Post. y de Corr.	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS															
2009	828	3.458	14	2	0	7	2	2	1	-	-	-	466	-	4.780
2010	793	2.934	20	2	0	7	0	2	1	87	30	6	325	-	4.207
2011	806	2.809	19	2	0	9	0	1	2	91	29	6	282	120	4.176
2012	789	2.692	19	2	0	10	1	1	17	102	38	8	260	196	4.135
2013	776	2.537	19	2	0	10	1	1	17	101	34	8	250	176	3.933
2014	755	2.239	19	0	0	5	1	2	0	72	29	6	240	194	3.562
2015	758	2.215	19	1	0	5	1	3	0	72	28	6	251	211	3.570
2016	739	2.160	19	2	0	5	2	3	0	73	26	6	241	216	3.492
2017	741	2.159	19	3	0	7	3	3	0	78	26	6	249	248	3.543
2018	738	2.073	19	3	1	6	2	2	1	72	26	6	245	263	3.457
2019	727	2.031	22	3	1	9	3	2	1	71	26	5	240	272	3.413
2020	713	1.943	22	2	1	8	2	2	0	69	24	5	231	276	3.298
2021	692	1.905	22	2	1	8	1	3	0	70	23	5	228	296	3.256
2022	685	1.848	22	8	1	11	1	2	0	74	21	6	231	306	3.216
2023	691	1.792	26	8	1	14	1	3	0	75	21	6	207	333	3.178
2024	687	1.779	26	1	1	14	1	2	0	78	21	7	204	352	3.173
%															
2009	17,32	72,34	0,29	0,04	0,00	0,15	0,04	0,04	0,02	-	-	-	9,75	-	100,00
2010	18,85	69,74	0,48	0,05	0,00	0,17	0,00	0,05	0,02	2,07	0,71	0,14	7,73	-	100,00
2011	19,30	67,27	0,45	0,05	0,00	0,22	0,00	0,02	0,05	2,18	0,69	0,14	6,75	2,87	100,00
2012	19,08	65,10	0,46	0,05	0,00	0,24	0,02	0,02	0,41	2,47	0,92	0,19	6,29	4,74	100,00
2013	19,73	64,51	0,48	0,05	0,00	0,25	0,03	0,03	0,43	2,57	0,86	0,20	6,36	4,47	100,00
2014	21,20	62,86	0,53	0,00	0,00	0,14	0,03	0,06	0,00	2,02	0,81	0,17	6,74	5,45	100,00
2015	21,23	62,04	0,53	0,03	0,00	0,14	0,03	0,08	0,00	2,02	0,78	0,17	7,03	5,91	100,00
2016	21,16	61,86	0,54	0,06	0,00	0,14	0,06	0,09	0,00	2,09	0,74	0,17	6,90	6,19	100,00
2017	20,91	60,94	0,54	0,08	0,00	0,20	0,08	0,08	0,00	2,20	0,73	0,17	7,03	7,00	100,00
2018	21,35	59,97	0,55	0,09	0,03	0,17	0,06	0,06	0,03	2,08	0,75	0,17	7,09	7,61	100,00
2019	21,30	59,51	0,64	0,09	0,03	0,26	0,09	0,06	0,03	2,08	0,76	0,15	7,03	7,97	100,00
2020	21,62	58,91	0,67	0,06	0,03	0,24	0,06	0,06	0,00	2,09	0,73	0,15	7,00	8,37	100,00
2021	21,25	58,51	0,68	0,06	0,03	0,25	0,03	0,09	0,00	2,15	0,71	0,15	7,00	9,09	100,00
2022	21,30	57,46	0,68	0,25	0,03	0,34	0,03	0,06	0,00	2,30	0,65	0,19	7,18	9,51	100,00
2023	21,74	56,39	0,82	0,25	0,03	0,44	0,03	0,09	0,00	2,36	0,66	0,19	6,51	10,48	100,00
2024	21,65	56,07	0,82	0,03	0,03	0,44	0,03	0,06	0,00	2,46	0,66	0,22	6,43	11,09	100,00

* Incluye los transportes por carretera urbano e interurbano, y los otros transportes terrestres (ferrocarril, funiculares, etc.) cuando son urbanos o suburbanos.

**Agrupa las actividades anexas comunes a varios modos de transporte, sean pasajeros y/o mercancías (incluye los grupos del CNAE 2009 siguientes: 5210, 5224, 5229).

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.12. 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
2008	6.558	49	11	32	1.174	7.824
2009	6.437	40	11	29	1.196	7.713
			%			
1995	61,94	2,25	0,54	1,16	34,11	100,00
1996	89,11	0,79	0,10	0,29	9,71	100,00
1997	88,72	0,64	0,09	0,24	10,31	100,00
1998	88,24	0,62	0,09	0,25	10,80	100,00
1999	87,55	0,62	0,09	0,23	11,51	100,00
2000	86,23	0,63	0,10	0,24	12,81	100,00
2001	85,27	0,64	0,12	0,26	13,71	100,00
2002	84,54	0,70	0,12	0,34	14,31	100,00
2003	84,40	0,64	0,12	0,34	14,50	100,00
2004	84,19	0,63	0,11	0,29	14,79	100,00
2005	84,31	0,66	0,14	0,34	14,55	100,00
2006	84,06	0,72	0,13	0,35	14,74	100,00
2007	84,01	0,69	0,14	0,36	14,80	100,00
2008	83,82	0,63	0,14	0,41	15,01	100,00
2009	83,46	0,52	0,14	0,38	15,51	100,00

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE -1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

AÑO / MODO	Trans. Terres. de Pers.*	Trans. Carret Mercan.	Trans. Ferro. Interur. Pers.	Trans. Ferro. Mercan.	Trans. Tubería	Trans. Marít. y Vías Naveg. Pers.	Trans. Marít. y Vías Naveg. Mercan.	Trans. Aéreo Pers.	Trans. Aéreo Mercan.	Act. Anexas Trans. Terres.	Act. Anexas Trans. Marit.	Act. Anexas Trans. Aéreo	Resto act. Anexas Trans.**	Act. Post. y de Corr.	TOTAL
Nº ESTABLECIMIENTOS															
2009	1.559	4.937	27	1	2	9	15	6	3	-	-	-	742	-	7.301
2010	1.491	4.438	36	3	2	8	14	7	2	153	78	15	466	-	6.713
2011	1.487	4.057	41	4	0	7	12	7	3	140	78	12	396	291	6.535
2012	1.493	3.967	41	6	2	7	13	4	62	157	83	19	374	379	6.607
2013	1.472	3.821	41	7	2	5	13	7	64	151	80	22	342	325	6.352
2014	1.444	3.621	39	6	3	5	10	8	2	135	73	12	377	381	6.116
2015	1.448	3.623	39	8	2	4	10	7	2	139	73	10	386	381	6.132
2016	1.427	3.546	42	13	2	5	10	6	2	140	73	11	380	362	6.019
2017	1.444	3.615	42	12	2	8	11	6	2	136	81	10	393	402	6.164
2018	1.430	3.518	42	11	2	7	13	5	2	127	77	9	396	478	6.117
2019	1.413	3.489	50	11	2	14	11	5	1	125	74	8	400	515	6.118
2020	1.404	3.350	50	10	2	15	12	5	2	119	75	11	397	562	6.014
2021	1.405	3.347	50	7	2	17	15	7	2	126	70	13	396	617	6.074
2022	1.353	3.306	49	6	2	19	15	10	2	126	65	13	391	616	5.974
2023	1.351	3.265	54	8	2	23	15	8	0	125	65	13	376	656	5.961
2024	1.376	3.201	55	4	2	25	16	8	0	132	66	17	371	694	5.967
%															
2009	21,35	67,62	0,37	0,01	0,03	0,12	0,21	0,08	0,04	-	-	-	10,16	-	100,00
2010	22,21	66,11	0,54	0,04	0,03	0,12	0,21	0,10	0,03	2,28	1,16	0,22	6,94	-	100,00
2011	22,75	62,08	0,63	0,06	0,00	0,11	0,18	0,11	0,05	2,14	1,19	0,18	6,06	4,45	100,00
2012	22,60	60,04	0,62	0,09	0,03	0,11	0,20	0,06	0,94	2,38	1,26	0,29	5,66	5,74	100,00
2013	23,17	60,15	0,65	0,11	0,03	0,08	0,20	0,11	1,01	2,38	1,26	0,35	5,38	5,12	100,00
2014	23,61	59,21	0,64	0,10	0,05	0,08	0,16	0,13	0,03	2,21	1,19	0,20	6,16	6,23	100,00
2015	23,61	59,08	0,64	0,13	0,03	0,07	0,16	0,11	0,03	2,27	1,19	0,16	6,29	6,21	100,00
2016	23,71	58,91	0,70	0,22	0,03	0,08	0,17	0,10	0,03	2,33	1,21	0,18	6,31	6,01	100,00
2017	23,43	58,65	0,68	0,19	0,03	0,13	0,18	0,10	0,03	2,21	1,31	0,16	6,38	6,52	100,00
2018	23,38	57,51	0,69	0,18	0,03	0,11	0,21	0,08	0,03	2,08	1,26	0,15	6,47	7,81	100,00
2019	23,10	57,03	0,82	0,18	0,03	0,23	0,18	0,08	0,02	2,04	1,21	0,13	6,54	8,42	100,00
2020	23,35	55,70	0,83	0,17	0,03	0,25	0,20	0,08	0,03	1,98	1,25	0,18	6,60	9,34	100,00
2021	23,13	55,10	0,82	0,12	0,03	0,28	0,25	0,12	0,03	2,07	1,15	0,21	6,52	10,16	100,00
2022	22,65	55,34	0,82	0,10	0,03	0,32	0,25	0,17	0,03	2,11	1,09	0,22	6,55	10,31	100,00
2023	22,66	54,77	0,91	0,13	0,03	0,39	0,25	0,13	0,00	2,10	1,09	0,22	6,31	11,00	100,00
2024	23,06	53,65	0,92	0,07	0,03	0,42	0,27	0,13	0,00	2,21	1,11	0,28	6,22	11,63	100,00

* Incluye los transportes por carretera urbano e interurbano, y los otros transportes terrestres (ferrocarril, funiculares, etc.) cuando son urbanos o suburbanos.

**Agrupa las actividades anexas comunes a varios modos de transporte, sean pasajeros y/o mercancías (incluye los grupos del CNAE 2009 siguientes: 5210, 5224, 5229).

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

b) Empleo

Cuadro 11.13. Evolución del empleo del sector de transportes en la CAPV (nº empleos y %).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	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	40.944	85,0	4,8	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
2008	45.608	85,7	4,8	53.191	5,6	942.479
2009	46.128	85,7	4,8	53.835	5,7	951.158

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	nº empleos
2009	44.487	91,01	4,7	48.880	5,1	952.510
2010	41.515	89,59	4,6	46.339	5,1	906.044
2011	39.662	95,68	4,4	41.451	4,9	890.093
2012	39.446	89,81	4,5	43.920	5	873.121
2013	37.800	89,71	4,4	42.136	4,9	855.093
2014	35.381	89,15	4,2	39.685	4,7	849.335
2015	35.568	88,12	4,2	40.361	4,8	843.816
2016	35.546	90,15	4,2	39.430	4,6	854.114
2017	37.179	89,50	4,3	41.543	4,7	874.241
2018	37.838	89,86	4,3	42.110	4,7	889.853
2019	39.094	89,78	4,3	43.545	4,8	911.267
2020	39.860	89,55	4,3	44.512	4,8	921.525
2021	39.330	88,88	4,2	44.251	4,8	909.442
2022	39.015	88,58	4,3	44.045	4,8	911.656
2023	40.355	89,39	4,3	45.145	4,9	928.042
2024	40.942	88,06	4,3	46.495	4,9	945.626

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.14. 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	4,2	2,5	4,1
2006	3,4	3,5	3,1
2007	5,9	5,2	4,5
2008	1,7	1,4	2,5
2009	1,1	1,2	0,9

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
2009	--	--	--
2010	-6,7	-5,2	-4,9
2011	-4,5	-10,5	-1,8
2012	-0,5	6,0	-1,9
2013	-4,2	-4,1	-2,1
2014	-6,4	-5,8	-0,7
2015	0,5	1,7	-0,7
2016	-0,1	-2,3	1,2
2017	4,6	5,4	2,4
2018	1,8	1,4	1,8
2019	3,3	3,4	2,4
2020	2,0	2,2	1,1
2021	-1,3	-0,6	-1,3
2022	-0,8	-0,5	0,2
2023	3,4	2,5	1,8
2024	1,5	3,0	1,9

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.15. Evolución del empleo del sector de transportes en Álava (nº empleos y %).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	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	5.162	86,5	3,7	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
2008	6.132	86,5	4,1	7.093	4,7	150.985
2009	6.363	89,9	4,2	7.079	4,6	152.283

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	nº empleos
2009	6.301 y (*)	93,9 y (*)	4,1 y (*)	6.709 y (*)	4,4 y (*)	152.568
2010	5.886 y (*)	90,5 y (*)	4,0 y (*)	6.501 y (*)	4,4 y (*)	146.912
2011	5.592 y (*)	97,0 y (*)	3,8 y (*)	5.762 y (*)	4,3 y (*)	144.926
2012	5.536 y (*)	90,0 y (*)	3,9 y (*)	6.151 y (*)	4,3 y (*)	142.274
2013	5.351 y (*)	89,9 y (*)	3,9 y (*)	5.960 y (*)	4,3 y (*)	138.285
2014	4.989 y (*)	89,5 y (*)	3,6 y (*)	5.572 y (*)	3,9 y (*)	139.034
2015	4.660 y (*)	84,9 y (*)	3,4 y (*)	5.487 y (*)	3,9 y (*)	138.677
2016	4.548 y (*)	89,7 y (*)	3,2 y (*)	5.073 y (*)	3,4 y (*)	140.844
2017	4.858 y (*)	84,8 y (*)	3,3 y (*)	5.727 y (*)	3,8 y (*)	145.555
2018	5.538 y (*)	88,5 y (*)	3,7 y (*)	6.258 y (*)	4,1 y (*)	148.666
2019	6.189 y (*)	89,2 y (*)	4,0 y (*)	6.939 y (*)	4,5 y (*)	152.832
2020	6.725 y (*)	88,2 y (*)	4,4 y (*)	7.624 y (*)	5,0 y (*)	153.845
2021	6.895 y (*)	87,3 y (*)	4,6 y (*)	7.894 y (*)	5,2 y (*)	151.448
2022	7.052 y (*)	86,8 y (*)	4,6 y (*)	8.123 y (*)	5,3 y (*)	152.557
2023	7.566 y (*)	88,4 y (*)	4,9 y (*)	8.559 y (*)	5,5 y (*)	155.684
2024	7.860 y (*)	88,69 y (*)	4,9 y (*)	8.862 y (*)	5,6 y (*)	159.305

(*) Información no disponible por salvaguarda del secreto estadístico. Se incluye en los datos de la CAPV.

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.16. 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	3,8	3,4	4,3
2006	8,7	7,6	1,8
2007	7,0	7,8	4,0
2008	2,2	2,4	2,3
2009	3,8	-0,2	0,9

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
2009	--	--	--
2010	-6,6	-3,1	-3,7
2011	-5,0	-11,4	-1,4
2012	-1,0	6,8	-1,8
2013	-3,3	-3,1	-2,8
2014	-6,8	-6,5	0,5
2015	-6,6	-1,5	-0,3
2016	-2,4	-7,5	1,6
2017	6,8	12,9	3,3
2018	14,0	9,3	2,1
2019	11,8	10,9	2,8
2020	8,7	9,9	0,7
2021	2,5	3,5	-1,6
2022	2,3	2,9	0,7
2023	7,3	5,4	2,0
2024	3,9	3,5	2,3

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.17. Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (nº empleos y %).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	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	14.537	86,5	4,7	16.804	5,5	307.346
2008	14.660	87,1	4,7	16.824	5,4	313.168
2009	14.694	86,9	4,7	16.911	5,4	313.654

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	nº empleos
2009	14.761 y (*)	91,5 y (*)	4,7 y (*)	16.125 y (*)	5,1 y (*)	313.842
2010	13.274 y (*)	90,5 y (*)	4,4 y (*)	14.670 y (*)	4,9 y (*)	299.038
2011	12.770 y (*)	97,0 y (*)	4,4 y (*)	13.165 y (*)	4,8 y (*)	292.430
2012	12.630 y (*)	90,5 y (*)	4,4 y (*)	13.961 y (*)	4,8 y (*)	288.459
2013	11.976 y (*)	90,4 y (*)	4,2 y (*)	13.248 y (*)	4,6 y (*)	283.940
2014	11.257 y (*)	89,2 y (*)	3,9 y (*)	12.627 y (*)	4,4 y (*)	282.819
2015	11.181 y (*)	85,0 y (*)	3,9 y (*)	13.152 y (*)	4,5 y (*)	281.700
2016	11.387 y (*)	88,0 y (*)	3,9 y (*)	12.941 y (*)	4,4 y (*)	285.238
2017	11.725 y (*)	88,9 y (*)	4,0 y (*)	13.195 y (*)	4,4 y (*)	290.453
2018	11.691 y (*)	88,3 y (*)	3,9 y (*)	13.240 y (*)	4,3 y (*)	296.327
2019	11.832 y (*)	88,7 y (*)	3,9 y (*)	13.340 y (*)	4,4 y (*)	302.069
2020	12.080 y (*)	88,6 y (*)	4,0 y (*)	13.636 y (*)	4,5 y (*)	305.596
2021	11.757 y (*)	87,7 y (*)	3,9 y (*)	13.401 y (*)	4,4 y (*)	302.279
2022	11.846 y (*)	88,0 y (*)	3,9 y (*)	13.466 y (*)	4,4 y (*)	303.645
2023	12.517 y (*)	90,9 y (*)	4,0 y (*)	13.768 y (*)	4,5 y (*)	309.112
2024	12.776 y (*)	90,11 y (*)	4,1 y (*)	14.179 y (*)	4,5 y (*)	313.292

(*) Información no disponible por salvaguarda del secreto estadístico. Se incluye en los datos de la CAPV.
Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.18. Evolución del empleo del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual).

(%)

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	-0,1	2,5
2007	4,0	4,6	4,9
2008	0,8	0,1	1,9
2009	0,2	0,5	0,2

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
2009	--	--	--
2010	-10,1	-9,0	-4,7
2011	-3,8	-10,3	-2,2
2012	-1,1	6,0	-1,4
2013	-5,2	-5,1	-1,6
2014	-6,0	-4,7	-0,4
2015	-0,7	4,2	-0,4
2016	1,8	-1,6	1,3
2017	3,0	2,0	1,8
2018	-0,3	0,3	2,0
2019	1,2	0,8	1,9
2020	2,1	2,2	1,2
2021	-2,7	-1,7	-1,1
2022	0,8	0,5	0,5
2023	5,7	2,2	1,8
2024	2,1	3,0	1,4

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.19. Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (nº empleos y %).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	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	24.304	84,6	5,2	28.733	6,2	464.483
2008	24.816	84,8	5,2	29.274	6,1	478.326
2009	25.071	84,0	5,2	29.845	6,2	485.221

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	nº empleos	% (A) / (B)	% (A) / (C)	nº empleos	% (B) / (C)	nº empleos
2009	23.424 y (*)	90,2 y (*)	4,8 y (*)	25.971 y (*)	5,3 y (*)	486.100
2010	22.092 y (*)	88,9 y (*)	4,8 y (*)	24.861 y (*)	5,4 y (*)	460.094
2011	21.243 y (*)	94,3 y (*)	4,6 y (*)	22.524 y (*)	5,2 y (*)	452.737
2012	20.757 y (*)	87,2 y (*)	4,8 y (*)	23.808 y (*)	5,4 y (*)	442.388
2013	19.969 y (*)	87,1 y (*)	4,7 y (*)	22.928 y (*)	5,3 y (*)	432.868
2014	19.048 y (*)	88,7 y (*)	4,5 y (*)	21.486 y (*)	5,0 y (*)	427.482
2015	18.862 y (*)	86,8 y (*)	4,4 y (*)	21.722 y (*)	5,0 y (*)	423.439
2016	18.675 y (*)	87,2 y (*)	4,3 y (*)	21.416 y (*)	4,9 y (*)	428.032
2017	20.040 y (*)	88,6 y (*)	4,5 y (*)	22.621 y (*)	5,1 y (*)	438.233
2018	19.805 y (*)	87,6 y (*)	4,4 y (*)	22.612 y (*)	5,0 y (*)	444.860
2019	20.702 y (*)	89,0 y (*)	4,5 y (*)	23.266 y (*)	5,1 y (*)	456.366
2020	20.286 y (*)	87,2 y (*)	4,8 y (*)	23.252 y (*)	5,5 y (*)	426.084
2021	20.176 y (*)	87,9 y (*)	4,4 y (*)	22.956 y (*)	5,1 y (*)	455.715
2022	19.366 y (*)	86,2 y (*)	4,3 y (*)	22.456 y (*)	4,9 y (*)	455.454
2023	20.172 y (*)	88,4 y (*)	4,4 y (*)	22.818 y (*)	4,9 y (*)	463.246
2024	20.762 y (*)	88,52 y (*)	4,4 y (*)	23.454 y (*)	5,0 y (*)	473.029

(*) Información no disponible por salvaguarda del secreto estadístico. Se incluye en los datos de la CAPV.

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.20. Evolución del empleo del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual).

(%)

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	6,8	5,0	4,3
2008	2,1	1,9	3,0
2009	1,0	2,0	1,4

Fuente: Eustat (DIRAE, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos	Total Economía
2009	--	--	--
2010	-5,7	-4,3	-5,3
2011	-3,8	-9,4	-1,6
2012	-2,3	5,7	-2,3
2013	-3,8	-3,7	-2,2
2014	-4,6	-6,3	-1,3
2015	-1,0	1,1	-0,9
2016	-1,0	-1,4	1,1
2017	7,3	5,6	2,4
2018	-1,2	0,0	1,5
2019	4,5	2,9	2,6
2020	-2,0	-0,1	1,3
2021	-0,5	-1,3	7,0
2022	-4,0	-2,2	-0,1
2023	4,2	1,6	1,7
2024	2,9	2,8	2,1

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.21. Empleo del sector de transportes por modo en la CAPV (nº empleos y %).

	4910-Trans. inter urbano pasajeros por ferrocarril	4920-Trans. mercan-cías por ferrocarril	4931-Trans. terrestre urbano y suburbano de pasajeros	4932-Transporte por taxi	4939-Otros tipos trans. terrestre pasajeros	4941-Trans. mercancías por carretera	4942-Servicios de mudanza	4950-Transporte por tubería	5010-Trans. marítimo de pasajeros	5020-Trans. marítimo de mercan-cías	5030-Trans. pasajeros por vías navegables interiores	5040-Trans. mercancías vías navegables interiores	5110-Trans. aéreo pasajeros	5121-Trans. aéreo de mercan-cías	5210-Depósito y almacena miento	5221-Act. anexas al trans. terrestre	5222-Act. anexas trans. marít. y por vías nave. interiores	5223-Act. anexas al transporte aéreo	5224-Manipu-lación de mercancías	5229-Otras act. anexas al transporte	5310-Act. post. sometidas a obligación servicio universal	5320-Otras act. postales y de correos	Total
Nº EMPLEOS																							
2014	1.061	17	2.901	2.252	3.106	15.014	79	27	13	320	18	0	383	3	898	2.369	1.073	668	1.072	4.107	2.545	1.759	39.685
2015	1.078	100	2.878	2.261	3.030	15.089	102	19	18	330	25	0	386	14	1.343	2.357	1.035	499	1.142	3.862	3.412	1.381	40.361
2016	1.098	89	3.041	2.208	3.365	15.202	96	19	20	352	30	0	318	158	1.342	2.272	1.067	342	1.020	3.507	2.214	1.670	39.430
2017	1.140	89	3.140	2.244	3.450	15.801	113	22	16	366	32	0	332	168	1.464	2.394	1.206	357	1.133	3.712	2.585	1.779	41.543
2018	1.170	81	3.110	2.231	3.470	15.934	124	22	17	320	32	0	298	3	1.018	2.392	1.079	561	1.133	4.843	2.589	1.683	42.110
2019	1.285	98	3.318	2.232	3.639	16.087	132	22	28	313	33	0	330	(*)	1.168	2.358	1.097	629	1.178	5.245	2.589	1.762	43.545
2020	1.297	94	3.372	2.225	3.583	16.275	136	26	27	328	(*)	0	348	(*)	1.163	2.291	1.113	655	1.202	5.725	2.587	2.029	44.512
2021	1.294	76	2.958	2.192	3.335	16.018	144	76	(*)	406	(*)	0	(*)	(*)	1.335	2.388	1.065	751	1.188	5.733	2.583	2.306	44.251
2022	1.182	116	3.120	2.108	3.077	15.985	147	28	27	319	39	(*)	285	(*)	1.475	2.439	1.074	868	690	6.036	2.338	2.689	44.045
2023	1.311	118	3.196	2.209	3.175	16.124	160	29	38	322	48	0	456	0	1.456	2.503	1.047	925	705	6.533	2.252	2.538	45.145
2024	1.510	54	3.338	2.326	3.091	16.544	166	27	38	303	44	(*)	(*)	0	1.443	2.481	1.096	959	752	6.770	2.343	2.639	46.495
%																							
2014	2,7	0,0	7,3	5,7	7,8	37,8	0,2	0,1	0,0	0,8	0,0	0,0	1,0	0,0	2,3	6,0	2,7	1,7	2,7	10,3	6,4	4,4	100,0
2015	2,7	0,2	7,1	5,6	7,5	37,4	0,3	0,0	0,0	0,8	0,1	0,0	1,0	0,0	3,3	5,8	2,6	1,2	2,8	9,6	8,5	3,4	100,0
2016	2,8	0,2	7,7	5,6	8,5	38,6	0,2	0,0	0,1	0,9	0,1	0,0	0,8	0,4	3,4	5,8	2,7	0,9	2,6	8,9	5,6	4,2	100,0
2017	2,7	0,2	7,6	5,4	8,3	38,0	0,3	0,1	0,0	0,9	0,1	0,0	0,8	0,4	3,5	5,8	2,9	0,9	2,7	8,9	6,2	4,3	100,0
2018	2,8	0,2	7,4	5,3	8,2	37,8	0,3	0,1	0,0	0,8	0,1	0,0	0,7	0,0	2,4	5,7	2,6	1,3	2,7	11,5	6,1	4,0	100,0
2019	3,0	0,2	7,6	5,1	8,4	36,9	0,3	0,1	0,1	0,7	0,1	0,0	0,8	--	2,7	5,4	2,5	1,4	2,7	12,0	5,9	4,0	100,0
2020	2,9	0,2	7,6	5,0	8,0	36,6	0,3	0,1	0,1	0,7	--	0,0	0,8	--	2,6	5,1	2,5	1,5	2,7	12,9	5,8	4,6	100,0
2021	2,9	0,2	6,7	5,0	7,5	36,2	0,3	0,2	--	0,9	--	0,0	--	--	3,0	5,4	2,4	1,7	2,7	13,0	5,8	5,2	100,0
2022	2,7	0,3	7,1	4,8	7,0	36,3	0,3	0,1	0,1	0,7	0,1	--	0,6	--	3,3	5,5	2,4	2,0	1,6	13,7	5,3	6,1	100,0
2023	2,9	0,3	7,1	4,9	7,0	35,7	0,4	0,1	0,1	0,7	0,1	0,0	1,0	0,0	3,2	5,5	2,3	2,0	1,6	14,5	5,0	5,6	100,0
2024	3,2	0,1	7,2	5,0	6,6	35,6	0,4	0,1	0,1	0,7	0,1	--	--	0,0	3,1	5,3	2,4	2,1	1,6	14,6	5,0	5,7	100,0

(*) No se dispone de información debido al secreto estadístico
Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.22. Empleo del sector de transportes por modo en la Álava (nº empleos y %).

	4910-Trans. inter urbano pasajeros por ferrocarril	4920-Trans. mercan-cías por ferrocarril	4931-Trans. terrestre urbano y suburbano de pasajeros	4932-Transporte por taxi	4939-Otros tipos trans. terrestre pasajeros	4941-Trans. mercancías por carretera	4942-Servicios de mudanza	4950-Transporte por tubería	5010-Trans. marítimo de pasajeros	5020-Trans. marítimo de mercan-cías	5030-Trans. pasajeros por vías navegables interiores	5040-Trans. mercancías vías navegables interiores	5110-Trans. aéreo pasajeros	5121-Trans. aéreo de mercan-cías	5210-Depósito y almacenamiento	5221-Act. anexas al trans. terrestre	5222-Act. anexas trans. marít. y por vías nave. interiores	5223-Act. anexas al transporte aéreo	5224-Manipu-lación de mercancías	5229-Otras act. anexas al transporte	5310-Act. post. sometidas a obligación servicio universal	5320-Otras act. postales y de correos	Total
Nº EMPLEOS																							
2014	(*)	0	398	274	447	2.044	(*)	18	(*)	0	0	0	24	0	310	231	0	255	39	949	408	164	5.572
2015	(*)	0	397	284	404	1.937	33	11	0	0	0	0	20	(*)	246	204	0	193	38	893	630	179	5.487
2016	(*)	0	436	272	486	2.071	32	(*)	0	0	0	0	10	(*)	269	212	0	50	25	685	141	211	5.073
2017	(*)	(*)	475	282	511	2.220	31	(*)	0	0	0	0	(*)	(*)	281	190	0	56	29	774	466	221	5.727
2018	(*)	(*)	451	283	519	2.364	31	(*)	0	0	0	0	(*)	0	296	198	0	270	9	1.117	468	221	6.258
2019	(*)	(*)	504	284	543	2.488	31	(*)	(*)	0	0	0	(*)	0	347	242	0	356	15	1.379	468	248	6.939
2020	(*)	(*)	527	290	547	2.559	29	(*)	0	0	0	0	(*)	0	350	221	0	371	12	1.819	466	393	7.624
2021	(*)	(*)	480	283	522	2.591	30	(*)	0	0	0	0	(*)	0	417	257	0	415	12	1.888	(*)	491	7.894
2022	(*)	(*)	506	269	457	2.646	33	(*)	0	0	0	0	(*)	0	506	226	0	392	21	1.996	466	562	8.123
2023	23	(*)	551	268	417	2.774	39	(*)	0	(*)	(*)	0	14	0	536	231	0	445	33	2.235	449	529	8.559
2024	18	(*)	543	286	542	2.889	33	(*)	0	0	(*)	0	13	0	433	234	0	445	39	2.385	466	521	8.862
%																							
2014	--	0,0	7,1	4,9	8,0	36,7	--	0,3	--	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	5,6	4,1	0,0	4,6	0,7	17,0	7,3	2,9	100,0
2015	--	0,0	7,2	5,2	7,4	35,3	0,6	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	--	4,5	3,7	0,0	3,5	0,7	16,3	11,5	3,3	100,0
2016	--	0,0	8,6	5,4	9,6	40,8	0,6	--	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	--	5,3	4,2	0,0	1,0	0,5	13,5	2,8	4,2	100,0
2017	--	--	8,3	4,9	8,9	38,8	0,5	--	0,0	0,0	0,0	0,0	--	--	4,9	3,3	0,0	1,0	0,5	13,5	8,1	3,9	100,0
2018	--	--	7,2	4,5	8,3	37,8	0,5	--	0,0	0,0	0,0	0,0	--	0,0	4,7	3,2	0,0	4,3	0,1	17,8	7,5	3,5	100,0
2019	--	--	7,3	4,1	7,8	35,9	0,4	--	--	0,0	0,0	0,0	--	0,0	5,0	3,5	0,0	5,1	0,2	19,9	6,7	3,6	100,0
2020	--	--	6,9	3,8	7,2	33,6	0,4	--	0,0	0,0	0,0	0,0	--	0,0	4,6	2,9	0,0	4,9	0,2	23,9	6,1	5,2	100,0
2021	--	--	6,1	3,6	6,6	32,8	0,4	--	0,0	0,0	0,0	0,0	--	0,0	5,3	3,3	0,0	5,3	0,2	23,9	--	6,2	100,0
2022	--	--	6,2	3,3	5,6	32,6	0,4	--	0,0	0,0	0,0	0,0	--	0,0	6,2	2,8	0,0	4,8	0,3	24,6	5,7	6,9	100,0
2023	0,3	--	6,4	3,1	4,9	32,4	0,5	--	0,0	--	--	0,0	0,2	0,0	6,3	2,7	0,0	5,2	0,4	26,1	5,2	6,2	100,0
2024	0,2	--	6,1	3,2	6,1	32,6	0,4	--	0,0	0,0	--	0,0	0,1	0,0	4,9	2,6	0,0	5,0	0,4	26,9	5,3	5,9	100,0

(*) No se dispone de información debido al secreto estadístico
Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 11.23. Empleo del sector de transportes por modo en la Gipuzkoa (nº empleos y %).

	4910-Trans. inter urbano pasajeros por ferrocarril	4920-Trans. mercan-cías por ferrocarril	4931-Trans. terrestre urbano y suburbano de pasajeros	4932-Transport e por taxi	4939-Otros tipos trans. terrestre pasajeros	4941-Trans. mercancías por carretera	4942-Servicios de mudanza	4950-Transport e por tubería	5010-Trans. marítimo de pasajeros	5020-Trans. marítimo de mercan-cías	5030-Trans. pasajeros por vías navegables interiores	5040-Trans. mercancías vías navegables interiores	5110-Trans. aéreo pasajeros	5121-Trans. aéreo de mercan-cías	5210-Depósito y almacena miento	5221-Act. anexas al trans. terrestre	5222-Act. anexas trans. marít. y por vías nave. interiores	5223-Act. anexas al transporte aéreo	5224-Manipu-lación de mercancías	5229-Otras act. anexas al transporte	5310-Act. post. sometidas a obligación servicio universal	5320-Otras act. postales y de correos	Total
Nº EMPLEOS																							
2014	373	0	501	704	1.019	5.680	25	0	11	(*)	(*)	0	(*)	0	53	883	203	75	212	1.518	836	471	12.627
2015	(*)	(*)	565	711	1.090	5.852	27	0	18	(*)	(*)	0	86	0	97	855	193	51	223	1.413	1.222	306	13.152
2016	(*)	(*)	583	696	1.150	6.141	26	0	20	(*)	(*)	0	43	0	103	860	208	50	207	1.300	847	370	12.941
2017	(*)	(*)	604	701	1.180	6.270	28	(*)	16	17	(*)	0	(*)	0	120	911	204	49	209	1.372	693	410	13.195
2018	(*)	(*)	582	702	1.170	6.314	29	(*)	(*)	(*)	(*)	0	(*)	(*)	127	899	181	51	233	1.403	692	423	13.240
2019	(*)	(*)	591	710	1.212	6.269	40	(*)	19	16	(*)	0	(*)	(*)	151	906	185	48	251	1.397	692	418	13.340
2020	(*)	(*)	668	700	1.203	6.517	38	(*)	19	(*)	(*)	0	(*)	0	149	852	184	47	302	1.401	692	421	13.636
2021	(*)	(*)	793	662	1.046	6.281	39	(*)	17	(*)	(*)	0	(*)	0	157	926	182	60	305	1.276	(*)	481	13.401
2022	(*)	74	753	649	1.060	6.239	41	(*)	18	(*)	12	0	(*)	0	153	948	174	63	344	1.318	650	614	13.466
2023	366	75	828	655	1.166	6.240	49	(*)	27	(*)	(*)	0	30	0	156	1.014	169	61	321	1.360	651	565	13.768
2024	342	(*)	965	652	1.064	6.568	53	(*)	24	(*)	(*)	0	(*)	0	149	1.032	162	65	349	1.351	698	614	14.179
%																							
2014	3,0	0,0	4,0	5,6	8,1	45,0	0,2	0,0	0,1	--	--	0,0	--	0,0	0,4	7,0	1,6	0,6	1,7	12,0	6,6	3,7	100,0
2015	--	--	4,3	5,4	8,3	44,5	0,2	0,0	0,1	--	--	0,0	0,7	0,0	0,7	6,5	1,5	0,4	1,7	10,7	9,3	2,3	100,0
2016	--	--	4,5	5,4	8,9	47,5	0,2	0,0	0,2	--	--	0,0	0,3	0,0	0,8	6,6	1,6	0,4	1,6	10,0	6,5	2,9	100,0
2017	--	--	4,6	5,3	8,9	47,5	0,2	--	0,1	0,1	--	0,0	--	0,0	0,9	6,9	1,5	0,4	1,6	10,4	5,3	3,1	100,0
2018	--	--	4,4	5,3	8,8	47,7	0,2	--	--	--	--	0,0	--	--	1,0	6,8	1,4	0,4	1,8	10,6	5,2	3,2	100,0
2019	--	--	4,4	5,3	9,1	47,0	0,3	--	0,1	0,1	--	0,0	--	--	1,1	6,8	1,4	0,4	1,9	10,5	5,2	3,1	100,0
2020	--	--	4,9	5,1	8,8	47,8	0,3	--	0,1	--	--	0,0	--	0,0	1,1	6,2	1,3	0,3	2,2	10,3	5,1	3,1	100,0
2021	--	--	5,9	4,9	7,8	46,9	0,3	--	0,1	--	--	0,0	--	0,0	1,2	6,9	1,4	0,4	2,3	9,5	--	3,6	100,0
2022	--	0,5	5,6	4,8	7,9	46,3	0,3	--	0,1	--	0,1	0,0	--	0,0	1,1	7,0	1,3	0,5	2,6	9,8	4,8	4,6	100,0
2023	2,7	0,5	6,0	4,8	8,5	45,3	0,4	--	0,2	--	--	0,0	0,2	0,0	1,1	7,4	1,2	0,4	2,3	9,9	4,7	4,1	100,0
2024	2,4	--	6,8	4,6	7,5	46,3	0,4	--	0,2	--	--	0,0	--	0,0	1,1	7,3	1,1	0,5	2,5	9,5	4,9	4,3	100,0

(*) No se dispone de información debido al secreto estadístico

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.24. Empleo del sector de transportes por modo en la Bizkaia (nº empleos y %).

	4910-Trans. inter urbano pasajeros por ferrocarril	4920-Trans. mercan-cías por ferrocarril	4931-Trans. terrestre urbano y suburbano de pasajeros	4932-Transport e por taxi	4939-Otros tipos trans. terrestre pasajeros	4941-Trans. mercancías por carretera	4942-Servicios de mudanza	4950-Transport e por tubería	5010-Trans. marítimo de pasajeros	5020-Trans. marítimo de mercan-cías	5030-Trans. pasajeros por vías navegables interiores	5040-Trans. mercancías vías navegables interiores	5110-Trans. aéreo pasajeros	5121-Trans. aéreo de mercan-cías	5210-Depósito y almacenamiento	5221-Act. anexas al trans. terrestre	5222-Act. anexas trans. marít. y por vías nave. interiores	5223-Act. anexas al transporte aéreo	5224-Manipu-lación de mercancías	5229-Otras act. anexas al transporte	5310-Act. post. sometidas a obligación servicio universal	5320-Otras act. postales y de correos	Total
Nº EMPLEOS																							
2014	681	17	2.002	1.274	1.640	7.290	51	(*)	(*)	306	15	0	313	(*)	535	1.255	870	338	821	1.640	1.301	1.124	21.486
2015	682	(*)	1.916	1.266	1.536	7.300	42	8	0	(*)	(*)	0	280	(*)	1.000	1.298	842	255	881	1.556	1.560	896	21.722
2016	810	(*)	2.022	1.240	1.729	6.990	38	(*)	0	(*)	(*)	0	265	(*)	970	1.200	859	242	788	1.522	1.226	1.089	21.416
2017	814	55	2.061	1.261	1.759	7.311	54	(*)	0	349	(*)	0	279	(*)	1.063	1.293	1.002	252	895	1.566	1.426	1.148	22.621
2018	830	48	2.077	1.246	1.781	7.256	64	(*)	(*)	(*)	(*)	0	261	(*)	595	1.295	898	240	891	2.323	1.429	1.039	22.612
2019	919	60	2.223	1.238	1.884	7.330	61	(*)	(*)	297	26	0	292	(*)	670	1.210	912	225	912	2.469	1.429	1.096	23.266
2020	933	57	2.177	1.235	1.833	7.199	69	(*)	8	(*)	27	0	307	(*)	664	1.218	929	237	888	2.505	1.429	1.215	23.252
2021	927	(*)	1.685	1.247	1.767	7.146	75	(*)	(*)	(*)	22	0	(*)	(*)	761	1.205	883	276	871	2.569	1.435	1.334	22.956
2022	857	(*)	1.861	1.190	1.560	7.100	73	(*)	9	(*)	27	(*)	248	(*)	816	1.265	900	413	325	2.722	1.222	1.513	22.456
2023	922	(*)	1.817	1.286	1.592	7.110	72	(*)	11	308	34	0	412	0	764	1.258	878	419	351	2.938	1.152	1.444	22.818
2024	1.150	22	1.830	1.388	1.485	7.087	80	(*)	14	290	29	(*)	530	0	861	1.215	934	449	364	3.034	1.179	1.504	23.454
%																							
2014	3,2	0,1	9,3	5,9	7,6	33,9	0,2	--	--	1,4	0,1	0,0	1,5	--	2,5	5,8	4,0	1,6	3,8	7,6	6,1	5,2	100,0
2015	3,1	--	8,8	5,8	7,1	33,6	0,2	0,0	0,0	--	--	0,0	1,3	--	4,6	6,0	3,9	1,2	4,1	7,2	7,2	4,1	100,0
2016	3,8	--	9,4	5,8	8,1	32,6	0,2	--	0,0	--	--	0,0	1,2	--	4,5	5,6	4,0	1,1	3,7	7,1	5,7	5,1	100,0
2017	3,6	0,2	9,1	5,6	7,8	32,3	0,2	--	0,0	1,5	--	0,0	1,2	--	4,7	5,7	4,4	1,1	4,0	6,9	6,3	5,1	100,0
2018	3,7	0,2	9,2	5,5	7,9	32,1	0,3	--	--	--	--	0,0	1,2	--	2,6	5,7	4,0	1,1	3,9	10,3	6,3	4,6	100,0
2019	3,9	0,3	9,6	5,3	8,1	31,5	0,3	--	--	1,3	0,1	0,0	1,3	--	2,9	5,2	3,9	1,0	3,9	10,6	6,1	4,7	100,0
2020	4,0	0,2	9,4	5,3	7,9	31,0	0,3	--	0,0	--	0,1	0,0	1,3	--	2,9	5,2	4,0	1,0	3,8	10,8	6,1	5,2	100,0
2021	4,0	--	7,3	5,4	7,7	31,1	0,3	--	--	--	0,1	0,0	--	--	3,3	5,2	3,8	1,2	3,8	11,2	6,3	5,8	100,0
2022	3,8	--	8,3	5,3	6,9	31,6	0,3	--	0,0	--	0,1	--	1,1	--	3,6	5,6	4,0	1,8	1,4	12,1	5,4	6,7	100,0
2023	4,0	--	8,0	5,6	7,0	31,2	0,3	--	0,0	1,3	0,1	0,0	1,8	0,0	3,3	5,5	3,8	1,8	1,5	12,9	5,0	6,3	100,0
2024	4,9	0,1	7,8	5,9	6,3	30,2	0,3	--	0,1	1,2	0,1	--	2,3	0,0	3,7	5,2	4,0	1,9	1,6	12,9	5,0	6,4	100,0

(*) No se dispone de información debido al secreto estadístico

Fuente: Gobierno Vasco y Eustat (DIRAE, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

c) Valor añadido bruto (precios corrientes)

Cuadro 11.25. Evolución del VAB del sector de transportes en la CAPV (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transportes y Comunicaciones (B)		Total Economía (C)
	miles de euros	% (A) / (B)	% (A) / (C)	miles de euros	% (B) / (C)	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	2.850.229	69,1	4,8	4.124.107	6,9	59.349.634
2008	2.968.908	69,1	4,8	4.295.031	7,0	61.706.519
2009	2.978.407	68,7	5,1	4.335.283	7,4	58.529.576
2010	2.925.469	67,8	5,0	4.312.463	7,3	59.036.092

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)			Transporte, actividades postales y de correos (B)		Total Economía (C)
	miles de euros	% (A) / (B)	% (A) / (C)	miles de euros	% (B) / (C)	miles de euros
2010	2.747.693	93,3	4,5	2.945.378	4,8	61.304.826
2011	2.849.321	93,7	4,6	3.039.797	4,9	61.968.224
2012	2.819.911	94,0	4,6	2.998.851	4,9	60.875.938
2013	2.871.363	93,7	4,8	3.063.079	5,1	59.903.935
2014	2.646.816	93,9	4,4	2.817.276	4,7	59.622.289
2015	2.830.272	94,1	4,6	3.007.709	4,9	61.923.275
2016	2.961.371	94,1	4,6	3.148.340	4,9	64.105.178
2017	3.092.956	93,7	4,7	3.299.267	5,0	66.423.220
2018	3.246.533	93,3	4,7	3.478.197	5,0	69.172.651
2019	3.373.405	92,6	4,7	3.642.491	5,1	71.531.918
2020	3.077.542	92,9	4,7	3.311.201	5,1	64.918.154
2021	3.579.428	95,0	5,1	3.766.771	5,3	70.807.648
2022	3.802.749	95,9	4,9	3.966.802	5,1	78.341.856
2023	4.132.605	95,7	4,9	4.320.085	5,1	84.469.554
2024[(a)]	4.408.305	95,7	4,9	4.608.433	5,2	89.302.220

[(a)]: Datos de avance.

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.26. 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	7,0	6,3	8,1
2008	4,2	4,1	4,0
2009	0,3	0,9	-5,1
2010	-1,8	-0,5	0,9

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

AÑO / SECTOR	Transportes	Transporte, actividades postales y de correos (B)	Total Economía
2010	--	--	--
2011	3,7	3,2	1,1
2012	-1,0	-1,3	-1,8
2013	1,8	2,1	-1,6
2014	-7,8	-8,0	-0,5
2015	6,9	6,8	3,9
2016	4,6	4,7	3,5
2017	4,4	4,8	3,6
2018	5,0	5,4	4,1
2019	3,9	4,7	3,4
2020	-8,8	-9,1	-9,2
2021	16,3	13,8	9,1
2022	6,2	5,3	10,6
2023	8,7	8,9	7,8
2024[(a)]	6,7	6,7	5,7

[(a)]: Datos de avance.

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.27. Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)		Total Economía (C)
	miles de euros	% (A) / (C)	miles de euros
2004	296.367	3,6	8.127.822
2005	321.937	3,7	8.661.296
2006	348.974	3,8	9.202.895
2007	373.920	3,8	9.846.988
2008	389.432	3,8	10.256.185
2009	345.465	3,7	9.438.887
2010	347.472	3,6	9.641.437

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

2010	361.047	3,7	9.862.191
2011	357.555	3,6	10.053.006
2012	340.763	3,5	9.838.282
2013	347.700	3,6	9.726.379
2014	331.318	3,4	9.761.488
2015	347.625	3,4	10.097.051
2016	361.513	3,5	10.391.724
2017	375.183	3,5	10.714.678
2018	389.664	3,5	11.105.460
2019	411.847	3,6	11.396.940
2020	369.466	3,6	10.234.457
2021	506.757	4,4	11.497.340
2022	534.057	4,3	12.475.136
2023	586.920	4,3	13.565.559
2024[(a)]	615.464	4,3	14.258.762

[(a)]: Datos de avance.

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.28. Evolución del VAB del sector de transportes en Álava (tasa de variación interanual).

(%)

AÑO / SECTOR	Transportes	Total Economía
2004	6,9	10,8
2005	8,6	6,6
2006	8,4	6,3
2007	7,1	7,0
2008	4,1	4,2
2009	-11,3	-8,0
2010	0,6	2,1
2010	--	--
2011	-1,0	1,9
2012	-4,7	-2,1
2013	2,0	-1,1
2014	-4,7	0,4
2015	4,9	3,4
2016	4,0	2,9
2017	3,8	3,1
2018	3,9	3,6
2019	5,7	2,6
2020	-10,3	-10,2
2021	37,2	12,3
2022	5,4	8,5
2023	9,9	8,7
2024[(a)]	4,9	5,1

[(a)]: Datos de avance.

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013, un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.29. Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)		Total Economía (C)
	miles de euros	% (A) / (C)	miles de euros
2004	690.505	4,4	15.628.580
2005	747.667	4,5	16.664.331
2006	807.224	4,4	18.175.363
2007	855.325	4,4	19.581.970
2008	894.599	4,4	20.179.833
2009	910.531	4,8	19.081.532
2010	862.511	4,5	19.172.826

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

2010	774.014	3,8	20.115.084
2011	815.771	4,0	20.351.064
2012	817.329	4,1	20.137.159
2013	830.611	4,2	19.795.575
2014	776.466	3,9	19.806.753
2015	842.940	4,1	20.500.313
2016	863.876	4,1	21.239.531
2017	880.026	4,0	21.996.650
2018	917.003	4,0	23.180.657
2019	954.146	4,0	24.057.181
2020	889.164	4,1	21.797.307
2021	1.050.280	4,4	24.000.337
2022	1.121.567	4,3	26.100.981
2023	1.233.557	4,4	28.223.905
2024[(a)]	1.304.742	4,4	29.744.524

[(a)]: Datos de avance.

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.30. Evolución del VAB del sector de transportes en Gipuzkoa (tasa de variación interanual).

(%)

AÑO / SECTOR	Transportes	Total Economía
2004	6,7	6,6
2005	8,3	6,6
2006	8,0	9,1
2007	6,0	7,7
2008	4,6	3,1
2009	1,8	-5,4
2010	-5,3	0,5
2010	--	--
2011	5,4	1,2
2012	0,2	-1,1
2013	1,6	-1,7
2014	-6,5	0,1
2015	8,6	3,5
2016	2,5	3,6
2017	1,9	3,6
2018	4,2	5,4
2019	4,1	3,8
2020	-6,8	-9,4
2021	18,1	10,1
2022	6,8	8,8
2023	10,0	8,1
2024[(a)]	5,8	5,4

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

[(a)]: Datos de avance.

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.31. Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual).

AÑO / SECTOR	Transportes (A)		Total Economía (C)
	miles de euros	% (A) / (C)	miles de euros
2004	1.301.940	5,4	24.297.952
2005	1.393.226	5,4	25.784.691
2006	1.506.783	5,5	27.524.823
2007	1.620.984	5,4	29.920.676
2008	1.684.877	5,4	31.270.501
2009	1.722.411	5,7	30.009.157
2010	1.715.486	5,7	30.221.829

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

2010	1.612.632	5,1	31.327.551
2011	1.675.995	5,3	31.564.154
2012	1.661.819	5,4	30.900.497
2013	1.693.052	5,6	30.381.981
2014	1.539.032	5,1	30.054.048
2015	1.639.707	5,2	31.325.911
2016	1.735.982	5,3	32.473.923
2017	1.837.747	5,5	33.711.892
2018	1.939.866	5,6	34.886.534
2019	2.007.412	5,6	36.077.797
2020	1.869.692	5,7	32.886.390
2021	2.022.391	5,7	35.309.971
2022	2.147.125	5,4	39.765.739
2023	2.312.128	5,4	42.680.090
2024[(a)]	2.488.098	5,5	45.298.934

[(a)]: Datos de avance.

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.32. Evolución del VAB del sector de transportes en Bizkaia (tasa de variación interanual).

(%)

AÑO / SECTOR	Transportes	Total Economía
2004	6,4	7,3
2005	7,0	6,1
2006	8,2	6,7
2007	7,6	8,7
2008	3,9	4,5
2009	2,2	-4,0
2010	-0,4	0,7

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

2010	--	--
2011	3,9	0,8
2012	-0,8	-2,1
2013	1,9	-1,7
2014	-9,1	-1,1
2015	6,5	4,2
2016	5,9	3,7
2017	5,9	3,8
2018	5,6	3,5
2019	3,5	3,4
2020	-6,9	-8,8
2021	8,2	7,4
2022	6,2	12,6
2023	7,7	7,3
2024[a]	7,6	6,1

[a]: Datos de avance.

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.33. VAB del sector de transportes por modo en la CAPV (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual).

AÑO / MODO	Carretera+Otros[1]		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros[1]					
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	966.425	374.589	122.935	65.200	62.824	870.857	2.462.830
2006	1.038.737	404.371	128.773	71.311	68.654	951.135	2.662.981
2007	1.091.517	430.351	130.661	76.047	82.786	1.038.867	2.850.229
2008	1.122.994	453.319	140.439	74.470	78.565	1.099.121	2.968.908
2009	1.101.841	481.583	143.235	63.422	68.836	1.119.490	2.978.407
2010	1.011.958	495.651	153.634	66.900	74.520	1.122.806	2.925.469
%							
2003	52,24		6,66	1,89	2,44	36,77	100,00
2004	52,50		6,43	2,17	2,46	36,44	100,00
2005	39,24	15,21	4,99	2,65	2,55	35,36	100,00
2006	39,01	15,18	4,84	2,68	2,58	35,72	100,00
2007	38,30	15,10	4,58	2,67	2,90	36,45	100,00
2008	37,83	15,27	4,73	2,51	2,65	37,02	100,00
2009	36,99	16,17	4,81	2,13	2,31	37,59	100,00
2010	34,59	16,94	5,25	2,29	2,55	38,38	100,00

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

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

AÑO / MODO	Transp. terrestre[1]	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. anexas y act. postales[2]	TOTAL
MILES DE EUROS						
2010	1.457.752	151.638	93.432	56.829	1.185.727	2.945.378
2011	1.514.365	165.815	94.278	56.623	1.208.716	3.039.797
2012	1.497.773	160.840	94.197	54.741	1.191.300	2.998.851
2013	1.544.399	162.961	80.506	54.397	1.220.816	3.063.079
2014	1.414.960	153.349	57.935	55.882	1.135.150	2.817.276
2015	1.512.926	164.268	63.581	59.056	1.207.878	3.007.709
2016	1.580.543	168.610	68.553	57.103	1.273.531	3.148.340
2017	1.640.177	190.818	76.000	56.943	1.335.329	3.299.267
2018	1.712.063	195.574	78.683	59.582	1.432.295	3.478.197
2019	1.780.794	210.147	83.329	61.733	1.506.488	3.642.491
2020	1.641.625	174.960	31.474	58.798	1.404.344	3.311.201
2021	1.802.916	134.408	32.550	93.401	1.703.496	3.766.771
2022	1.775.646	198.004	46.613	113.926	1.832.613	3.966.802
2023	2.043.695	221.423	67.808	73.524	1.913.635	4.320.085
2024[(a)]	2.182.224	235.477	72.693	79.091	2.038.948	4.608.433
%						
2010	49,49	5,15	3,17	1,93	40,26	100,00
2011	49,82	5,45	3,10	1,86	39,76	100,00
2012	49,94	5,36	3,14	1,83	39,73	100,00
2013	50,42	5,32	2,63	1,78	39,86	100,00
2014	50,22	5,44	2,06	1,98	40,29	100,00
2015	50,30	5,46	2,11	1,96	40,16	100,00
2016	50,20	5,36	2,18	1,81	40,45	100,00
2017	49,71	5,78	2,30	1,73	40,47	100,00
2018	49,22	5,62	2,26	1,71	41,18	100,00
2019	48,89	5,77	2,29	1,69	41,36	100,00
2020	49,58	5,28	0,95	1,78	42,41	100,00
2021	47,86	3,57	0,86	2,48	45,22	100,00
2022	44,76	4,99	1,18	2,87	46,20	100,00
2023	47,31	5,13	1,57	1,70	44,30	100,00
2024[(a)]	47,35	5,11	1,58	1,72	44,24	100,00

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

[1] Incluye:

-Pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

-Mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

[2] Incluye: actividades almacenamiento y actividades anexas al transporte y actividades postales y de correos

[(a)]: Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.34. VAB del sector de transportes por modo en Álava (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual).

AÑO / MODO	Carretera+Otros[1]		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros[1]					
MILES DE EUROS							
2003	176.563		4.891	4.615	0	91.251	277.320
2004	188.792		5.063	5.341	0	97.171	296.367
2005	143.673	72.505	606	7.235	0	97.918	321.937
2006	153.729	77.890	637	8.031	0	108.687	348.974
2007	161.540	88.937	641	7.975	0	114.827	373.920
2008	166.157	93.144	693	7.951	0	121.487	389.432
2009	149.589	92.610	659	6.890	0	95.717	345.465
2010	144.059	98.697	723	7.028	0	96.965	347.472
%							
2003	63,67		1,76	1,66	0,00	32,90	100,00
2004	63,70		1,71	1,80	0,00	32,79	100,00
2005	63,67	22,5	1,76	1,66	0,00	32,90	100,00
2006	63,70	22,3	1,71	1,80	0,00	32,79	100,00
2007	63,67	23,8	1,76	1,66	0,00	32,90	100,00
2008	63,70	23,9	1,71	1,80	0,00	32,79	100,00
2009	63,67	26,8	1,76	1,66	0,00	32,90	100,00
2010	63,70	28,4	1,71	1,80	0,00	32,79	100,00

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

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

AÑO / MODO	Transp. terrestre[1]	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. anexas y act. postales[2]	TOTAL
MILES DE EUROS						
2010	213.191	5.542	2.189	9	170.961	391.892
2011	209.097	7.773	1.557	8	170.953	389.388
2012	195.003	7.268	1.274	7	169.370	372.922
2013	198.641	7.043	1.025	0	175.477	382.186
2014	189.521	6.380	2.608	0	162.490	360.999
2015	201.784	7.063	2.762	0	168.940	380.549
2016	207.867	7.274	3.103	0	177.468	395.712
2017	217.318	8.027	3.470	0	182.856	411.671
2018	222.684	8.537	3.742	0	193.484	428.447
2019	232.837	9.195	4.032	0	212.667	458.731
2020	202.107	7.099	4.032	0	197.905	411.143
2021	267.635	2.225	2.678	0	272.437	544.975
2022	254.451	5.257	2.399	0	305.446	567.553
2023	303.204	6.662	3.240	0	310.519	623.625
2024[(a)]	319.811	6.987	3.396	0	323.754	653.948
%						
2010	54,40	1,41	0,56	0,00	43,62	100,00
2011	53,70	2,00	0,40	0,00	43,90	100,00
2012	52,29	1,95	0,34	0,00	45,42	100,00
2013	51,97	1,84	0,27	0,00	45,91	100,00
2014	52,50	1,77	0,72	0,00	45,01	100,00
2015	53,02	1,86	0,73	0,00	44,39	100,00
2016	52,53	1,84	0,78	0,00	44,85	100,00
2017	52,79	1,95	0,84	0,00	44,42	100,00
2018	51,97	1,99	0,87	0,00	45,16	100,00
2019	50,76	2,00	0,88	0,00	46,36	100,00
2020	49,16	1,73	0,98	0,00	48,14	100,00
2021	49,11	0,41	0,49	0,00	49,99	100,00
2022	44,83	0,93	0,42	0,00	53,82	100,00
2023	48,62	1,07	0,52	0,00	49,79	100,00
2024[(a)]	48,90	1,07	0,52	0,00	49,51	100,00

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

[1] Incluye:

-Pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

-Mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

[2] Incluye: actividades almacenamiento y actividades anexas al transporte y actividades postales y de correos

[(a)]: Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.35. VAB del sector de transportes por modo en Gipuzkoa (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual).

AÑO / MODO	Carretera+Otros[1]		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros[1]					
MILES DE EUROS							
2004	403.927		52.076	2.517	955	231.030	690.505
2005	356.540	84.395	47.945	3.298	1.463	254.026	747.667
2006	381.499	90.729	50.410	3.693	1.464	279.429	807.224
2007	400.877	99.412	51.274	3.897	1.719	298.146	855.325
2008	414.737	104.006	55.030	3.756	1.632	315.438	894.599
2009	418.054	111.927	57.150	2.954	1.255	319.191	910.531
2010	376.667	114.230	60.922	2.865	1.345	306.482	862.511
%							
2004	58,50		7,54	0,36	0,14	33,46	100,00
2005	47,69	11,29	6,41	0,44	0,20	33,98	100,00
2006	47,26	11,24	6,24	0,46	0,18	34,62	100,00
2007	46,87	11,62	5,99	0,46	0,20	34,86	100,00
2008	46,36	11,63	6,15	0,42	0,18	35,26	100,00
2009	45,91	12,29	6,28	0,32	0,14	35,06	100,00
2010	43,67	13,24	7,06	0,33	0,16	35,53	100,00

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

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

AÑO / MODO	Transp. terrestre[1]	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. anexas y act. postales[2]	TOTAL
MILES DE EUROS						
2010	465.011	53.024	6.091	7.743	302.140	834.009
2011	489.527	57.873	5.273	7.339	315.219	875.231
2012	492.595	53.191	5.475	6.712	313.085	871.058
2013	502.751	53.564	4.660	6.423	320.915	888.313
2014	441.688	52.426	5.507	7.224	321.371	828.216
2015	494.471	52.962	5.837	7.984	334.304	895.558
2016	505.412	53.651	6.005	7.298	348.106	920.472
2017	519.903	59.451	6.370	7.164	350.965	943.853
2018	537.475	60.004	6.447	7.345	379.723	990.994
2019	561.528	63.398	6.691	7.785	399.657	1.039.059
2020	525.470	51.494	2.891	7.575	369.592	957.022
2021	637.560	37.075	2.300	10.305	410.089	1.097.329
2022	649.650	57.859	2.827	14.671	438.663	1.163.670
2023	735.908	62.285	3.158	9.940	474.387	1.285.678
2024[(a)]	779.795	65.488	3.320	10.529	500.792	1.359.924
%						
2010	55,76	6,36	0,73	0,93	36,23	100,00
2011	55,93	6,61	0,60	0,84	36,02	100,00
2012	56,55	6,11	0,63	0,77	35,94	100,00
2013	56,60	6,03	0,52	0,72	36,13	100,00
2014	53,33	6,33	0,66	0,87	38,80	100,00
2015	55,21	5,91	0,65	0,89	37,33	100,00
2016	54,91	5,83	0,65	0,79	37,82	100,00
2017	55,08	6,30	0,67	0,76	37,18	100,00
2018	54,24	6,05	0,65	0,74	38,32	100,00
2019	54,04	6,10	0,64	0,75	38,46	100,00
2020	54,91	5,38	0,30	0,79	38,62	100,00
2021	58,10	3,38	0,21	0,94	37,37	100,00
2022	55,83	4,97	0,24	1,26	37,70	100,00
2023	57,24	4,84	0,25	0,77	36,90	100,00
2024[(a)]	57,34	4,82	0,24	0,77	36,82	100,00

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

[1] Incluye:

-Pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

-Mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

[2] Incluye: actividades almacenamiento y actividades anexas al transporte y actividades postales y de correos

[(a)]: Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE -2009). SIT – Sistema de Información del Transporte (OTEUS)

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.36. VAB del sector de transportes por modo en Bizkaia (miles de euros a precios corrientes y peso porcentual).

AÑO / MODO	Carretera+Otros[1]		Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. Anexas	TOTAL
	Carretera	Otros[1]					
MILES DE EUROS							
2004	608.962		90.024	41.890	55.290	505.774	1.301.940
2005	466.212	217.689	74.384	54.667	61.361	518.913	1.393.226
2006	503.509	235.752	77.726	59.587	67.190	563.019	1.506.783
2007	529.100	242.002	78.746	64.175	81.067	625.894	1.620.984
2008	542.100	256.169	84.716	62.763	76.933	662.196	1.684.877
2009	534.198	277.046	85.426	53.578	67.581	704.582	1.722.411
2010	491.232	282.724	91.989	57.007	73.175	719.359	1.715.486
%							
2004	46,77		6,91	3,22	4,25	38,85	100,00
2005	33,46	15,62	5,34	3,92	4,40	37,25	100,00
2006	33,42	15,65	5,16	3,95	4,46	37,37	100,00
2007	32,64	14,93	4,86	3,96	5,00	38,61	100,00
2008	32,17	15,20	5,03	3,73	4,57	39,30	100,00
2009	31,01	16,08	4,96	3,11	3,92	40,91	100,00
2010	28,64	16,48	5,36	3,32	4,27	41,93	100,00

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

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-1993 Rev.1). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

AÑO / MODO	Transp. terrestre[1]	Ferroviario	Aéreo	Marítimo	Act. anexas y act. postales[2]	TOTAL
MILES DE EUROS						
2010	779.550	93.072	85.152	49.077	712.626	1.719.477
2011	815.741	100.169	87.448	49.276	722.544	1.775.178
2012	810.175	100.381	87.448	48.022	708.845	1.754.871
2013	843.007	102.354	74.821	47.974	724.424	1.792.580
2014	783.751	94.543	49.820	48.658	651.289	1.628.061
2015	816.671	104.243	54.982	51.072	704.634	1.731.602
2016	867.264	107.685	59.445	49.805	747.957	1.832.156
2017	902.956	123.340	66.160	49.779	801.508	1.943.743
2018	951.904	127.033	68.494	52.237	859.088	2.058.756
2019	986.429	137.554	72.606	53.948	894.164	2.144.701
2020	914.048	116.367	72.606	53.948	836.847	1.993.816
2021	897.721	95.108	27.572	83.096	1.020.970	2.124.467
2022	871.545	134.888	41.387	99.255	1.088.504	2.235.579
2023	1.004.583	152.476	61.410	63.584	1.128.729	2.410.782
2024[(a)]	1.082.617	163.002	65.977	68.562	1.214.401	2.594.559
%						
2010	45,34	5,41	4,95	2,85	41,44	100,00
2011	45,95	5,64	4,93	2,78	40,70	100,00
2012	46,17	5,72	4,98	2,74	40,39	100,00
2013	47,03	5,71	4,17	2,68	40,41	100,00
2014	48,14	5,81	3,06	2,99	40,00	100,00
2015	47,16	6,02	3,18	2,95	40,69	100,00
2016	47,34	5,88	3,24	2,72	40,82	100,00
2017	46,45	6,35	3,40	2,56	41,24	100,00
2018	46,24	6,17	3,33	2,54	41,73	100,00
2019	45,99	6,41	3,39	2,52	41,69	100,00
2020	45,84	5,84	3,64	2,71	41,97	100,00
2021	42,26	4,48	1,30	3,91	48,06	100,00
2022	38,99	6,03	1,85	4,44	48,69	100,00
2023	41,67	6,32	2,55	2,64	46,82	100,00
2024[(a)]	41,73	6,28	2,54	2,64	46,81	100,00

Datos obtenidos según la metodología establecida en el SEC-10, que incluye, entre otros, gastos en I+D y de producción para consumo final propio, que supuso de media en los años 2010 a 2013 un incremento del 1,3% anual en el subsector del transporte y almacenamiento y del 4,5% en la economía global de la CAPV por el efecto adicional de la inclusión de la estimación de actividades ilegales.

[1] Incluye:

-Pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.

-Mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.

[2] Incluye: actividades almacenamiento y actividades anexas al transporte y actividades postales y de correos

[(a)]: Datos de avance.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas, CNAE-2009). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.37. Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción. 2015-2024.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Δ 24/23
Gasóleo automoción	37,63	30,10	36,68	45,43	44,24	26,76	41,43	83,7	64,0	58,3	-8,9
Gasolina	38,26	31,68	36,95	42,42	40,60	25,22	43,04	73,1	60,7	56,2	-7,4
Brent	29,74	25,08	30,24	37,85	36,13	22,93	37,68	60,6	48,1	46,9	-2,5

Unidad: céntimos de euro por litro.

Fuente: Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

Cuadro 11.38. Índice de Precios Industriales (IPRI) en la CAPV por rama de actividad. 2019-2024.

Incremento medio anual

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
IPRI General	**1,4**	**-3,1**	**7,3**	**20,0**	**-2,6**	**-4,0**
IPRI Industrias extractivas	**2,5**	**2,8**	**-1,7**	**3,8**	**20,5**	**7,0**
Industrias extractivas	2,5	2,8	-1,7	3,8	20,5	7,0
IPRI Industria manufacturera	**0,6**	**-2,8**	**6,8**	**16,7**	**-0,4**	**-0,4**
Ind. alimentarias, bebidas, tabaco	-0,6	1,7	2,6	9,9	9,7	3,0
Textil, confección, cuero y calzado	-0,8	4,3	-7,1	-0,7	3,0	7,7
Madera, papel y artes gráficas	1,4	-3,1	4,5	23,9	1,9	-2,8
Coquerías y refino de petróleo	2,1	-22,6	27,3	60,7	-15,5	-9,1
Industria química	1,2	-0,2	7,4	35,0	-4,8	-1,8
Productos farmacéuticos	0,5	0,0	2,9	2,5	2,8	2,6
Caucho y plásticos	1,0	0,4	1,0	7,0	9,6	0,0
Metalurgia y productos metálicos	-1,0	-0,6	11,0	16,0	-2,0	-2,2
Prod. informáticos y electrónicos	1,1	2,2	8,6	6,0	2,7	1,4
Material y equipo eléctrico	2,5	1,6	2,5	8,3	2,1	2,1
Maquinaria y equipo	0,9	-2,9	0,3	6,3	4,5	2,3
Material de transporte	1,8	3,2	-2,3	2,3	4,8	5,8
Muebles y otras manufacturas	0,9	0,7	1,9	7,3	2,9	4,7
IPRI Energía eléctrica, gas y vapor	**6,4**	**-5,2**	**11,4**	**57,3**	**-21,2**	**-40,6**
Energía eléctrica, gas y vapor	6,4	-5,2	11,4	57,3	-21,2	-40,6

Fuente: Eustat (CNAE-2009). Año base 2021

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

11.3.2. Oferta de transporte

a) Carretera

Cuadro 11.39. 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)				
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	210	317	3.677	4.204
2007	206	345	3.656	4.207
2008	218	348	3.615	4.181
2009	234	351	3.602	4.187
2010	232	344	3.600	4.176
2011	247	350	3.592	4.189
2012	248	354	3.583	4.185
2013	248	352	3.575	4.175
2014	243	359	3.568	4.169
2015	254	363	3.561	4.178
2016	254	369	3.556	4.179
2017	254	369	3.537	4.160
2018	248	376	3.523	4.147
2019	249	379	3.513	4.141
2020	249	379	3.508	4.136
2021	249	379	3.505	4.133
2022	248	379	3.493	4.121
2023	250	430	3.490	4.120
DENSIDAD (m/km²)1				
1996	25,9	34,7	533,6	594,2
1997	25,9	38,2	523,8	587,8
1998	26,0	38,0	533,1	597,1
1999	26,0	40,4	548,5	614,9
2000	27,1	41,4	533,6	602,1
2001	27,1	41,5	527,8	596,4
2002	26,6	41,9	521,2	589,6
2003	27,8	44,0	517,8	589,6
2004	28,5	43,7	515,6	587,8
2005	29,2	45,0	509,3	583,4
2006	29,2	43,8	508,6	581,6
2007	31,5	47,7	505,7	584,9
2008	30,1	48,1	499,6	577,9
2009	32,3	48,5	497,8	578,7
2010	32,1	47,6	497,9	577,6
2011	34,2	48,4	496,8	579,4
2012	34,3	49,0	495,6	578,8
2013	34,3	48,7	494,2	577,1
2014	33,6	49,7	493,3	576,6
2015	35,1	50,2	492,2	577,5
2016	35,1	51,0	491,5	577,6
2017	35,1	51,0	488,9	575,0
2018	34,3	52,0	486,9	573,2
2019	34,4	52,4	485,5	572,3
2020	34,4	52,4	484,8	571,6
2021	34,4	52,4	484,4	571,2
2022	34,3	52,4	482,8	569,6
2023	35,3	56,4	481,2	569,3

[1] La densidad se ha calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.
Datos corregidos de los años 2007 a 2011, en que se computó doble los kilómetros del tramo vizcaíno de la AP68
Fuente: Ministerio de Fomento e INE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.40. 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)				
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
2008	75	105	1.286	1.466
2009	75	105	1.286	1.466
2010	75	105	1.286	1.466
2011	75	104	1.284	1.463
2012	75	104	1.284	1.463
2013	75	104	1.284	1.463
2014	75	104	1.284	1.463
2015	75	103	1.280	1.458
2016	75	103	1.280	1.458
2017	75	103	1.276	1.454
2018	69	109	1.277	1.454
2019	69	111	1.273	1.479
2020	69	111	1.273	1.479
2021	69	111	1.273	1.455
2022	69	111	1.273	1.454
2023	69	111	1.273	1.454
DENSIDAD (m/km²)[1]				
1996	20,1	36,6	428,4	485,1
1997	20,1	36,6	428,4	485,1
1998	20,1	37,3	444,5	501,9
1999	20,1	37,3	464,6	522,0
2000	20,4	36,9	427,4	484,8
2001	20,4	36,9	427,4	484,8
2002	20,4	36,9	427,4	484,8
2003	20,4	36,9	427,4	484,8
2004	20,4	36,9	430,0	487,4
2005	20,4	36,9	430,0	487,4
2006	20,4	36,9	429,7	487,1
2007	20,4	36,9	429,7	487,1
2008	24,7	34,6	424,1	483,4
2009	24,7	34,6	424,1	483,4
2010	24,7	34,6	424,1	483,4
2011	24,7	34,3	423,4	482,5
2012	24,7	34,2	422,7	481,6
2013	24,7	34,2	422,7	481,7
2014	24,7	34,2	422,7	481,7
2015	24,7	33,9	420,8	479,3
2016	24,7	33,9	420,8	479,3
2017	24,7	33,9	419,5	478,0
2018	22,7	35,8	419,8	478,3
2019	22,7	36,8	426,7	486,2
2020	22,7	36,8	426,7	486,2
2021	22,7	36,8	418,8	478,3
2022	22,7	36,5	418,5	478,0
2023	22,7	36,5	418,5	478,0

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

Fuente: Ministerio de Fomento e INE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.41. 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)				
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
2008	81	111	1.193	1.385
2009	97	114	1.195	1.406
2010	95	110	1.198	1.403
2011	95	120	1.194	1.409
2012	96	123	1.193	1.412
2013	96	121	1.184	1.401
2014	96	121	1.183	1.400
2015	107	123	1.183	1.413
2016	107	123	1.183	1.413
2017	107	123	1.183	1.413
2018	107	123	1.183	1.413
2019	107	123	1.183	1.413
2020	107	123	1.183	1.413
2021	107	123	1.183	1.413
2022	107	123	1.183	1.413
2023	107	123	1.183	1.413
DENSIDAD (m/km²)[1]				
1996	35,3	34,8	604,4	674,6
1997	35,3	37,9	574,1	647,4
1998	35,3	37,9	574,1	647,4
1999	35,3	41,9	604,4	681,7
2000	37,9	41,9	604,9	684,7
2001	37,9	41,9	606,5	686,2
2002	34,8	42,9	602,9	680,7
2003	38,9	42,9	603,9	685,7
2004	40,9	42,9	603,4	687,3
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	696,3
2008	40,9	56,1	602,4	699,4
2009	49,0	57,6	603,4	710,0
2010	48,0	55,5	604,9	708,5
2011	48,0	60,6	602,9	711,5
2012	48,5	62,1	602,4	713,0
2013	48,5	61,1	597,8	707,5
2014	48,5	61,1	597,3	707,0
2015	54,1	62,2	598,1	714,4
2016	54,1	62,2	598,1	714,4
2017	54,1	62,2	598,1	714,4
2018	54,1	62,2	598,1	714,4
2019	54,1	62,2	598,0	714,2
2020	54,1	62,2	598,0	714,2
2021	54,1	62,2	598,0	714,2
2022	54,1	62,2	598,0	714,2
2023	54,1	62,2	598,0	714,2

[1] La densidad se ha calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.
Fuente: Ministerio de Fomento e INE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.42. 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)				
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	62	115	1.179	1.356
2007	63	126	1.162	1.351
2008	62	132	1.136	1.330
2009	62	132	1.121	1.315
2010	62	129	1.116	1.307
2011	77	126	1.114	1.317
2012	77	127	1.106	1.310
2013	77	127	1.107	1.311
2014	72	134	1.101	1.306
2015	72	137	1.098	1.307
2016	72	143	1.093	1.308
2017	72	143	1.078	1.293
2018	72	144	1.063	1.279
2019	72	144	1.056	1.272
2020	72	144	1.051	1.267
2021	72	144	1.048	1.264
2022	72	144	1.036	1.253
2023	74	144	1.036	1.252
DENSIDAD (m/km²)[1]				
1996	25,3	32,0	614,3	671,5
1997	25,3	40,6	609,3	675,2
1998	25,7	39,2	617,4	682,4
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	668,8
2002	27,5	47,8	576,4	651,7
2003	28,0	54,6	564,7	647,2
2004	28,4	53,7	554,3	636,4
2005	28,4	55,0	534,0	617,4
2006	28,4	51,9	531,7	612,0
2007	38,3	56,8	524,1	619,2
2008	31,3	66,7	573,6	671,6
2009	31,3	66,7	566,1	664,0
2010	31,3	65,1	563,5	660,0
2011	34,7	56,8	502,4	594,0
2012	34,8	57,4	499,9	592,1
2013	34,7	57,3	499,3	591,3
2014	32,4	60,5	496,6	589,5
2015	32,5	61,9	495,7	590,1
2016	32,5	64,6	493,5	590,6
2017	32,5	64,6	486,7	583.8
2018	32,5	65,0	480,1	577,6
2019	32,5	65,0	476,7	574,2
2020	32,5	65,0	474,5	572,0
2021	32,5	65,0	473,1	570,6
2022	34,4	65,0	467,7	565,6
2023	36,4	65,0	467,7	565,6

[1] La densidad se ha calculado a partir de la longitud de la red de carreteras y la superficie de la CAPV.
Datos corregidos de los años 2007 a 2011, en que se computó doble los kilómetros del tramo vizcaíno de la AP68
Fuente: Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.43. 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	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)
1993	662.532	1,73	40.991	3,66	113.246	3,04	2.369	0,47	4.776	1,47	11.944	4,98	835.858	2,04
1994	674.331	1,78	41.731	1,81	116.433	2,81	2.340	-1,22	4.911	2,83	12.553	5,10	852.299	1,97
1995	694.049	2,92	42.489	1,82	121.382	4,25	2.323	-0,73	5.386	9,67	13.614	8,45	879.243	3,16
1996	716.015	3,16	43.438	2,23	127.437	4,99	2.404	3,49	5.711	6,03	14.366	5,52	909.371	3,43
1997	737.811	3,04	44.604	2,68	132.011	3,59	2.440	1,50	6.173	8,09	15.265	6,26	938.304	3,18
1998	769.317	4,27	46.332	3,87	138.516	4,93	2.513	2,99	6.742	9,22	16.670	9,20	980.090	4,45
1999	801.137	4,14	48.320	4,29	145.574	5,10	2.578	2,59	7.257	7,64	18.261	9,54	1.023.127	4,39
2000	820.618	2,43	50.245	3,98	150.122	3,12	2.635	2,21	7.765	7,00	20.152	10,36	1.051.537	2,78
2001	843.544	2,79	51.923	3,34	154.400	2,85	2.678	1,63	8.285	6,70	22.160	9,96	1.082.990	2,99
2002	861.225	2,10	53.563	3,16	158.488	2,65	2.668	-0,37	8.419	1,62	24.189	9,16	1.108.552	2,36
2003	851.684	-1,11	53.781	0,41	159.988	0,95	2.643	-0,94	8.356	-0,75	25.966	7,35	1.102.418	-0,55
2004	874.085	2,63	57.259	6,47	167.201	4,51	2.668	0,95	8.645	3,46	28.343	9,15	1.138.201	3,25
2005	889.109	1,72	64.036	11,84	174.891	4,60	2.809	5,28	8.762	1,35	30.967	9,26	1.170.574	2,84
2006	893.371	0,48	72.600	13,37	180.091	2,97	2.800	-0,32	8.620	-1,62	33.821	9,22	1.191.303	1,77
2007	928.759	3,96	82.564	13,72	191.684	6,44	2.908	3,86	9.138	6,01	37.466	10,78	1.252.519	5,14
2008	939.235	1,13	90.721	9,88	194.379	1,41	2.944	1,24	9.149	0,12	39.354	5,04	1.275.782	1,86
2009	943.394	0,44	96.000	5,82	194.954	0,30	3.006	2,11	8.747	-4,39	40.440	2,76	1.286.541	0,84
2010	949.655	0,66	101.448	5,68	195.851	0,46	3.055	1,63	8.443	-3,48	41.355	2,26	1.299.807	1,03
2011	955.598	0,63	106.356	4,84	193.859	-1,02	3.151	3,14	8.303	-1,66	42.267	2,21	1.309.534	0,75
2012	955.937	0,04	109.202	2,68	190.759	-1,60	3.157	0,19	7.821	-5,81	42.228	-0,09	1.309.104	-0,03
2013	945.833	-1,06	111.176	1,81	186.800	-2,08	3.120	-1,17	7.564	-3,29	41.937	-0,69	1.296.430	-0,97
2014	946.694	0,09	114.901	3,35	182.961	-2,06	3.178	1,86	7.631	0,89	42.378	1,05	1.297.743	0,10
2015	956.170	1,00	119.328	3,85	180.882	-1,14	3.162	-0,50	7.758	1,66	42.050	-0,77	1.309.350	0,89
2016	971.143	1,57	124.044	3,95	179.311	-0,87	3.285	3,89	7.829	0,92	42.635	1,39	1.328.247	1,44
2017	990.973	2,04	127.585	2,85	174.867	-2,48	3.368	2,53	7.884	0,70	43.837	2,82	1.348.514	1,53
2018	1.002.752	1,19	131.951	3,42	177.266	1,37	3.475	3,18	8.087	2,57	45.246	3,21	1.368.777	1,50
2019	1.011.936	0,92	136.732	3,62	175.796	-0,83	3.621	4,20	8.272	2,29	46.727	3,27	1.383.084	1,05
2020	1.018.092	0,61	141.603	3,56	175.027	-0,44	3.625	0,11	8.148	-1,50	47.871	2,45	1.394.366	0,82
2021	1.020.550	0,24	147.462	4,14	174.171	-0,49	3.600	-0,69	8.283	1,66	49.339	3,07	1.403.405	0,65
2022	1.021.860	0,13	153.470	4,07	173.539	-0,36	3.696	2,67	8.405	1,47	50.710	2,78	1.411.680	0,59
2023	1.021.194	-0,07	158.601	3,34	175.360	1,05	3.763	1,81	8.649	2,90	51.796	2,14	1.419.363	0,54
2024	1.011.282	-0,97	163.682	3,20	175.573	0,12	3.708	-1,46	8.890	2,79	53.242	2,79	1.416.377	-0,21

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.44. 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	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)
1993	91.885	1,95	4.928	3,94	18.582	3,53	423	0,24	801	2,30	1.742	6,22	118.361	2,33
1994	96.172	4,67	4.996	1,38	19.170	3,16	418	-1,18	807	0,75	1.848	6,08	123.411	4,27
1995	102.049	6,11	5.084	1,76	20.074	4,72	418	0,00	909	12,64	2.000	8,23	130.534	5,77
1996	107.247	5,09	5.322	4,68	21.657	7,89	437	4,55	950	4,51	2.094	4,70	137.707	5,50
1997	112.004	4,44	5.258	-1,20	22.279	2,87	429	-1,83	1.029	8,32	2.256	7,74	143.255	4,03
1998	117.890	5,26	5.423	3,14	23.489	5,43	428	-0,23	1.193	15,94	2.467	9,35	150.890	5,33
1999	123.477	4,74	5.543	2,21	25.004	6,45	456	6,54	1.231	3,19	2.691	9,08	158.402	4,98
2000	127.351	3,14	5.623	1,44	25.932	3,71	474	3,95	1.275	3,57	2.970	10,37	163.625	3,30
2001	131.537	3,29	5.848	4,00	26.672	2,85	467	-1,48	1.294	1,49	3.338	12,39	169.156	3,38
2002	135.345	2,90	6.063	3,68	27.366	2,60	465	-0,43	1.333	3,01	3.663	9,74	174.235	3,00
2003	125.458	-7,31	5.934	-2,13	26.734	-2,31	448	-3,66	1.340	0,53	3.991	8,95	163.905	-5,93
2004	129.882	3,53	6.391	7,70	27.855	4,19	443	-1,12	1.369	2,16	4.393	10,07	170.333	3,92
2005	132.927	2,34	7.286	14,00	29.219	4,90	468	5,64	1.406	2,70	4.898	11,50	176.204	3,45
2006	135.044	1,59	8.323	14,23	30.288	3,66	509	8,76	1.378	-1,99	5.496	12,21	181.038	2,74
2007	141.555	4,82	9.566	14,93	32.267	6,53	495	-2,75	1.466	6,39	6.152	11,94	191.501	5,78
2008	144.419	2,02	10.602	10,83	32.673	1,26	496	0,20	1.447	-1,30	6.450	4,84	196.087	2,39
2009	146.071	1,14	11.328	6,85	32.740	0,21	519	4,64	1.391	-3,87	7.259	12,54	199.308	1,64
2010	148.208	1,46	12.043	6,31	32.929	0,58	522	0,58	1.351	-2,88	7.489	3,17	202.542	1,62
2011	148.697	0,33	12.682	5,31	32.352	-1,75	539	3,26	1.325	-1,92	7.733	3,26	203.328	0,39
2012	149.099	0,27	13.073	3,08	31.684	-2,06	554	2,78	1.232	-7,02	7.748	0,19	203.390	0,03
2013	147.782	-0,88	13.422	2,67	30.912	-2,44	537	-3,07	1.150	-6,66	7.691	-0,74	201.494	-0,93
2014	148.436	0,44	14.074	4,86	30.265	-2,09	523	-2,61	1.116	-2,96	7.765	0,96	202.179	0,34
2015	150.062	1,10	14.702	4,46	29.867	-1,32	503	-3,82	1.156	3,58	7.591	-2,24	203.881	0,84
2016	152.850	1,86	15.171	3,19	29.726	-0,47	519	3,18	1.196	3,46	7.669	1,03	207.131	1,59
2017	156.781	2,57	15.607	2,87	28.639	-3,66	540	4,05	1.233	3,09	7.852	2,39	210.652	1,70
2018	158.049	0,81	16.011	2,59	29.222	2,04	538	-0,37	1.334	8,19	8.177	4,14	213.331	1,27
2019	159.032	0,62	16.438	2,67	28.848	-1,28	532	-1,12	1.421	6,52	8.468	3,56	214.739	0,66
2020	159.840	0,51	17.006	3,46	28.762	-0,30	481	-9,59	1.482	4,29	8.709	2,85	216.280	0,72
2021	160.616	0,49	17.580	3,38	28.939	0,62	506	5,20	1.524	2,83	8.943	2,69	218.108	0,85
2022	160.651	0,02	18.061	2,74	28.697	-0,84	531	4,94	1.513	-0,72	9.188	2,74	218.641	0,24
2023	161.002	0,22	18.739	3,75	29.068	1,29	520	-2,07	1.494	-1,26	9.378	2,07	220.201	0,71
2024	161.542	0,34	19.523	4,18	29.183	0,40	506	-2,69	1.616	8,17	9.783	4,32	222.153	0,89

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.45. 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	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)
1993	214.413	1,95	17.844	4,30	39.637	4,26	733	0,96	1.900	1,88	4.115	5,32	278.642	2,47
1994	217.020	1,22	18.294	2,52	41.076	3,63	735	0,27	1.967	3,53	4.342	5,52	283.434	1,72
1995	222.489	2,52	18.802	2,78	42.913	4,47	728	-0,95	2.132	8,39	4.709	8,45	291.773	2,94
1996	229.360	3,09	19.422	3,30	44.903	4,64	761	4,53	2.244	5,25	4.994	6,05	301.684	3,40
1997	236.611	3,16	20.463	5,36	47.020	4,71	745	-2,10	2.452	9,27	5.334	6,81	312.625	3,63
1998	247.066	4,42	21.580	5,46	49.555	5,39	749	0,54	2.673	9,01	6.001	12,50	327.624	4,80
1999	257.658	4,29	22.749	5,42	52.152	5,24	749	0,00	2.959	10,70	6.696	11,58	342.963	4,68
2000	263.933	2,44	23.696	4,16	53.815	3,19	753	0,53	3.169	7,10	7.401	10,53	352.767	2,86
2001	271.439	2,84	24.504	3,41	55.383	2,91	761	1,06	3.399	7,26	8.240	11,34	363.726	3,11
2002	276.854	1,99	25.149	2,63	56.789	2,54	764	0,39	3.423	0,71	9.085	10,25	372.064	2,29
2003	276.174	-0,25	25.379	0,91	58.085	2,28	761	-0,39	3.346	-2,25	9.745	7,26	373.490	0,38
2004	282.987	2,47	26.942	6,16	60.856	4,77	759	-0,26	3.489	4,27	10.677	9,56	385.710	3,27
2005	287.191	1,49	29.998	11,34	63.793	4,83	771	1,58	3.496	0,20	11.653	9,14	396.902	2,90
2006	287.873	0,24	33.892	12,98	65.870	3,26	778	0,91	3.409	-2,49	12.570	7,87	404.392	1,89
2007	298.750	3,78	38.378	13,24	70.070	6,38	811	4,24	3.629	6,45	13.743	9,33	425.381	5,19
2008	301.700	0,99	41.786	8,88	71.105	1,48	826	1,85	3.567	-1,71	14.382	4,65	433.366	1,88
2009	302.256	0,18	44.060	5,44	71.268	0,23	844	2,18	3.306	-7,32	14.607	1,56	436.341	0,69
2010	303.261	0,33	46.433	5,39	71.373	0,15	853	1,07	3.195	-3,36	14.855	1,70	439.970	0,83
2011	305.650	0,79	48.571	4,60	70.115	-1,76	874	2,46	3.141	-1,69	15.306	3,04	443.657	0,84
2012	306.729	0,35	49.944	2,83	68.830	-1,83	871	-0,34	2.949	-6,11	15.390	0,55	444.713	0,24
2013	303.919	-0,92	50.995	2,10	67.168	-2,41	870	-0,11	2.890	-2,00	15.546	1,01	441.388	-0,75
2014	304.802	0,29	52.588	3,12	65.270	-2,83	904	3,91	3.065	6,06	15.879	2,14	442.508	0,25
2015	308.580	1,24	54.669	3,96	63.966	-2,00	895	-1,00	3.127	2,02	15.951	0,45	447.188	1,06
2016	314.015	1,76	56.921	4,12	63.101	-1,35	907	1,34	3.150	0,74	16.295	2,16	454.389	1,61
2017	321.025	2,23	58.367	2,54	61.579	-2,41	940	3,64	3.157	0,22	16.860	3,47	461.928	1,66
2018	325.642	1,44	60.553	3,75	62.229	1,06	978	4,04	3.224	2,12	17.556	4,13	470.182	1,79
2019	329.815	1,28	62.695	3,54	61.713	-0,83	969	-0,92	3.363	4,31	18.157	3,42	476.712	1,39
2020	333.924	-36,51	66.289	10,58	60.452	-29,08	938	-57,36	3.363	-0,41	21.325	3,68	484.037	0,67
2021	334.396	-36,43	67.881	6,74	60.324	-28,85	955	-55,71	3.419	0,68	19.598	2,76	486.573	0,52
2022	333.822	-0,17	69.769	2,78	60.799	0,79	994	4,08	3.613	5,67	19.925	1,67	488.922	0,48
2023	330.068	-1,12	71.496	2,48	60.898	0,16	1.020	2,62	3.850	6,56	20.585	3,31	487.917	-0,21
2024	333.924	-36,51	66.289	10,58	60.452	-29,08	938	-57,36	3.363	-0,41	21.325	3,68	484.037	0,67

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.46. 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	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)	nº vehículos	Δinteranual (%)
1993	356.234	1,54	18.219	2,97	55.027	2,01	1.213	0,25	2.075	0,78	6.087	4,41	438.855	1,69
1994	361.139	1,38	18.441	1,22	56.187	2,11	1.187	-2,14	2.137	2,99	6.363	4,53	445.454	1,50
1995	369.511	2,32	18.603	0,88	58.395	3,93	1.177	-0,84	2.345	9,73	6.905	8,52	456.936	2,58
1996	379.408	2,68	18.694	0,49	60.877	4,25	1.206	2,46	2.517	7,33	7.278	5,40	469.980	2,85
1997	389.196	2,58	18.883	1,01	62.712	3,01	1.266	4,98	2.692	6,95	7.675	5,45	482.424	2,65
1998	404.361	3,90	19.329	2,36	65.472	4,40	1.336	5,53	2.876	6,84	8.202	6,87	501.576	3,97
1999	420.002	3,87	20.028	3,62	68.418	4,50	1.373	2,77	3.067	6,64	8.874	8,19	521.762	4,02
2000	429.334	2,22	20.926	4,48	70.375	2,86	1.408	2,55	3.321	8,28	9.781	10,22	535.145	2,56
2001	440.568	2,62	21.571	3,08	72.345	2,80	1.450	2,98	3.592	8,16	10.582	8,19	550.108	2,80
2002	449.026	1,92	22.351	3,62	74.333	2,75	1.439	-0,76	3.663	1,98	11.441	8,12	562.253	2,21
2003	450.052	0,23	22.468	0,52	75.169	1,12	1.434	-0,35	3.670	0,19	12.230	6,90	565.023	0,49
2004	461.216	2,48	23.926	6,49	78.490	4,42	1.466	2,23	3.787	3,19	13.273	8,53	582.158	3,03
2005	468.991	1,69	26.752	11,81	81.879	4,32	1.570	7,09	3.860	1,93	14.416	8,61	597.468	2,63
2006	470.454	0,31	30.385	13,58	83.933	2,51	1.513	-3,63	3.833	-0,70	15.755	9,29	605.873	1,41
2007	488.454	3,83	34.620	13,94	89.347	6,45	1.602	5,88	4.043	5,48	17.571	11,53	635.637	4,91
2008	493.116	0,95	38.333	10,73	90.601	1,40	1.622	1,25	4.135	2,28	18.522	5,41	646.329	1,68
2009	495.067	0,40	40.612	5,95	90.946	0,38	1.643	1,29	4.050	-2,06	18.574	0,28	650.892	0,71
2010	498.186	0,63	42.972	5,81	91.549	0,66	1.680	2,25	3.897	-3,78	19.011	2,35	657.295	0,98
2011	501.251	0,62	45.103	4,96	91.392	-0,17	1.738	3,45	3.837	-1,54	19.228	1,14	662.549	0,80
2012	500.109	-0,23	46.185	2,40	90.245	-1,26	1.732	-0,35	3.640	-5,13	19.090	-0,72	661.001	-0,23
2013	494.132	-1,20	46.759	1,24	88.720	-1,69	1.713	-1,10	3.524	-3,19	18.700	-2,04	653.548	-1,13
2014	493.456	-0,14	48.239	3,17	87.426	-1,46	1.751	2,22	3.450	-2,10	18.734	0,18	653.056	-0,08
2015	497.528	0,83	49.957	3,56	87.049	-0,43	1.764	0,74	3.475	0,72	18.508	-1,21	658.281	0,80
2016	504.278	1,36	51.952	3,99	86.484	-0,65	1.859	5,39	3.483	0,23	18.671	0,88	666.727	1,28
2017	513.167	1,76	53.611	3,19	84.649	-2,12	1.888	1,56	3.494	0,32	19.125	2,43	675.934	1,38
2018	519.061	1,15	55.387	3,31	85.815	1,38	1.959	3,76	3.529	1,00	19.513	2,03	685.264	1,38
2019	523.089	0,78	57.599	3,99	85.235	-0,68	2.120	8,22	3.488	-1,16	20.102	3,02	691.633	0,93
2020	525.921	0,54	59.949	4,08	85.240	0,01	2.200	3,77	3.377	-3,18	20.569	2,32	697.256	0,81
2021	526.010	58,28	63.593	-1,63	84.780	38,93	2.156	128,39	3.396	3,25	19.071	2,57	701.260	0,57
2022	526.813	57,76	67.528	1,87	84.518	39,81	2.210	135,61	3.473	3,27	21.924	2,81	706.466	0,74
2023	526.370	-0,08	70.093	3,80	85.493	1,15	2.249	1,76	3.542	1,99	22.493	2,60	710.240	0,53
2024	519.672	-1,27	72.663	3,67	85.492	0,00	2.182	-2,98	3.424	-3,33	22.874	1,69	706.307	-0,55

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.47. Índice de motorización (turismos/1.000 habitantes).

(turismos/1.000 habitantes)

AÑO / TT.HH.	Álava	Gipuzkoa	Bizkaia	CAPV
1996	380,6	339,2	332,8	341,3
1997	397,4	349,9	341,4	351,7
1998	414,2	365,2	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	445,8	420,0	417,8	422,5
2006	447,4	419,5	417,3	422,3
2007	463,0	434,7	429,2	435,8
2008	466,2	435,0	430,9	437,3
2009	465,9	432,9	430,1	436,1
2010	467,5	433,0	432,6	437,8
2011	466,5	434,8	435,0	439,6
2012	463,2	434,7	433,3	438,2
2013	461,4	429,3	429,4	434,1
2014	463,8	430,1	431,3	435,7
2015	466,4	434,6	435,9	440,0
2016	475,0	443,6	444,5	448,8
2017	479,7	452,8	452,3	456,6
2018	480,6	451,9	451,5	456,0
2019	480,0	456,2	454,1	458,7
2020	480,2	458,8	455,5	460,3
2021	481,6	725,0	289,5	461,2
2022	485,8	466,6	462,4	467,3
2023	483,7	463,7	460,1	464,9
2024	482,0	456,6	451,9	458,0

Fuente: Dirección General de Tráfico e INE. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

b) Aéreo

Cuadro 11.48. Tráfico de aeronaves por aeropuerto (nº aeronaves).

(nº aeronaves)

AÑO / AEROPUERTO	Bilbao	Donostia-San Sebastián	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	13.489	59.653
2002	37.134	6.033	11.949	55.116
2003	40.867	6.257	11.283	58.407
2004	47.020	6.299	10.848	64.167
2005	51.745	7.153	8.894	67.792
2006	52.200	8.873	9.462	70.535
2007	54.877	9.884	9.131	73.892
2008	52.966	8.897	9.497	71.360
2009	46.497	6.957	6.518	59.972
2010	47.235	6.622	5.440	59.297
2011	47.341	6.860	5.749	59.950
2012	44.879	6.160	5.773	56.812
2013	38.914	4.302	5.258	48.474
2014	39.584	4.311	5.753	49.648
2015	41.114	4.666	6.546	52.326
2016	41.846	4.810	6.400	53.056
2017	44.455	5.241	7.459	57.155
2018	47.598	4.997	8.635	61.230
2019	49.380	5.087	9.399	63.866
2020	18.282	1.696	8.485	28.463
2021	23.910	2.043	9.848	35.801
2022	42.510	4.138	10.597	57.245
2023	51.448	6.157	14.185	71.792
2024	52.538	6.015	13.846	72.399

La fuente original puede disponer de datos más desagregados y actualizados.

Enlace: www.aena-aeropuertos.es

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

c) Marítimo

Cuadro 11.49. Caracterización de la flota mercante en la CAPV.

(nº y toneladas)

AÑO/AMBITO GEOGRAFICO	CAPV			
	Nº Empresas	Nº Buques	GT (Gross Tons)	TMP
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	14	68	535.720	927.707
2008	14	80	574.292	970.421
2009	13	73	393.275	631.405
2010	13	69	365.719	590.947
2011	12	66	396.280	663.302
2012	12	65	396.128	663.013
2013	11	55	336.059	592.931
2014	11	54	331.535	584.104
2015	11	54	332.746	585.042
2016	13	57	349.645	607.848
2017	13	87	679.769	1.110.279
2018	13	87	752.809	1.245.610
2019	12	87	828.771	1.391.469
2020	11	87	904.038	1.535.686
2021	11	83	889.361	1.517.289
2022	11	75	865.117	1.495.445
2023	11	72	783.434	1.333.735
2024	11	71	778.181	1.330.662

Los datos corresponden al número de buques registrados en la CAPV y proceden de Anavas.

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

11.3.3. Demanda de movilidad

a) Servicios públicos de transportes colectivos

Cuadro 11.50. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas).

(miles de personas)

AÑO	BUS urbano Bilbao	BUS urbano Donostia-San Sebastián	BUS urbano Vitoria-Gasteiz	Bus interurbano Bizkaia[1]	Bus interurbano Gipuzkoa	Bus interurbano Alava[2]	Metro Bilbao	Euskotran	Renfe[3]	Euskotren[4]	Renfe Métrica[5]	Funiculares[6]
2004	25.518	26.003	11.805	36.876	16.627	439	73.073	2.190	29.857	16.717	1.898	914
2005	26.086	26.219	11.513	34.134	15.382	324	77.818	2.810	29.236	17.739	1.934	962
2006	27.265	26.670	10.865	32.810	16.109	374	79.789	2.920	28.944	18.140	1.825	1.020
2007	27.705	27.361	12.043	30.876	16.120	349	85.848	2.920	26.426	18.323	1.788	981
2008	26.004	28.003	12.643	30.196	17.199	348	86.322	2.956	25.769	17.958	1.496	998
2009	25.755	28.460	10.356	29.779	18.141	421	87.052	7.482	23.652	17.155	1.350	1.026
2010	25.424	29.015	11.091	28.737	18.907	516	88.556	9.827	21.532	16.691	1.345	1.335
2011	26.579	29.217	11.881	29.474	19.772	500	89.616	10.424	20.318	16.069	1.313	1.867
2012	25.814	28.963	12.165	29.414	20.517	495	87.615	10.359	19.848	15.179	1.249	1.772
2013	25.821	27.652	12.762	29.253	21.121	490	87.133	10.399	17.390	15.569	1.151	1.962
2014	26.074	28.078	13.084	28.479	22.159	447	87.397	10.276	16.409	15.630	1.107	2.257
2015	26.121	28.243	13.766	27.287	24.079	392	87.535	10.587	16.334	15.617	1.066	2.048
2016	25.927	28.500	14.522	27.749	23.962	467	87.105	10.730	16.458	15.351	982	2.603
2017	25.458	28.402	15.162	28.515	24.436	544	89.918	11.044	16.094	19.249	1.356	2.779
2018	25.055	29.169	15.759	29.228	24.845	580	88.919	11.297	16.314	22.344	865	2.932
2019	24.805	29.584	16.208	30.468	25.294	590	91.569	11.397	16.431	23.857	848	3.095
2020	15.900	17.818	3.365	18.384	15.482	380	55.987	5.932	10.667	16.127	584	1.533
2021	19.372	22.266	10.378	22.788	19.264	457	66.780	7.761	12.462	19.836	656	--
2022	21.521	25.504	13.036	27.683	22.993	617	80.377	9.255	17.138	24.773	691	2.810
2023	24.077	29.599	16.569	31.130	26.234	778	92.381	12.298	22.630	29.366	785	3.136
2024	21.769	32.026	17.807	35.549	28.756	981	100.364	14.680	19.654	32.513	696	3.404

[0] Los datos de "BUS interurbano", estén en la columna de Bizkaia, Gipuzkoa o Álava, incluyen los movimientos en autobús de las concesiones de cada una de las tres diputaciones, tanto dentro de su territorio como con poblaciones de los otros 2 territorios.

[1] Los datos de "BUS interurbano Bizkaia" desde 2009 incluyen las líneas de la concesión A-3700 Bilbao/Vitoria-Gasteiz, no disponiendo actualmente de datos de años previos.

[2] Las fluctuaciones en el nº de usuarios computados entre 2003 y 2006 se deben, básicamente, a cambios en una línea, la cual incluía la conexión Vitoria-C. Comercial Gorbeia.

[3] 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).

[4] Euskotren: Datos Bizkaia (Kukullaga-Matiko, Duragon-Amorebieta, Bermeo-Amorebieta, Durango-Ermua, Funicular de la Reineta, Bilbao-Amorebieta, Txorierri) / Datos Gipuzkoa (Donostia-Hendaia, Museo Azpeitia-Lasao, Ermua-Eiba, Eibar-Zumaia, Zumaia-Donostia, Donostia-Lasarte).

[5] Renfe Métrica (antes FEVE): Datos de la línea Bilbao-Balmaseda.

[6] Incluye la demanda de personas usuarias de funiculares, pero no la de ascensores al no disponer de los datos completos en el año 2000.

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.51. Evolución de viajeros y viajeras en el total de servicios públicos de transportes colectivos por carretera y ferroviario (miles de personas y tasa de variación interanual).

(miles de personas)

AÑO	BUS urbano	BUS interurbano[1]	TREN urbano	TREN interurbano	Funiculares[2]	TOTAL	Δ Anual	Δ acumulada
2001	61.990	56.431	55.895	56.223	831	231.370	2,39	2,39
2002	61.190	52.404	66.753	53.934	838	235.119	1,62	4,01
2003	62.322	54.058	73.753	52.700	912	243.745	3,67	5,29
2004	63.326	53.942	75.281	48.259	914	241.722	-0,83	2,84
2005	63.818	49.840	80.622	48.720	962	243.962	0,93	0,10
2006	64.800	49.293	82.715	48.679	1.020	246.507	1,04	1,97
2007	67.109	47.345	88.770	46.340	981	250.545	1,64	2,68
2008	66.650	47.743	89.292	45.050	998	249.733	-0,32	1,31
2009	64.571	48.341	94.532	41.971	1.026	251.208	0,59	0,27
2010	65.530	48.159	98.384	39.391	1.335	253.547	0,93	1,52
2011	67.677	49.746	100.040	37.540	1.867	257.846	1,70	2,63
2012	66.942	50.426	97.975	36.276	1.772	254.609	-1,26	0,44
2013	66.234	50.863	97.531	34.110	1.962	252.004	-1,02	-2,28
2014	67.236	51.084	97.673	33.146	2.257	255.411	1,35	0,33
2015	68.130	51.758	98.122	33.018	2.048	257.334	0,75	2,10
2016	68.949	52.178	97.835	32.792	2.603	258.801	0,57	1,32
2017	69.022	53.480	99.216	36.700	2.779	265.659	2,65	3,22
2018	69.983	54.636	100.217	39.523	2.932	271.821	2,32	4,97
2019	70.597	56.353	102.967	41.001	3.095	278.840	2,58	4,90
2020	37.083	34.256	61.919	27.275	1.533	165.249	-40,74	-38,15
2021	52.016	42.509	74.541	32.826	0	205.805	24,54	-16,19
2022	60.061	51.293	89.631	42.476	2.810	250.575	21,75	46,30
2023	70.245	58.143	104.679	51.860	3.136	292.998	16,93	38,68
2024	71.602	65.287	115.044	52.738	3.404	313.348	6,95	23,88

[0] Los datos de "BUS interurbano", relativos a Bizkaia, Gipuzkoa y Álava, incluyen los movimientos en autobús de las concesiones de cada una de las tres diputaciones, tanto dentro de su territorio como con poblaciones de los otros 2 territorios.

[1] Los datos de "BUS interurbano Bizkaia" desde 2009 incluyen las líneas de la concesión A-3700 Bilbao/Vitoria-Gasteiz, no disponiendo actualmente de datos de años previos.

[2] Incluye la demanda de personas usuarias de funiculares, pero no la de ascensores al no disponer de los datos completos en el año 2000.

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

b) Carretera

Cuadro 11.52. Transporte privado: evolución de la IMD en los principales accesos a las capitales vascas (nº vehículos y %).

CAPITAL/ AÑO	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Δ 24/23
Arkaute	9.949	9.892	9.199	8.941	8.667	8.421	8.386	8.437	8.496	8.262	8.292	6.078	7.668	7.739	7.799	7.908	1,40
Gamarra Mayor[1]	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	22.359	22.710	23.030	22.723	23.951	17.748	20.746	21.749	21.781	21.851	0,32
Puente Zadorra	33.902	33.121	33.255	31.184	29.877	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Krispijana	37.020	37.233	36.506	34.674	33.437	34.056	34.606	35.906	36.665	37.551	38.510	30.209	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Gometxa	17.162	17.001	16.607	15.894	15.547	15.795	16.245	16.738	17.098	17.527	17.577	13.501	15.701	16.158	16.177	16.869	4,28
Yurre	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	29.465	29.964	30.353	31.547	30.558	25.719	30.756	32.626	31.216	32.247	3,30
Puerto Vitoria	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	3.457	3.478	3.519	3.560	3.567	3.175	3.491	3.354	3.418	3.413	-0,15
TOTAL	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Herrera	17.347	14.930	11.285	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	--
Loiola	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	--
Zapatari-Av. Tolosa	30.560	30.666	32.903	33.380	n.d.	29.809	29.108	29.421	29.163	30.711	29.894	24.138	27.317	27.415	27.305	27.685	1,39
Subida hospitales	17.640	16.066	11.477	10.808	9.566	9.759	9.689	10.567	11.956	11.458	11.950	11.250	11.450	12.142	12.128	12.095	-0,27
Amara	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	18.676	19.833	18.292	18.250	20.184	20.469	14.526	13.595	18.633	19.294	19.763	2,43
GI40 Hospitales	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	10.816	11.904	12.662	12.615	13.979	13.589	11.250	13.697	14.693	15.941	12.095	-24,13
Intxaurrondo	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	56.165	56.705	58.274	59.352	60.782	61.147	45.030	49.645	54.689	52.998	54.841	3,48
Zorroaga	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	19315	20.599	22.513	22.948	22.999	23.722	18.786	21.211	22.724	23.705	24.088	1,62
TOTAL	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	27.305	27.685	1,39
Deusto-Elorrieta	16.107	15.332	14.765	14.348	14.072	13.153	12.340	11.889	11.667	11.678	11.712	9.486	10.037	10.608	10.448	10.604	1,49
Deusto-Enekuri	49.544	51.336	51.528	52.633	51.375	51.959	52.195	53.501	54.528	55.371	53.221	41.954	44.518	48.860	48.956	50.428	3,01
Túneles Artxanda	15.276	15.589	15.494	14.968	14.616	15.587	16.499	17.419	18.064	18.859	19.579	14.236	18.517	21.635	18.128	18.051	-0,42
Orueta-Sto.Domingo	36.229	35.853	36.356	36.172	33.779	34.034	34.254	34.628	34.640	35.407	35.309	28.918	34.987	36.113	35.222	33.836	-3,94
Ibarsusi-Etxebarri	39.106	37.878	36.965	34.247	32.543	31.932	32.776	33.343	33.945	33.784	32.628	26.607	28.214	30.565	28.251	30.668	8,56
Bolueta-Zubialdea	13.626	13.043	12.441	11.941	11.578	11.707	11.012	10.356	10.036	10.184	11.050	8.089	8.614	8.649	8.209	8.557	4,24
Miraflores-S.Sur[3]	53.406	56.772	55.833	51.882	46.437	45.652	46.665	48.203	48.955	49.098	49.143	40.527	43.536	46.573	44.255	45.197	2,13
Pza. Zabalburu-S.Sur	34.101	32.925	31.731	32.375	38.629	36.971	36.741	38.351	37.849	37.457	37.236	29.701	34.791	37.561	36.166	35.398	-2,12
Plaza Sagrado Corazón-S.Sur	67.093	65.147	63.587	60.571	55.368	56.012	54.181	53.780	54.229	54.397	52.510	41.681	5.579	5.691	5.516	5.501	-0,27
Basurto-Kaxtresana	8.543	7.905	7.636	7.193	6.836	6.698	6.872	7.026	7.028	7.154	7.328	5.435	48.340	51.386	50.127	45.052	-10,12
Basurto-Zorrotza	12.909	12.161	10.254	9.782	9.888	9.691	9.650	9.590	9.573	9.414	8.544	6.943	6.719	6.593	6.331	6.334	0,05
TOTAL	345.940	343.941	336.590	326.112	315.121	313.396	313.185	318.086	320.514	322.803	318.170	253.577	283.852	304.234	291.609	289.626	-0,68

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.53. Transporte público urbano: evolución del número de viajeros y viajeras en los autobuses urbanos de las tres capitales vascas.

(Miles de personas y %)

AÑO / CAPITAL	Bilbao		Donostia-San Sebastián		Vitoria-Gasteiz		TOTAL	
	miles de personas	Δinteranual (%)	miles de personas	Δinteranual (%)	miles de personas	Δinteranual (%)	miles de personas	Δinteranual (%)
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	27.265	4,5	26.670	1,7	10.865	-5,6	64.800	1,5
2007	27.705	1,6	27.361	2,6	12.043	10,8	67.109	3,6
2008	26.004	-6,1	28.003	2,3	12.643	5,0	66.650	-0,7
2009	25.755	-1,0	28.460	1,6	10.356	-18,1	64.571	-3,1
2010	25.424	-1,3	29.015	2,0	11.091	7,1	65.530	1,5
2011	26.579	4,5	29.217	0,7	11.881	7,1	67.677	3,3
2012	25.814	-2,9	28.963	-0,9	12.165	2,4	66.942	-1,1
2013	25.821	0,0	27.652	-4,5	12.761	4,9	66.234	-1,1
2014	26.074	1,0	28.078	1,5	13.084	2,5	67.236	1,5
2015	26.121	0,2	28.243	0,6	13.766	5,2	68.130	1,3
2016	25.927	-0,7	28.500	0,9	14.522	5,5	68.949	1,2
2017	25.458	-1,8	28.402	-0,3	15.162	4,4	69.022	0,1
2018	25.055	-1,6	29.169	2,7	15.759	3,9	69.983	1,4
2019	24.805	-1,0	29.584	1,4	16.208	2,8	70.597	0,9
2020	15.900	-35,9	17.818	-39,8	3.365	-79,2	37.083	-47,5
2021	19.372	21,8	22.266	25,0	10.378	208,4	52.016	40,3
2022	21.521	11,1	25.504	14,5	13.036	25,6	60.061	15,5
2023	24.077	11,9	29.599	16,1	16.569	27,1	70.245	17,0
2024	21.769	-9,6	32.026	8,2	17.807	7,5	71.602	1,9

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.54. Transporte público interurbano: evolución del número de viajeros y viajeras en los servicios regulares de autobús interurbano.

(Miles de personas y %)

AÑO / AMBITO	Interurbano Bizkaia[1]		Interurbano Gipuzkoa		Interurbano Álava[2]	
	miles de personas	Δinteranual (%)	miles de personas	Δinteranual (%)	miles de personas	Δinteranual (%)
2000	36.062	--	18.461	--	n.d.	--
2001	38.536	6,9	17.749	-3,9	146	--
2002	35.115	-8,9	17.022	-4,1	267	82,9
2003	37.031	5,5	16.712	-1,8	315	18,0
2004	36.876	-0,4	16.627	-0,5	439	39,4
2005	34.134	-7,4	15.382	-7,5	324	-26,2
2006	32.810	-3,9	16.109	4,7	374	15,4
2007	30.876	-5,9	16.120	0,1	349	-6,7
2008	30.196	-2,2	17.199	6,7	348	-0,3
2009	29.779	-1,4	18.141	5,5	421	21,0
2010	27.716	-6,9	18.907	4,2	516	22,6
2011	29.474	6,3	19.772	4,6	500	-3,1
2012	29.414	-0,2	20.517	3,8	495	-1,0
2013	29.253	-0,5	21.121	2,9	490	-1,0
2014	28.479	-2,6	22.160	4,9	447	-8,8
2015	27.287	-4,2	22.920	3,4	392	-12,3
2016	27.749	1,7	23.963	4,6	467	19,1
2017	27.347	-1,4	24.436	2,0	544	16,5
2018	29.228	6,9	24.845	1,7	563	3,5
2019	29.283	0,2	25.295	1,8	590	4,8
2020	18.384	-37,2	15.483	-38,8	380	-35,6
2021	22.788	24,0	19.264	24,4	457	20,3
2022	26.667	17,0	22.721	17,9	617	35,0
2023	29.900	12,1	26.234	15,5	778	26,1
2024	34.477	15,3	28.756	9,6	981	26,1

[0] Los datos de "BUS interurbano", estén en la columna de Bizkaia, Gipuzkoa o Álava, incluyen los movimientos en autobús de las concesiones de cada una de las tres diputaciones, tanto dentro de su territorio como con poblaciones de los otros 2 territorios.

[1] Los datos de "BUS interurbano Bizkaia" desde 2009 incluyen las líneas de la concesión A-3700 Bilbao/Vitoria-Gasteiz, no disponiendo actualmente de datos de años previos.

[2] Las fluctuaciones en el número de usuarios computados entre los años 2003 y 2006 se deben, básicamente, a cambios en una línea, la cual incluía la conexión Vitoria-Gasteiz/Centro Comercial Gorbeia.

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.55. Transporte público urbano: viajeros y viajeras en servicios regulares de autobús de las capitales vascas. 1990-2024.

(miles de personas y %)

Años	Vitoria-Gasteiz		Donostia-San Sebastián		Bilbao		TOTAL	
	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)
1990	10.295	-	27.001	-	29.494	-	66.790	-
1995	10.765	4,6	26.371	-2,3	30.208	2,4	67.344	0,8
2000	11.383	5,7	27.213	3,2	22.729	-24,8	61.325	-8,9
2004	11.805	3,7	26.003	-4,4	25.518	12,3	63.326	3,3
2005	11.513	-2,5	26.219	0,8	26.086	2,2	63.818	0,8
2006	10.865	-5,6	26.670	1,7	27.265	4,5	64.800	1,5
2007	12.043	10,8	27.361	2,6	27.705	1,6	67.109	3,6
2008	12.643	5,0	28.003	2,3	26.004	-6,1	66.650	-0,7
2009	10.356	-18,1	28.460	1,6	25.755	-1,0	64.571	-3,1
2010	11.091	7,1	29.015	2,0	25.425	-1,3	65.531	1,5
2011	11.881	7,1	29.217	0,7	26.579	4,5	67.677	3,3
2012	12.165	2,4	28.963	-0,9	25.814	-2,9	66.942	-1,1
2013	12.762	4,9	27.652	-4,5	25.821	0,0	66.235	-1,1
2014	13.084	2,5	28.078	1,5	26.074	1,0	67.236	1,5
2015	13.766	5,2	28.243	0,6	26.121	0,2	68.130	1,3
2016	14.523	5,5	28.500	0,9	25.928	-0,7	68.951	1,2
2017	15.162	4,4	28.402	-0,3	25.458	-1,8	69.002	0,1
2018	15.759	3,9	29.169	2,7	25.055	-1,6	69.983	1,4
2019	16.208	2,8	29.584	1,4	24.805	-1,0	70.596	0,9
2020	3.365	-79,2	17.818	-39,8	15.900	-35,9	37.083	-47,5
2021	10.378	208,4	22.266	25,0	19.372	21,8	52.016	40,3
2022	13.037	25,6	25.504	14,5	21.521	11,1	60.061	15,5
2023	16.569	27,1	29.599	16,1	24.077	11,9	70.245	17,0
2024	17.807	7,5	32.026	8,2	21.769	-9,6	71.604	1,9

Fuente: Tuvisa, Bilbobus y Dbus. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.56. Volumen de mercancías por carretera en la CAPV. Evolución 1998-2024 (miles de Tn y tasa de variación interanual).

Años	Transporte Intrarregional[1]				Transporte interregional[2]		Transporte Internacional		Total CAPV	
	Intra-municipal[3]	Inter-municipal	Total	Δ anual %	Miles Tn	Δ anual %	Miles Tn	Δ anual %	Miles Tn	Δ anual %
1998	--	31.627	31.627	--	32.583	--	2.277	--	66.487	--
1999	--	35.536	35.536	12,4	34.985	7,4	3.518	54,5	74.039	11,4
2000	--	41.963	41.963	18,1	37.664	7,7	4.672	32,8	84.299	13,9
2001	--	42.593	42.593	1,5	38.845	3,1	4.484	-4,0	85.922	1,9
2002	20.149	49.176	69.325	62,8	42.625	9,7	5.378	19,9	117.328	36,6
2003	15.194	46.612	61.807	-10,8	42.572	-0,1	5.470	1,7	109.849	-6,4
2004	18.487	49.490	67.978	10,0	48.486	13,9	5.500	0,5	121.964	11,0
2005	19.487	59.635	79.122	16,4	47.474	-2,1	5.260	-4,4	131.856	8,1
2006	23.889	58.634	82.523	4,3	49.609	4,5	4.789	-9,0	136.921	3,8
2007	18.321	61.845	80.166	-2,9	55.838	12,6	6.042	26,2	142.046	3,7
2008	17.641	59.182	76.823	-4,2	50.473	-9,6	5.828	-3,5	133.124	-6,3
2009	18.356	48.769	67.126	-12,6	47.708	-5,5	4.253	-27,0	119.086	-10,5
2010	13.934	43.368	57.302	-14,6	48.033	0,7	4.908	15,4	110.243	-7,4
2011	11.427	40.501	51.928	-9,4	45.103	-6,1	4.796	-2,3	101.826	-7,6
2012	8.669	33.406	42.076	-19,0	41.606	-7,8	4.823	0,6	88.505	-13,1
2013	8.395	32.527	40.922	-2,7	38.799	-6,7	4.655	-3,5	84.376	-4,7
2014	9.033	41.170	50.203	22,7	39.321	1,3	5.352	15,0	94.875	12,4
2015	8.528	32.580	41.108	-18,1	44.396	12,9	5.519	3,1	91.024	-4,1
2016	7.229	35.235	42.464	3,3	42.751	-3,7	6.477	17,4	91.691	0,7
2017	7.830	36.029	43.859	3,3	46.908	9,7	6.390	-1,3	97.157	6,0
2018	7.953	36.537	44.490	1,4	45.157	-3,7	6.092	-4,7	95.739	-1,5
2019	5.305	40.649	45.954	3,3	49.248	9,1	6.849	12,4	102.051	6,6
2020	7.623	35.372	42.995	-6,4	44.806	-9,0	6.101	-10,9	93.902	-8,0
2021	10.402	37.142	47.544	10,6	50.569	12,9	7.065	15,8	105.178	12,0
2022	8.309	39.519	47.828	0,6	50.467	-0,2	6.709	-5,0	105.004	-0,2
2023	7.704	38.754	46.458	-2,9	50.151	-0,6	6.752	0,6	103.361	-1,6
2024	7.665	37.204	44.870	-3,4	51.428	2,5	7.286	7,9	103.584	0,2

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

[2] Entre la CAPV y otras Comunidades Autónomas.

[3] Dado el cambio metodológico en el 2002, el transporte intramunicipal se empieza a recoger en la encuesta a partir de ese año.

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.57. Volumen de mercancías transportadas por carretera según Comunidades Autónomas de origen y de destino. 2022 (Miles de Tn).

Origen/Destino	Origen País Vasco	Destino País Vasco	Total
Andalucía	748	666	1.414
Aragón	2.166	1.432	3.598
Asturias	901	1.235	2.136
Balears, Illes	--	--	--
Canarias	--	--	--
Cantabria	3.202	2.476	5.678
Castilla-La Mancha	775	846	1.621
Castilla y León	4.802	4.302	9.104
Cataluña	2.166	2.155	4.321
Comunidad Valenciana	1.601	1.640	3.241
Extremadura	135	229	364
Galicia	1.043	1.332	2.375
Madrid	1.738	1.924	3.662
Murcia	187	281	468
Navarra	5.236	4.356	9.592
Rioja	1.592	1.260	2.852
Ceuta y Melilla	--	--	--
TOTAL expedido/recibido a/de otras CC.AA.	**26.292**	**24.134**	**50.426**

(..) Al tratarse de transporte por carretera, no son significativos los flujos ni con las autonomías insulares ni con Ceuta y Melilla, aunque sus valores se incluyen en la fila de "Total expedido/recibido a/de otras CC.AA.".

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.58. Matriculaciones[1] por tramos de CO_2 emitido. 2019-2024 (gr/km recorrido).

	Emisiones CO_2	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Álava	<=120	3.221	3.656	1.457	1.590	1.750	1.804
	>120<160	2.903	1.282	2.789	2.111	2.227	2.219
	>=160<200	405	131	337	221	201	223
	>=200	37	21	53	51	48	43
	Resto	0	0	0	0	0	0
	Total	**6.566**	**5.090**	**4.636**	**3.973**	**4.226**	**4.289**
Bizkaia	<=120	9.704	10.892	3.597	3.981	4.941	6.209
	>120<160	9.339	4.356	7.655	6.539	7.180	6.833
	>=160<200	1.063	355	1.038	638	641	727
	>=200	161	83	166	184	270	203
	Resto	0	0	0	0	0	0
	Total	**20.267**	**15.686**	**12.456**	**11.342**	**13.032**	**13.972**
Gipuzkoa	<=120	6.195	6.663	2.313	2.308	2.699	3.094
	>120<160	5.805	2.478	4.520	3.782	3.983	3.915
	>=160<200	792	292	621	418	358	405
	>=200	138	53	170	126	111	99
	Resto	0	0	0	0	0	0
	Total	**12.930**	**9.486**	**7.624**	**6.634**	**7.151**	**7.513**
CAPV	<=120	19.120	21.211	7.367	7.879	9.390	11.107
	>120<160	18.047	8.116	14.964	12.432	13.390	12.967
	>=160<200	2.260	778	1.996	1.277	1.200	1.355
	>=200	336	157	389	361	429	345
	Resto	0	0	0	0	0	0
	Total	**39.763**	**30.262**	**24.716**	**21.949**	**24.409**	**25.774**
Estado	<=120	707.351	618.643	304.093	330.982	405.552	439.592
	>120<160	494.644	208.320	492.811	437.984	494.617	525.181
	>=160<200	48.071	19.301	51.250	32.757	36.828	40.036
	>=200	8.191	4.912	11.284	11.589	12.314	12.035
	Resto	1	0	0	0	0	0
	Total	**1.258.258**	**851.176**	**859.437**	**813.312**	**949.311**	**1.016.844**

[1] Turismos y todo terreno.

Fuente: Instituto de Estudios de Automoción, en base a datos de la DGT.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.59. Matriculaciones[1] por tipo de combustible. 2017-2024.

	Combustible	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Álava	Gasolina	3.938	4.819	4.457	2.678	2.059	1.664	1.689	1.302
	Diesel	2.729	2.074	1.331	1.047	648	616	425	281
	Eléctricos	16	22	33	92	119	175	299	276
	Híbridos	444	612	745	1.160	1.706	1.384	1.813	2.219
	Total	**7.127**	**7.527**	**6.566**	**4.977**	**4.532**	**3.839**	**4.226**	**4.289**
Bizkaia	Gasolina	9.816	12.755	13.048	8.578	5.989	5.150	5.253	4.373
	Diesel	9.038	6.774	4.978	3.397	1.969	1.436	1.296	741
	Eléctricos	84	66	116	295	349	481	825	879
	Híbridos	1.074	1.405	2.125	3.053	3.802	4.011	5.658	7.300
	Total	**20.012**	**21.000**	**20.267**	**15.323**	**12.109**	**11.078**	**13.032**	**13.972**
Gipuzkoa	Gasolina	6.461	8.198	8.670	5.230	3.591	2.835	2.669	2.426
	Diesel	5.381	4.220	2.964	2.080	1.299	1.057	908	575
	Eléctricos	19	26	61	146	186	264	410	397
	Híbridos	620	718	1.235	1.811	2.353	2.315	3.164	3.719
	Total	**12.481**	**13.162**	**12.930**	**9.267**	**7.429**	**6.471**	**7.151**	**7.513**
CAPV	Gasolina	20.215	25.772	26.175	16.486	11.639	9.649	9.611	8.101
	Diesel	17.148	13.068	9.273	6.524	3.916	3.109	2.629	1.597
	Eléctricos	119	114	210	533	654	920	1.534	1.552
	Híbridos	2.138	2.735	4.105	6.024	7.861	7.710	10.635	8.037
	Total	**39.620**	**41.689**	**39.763**	**29.567**	**24.070**	**21.388**	**24.409**	**20.573**
Estado	Gasolina	569.975	739.484	756.128	423.557	387.917	340.834	387.586	378.663
	Diesel	596.971	473.434	350.771	235.878	171.159	139.585	118.639	96.374
	Eléctricos	3.920	5.982	10.041	17.920	23.676	30.517	51.600	57.369
	Híbridos	63.995	102.439	141.307	160.737	262.648	287.445	391.486	450.917
	Total	**1.234.861**	**1.321.339**	**1.258.247**	**838.092**	**845.400**	**798.381**	**949.311**	**1.016.844**

[1] Turismos y todo terreno.

Fuente: Instituto de Estudios de Automoción, en base a datos de la DGT.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

c) Ferroviario

Cuadro 11.60. Transporte público urbano y metropolitano: evolución del número de viajeros y viajeras en el Metro de Bilbao (miles de personas y tasa de variación interanual).

AÑO	Metro de Bilbao	
	miles de personas	Δinteranual (%)
1995[1]	4.745	--
1996	31.645	566,9
1997	41.500	31,1
1998	49.092	18,3
1999	50.881	3,6
2000	54.166	6,5
2001	55.881	3,2
2002	66.722	19,4
2003	72.598	8,8
2004	73.088	0,7
2005	77.801	6,4
2006	79.780	2,5
2007	85.856	7,6
2008	86.333	0,6
2009	87.043	0,8
2010	88.556	1,7
2011	89.616	1,2
2012	87.615	-2,2
2013	87.133	-0,6
2014	87.397	0,3
2015	87.535	0,2
2016	87.105	-0,5
2017	88.172	1,2
2018	89.918	2,0
2019	91.569	1,8
2020	55.987	-38,9
2021	66.780	19,3
2022	80.377	20,4
2023	92.381	14,9
2024	100.364	8,6

[1] Desde su puesta en marcha el 11 de noviembre hasta fin de año.

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.61. Distribución del volumen de viajeros y viajeras del Metro de Bilbao por estación (nº personas y %).

ESTACIÓN / AÑO	2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2024	
	nº personas	% vert.	nº personas	% vert.	nº personas	% vert.	nº personas	% vert.	nº personas	% vert.	nº personas	% vert.	nº personas	% vert.	nº personas	% vert.	nº personas	% vert.
Etxebarri	1.364.903	1,6	1.279.374	1,5	1.275.031	1,4	1.334.609	1,5	839.743	1,5	1.017.813	1,5	1.258.647	1,4	1.427.296	1,6	1.534.907	1,5
Bolueta	1.438.834	1,7	1.442.326	1,7	1.411.615	1,6	1.404.286	1,5	825.536	1,5	996.099	1,5	1.219.375	1,3	1.403.611	1,5	1.616.748	1,6
Basarrate	2.135.721	2,5	2.105.116	2,4	2.141.972	2,4	2.161.342	2,4	1.391.590	2,5	1.610.660	2,4	1.889.217	2,1	2.235.761	2,4	2.411.160	2,4
Santutxu	4.611.211	5,3	4.410.885	5,1	4.363.943	4,9	4.452.957	4,9	2.801.069	5,0	3.338.161	5,0	3.884.650	4,2	4.382.667	4,7	4.724.944	4,7
Casco Viejo	5.320.703	6,1	6.388.736	7,3	7.005.909	7,8	7.211.370	7,9	4.257.786	7,6	5.081.673	7,6	6.376.035	6,9	7.435.191	8,1	8.270.675	8,2
Abando	6.336.453	7,3	6.214.693	7,1	6.222.057	6,9	6.202.976	6,8	3.518.092	6,3	4.292.719	6,4	5.387.575	5,8	6.339.625	6,9	6.950.134	6,9
Moyua	6.287.927	7,2	6.321.198	7,3	6.381.670	7,1	6.401.254	7,0	3.651.329	6,5	4.327.358	6,5	5.286.803	5,7	6.073.676	6,6	6.838.652	6,8
Indautxu	6.074.709	7,0	6.105.839	7,0	6.161.704	6,9	6.279.735	6,9	3.870.987	6,9	4.641.773	7,0	5.254.244	5,7	5.914.323	6,4	6.344.356	6,3
San Mamés	5.980.716	6,9	6.034.855	6,9	6.134.691	6,8	6.215.224	6,8	3.529.144	6,3	4.211.935	6,3	5.545.825	6,0	6.621.467	7,2	7.501.366	7,5
Deusto	4.069.564	4,7	4.059.122	4,7	4.104.490	4,6	4.171.357	4,6	2.539.791	4,5	3.133.326	4,7	3.668.298	4,0	4.255.559	4,6	4.696.253	4,7
Sarriko	2.406.074	2,8	2.453.235	2,8	2.483.870	2,8	2.512.890	2,7	1.528.617	2,7	1.865.650	2,8	2.181.219	2,4	2.480.452	2,7	2.734.636	2,7
San Inazio	2.332.298	2,7	2.319.416	2,7	2.330.883	2,6	2.367.349	2,6	1.468.339	2,6	1.762.300	2,6	2.062.032	2,2	2.331.089	2,5	2.553.568	2,5
Lutxana	524.759	0,6	290.383	0,3	198.550	0,2	205.466	0,2	138.526	0,2	159.088	0,2	179.038	0,2	214.410	0,2	238.621	0,2
Erandio	1.626.077	1,9	1.647.360	1,9	1.688.703	1,9	1.769.512	1,9	1.151.803	2,1	1.382.089	2,1	1.586.231	1,7	1.838.896	2,0	1.984.705	2,0
Astrabudua	1.254.615	1,4	1.281.565	1,5	1.333.370	1,5	1.356.798	1,5	852.907	1,5	1.021.886	1,5	1.254.719	1,4	1.423.068	1,5	1.492.201	1,5
Leioa	1.020.099	1,2	1.041.424	1,2	1.048.076	1,2	1.090.063	1,2	637.251	1,1	743.272	1,1	946.690	1,0	1.104.584	1,2	1.161.642	1,2
Lamiako	303.380	0,3	306.292	0,4	312.351	0,3	312.498	0,3	199.376	0,4	250.880	0,4	312.618	0,3	368.281	0,4	385.116	0,4
Areeta	3.266.926	3,8	3.247.167	3,7	3.350.587	3,7	3.445.833	3,8	2.096.858	3,7	2.481.381	3,7	2.967.939	3,2	3.360.316	3,6	3.570.581	3,6
Gobela	813.713	0,9	790.449	0,9	807.533	0,9	811.784	0,9	486.817	0,9	574.708	0,9	687.193	0,7	776.726	0,8	814.707	0,8
Neguri	662.129	0,8	665.428	0,8	703.766	0,8	717.714	0,8	458.317	0,8	518.481	0,8	623.907	0,7	708.658	0,8	751.188	0,7
Aiboa	399.745	0,5	399.831	0,5	407.608	0,5	406.890	0,4	265.609	0,5	333.349	0,5	398.447	0,4	458.080	0,5	484.457	0,5
Algorta	2.328.113	2,7	2.351.128	2,7	2.413.089	2,7	2.486.847	2,7	1.511.772	2,7	1.780.371	2,7	2.158.389	2,3	2.460.090	2,7	2.603.663	2,6
Bidezabal	1.342.501	1,5	1.325.507	1,5	1.353.153	1,5	1.368.694	1,5	832.151	1,5	970.849	1,5	1.137.998	1,2	1.285.502	1,4	1.372.783	1,4
Berango	384.295	0,4	410.168	0,5	429.866	0,5	437.426	0,5	292.886	0,5	356.675	0,5	436.836	0,5	517.445	0,6	570.048	0,6
Larrabasterra	448.898	0,5	419.458	0,5	437.016	0,5	455.505	0,5	314.437	0,6	378.446	0,6	474.320	0,5	549.866	0,6	585.563	0,6
Sopelana	1.015.518	1,2	679.295	0,8	589.928	0,7	601.616	0,7	366.789	0,7	445.114	0,7	570.619	0,6	653.881	0,7	680.446	0,7
Urduliz	184	0,0	215.496	0,2	335.084	0,4	388.592	0,4	268.786	0,5	431.839	0,6	432.937	0,5	507.803	0,6	549.876	0,5
Plentzia	1.110	0,0	459.203	0,5	633.795	0,7	677.864	0,7	464.250	0,8	375.726	0,6	656.574	0,7	760.670	0,8	801.055	0,8
Gurutzeta/Cruces	3.473.386	4,0	3.451.446	4,0	3.465.722	3,9	3.519.419	3,8	2.302.239	4,1	2.640.901	4,0	3.071.651	3,3	3.468.043	3,8	3.669.260	3,7
Ansio	1.260.888	1,4	1.271.107	1,5	1.369.933	1,5	1.376.115	1,5	776.705	1,4	1.131.518	1,7	1.310.048	1,4	1.518.472	1,6	1.654.697	1,6
Barakaldo	3.536.912	4,1	3.514.159	4,0	3.537.370	3,9	3.580.409	3,9	2.287.417	4,1	2.686.535	4,0	3.155.899	3,4	3.544.742	3,8	3.804.502	3,8
Bagatza	1.914.249	2,2	1.965.679	2,3	2.002.947	2,2	2.070.240	2,3	1.345.321	2,4	1.594.550	2,4	1.864.836	2,0	2.135.221	2,3	2.287.060	2,3
Urbinaga	112.769	0,1	104.800	0,1	96.779	0,1	109.330	0,1	71.544	0,1	88.193	0,1	103.957	0,1	119.459	0,1	123.506	0,1
Sestao	2.256.266	2,6	2.256.209	2,6	2.267.891	2,5	2.332.410	2,5	1.533.751	2,7	1.799.857	2,7	2.129.231	2,3	2.459.941	2,7	2.625.107	2,6
Abatxolo	742.132	0,9	741.622	0,9	742.527	0,8	741.733	0,8	470.808	0,8	552.517	0,8	640.611	0,7	739.447	0,8	784.968	0,8
Portugalete	2.049.446	2,4	2.052.723	2,4	2.090.606	2,3	2.148.650	2,3	1.328.624	2,4	1.501.249	2,2	1.816.012	2,0	2.067.796	2,2	2.187.923	2,2
Peñota	1.329.204	1,5	1.337.564	1,5	1.328.004	1,5	1.343.607	1,5	833.878	1,5	981.039	1,5	1.162.895	1,3	1.326.578	1,4	1.425.277	1,4
Santurtzi	2.506.337	2,9	2.556.407	2,9	2.538.989	2,8	2.547.493	2,8	1.559.623	2,8	1.879.631	2,8	2.177.169	2,4	2.446.525	2,7	2.575.336	2,6
Basauri	1.327.329	1,5	1.354.310	1,6	1.016.951	1,1	1.414.552	1,5	657.006	1,2	777.813	1,2	917.664	1,0	1.103.702	1,2	1.176.237	1,2
Ariz	1.923.114	2,2	1.955.885	1,1	1.381.986	1,5	2.100.339	2,3	909.052	1,6	1.066.272	1,6	1.262.792	1,4	1.410.143	1,5	1.520.161	1,5
Kabiezes	922.081	1,1	945.280	2,2	2.018.795	2,2	1.037.253	1,1	1.325.056	2,4	1.533.247	2,3	1.849.515	2,0	2.061.656	2,2	2.202.000	2,2
Ibarbengoa	--	--	--	--	--	--	--	--	25.883	0,0	63.016	0,1	75.986	0,1	90.171	0,1	104.290	0,1
TOTAL	87.105.288	100,0	88.172.140	100,0	89.918.810	100,0	91.570.001	100,0	55.987.465	100,0	66.779.959	100,0	80.376.641	100,0	92.380.889	100,0	100.364.375	100,0

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.62. Transporte público urbano y metropolitano: evolución de los viajeros y viajeras de Euskotran-Tranvía (miles de personas y tasa de variación interanual).

AÑO	miles de personas	Δinteranual (%)
2002[1]	47,2	--
2003	1.144,0	2.323,7
2004	2.191,7	91,6
2005	2.819,9	28,7
2006	2.934,9	4,1
2007	2.906,4	-1,0
2008[2]	2.957,9	1,8
2009[3]	7.488,7	153,2
2010	9.827,4	31,2
2011	10.424,5	6,1
2012	20.359,6	95,3
2013	7.279,2	-64,2
2014	7.296,7	0,2
2015	10.587,4	45,1
2016	10.730,0	1,3
2017	11.044,6	2,9
2018	11.297,2	2,3
2019	11.397,5	0,9
2020	5.932,1	-48,0
2021	7.761,8	30,8
2022	9.225,2	18,9
2023	12.298,6	33,3
2024	14.679	19,4

[1] Se contabilizan los viajeros y viajeras desde la puesta en marcha del Tranvía de Bilbao el 12 de diciembre de 2002.

[2] Se incluyen los viajeros y viajeras del Tranvía de Vitoria-Gasteiz desde su puesta en marcha de los ramales Centro y Lakua el 23 de diciembre de 2008.

[3] El 10 de julio de 2009 se abre la nueva línea del ramal de Abetxuko del Tranvía de Vitoria-Gasteiz.

Fuente: Euskotren. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.63. Transporte público interurbano: evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (miles de personas).

(miles de personas)

AÑO / COMPAÑÍA	Renfe[1]	EuskoTren[2]	Renfe Métrica[3]	TOTAL
1980	31.390	30.222	1.643	63.255
1981	28.507	27.558	1.643	57.707
1982	32.850	26.974	1.533	61.357
1983	37.668	23.214	1.570	62.452
1984	47.852	21.170	1.387	70.409
1985	43.435	21.280	1.278	65.992
1986	41.537	22.740	1.387	65.664
1987	41.537	25.185	1.570	68.292
1988	41.537	26.572	1.314	69.423
1990	31.025	35.259	1.205	67.489
1991	27.631	36.427	1.424	65.481
1992	33.142	26.427	1.533	61.102
1993	33.325	37.048	1.570	71.942
1994	34.164	37.230	1.679	73.073
1995	34.420	31.354	1.752	67.525
1996	34.201	17.228	1.825	53.254
1997	33.763	19.966	1.861	55.589
1998	32.339	16.535	1.862	50.735
1999	33.763	16.863	1.862	52.487
2000	35.296	18.141	1.862	55.298
2001	36.537	18.068	1.825	56.429
2002	34.277	17.958	1.898	54.133
2003	32.923	18.141	1.825	52.889
2004	29.857	16.717	1.898	48.472
2005	29.237	17.739	1.935	48.910
2006	28.945	18.104	1.825	48.874
2007	26.426	18.323	1.789	46.538
2008	25.769	17.958	1.497	45.224
2009	23.652	17.155	1.351	42.158
2010	21.532	16.691	1.345	39.568
2011	20.318	16.070	1.314	37.702
2012	19.848	15.180	1.249	36.277
2013	17.390	15.569	1.151	34.110
2014	16.410	15.630	1.107	33.147
2015	16.334	15.618	1.066	33.018
2016	16.458	15.351	983	32.792
2017	16.095	19.249	1.356	36.700
2018	16.314	22.344	865	39.523
2019	16.431	23.857	848	41.136
2020	10.667	16.127	584	27.378
2021	12.462	19.837	656	32.955
2022	17.435	24.773	691	42.899
2023	22.347	29.366	785	52.498
2024	19.654	32.513	696	52.863

[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] Euskotren: Datos Bizkaia (Kukullaga-Matiko, Duragon-Amorebieta, Bermeo-Amorebieta, Durango-Ermua, Funicular de la Reineta, Bilbao-Amorebieta, Txorierri) / Datos Gipuzkoa (Donostia-Hendaia, Museo Azpeitia-Lasao, Ermua-Eiba, Eibar-Zumaia, Zumaia-Donostia, Donostia-Lasarte).

[3] Renfe Métrica (antes FEVE): Datos de la línea Bilbao-Balmaseda.

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.64. Transporte público interurbano: viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril. 2000-2024.

(miles de personas y %)

Años	Renfe, red ferroviaria convencional[1]		Renfe, red ancho métrico[2]		EuskoTren[3]		TOTAL	
	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)	miles de personas	Δ anual per. (%)
2000	35.296	--	1.862	--	18.140	--	55.298	--
2001	36.537	3,5	1.825	-2,0	18.068	-0,4	56.430	2,0
2002	34.273	-6,2	1.898	4,0	17.958	-0,6	54.129	-4,1
2003	32.923	-3,9	1.825	-3,8	18.140	1,0	52.888	-2,3
2004	29.857	-9,3	1.898	4,0	16.717	-7,8	48.472	-8,3
2005	29.236	-2,1	1.935	1,9	17.739	6,1	48.910	0,9
2006	28.944	-1,0	1.825	-5,7	18.104	2,1	48.873	-0,1
2007	26.426	-8,7	1.788	-2,0	18.323	1,2	46.537	-4,8
2008	25.769	-2,5	1.496	-16,3	17.958	-2,0	45.223	-2,8
2009	23.652	-8,2	1.350	-9,8	17.155	-4,5	42.157	-6,8
2010	21.532	-9,0	1.313	-2,7	16.069	-6,3	38.914	-7,7
2011	20.318	-5,6	1.314	0,1	15.908	-1,0	37.540	-3,5
2012	19.848	-2,3	1.249	-4,9	15.180	-4,6	36.277	-3,4
2013	17.390	-12,4	1.151	-7,8	15.569	2,6	34.110	-6,0
2014	16.410	-5,6	1.107	-3,8	15.630	0,4	33.147	-2,8
2015	16.334	-0,5	1.066	-3,7	15.618	-0,1	33.018	-0,4
2016	16.458	0,8	983	-7,8	15.351	-1,7	32.792	-0,7
2017	16.094	-2,2	1.356	37,9	19.249	25,4	36.699	11,9
2018	16.314	1,4	865	-36,2	22.344	16,1	39.523	7,7
2019	16.431	0,7	848	-2,0	23.857	6,8	41.136	4,1
2020	10.667	-35,1	584	-31,1	16.127	-32,4	27.378	-33,4
2021	12.462	16,8	656	12,3	19.837	23,0	32.955	20,4
2022	17.138	37,5	691	5,3	24.773	24,9	42.602	29,3
2023	22.630	32,0	--	-100,0	29.366	18,5	51.996	22,1
2024	19.654	-13,1	695	100	32.512	10,7	52.863	1,7

[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.

[3] Euskotren: Datos Bizkaia (Kukullaga-Matiko, Duragon-Amorebieta, Bermeo-Amorebieta, Durango-Ermua, Funicular de la Reineta, Bilbao-Amorebieta, Txorierri) / Datos Gipuzkoa (Donostia-Hendaia, Museo Azpeitia-Lasao, Ermua-Eiba, Eibar-Zumaia, Zumaia-Donostia, Donostia-Lasarte).

Fuente: Renfe y EuskoTren.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.65. Transporte público interurbano: evolución de viajeros y viajeras en servicios regulares de ferrocarril (tasa de variación interanual).

(%)

AÑO / COMPAÑÍA	Renfe[1]	EuskoTren[2]	Renfe Métrica[3]	TOTAL
1980	--	--	--	--
1981	-9,2	-8,8	0	-8,8
1982	15,2	-2,1	-6,1	6,3
1983	14,7	-13,9	3,1	1,8
1984	27	-8,8	-12,2	12,7
1985	-9,2	0,4	-6,6	-6,3
1986	-4,4	6,9	6,6	-0,6
1987	0	10,8	13,8	4,1
1988	0	5,5	-16	1,7
1990	-25,3	32,7	-8,3	-2,8
1991	-10,9	3,4	19	-2,9
1992	19,9	0	6,2	8,5
1993	0,5	1,7	1,4	1,2
1994	2,5	0,4	7,4	1,5
1995	0,7	-15,8	4,6	-7,6
1996	-0,6	-45	4,4	-21,1
1997	-1,3	15,7	2,9	4,4
1998	-4,3	-17,2	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	-2	2
2002	-6,2	-0,6	4	-4,1
2003	-3,9	1	-3,8	-2,3
2004	-9,3	-7,8	4	-8,3
2005	-2,1	6,1	1,9	0,9
2006	-1	2,1	-5,7	-0,1
2007	-8,7	1,2	-2	-4,8
2008	-2,5	-2	-16,3	-2,8
2009	-8,2	-4,5	-9,8	-6,8
2010	-9	-6,3	-2,7	-7,7
2011	-5,6	-1	0,1	-3,5
2012	-2,3	-4,6	-4,9	-3,4
2013	-12,4	2,6	-7,8	-6
2014	-5,6	0,4	-3,8	-2,8
2015	-0,5	-0,1	-3,7	-0,4
2016	0,8	-1,7	-7,8	-0,7
2017	-2,2	25,4	37,9	11,9
2018	1,4	16,1	-36,2	7,7
2019	0,7	6,8	-2	4,1
2020	-35,1	-32,4	-31,1	-33,4
2021	16,8	23	12,3	20,4
2022	37,5	24,9	5,3	29,3
2023	32	18,5	--	22,1
2024	-13,1	10,7	100	1,7

[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] Euskotren: Datos Bizkaia (Kukullaga-Matiko, Duragon-Amorebieta, Bermeo-Amorebieta, Durango-Ermua, Funicular de la Reineta, Bilbao-Amorebieta, Txorierri) / Datos Gipuzkoa (Donostia-Hendaia, Museo Azpeitia-Lasao, Ermua-Eiba, Eibar-Zumaia, Zumaia-Donostia, Donostia-Lasarte).

[3] Renfe Métrica (antes FEVE): Datos de la línea Bilbao-Balmaseda.

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.66. Volumen de mercancías por ferrocarril en la CAPV. Evolución 2002-2024 (miles de Tn y tasa de variación interanual).

AÑOS/OPERADOR	RENFE[1]		RENFE METRICA		EUSKOTREN	
	miles de Tn	Δ interanual (%)	miles de Tn	Δ interanual (%)	miles de Tn	Δ interanual (%)
2002	-		1.127,9	-	157	-
2003	5.475,9	-	1.041,6	-7,7	154,2	-1,8
2004	5.932,5	8,3	1.092,4	4,9	164,9	6,9
2005	4.441,9	-25,1	1.054,4	-3,5	148	-10,2
2006	4.601,3	3,6	1.063,4	0,9	166,4	12,4
2007	4.479,3	-2,7	1.088,4	2,4	173,6	4,3
2008	4.148,4	-7,4	1.053,6	-3,2	183,3	5,6
2009	2.767,5	-33,3	823,7	-21,8	121,4	-33,8
2010	3.158,6	14,1	976,7	18,6	139,6	15,0
2011	2.953,8	-6,5	948,7	-2,9	138,9	-0,5
2012	2.159,6	-26,9	862,0	-9,1	84,1	-39,5
2013	2.375,6	10,0	835,8	-3,0	0,5	-99,4
2014	2.528,4	6,4	695,9	-16,7	0,3	-40,0
2015	2.384,2	-5,7	745,4	7,13	8,3	2.666,7
2016	2.339,7	-1,9	--	--	51,4	519,3
2017	2.211,2	-5,5	--	--	46,7	-9,2
2018	2.082,9	-5,8	--	--	12,5	-73,2
2019	1.781,1	-14,5	--	--	5,4	-56,8
2020	1.664,3	-6,6	--	--	3,7	-33,1
2021	1.737,3	4,4	--	--	69,6	1.833,3
2022	1.778,3	2,3	--	--	68,4	-1,7
2023	1.631,2	-8,2	--	--	22,3	-67,4
2024	1.476,3	-9,4	--	--	43,3	94,5

[1] Datos de RENFE disponibles a partir de 2003

Fuente: Renfe y Euskotren. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Cuadro 11.67. Volumen de mercancías transportadas por RENFE con origen y/o destino la CAPV por CC.AA. 2023 (miles de Tn y peso porcentual).

CC.AA	Toneladas				% sobre el total			
	Origen CAPV	Destino CAPV	CAPV Intra-rregional	Total	Origen CAPV	Destino CAPV	CAPV Intra-rregional	Total
Andalucía	12.777	5.670		**18.447,00**	1,5	0,7		**1,1**
Aragón	68.931	241.866		**310.797,00**	8,1	31,9		**19,1**
Asturias	1.212	156.503		**157.715,00**	0,1	20,6		**9,7**
Cantabria	--	--		**--**	--	--		**--**
Castilla-La Mancha	1.146	--		**1.146,00**	0,1	--		**0,1**
Castilla-León	395.365	55.908		**451.273,00**	46,7	7,4		**27,7**
Cataluña	103.201	34.585		**137.786,00**	12,2	4,6		**8,4**
Extremadura	4.473	9.167		**13.640,00**	0,5	1,2		**0,8**
Galicia	1.700	--		**1.700,00**	0,2	--		**0,1**
La Rioja	--	--		**--**	--	--		**--**
Madrid	218.064	183.888		**401.952,00**	25,7	24,3		**24,6**
Murcia	16.713	11.584		**28.297,00**	2,0	1,5		**1,7**
Navarra	--	25.608		**25.608,00**	--	3,4		**1,6**
Valencia	23.545	33.175		**56.720,00**	2,8	4,4		**3,5**
CAPV Intrarregional			26.118	**26.118,00**	0,0	0,0	100	**1,6**
TOTAL	**847.127,00**	**757.954,00**	**26.118,00**	**1.631.199,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,0**

Fuente: Renfe. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

d) Aéreo

Cuadro 11.68. Tráfico aéreo de personas en la CAPV: evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (miles de personas).

(miles de personas)

AÑO / AEROPUERTO	Bilbao	Donostia-San Sebastián	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	2.219	249	152	2.620
2000	2.528	284	123	2.935
2001	2.475	281	129	2.885
2002	2.451	271	99	2.821
2003	2.842	284	102	3.228
2004	3.391	296	94	3.781
2005	3.842	309	91	4.242
2006	3.871	368	173	4.412
2007	4.281	466	173	4.920
2008	4.169	403	68	4.640
2009	3.652	315	40	4.007
2010	3.876	278	41	4.195
2011	4.034	240	27	4.301
2012	4.162	255	24	4.441
2013	3.784	241	7	4.032
2014	3.975	243	7	4.224
2015	4.252	252	11	4.515
2016	4.570	261	36	4.868
2017	4.964	279	82	5.325
2018	5.455	287	139	5.881
2019	5.897	318	171	6.386
2020	1.683	83	41	1.808
2021	2.573	154	127	2.854
2022	5.118	382	234	5.735
2023	6.325	481	309	7.115
2024	6.765	484	262	7.513

La fuente original puede disponer de datos más desagregados y actualizados.

Enlace: www.aena-aeropuertos.es

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.69. Tráfico aéreo de personas en la CAPV: evolución de los viajeros y viajeras en los servicios aéreos (tasa de variación interanual).

(%)

AÑO / AEROPUERTO	Bilbao	Donostia-San Sebastián	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	6,2	14,2	18,8	7,6
2000	13,9	14,1	-19,1	12,0
2001	-2,1	-1,1	4,9	-1,7
2002	-1,0	-3,6	-23,3	-2,2
2003	16,0	4,8	3,0	14,4
2004	19,3	4,2	-7,8	17,1
2005	13,3	4,4	-3,2	12,2
2006	0,8	19,1	90,1	4,0
2007	10,6	26,6	0,0	11,5
2008	-2,6	-13,5	-60,7	-5,7
2009	-12,4	-21,8	-41,2	-13,6
2010	6,3	-9,2	5,0	4,7
2011	4,1	-13,3	-33,3	3,0
2012	3,0	5,6	-14,3	2,8
2013	-9,0	-6,5	-70,8	-9,2
2014	5,0	-0,8	0,0	4,8
2015	6,8	3,7	57,1	6,9
2016	7,5	3,6	227,3	7,8
2017	8,6	6,9	127,8	9,4
2018	9,9	2,9	70,7	10,4
2019	8,1	10,8	22,1	8,6
2020	-71,5	-73,9	-76,0	-71,7
2021	52,8	86,7	212,2	57,9
2022	99,0	146,5	82,8	100,9
2023	23,6	25,9	32,1	24,1
2024	7,0	0,6	-15,2	5,6
Δ 92/24	389,9	384,0	15,9	340,1

La fuente original puede disponer de datos más desagregados y actualizados.

Enlace: www.aena-aeropuertos.es

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.70. Evolución del tráfico de mercancías en los aeropuertos vascos (Tn y tasa de variación interanual).

AÑO / AEROPUERTO	Bilbao		Donostia-San Sebastián		Vitoria - Gasteiz		TOTAL	
	Tn	Δinteranual (%)	Tn	Δinteranual (%)	Tn	Δinteranual (%)	Tn	Δinteranual (%)
1992	3.415,10	-	257,6	-	928,5	-	4.601,20	-
1993	3.307,50	-3,15	349,5	35,68	415,3	-55,27	4.072,30	-11,49
1994	4.775,40	44,38	306,7	-12,25	1.480,80	256,56	6.562,90	61,16
1995	3.879,40	-18,76	292,6	-4,60	13.782,10	830,72	17.954,10	173,57
1996	4.637,30	19,54	264	-9,77	26.721,40	93,88	31.622,70	76,13
1997	5.734,90	23,67	313,6	18,79	31.469,30	17,77	37.517,80	18,64
1998	3.631,10	-36,68	213,1	-32,05	42.296,90	34,41	46.141,10	22,98
1999	3.573,70	-1,58	179	-16,00	39.917,70	-5,62	43.670,40	-5,35
2000	4.038,70	13,01	176,1	-1,62	35.609,70	-10,79	39.824,50	-8,81
2001	3.674,50	-9,02	154,1	-12,49	36.309,50	1,97	40.138,00	0,79
2002	3.699,20	0,67	127,1	-17,52	42.425,20	16,84	46.251,50	15,23
2003	3.813,60	3,09	96,6	-24,00	40.155,90	-5,35	44.066,00	-4,73
2004	4.152,80	8,89	325,2	236,65	43.683,40	8,78	48.161,40	9,29
2005	3.956,70	-4,72	415,2	27,68	34.785,80	-20,37	39.157,80	-18,69
2006	3.417,70	-13,62	282,2	-32,03	31.575,70	-9,23	35.275,60	-9,91
2007	3.230,90	-5,47	245,9	-12,86	31.359,30	-0,69	34.836,10	-1,25
2008	3.178,80	-1,61	63,8	-74,05	34.989,70	11,58	38.232,30	9,75
2009	2.691,50	-15,33	31,1	-51,25	27.388,00	-21,73	30.110,60	-21,24
2010	2.548,00	-5,33	18,8	-39,55	27.960,60	2,09	30.527,40	1,38
2011	2.633,50	3,36	32	70,21	34.692,30	24,08	37.357,80	22,37
2012	2.262,80	-14,08	35,6	11,25	34.652,30	-0,12	36.950,70	-1,09
2013	2.538,40	12,18	20,4	-42,70	37.482,50	8,17	40.041,30	8,36
2014	2.855,60	12,50	30,7	50,49	42.160,70	12,48	45.047,00	12,50
2015	2.871,70	0,56	3,3	-89,25	46.371,90	9,99	49.246,90	9,32
2016	2.974,30	3,57	4,6	39,39	52.136,00	12,43	55.114,90	11,92
2017	1.956,40	-34,22	3,2	-30,43	60.479,40	16,00	62.439,00	13,29
2018	1.215,60	-37,87	6,7	109,38	62.145,30	2,75	63.367,60	1,49
2019	979,9	-19,39	0,4	-94,03	64.470,70	3,74	65.450,90	3,29
2020	384,5	-60,76	0,02	-95,00	64.334,50	-0,21	64.719,00	-1,12
2021	472,2	22,81	0,11	450,00	72.529,20	12,74	73.001,50	12,80
2022	671,64	42,24	0	-100,00	73.632,77	1,52	74.304,41	1,78
2023	750,82	11,79	2,53	-	71.694,89	-2,63	72.448,24	-2,50
2024	927,56	23,54	0	-100,00	70.504,14	-1,66	71.431,70	-1,40

La fuente original puede disponer de datos más desagregados y actualizados.

Enlace: www.aena-aeropuertos.es

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

e) Marítimo

Cuadro 11.71. Evolución del tráfico de pasajeros y pasajeras en el puerto de Bilbao (nº personas y tasa de variación interanual).

Años	Línea regular			Cruceros				Total	Δ anual %
	Embarcados	Desem-barcados	Total	Embarcados	Desem-barcados	En Tránsito	Total		
2002	60.209	76.732	136.941	--	--	--	--	136.941	--
2003	47.833	64.011	111.844	--	--	--	7.433	119.277	-12,90
2004	43.642	101.035	144.677	--	--	--	12.180	156.857	31,51
2005	51.048	113.368	164.416	19	58	13.302	13.379	177.795	13,35
2006	55.841	112.902	168.743	155	193	16.297	16.645	185.388	4,27
2007	46.746	102.908	149.654	118	62	22.792	22.972	172.626	-6,88
2008	43.337	99.109	142.446	382	388	36.356	37.126	179.572	4,02
2009	45.370	91.739	137.109	59	339	28.597	28.995	166.104	-7,50
2010	41.714	79.916	121.630	2.808	4.342	36.244	43.394	165.024	-0,65
2011	38.204	36.584	74.788	6.984	7.953	62.476	77.413	152.201	-7,77
2012	39.038	37.763	76.801	6.243	6.394	53.316	65.953	142.754	-6,21
2013	42.957	43.018	85.975	5.814	5.866	44.324	56.004	141.979	-0,54
2014	40.455	40.581	81.036	1.749	1.728	76.729	80.206	161.242	13,57
2015	47.171	47.810	94.981	2.156	1.877	66.509	70.542	165.523	2,66
2016	51.703	52.325	104.028	1.203	2.503	82.892	86.598	190.626	15,17
2017	49.322	53.015	102.337	2.303	3.959	77.947	84.209	186.546	-2,14
2018	55.864	58.309	114.173	1.562	1.629	83.267	86.458	200.631	7,55
2019	51.954	53.142	105.096	710	751	53.987	55.448	160.544	-19,98
2020	22.944	22.639	45.583	--	--	--	--	45.583	-71,61
2021	30.373	30.401	60.774	48	133	12.898	13.079	73.853	62,02
2022	53.486	51.194	104.680	1.063	1.022	107.263	109.348	214.028	189,80
2023	60.135	61.604	121.739	6.334	6.240	136.458	149.032	270.771	26,51
2024	71.792	72.663	144.455	837	524	136.116	137.477	281.932	4,12

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.72. 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	Δinteranual (%)	miles de Tn	Δinteranual (%)	miles de Tn	Δinteranual (%)
1990	30.066,0	-	3.823,5	-	33.889,5	-
1991	32.674,7	8,7	3.979,9	4,1	36.654,6	8,2
1992	30.560,1	-6,5	4.141,3	4,1	34.701,4	-5,3
1993	30.005,9	-1,8	4.292,5	3,7	34.298,4	-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	27.100,5	-5,4	4.720,0	1,0	31.820,5	-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	34.100,5	2,3	5.410,0	-5,7	39.510,5	1,1
2006	38.590,9	13,2	5.504,6	1,7	44.095,5	11,6
2007	40.014,3	3,7	5.074,4	-7,8	45.088,7	2,3
2008	39.398,0	-1,5	4.773,7	-5,9	44.171,7	-2,0
2009	32.179,9	-18,3	3.519,7	-26,3	35.699,6	-19,2
2010	34.665,4	7,7	3.898,1	10,8	38.563,5	8,0
2011	32.001,4	-7,7	3.252,1	-16,6	35.253,5	-8,6
2012	29.505,9	-7,8	3.101,6	-4,6	32.607,4	-7,5
2013	30.071,3	1,9	2.955,6	-4,7	33.026,9	1,3
2014	31.007,3	3,1	3.503,2	18,5	34.510,6	4,5
2015	32.874,7	6,0	3.793,4	8,3	36.668,1	6,3
2016	32.067,3	-2,5	3.454,7	-8,9	35.522	-3,13
2017	34.306,7	7,0	3.395,9	-1,7	37.702,6	6,14
2018	35.695,4	4,0	3.138,3	5,5	38.833,7	3,0
2019	35.561,0	-0,4	3.244,9	3,4	38.805,9	-0,1
2020	29.645,1	-16,6	3.036,6	-6,4	32.681,7	-15,8
2021	31.299,0	5,6	3.537,0	16,5	34.836,0	6,6
2022	32.889,2	5,1	3.293,5	-6.9	36.182,7	3,9
2023	32.932,7	0,1	3.493,8	6,1	36.426,4	0,7
2024	34.591,4	5,0	3.417,3	-2,2	38.008,7	4,3

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.73. 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	Δinteranual (%)	Miles de Tn	Δinteranual (%)	Miles de Tn	Δinteranual (%)	Miles de Tn	Δinteranual (%)	Miles de Tn	Δinteranual (%)
1990	17.986,10	--	7.219,30	--	4.648,70	--	211,9	--	30.066,00	--
1991	18.893,20	5,04	8.487,20	17,56	5.076,30	9,20	218	2,88	32.674,70	8,68
1992	17.973,50	-4,87	7.543,90	-11,11	4.841,50	-4,63	201,2	-7,71	30.560,10	-6,47
1993	17.284,50	-3,83	7.717,90	2,31	4.771,40	-1,45	232,1	15,36	30.005,90	-1,81
1994	17.701,20	2,41	7.763,80	0,59	3.878,10	-18,72	139,6	-39,85	29.482,70	-1,74
1995	18.094,90	2,22	6.912,60	-10,96	2.610,80	-32,68	147,8	5,87	27.766,10	-5,82
1996	14.897,50	-17,67	6.838,80	-1,07	770,7	-70,48	139,5	-5,62	22.646,50	-18,44
1997	15.584,60	4,61	6.826,70	-0,18	539,8	-29,96	127,4	-8,67	23.078,50	1,91
1998	18.491,10	18,65	7.947,70	16,42	669,6	24,05	133,1	4,47	27.241,50	18,04
1999	18.786,00	1,59	7.243,90	-8,86	893,9	33,50	131,7	-1,05	27.055,50	-0,68
2000	19.560,30	4,12	7.957,60	9,85	990,8	10,84	129,1	-1,97	28.637,80	5,85
2001	18.943,90	-3,15	7.715,50	-3,04	306	-69,12	135,1	4,65	27.100,50	-5,37
2002	18.616,90	-1,73	7.007,20	-9,18	505,9	65,33	129,1	-4,44	26.259,10	-3,10
2003	20.551,20	10,39	7.833,80	11,80	502,5	-0,67	122,7	-4,96	29.010,10	10,48
2004	23.916,30	16,37	8.590,10	9,65	690,3	37,37	139,6	13,77	33.336,30	14,91
2005	24.421,50	2,11	8.815,60	2,63	726,4	5,23	137	-1,86	34.100,50	2,29
2006	27.596,20	13,00	9.612,10	9,04	1.241,10	70,86	141,5	3,28	38.590,90	13,17
2007	28.545,20	3,44	9.877,30	2,76	1.439,60	15,99	152,2	7,56	40.014,30	3,69
2008	27.758,10	-2,76	10.222,30	3,49	1.265,20	-12,11	152,3	0,07	39.398,00	-1,54
2009	22.606,00	-18,56	8.998,50	-11,97	446,1	-64,74	129,4	-15,04	32.179,90	-18,32
2010	23.764,10	5,12	9.896,70	9,98	866	94,13	138,6	7,11	34.665,40	7,72
2011	21.299,80	-10,37	10.427,00	5,36	144,2	-83,35	130,4	-5,92	32.001,40	-7,68
2012	18.735,60	-12,04	10.217,10	-2,01	431,3	199,10	121,9	-6,52	29.505,90	-7,80
2013	19.247,40	2,73	10.353,40	1,33	348	-19,31	122,2	0,25	30.071,00	1,92
2014	19.421,20	0,90	11.399,20	10,10	60,6	-82,59	126,4	3,44	31.007,40	3,11
2015	20.464,30	5,37	11.935,60	4,71	359	492,41	115,9	-8,31	32.874,70	6,02
2016	19.766,10	-3,41	12.182,60	2,07	9,1	-97,47	109,4	-5,61	32.067,30	-2,46
2017	21.637,30	9,47	12.557,70	3,08	0	-100,00	111,7	2,10	34.306,70	6,98
2018	22.314,20	3,13	13.269,30	5,67	0,2	-	111,7	0,00	35.695,40	4,05
2019	23.062,90	3,36	12.383,40	-6,68	0	-100,00	114,7	2,69	35.561,00	-0,38
2020	19.466,20	-15,60	10.077,90	-18,62	0	-	101,1	-11,86	29.645,10	-16,64
2021	20.416,50	4,88	10.766,10	6,83	0	-	116,5	15,23	31.299,00	5,58
2022	21.659,10	6,09	11.107,50	3,17	0	-	122,6	5,24	32.889,20	5,08
2023	22.384,96	3,35	10.417,45	-6,21	0	-	130,3	6,26	32.932,68	0,13
2024	23.467,69	4,84	10.973,84	5,34	0	-	149,9	15,07	34.441,52	4,99

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.74. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao (%).

(% horizontal)

AÑO / ACTIVIDAD	Descargas	Cargas	Tráfico local	Avituallamiento	TOTAL
1990	59,82	24,01	15,46	0,70	100
1991	57,82	25,97	15,54	0,67	100
1992	58,81	24,69	15,84	0,66	100
1993	57,60	25,72	15,90	0,77	100
1994	60,04	26,33	13,15	0,47	100
1995	65,17	24,90	9,40	0,53	100
1996	65,78	30,20	3,40	0,62	100
1997	67,53	29,58	2,34	0,55	100
1998	67,88	29,17	2,46	0,49	100
1999	69,44	26,77	3,30	0,49	100
2000	68,30	27,79	3,46	0,45	100
2001	69,90	28,47	1,13	0,50	100
2002	70,90	26,68	1,93	0,49	100
2003	70,84	27,00	1,73	0,42	100
2004	71,74	25,77	2,07	0,42	100
2005	71,62	25,85	2,13	0,40	100
2006	71,51	24,91	3,22	0,37	100
2007	71,34	24,68	3,60	0,38	100
2008	70,46	25,95	3,21	0,39	100
2009	70,25	27,96	1,39	0,40	100
2010	68,55	28,55	2,50	0,40	100
2011	66,56	32,58	0,45	0,41	100
2012	63,50	34,63	1,46	0,41	100
2013	64,01	34,43	1,16	0,41	100
2014	62,63	36,76	0,20	0,41	100
2015	62,25	36,31	1,09	0,35	100
2016	61,64	37,99	0,03	0,34	100
2017	63,07	36,60	0,00	0,33	100
2018	62,51	37,17	0,00	0,31	100
2019	64,85	34,82	0,00	0,32	100
2020	65,66	34,00	0,00	0,34	100
2021	65,23	34,40	0,00	0,37	100
2022	65,85	33,77	0,00	0,37	100
2023	67,97	31,63	0,00	0,40	100
2024	67,84	31,72	0,00	0,43	100

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.75. 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	Δinteranual (%)	Miles de Tn	Δinteranual (%)	Miles de Tn	Δinteranual (%)	Miles de Tn	Δinteranual (%)	Miles de Tn	Δinteranual (%)
1990	2.888,10	--	848,5	--	73	--	13,9	--	3.823,50	--
1991	2.865,40	-0,79	1.021,40	20,38	78,7	7,81	14,4	3,60	3.979,90	4,09
1992	3.044,40	6,25	1.001,90	-1,91	81,6	3,68	13,4	-6,94	4.141,30	4,06
1993	3.081,60	1,22	1.121,30	11,92	76,2	-6,62	13,4	0,00	4.292,50	3,65
1994	2.726,10	-11,54	1.075,50	-4,08	72,9	-4,33	12,4	-7,46	3.886,90	-9,45
1995	3.274,00	20,10	793,3	-26,24	65,8	-9,74	13,5	8,87	4.146,60	6,68
1996	2.627,80	-19,74	804	1,35	62,1	-5,62	16,2	20,00	3.510,10	-15,35
1997	2.906,20	10,59	854,7	6,31	62	-0,16	14,9	-8,02	3.837,80	9,34
1998	3.115,10	7,19	826,4	-3,31	52,4	-15,48	14	-6,04	4.007,90	4,43
1999	3.657,70	17,42	830	0,44	50,9	-2,86	14,1	0,71	4.552,70	13,59
2000	3.812,50	4,23	792,7	-4,49	51,5	1,18	14,7	4,26	4.671,40	2,61
2001	3.836,50	0,63	822,8	3,80	47	-8,74	13,7	-6,80	4.720,00	1,04
2002	4.327,70	12,80	1.018,00	23,72	45,1	-4,04	11,9	-13,14	5.402,70	14,46
2003	4.566,50	5,52	1.336,30	31,27	45,3	0,44	11,4	-4,20	5.959,50	10,31
2004	4.434,80	-2,88	1.244,10	-6,90	46,5	2,65	11,1	-2,63	5.736,50	-3,74
2005	4.182,20	-5,70	1.178,30	-5,29	41	-11,83	8,5	-23,42	5.410,00	-5,69
2006	4.324,60	3,40	1.127,00	-4,35	45,7	11,46	7,3	-14,12	5.504,60	1,75
2007	3.842,20	-11,15	1.181,70	4,85	43,8	-4,16	6,7	-8,22	5.074,40	-7,82
2008	3.210,50	-16,44	1.515,10	28,21	40,4	-7,76	7,7	14,93	4.773,70	-5,93
2009	2.163,30	-32,62	1.304,40	-13,91	36,1	-10,64	15,9	106,49	3.519,70	-26,27
2010	2.352,90	8,76	1.486,80	13,98	39,7	9,97	18,7	17,61	3.898,10	10,75
2011	1.927,20	-18,09	1.268,60	-14,68	33	-16,88	23,3	24,60	3.252,10	-16,57
2012	1.935,40	0,43	1.114,20	-12,17	27,6	-16,36	24,3	4,29	3.101,60	-4,63
2013	1.671,60	-13,63	1.234,40	10,79	27,7	0,36	21,9	-9,88	2.955,60	-4,71
2014	2.013,00	20,42	1.490,20	20,72	28,3	2,17	22,7	3,65	3.554,30	20,26
2015	2.316,10	15,06	1.422,40	-4,55	31,6	11,66	23,2	2,20	3.793,40	6,73
2016	1.947,60	-15,91	1.446,20	1,67	33,3	5,38	27,6	18,97	3.454,70	-8,93
2017	1.664,20	-14,55	1.255,50	-13,19	29,1	-12,61	26	-5,80	2.974,80	-13,89
2018	1.733,20	4,15	1.355,40	7,96	25,1	-13,75	24,6	-5,38	3.138,30	5,50
2019	1.829,90	5,58	1.368,00	0,93	25,1	0,00	21,9	-10,98	3.244,90	3,40
2020	1.792,70	-2,03	1.200,70	-12,23	22,8	-9,16	20,5	-6,39	3.036,60	-6,42
2021	2.211,60	23,37	1.282,70	6,83	23,9	4,82	18,8	-8,29	3.537,00	16,48
2022	2.097,49	-5,16	1.170,09	-8,78	25,88	8,28	19,06	1,38	3.293,46	-6,89
2023	2.250,79	7,31	1.197,74	2,36	26,58	2,70	18,66	-2,10	3.493,77	6,08
2024	2.218,62	-1,43	1.155,74	-3,50	26,50	-0,30	16,50	-11,58	3.374,37	-2,15

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.76. Composición del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes (%).

(% horizontal)

AÑO / ACTIVIDAD	Descargas	Cargas	Avituallamiento	Pesca	TOTAL
1990	75,54	22,19	1,91	0,36	100,00
1991	72,00	25,66	1,98	0,36	100,00
1992	73,51	24,19	1,97	0,32	100,00
1993	71,79	26,12	1,78	0,31	100,00
1994	70,14	27,67	1,88	0,32	100,00
1995	78,96	19,13	1,59	0,33	100,00
1996	74,86	22,91	1,77	0,46	100,00
1997	75,73	22,27	1,62	0,39	100,00
1998	77,72	20,62	1,31	0,35	100,00
1999	80,34	18,23	1,12	0,31	100,00
2000	81,61	16,97	1,10	0,31	100,00
2001	81,28	17,43	1,00	0,29	100,00
2002	80,10	18,84	0,83	0,22	100,00
2003	76,63	22,42	0,76	0,19	100,00
2004	77,31	21,69	0,81	0,19	100,00
2005	77,30	21,78	0,76	0,16	100,00
2006	78,56	20,47	0,83	0,13	100,00
2007	75,72	23,29	0,86	0,13	100,00
2008	67,25	31,74	0,85	0,16	100,00
2009	61,46	37,06	1,03	0,45	100,00
2010	60,36	38,14	1,02	0,48	100,00
2011	59,26	39,01	1,01	0,72	100,00
2012	62,40	35,92	0,89	0,78	100,00
2013	56,56	41,76	0,94	0,74	100,00
2014	56,64	41,93	0,80	0,64	100,00
2015	61,06	37,50	0,83	0,61	100,00
2016	56,38	41,86	0,96	0,80	100,00
2017	55,94	42,20	0,98	0,87	100,00
2018	55,23	43,19	0,80	0,78	100,00
2019	56,39	42,16	0,77	0,67	100,00
2020	59,04	39,54	0,75	0,68	100,00
2021	62,53	36,27	0,68	0,53	100,00
2022	63,69	35,53	0,79	0,58	100,00
2023	64,42	34,28	0,76	0,53	100,00
2024	64,92	33,82	0,78	0,48	100,00

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

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.77. Evolución del tráfico de mercancías en el puerto de Bermeo (miles de Tn y tasa de variación interanual).

AÑO	miles de Tn	Δinteranual (%)
1990	146	--
1991	145,8	-0,14
1992	123,6	-15,23
1993	140,9	14,00
1994	265	88,08
1995	344,4	29,96
1996	302,2	-12,25
1997	408,5	35,18
1998	442,3	8,27
1999	396,8	-10,29
2000	460,3	16,00
2001	423,2	-8,06
2002	340,8	-19,47
2003	414,9	21,74
2004	405,7	-2,22
2005	286,9	-29,28
2006	303,6	5,82
2007	317,2	4,48
2008	234,3	-26,13
2009	253,7	8,28
2010	254,8	0,43
2011	249,7	-2,00
2012	255,2	2,20
2013	299,6	17,40
2014	313,8	4,74
2015	264,9	-15,58
2016	233,3	-11,93
2017	267,2	14,53
2018	243,2	-8,98
2019	222,4	-8,55
2020	291,3	30,98
2021	187,2	-35,74
2022	299,0	59,70
2023	177,3	-41,73
2024	185,4	4,55

Fuente: Gobierno Vasco. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

f) Otros médios

Cuadro 11.78. Transporte de personas por cable. Evolución 1997-2024.

(miles de personas)

AÑO / MODO	FUNICULARES				ASCENSORES				
	Artxanda	La Reineta	Igeldo	Mamariga	Arangoiti	La Salve	Solokoetxe	Begoña	Ereaga
1997	409	283	279	-	538	337	-	-	-
1998	405	231	295	-	556	342	-	-	-
1999	401	234	335	-	575	278	-	-	-
2000	382	221	272	-	562	268	-	-	-
2001	369	218	244	-	614	249	-	-	-
2002	367	215	256	-	-	231	993	684	-
2003	425	222	265	-	636	212	1012	643	-
2004	432	204	278	-	441	213	995	630	-
2005	453	204	305	-	484	206	919	597	108
2006	483	198	339	-	313	212	888	594	252
2007	489	182	310	-	278	194	814	554	251
2008	512	182	304	-	-	212	785	492	276
2009	517	178	376	-	-	-	731	416	284
2010	524	175	373	263	-	-	675	418	269
2011	565	161	401	740	-	-	651	403	250
2012	522	156	415	679	-	-	586	388	274
2013	565	156	420	821	-	-	-	-	312
2014	614	146	482	1.105	-	-	-	-	345
2015	729	165	564	590	-	-	-	-	362
2016	773	149	706	975	-	-	-	-	363
2017	830	139	775	1.036	-	-	-	-	359
2018	932	140	788	1.073	-	-	-	-	372
2019	1.033	134	846	1.082	-	-	-	-	385
2020	462	103	287	682	-	-	-	-	197
2021	709	128	0	0	-	-	-	-	217
2022	998	125	857	830	-	-	-	-	251
2023	1.134	136	953	913	-	-	-	-	375
2024	1.186	125	1.024	1.069	-	-	-	-	374

Los datos correspondientes al año 2008, 2009 y 2010 del Ascensor de Arangoiti no se encuentran disponibles.
El ascensor de La Salve es gratuito desde el 1 de mayo de 2008, y se ha dejado de contabilizar el número de personas.
La lanzadera Mamariga es gratuita a partir de junio 2013 para los viajeros de metro.
Los datos de los ascensores de Solokoetxe y Begoña no están disponibles a partir 2013.
Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia, Gobierno Vasco y EuskoTren.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.79. Transporte de personas en el Puente Colgante de Bizkaia. Evolución 2008-2024.

(miles de personas)

Nº/AÑOS	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Puente Colgante Bizkaia	4.463	3.970	3.908	3.749	3.685	3.597	3.952	3.664	3.526	3.398	3.480	3.519	2.498	2.966	3.301.061	3.423.335	3.442,63

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia.

Cuadro 11.80. Tráfico de personas en botes de pasaje. Evolución 2009-2024.

(miles de personas)

Nº/AÑOS	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Portugalete-Las Arenas	554,8	579,4	619,9	620,5	514,9	486,7	415,8	477,0	465,7	434,7	439,3	356,8	205,2	401,5	474,4	551,3
Erandio-Barakaldo	74,8	76,8	86,3	81,6	75,9	78,9	72,0	57,7	39,2	--	--	56,8	84,3	106,0	--	--

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia.

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

11.3.4. Efectos inducidos

a) Accidentalidad

Cuadro 11.81. Evolución del balance de accidentes registrados por la Ertzaintza por víctimas: Evolución (2002-2024).

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ÁLAVA																							
Accid. con víctimas	597	588	512	469	444	457	375	342	290	314	291	299	275	264	311	293	422	404	317	361	368	366	407
Heridos graves	184	166	126	116	103	100	66	80	56	50	52	64	47	52	46	74	75	74	69	63	82	67	77
Heridos leves	765	800	637	628	538	608	483	457	396	400	394	406	360	332	414	370	518	496	354	461	478	504	522
TOTAL HERIDOS	**949**	**966**	**763**	**744**	**641**	**708**	**549**	**537**	**452**	**450**	**446**	**470**	**407**	**384**	**460**	**444**	**593**	**570**	**423**	**524**	**560**	**937**	**599**
TOTAL FALLECIDOS	**35**	**38**	**24**	**29**	**23**	**22**	**22**	**11**	**10**	**11**	**9**	**11**	**3**	**6**	**9**	**8**	**10**	**8**	**5**	**9**	**6**	**6**	**6**
BIZKAIA																							
Accid. con víctimas	2.056	2.212	2.033	1.929	1.644	1.582	1.447	1.326	1.254	1.197	1.057	1.069	1.049	1.053	1.140	1.162	1.191	1.213	911	1.130	1.118	1.245	1.181
Heridos graves	373	348	280	227	185	197	177	157	118	116	114	106	67	73	67	101	94	103	93	113	96	124	129
Heridos leves	2.799	3.073	2.863	2.693	2.235	2.150	1.972	1.809	1.696	1.634	1.386	1.403	1.381	1.428	1.536	1.543	1.565	1.541	1.151	1.424	1.424	1.616	1.529
TOTAL HERIDOS	**3.172**	**3.421**	**3.143**	**2.920**	**2.420**	**2.347**	**2.149**	**1.966**	**1.814**	**1.750**	**1.500**	**1.509**	**1.448**	**1.501**	**1.603**	**1.644**	**1.659**	**1.644**	**1.244**	**1.537**	**1.520**	**1.740**	**1.658**
TOTAL FALLECIDOS	**70**	**73**	**43**	**36**	**33**	**26**	**22**	**24**	**22**	**21**	**27**	**15**	**11**	**11**	**16**	**6**	**15**	**18**	**13**	**15**	**13**	**8**	**9**
GIPUZKOA																							
Accid. con víctimas	1.565	1.647	1.478	1.339	1.325	1.345	1.217	1.049	999	1.000	919	939	969	912	1.033	892	988	1.017	865	929	905	980	908
Heridos graves	296	296	255	227	212	193	182	168	154	129	121	123	143	160	157	147	131	127	115	117	113	129	121
Heridos leves	1.929	2.062	1.834	1.675	1.611	1.614	1.480	1.269	1.177	1.196	1.160	1.148	1.188	1.019	1.222	1.038	1.156	1.204	970	1.100	1.066	1.181	1.087
TOTAL HERIDOS	**2.225**	**2.358**	**2.089**	**1.902**	**1.823**	**1.807**	**1.662**	**1.437**	**1.331**	**1.325**	**1.281**	**1.271**	**1.331**	**1.179**	**1.379**	**1.185**	**1.287**	**1.331**	**1.085**	**1.117**	**1.179**	**2.290**	1.208
TOTAL FALLECIDOS	**65**	**64**	**40**	**37**	**36**	**32**	**32**	**19**	**20**	**20**	**14**	**20**	**10**	**27**	**14**	**20**	**12**	**15**	**16**	**12**	**15**	**24**	**17**
CAPV																							
Accid. con víctimas	4.218	4.447	4.023	3.737	3.413	3.384	3.039	2.717	2.543	2.511	2.267	2.307	2.293	2.229	2.484	2.347	2.601	2.634	2.093	2.420	2.391	2.591	2.496
Heridos graves	853	810	661	570	500	490	425	405	328	295	287	293	257	285	270	322	300	304	277	293	291	320	327
Heridos leves	5.493	5.935	5.334	4.996	4.384	4.372	3.935	3.535	3.269	3.230	2.940	2.957	2.929	2.779	3.172	2.951	3.239	3.241	2.475	2.985	2.968	3.301	3.138
TOTAL HERIDOS	**6.346**	**6.745**	**5.995**	**5.566**	**4.884**	**4.862**	**4.360**	**3.940**	**3.597**	**3.525**	**3.227**	**3.250**	**3.186**	**3.064**	**3.442**	**3.273**	**3.539**	**3.545**	**2.752**	**3.278**	**3.259**	**6.212**	3.465
TOTAL FALLECIDOS	**170**	**175**	**107**	**102**	**92**	**80**	**76**	**54**	**52**	**52**	**50**	**46**	**24**	**44**	**39**	**34**	**37**	**41**	**34**	**36**	**34**	**38**	**32**

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Departamento de Seguridad (Gobierno Vasco). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.82. Carretera: Distribución de lesividad por territorio y tipo de vehículo. Datos registrados por la Ertzaintza.

(nº personas)

	Personas muertas														Heridos graves											
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ÁLAVA																												
Veh. dos ruedas	2	3	1	1	2	2	1	1	2	2	1	0	2	3	17	9	12	15	10	10	11	25	28	23	25	37	20	26
Vehículos ligeros	6	5	8	1	4	4	5	7	4	3	7	6	1	2	28	37	50	26	36	36	59	40	40	42	30	39	40	43
Veh. pesados	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2	2	1	3	5	5	2	5	2	2	4	4	3	6
Peatones	1	0	2	1	0	0	2	2	2	0	0	0	1	0	3	3	1	3	1	1	1	4	4	1	0	1	3	1
Otros vehículos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	4	1	1	1
TOTAL	**11**	**9**	**11**	**3**	**6**	**6**	**8**	**10**	**8**	**5**	**9**	**6**	**6**	**6**	**50**	**52**	**64**	**47**	**52**	**52**	**74**	**75**	**74**	**69**	**63**	**82**	**67**	**77**
BIZKAIA																												
Veh. dos ruedas	5	8	6	2	2	2	1	6	5	4	7	4	1	3	44	38	39	33	29	29	36	53	46	58	59	46	59	60
Vehículos ligeros	14	15	7	5	6	6	5	5	7	6	7	3	5	5	55	55	46	22	34	34	55	27	43	27	42	36	51	52
Veh. pesados	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	4	5	3	2	0	0	0	1	2	1	2	1	0	5
Peatones	2	4	2	4	3	3	0	1	5	3	0	0	2	0	12	14	18	10	10	10	10	13	12	7	1	1	13	0
Otros vehículos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	6	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	9	12	1	12
TOTAL	**21**	**27**	**15**	**11**	**11**	**11**	**6**	**15**	**18**	**13**	**15**	**13**	**8**	**9**	**116**	**114**	**106**	**67**	**73**	**73**	**101**	**94**	**103**	**93**	**113**	**96**	**124**	**129**
GIPUZKOA																												
Veh. dos ruedas	5	4	6	3	4	4	4	3	6	5	5	7	5	9	60	50	39	56	60	4	4	70	66	72	56	60	54	58
Vehículos ligeros	7	9	9	5	17	17	13	4	8	10	6	2	14	6	50	46	62	63	74	17	13	50	42	32	42	40	64	53
Veh. pesados	4	1	1	0	1	1	1	1	0	1	0	2	0	1	4	8	5	8	9	1	1	1	5	3	3	4	1	3
Peatones	4	0	3	2	4	4	2	3	1	0	1	0	4	0	15	16	16	16	16	4	2	10	14	8	2	1	10	1
Otros vehículos	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	4	1	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	14	8	0	6
TOTAL	**20**	**14**	**20**	**10**	**27**	**27**	**20**	**12**	**15**	**16**	**12**	**15**	**24**	**17**	**129**	**121**	**123**	**143**	**160**	**27**	**20**	**131**	**127**	**115**	**117**	**113**	**129**	**121**
CAPV																												
Veh. dos ruedas	12	15	13	6	8	8	6	10	13	11	13	11	8	15	121	97	90	104	99	99	114	148	140	153	140	143	133	144
Vehículos ligeros	27	29	24	11	27	27	23	16	19	19	20	11	20	13	133	138	158	111	144	144	172	117	125	101	114	115	155	148
Veh. pesados	6	2	1	0	1	1	1	4	1	1	1	2	1	1	10	15	9	13	14	14	6	7	9	6	9	9	4	14
Peatones	7	4	7	7	7	7	4	6	8	3	1	0	7	0	30	33	35	29	27	27	27	27	30	16	3	3	26	2
Otros vehículos	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	1	10	2	3	1	4	1	0	1	1	3	1	0	1	27	21	2	19
TOTAL	**52**	**50**	**46**	**24**	**44**	**44**	**34**	**37**	**41**	**34**	**36**	**34**	**38**	**32**	**295**	**287**	**293**	**257**	**285**	**285**	**322**	**300**	**304**	**277**	**293**	**291**	**320**	**327**

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Departamento de Seguridad (Gobierno Vasco). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

(nº personas)

	Heridos leves													
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ÁLAVA														
Vehículos de dos ruedas	43	39	39	37	42	42	40	88	81	87	79	75	66	80
Vehículos ligeros	338	337	347	294	269	269	314	400	391	242	362	374	404	418
Vehículos pesados	15	13	12	23	18	18	15	14	17	15	16	23	25	15
Peatones	2	4	5	5	1	1	1	13	7	9	0	2	7	6
Otros vehículos	2	1	3	1	2	2	0	3	0	1	4	4	2	3
TOTAL	**400**	**394**	**406**	**360**	**332**	**332**	**370**	**518**	**496**	**354**	**461**	**478**	**504**	**522**
BIZKAIA														
Vehículos de dos ruedas	255	213	173	251	268	268	292	369	346	335	364	317	370	321
Vehículos ligeros	1.245	1.086	1.143	1.051	1.089	1.089	1.157	1.120	1.085	729	974	1.053	1.186	1.131
Vehículos pesados	68	33	20	16	20	20	26	22	36	44	25	19	24	29
Peatones	60	49	60	59	51	51	67	51	73	42	6	4	35	48
Otros vehículos	6	5	7	4	0	0	1	3	1	1	55	31	1	0
TOTAL	**1.634**	**1.386**	**1.403**	**1.381**	**1.428**	**1.428**	**1.543**	**1.565**	**1.541**	**1.151**	**1.424**	**1.424**	**1.616**	**1.529**
GIPUZKOA														
Vehículos de dos ruedas	239	219	186	234	268	268	267	318	316	331	357	327	334	279
Vehículos ligeros	891	856	894	889	675	675	704	781	837	588	683	691	790	753
Vehículos pesados	34	32	30	29	45	45	26	32	19	33	28	28	26	30
Peatones	30	43	31	34	29	29	40	23	28	17	8	1	30	25
Otros vehículos	2	10	7	2	2	2	1	2	4	1	24	19	1	0
TOTAL	**1.196**	**1.160**	**1.148**	**1.188**	**1.019**	**1.019**	**1.038**	**1.156**	**1.204**	**970**	**1.100**	**1.066**	**1.181**	**1.087**
CAPV														
Vehículos de dos ruedas	537	471	398	522	578	1.019	599	775	743	753	800	719	770	680
Vehículos ligeros	2.474	2.279	2.384	2.234	2.033	578	2.175	2.301	2.313	1.559	2.019	2.118	2.380	2.302
Vehículos pesados	117	78	62	68	83	2.033	67	68	72	92	69	70	75	74
Peatones	92	96	96	98	81	83	108	87	108	68	41	7	72	79
Otros vehículos	10	16	17	7	4	81	2	8	5	3	83	54	4	3
TOTAL	**3.230**	**2.940**	**2.957**	**2.929**	**2.779**	**3794**	**2.951**	**3.239**	**3.241**	**2.475**	**2.985**	**2.968**	**3.301**	**3.138**

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Departamento de Seguridad (Gobierno Vasco). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

Cuadro 11.83. Carretera: Distribución de vehículos accidentados por tipo de accidente. Datos registrados por la Ertzaintza.

(nº vehículos)

	Con víctimas													Sin víctimas											
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ÁLAVA																										
Vehículos de dos ruedas	51	52	58	57	54	53	120	113	122	113	122	94	110	11	19	25	23	15	16	11	14	17	16	20	19	12
Vehículos ligeros	372	414	357	351	432	423	456	478	302	390	416	412	426	1320	1.297	1.148	1.141	1.330	1.331	1.394	1.468	1.081	1.359	1.458	1.362	1.376
Vehículos pesados	94	64	52	74	80	80	101	76	41	63	81	105	67	246	251	274	298	257	314	285	303	223	255	290	308	277
Otros vehículos	21	18	17	17	16	9	36	16	17	20	30	23	23	492	414	368	356	424	490	500	563	479	549	639	509	538
TOTAL	**538**	**548**	**484**	**499**	**582**	**565**	**713**	**683**	**482**	**586**	**649**	**634**	626	**2.069**	**1.981**	**1.815**	**1.818**	**2.026**	**2.151**	**2.190**	**2.348**	**1.800**	**2.179**	**2.407**	**2.198**	**2.203**
BIZKAIA																										
Vehículos de dos ruedas	286	219	304	307	330	335	421	401	407	432	373	442	390	95	79	70	74	66	58	53	63	69	67	62	76	78
Vehículos ligeros	1.284	1.747	1.677	1.636	1.803	1.809	1.521	1.564	1.073	1.384	1.445	1.586	1.465	2.920	2.699	2.568	2.380	2.496	2.536	2.826	3.289	2.350	2.894	3.035	3.195	3.248
Vehículos pesados	184	170	155	157	152	149	192	182	109	140	136	134	125	586	442	438	414	403	414	547	460	380	454	500	386	428
Otros vehículos	23	26	17	15	19	20	23	20	26	38	31	39	36	81	174	148	140	111	168	225	340	289	334	400	384	367
TOTAL	**1.777**	**2.162**	**2.153**	**2.115**	**2.304**	**2.313**	**2.157**	**2.167**	**1.615**	**1.994**	**1.985**	**2.204**	2.016	**3.682**	**3.394**	**3.224**	**3.008**	**3.076**	**3.176**	**3.651**	**4.152**	**3.088**	**3.749**	**3.997**	**4.041**	**4.121**
GIPUZKOA																										
Vehículos de dos ruedas	268	248	311	341	333	346	392	396	414	425	396	395	355	76	94	110	102	121	101	72	75	70	70	82	66	63
Vehículos ligeros	1.716	1.346	1.302	1.149	1.375	1.174	1.155	1.182	905	983	996	1.134	1.026	2.895	3.247	3.205	2.700	3.006	2.875	2.744	3.154	2.157	2.461	2.424	2.467	2.351
Vehículos pesados	172	226	197	186	195	174	145	148	121	114	147	139	154	404	597	602	576	764	700	671	664	514	599	650	610	580
Otros vehículos	19	17	15	14	10	14	13	20	15	29	16	33	24	159	99	88	68	62	109	118	128	147	153	161	175	151
TOTAL	**2.175**	**1.837**	**1.825**	**1.690**	**1.913**	**1.708**	**1.705**	**1.746**	**1.455**	**1.551**	**1.555**	**1.701**	1.559	**3.534**	**4.037**	**4.005**	**3.446**	**3.953**	**3.785**	**3.605**	**4.021**	**2.888**	**3.283**	**3.317**	**3.318**	**3.145**
CAPV																										
Vehículos de dos ruedas	605	519	673	705	717	734	933	910	943	970	891	931	855	182	192	205	199	202	175	136	152	156	153	164	161	153
Vehículos ligeros	3.372	3.507	3.336	3.136	3.610	3.406	3.142	3.224	2.280	2.757	2.857	3.135	2.917	7.135	7.243	6.921	6.221	6.832	6.742	6.964	7.911	5.588	6.714	6.917	7.024	6.975
Vehículos pesados	450	460	404	417	427	403	438	406	271	317	364	378	346	1.236	1.290	1.314	1.288	1.424	1.428	1.503	1.427	1.117	1.308	1.440	1.304	1.285
Otros vehículos	63	61	49	46	45	43	72	56	58	87	77	95	83	732	687	604	564	597	767	843	1.031	915	1.036	1.200	1.068	1.056
TOTAL	**4.490**	**4.547**	**4.462**	**4.304**	**4.799**	**4.586**	**4.585**	**4.596**	**3.552**	**4.131**	**4.189**	**4.539**	**4.201**	**9.285**	**9.412**	**9.044**	**8.272**	**9.055**	**9.112**	**9.446**	**10.521**	**7.776**	**9.211**	**9.721**	**9.557**	**9.469**

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Departamento de Seguridad (Gobierno Vasco). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

(nº vehículos)

	Total vehículos												
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ÁLAVA													
Vehículos de dos ruedas	62	71	83	80	69	69	131	127	139	129	142	113	122
Vehículos ligeros	1692	1.711	1.505	1.492	1.762	1.754	1.850	1.946	1.383	1.749	1.874	1.774	1.802
Vehículos pesados	340	315	326	372	337	394	386	379	264	318	371	413	344
Otros vehículos	513	432	385	373	440	499	536	579	496	569	669	532	561
TOTAL	**2.607**	**2.529**	**2.299**	**2.317**	**2.608**	**2.716**	**2.903**	**3.031**	**2.282**	**2.765**	**3.056**	**2.832**	**2.829**
BIZKAIA													
Vehículos de dos ruedas	381	298	374	381	396	393	474	464	476	499	435	518	468
Vehículos ligeros	4.204	4.446	4.245	4.016	4.299	4.345	4.357	4.853	3.423	4.278	4.480	4.781	4.713
Vehículos pesados	770	612	593	571	555	563	739	642	489	594	636	520	553
Otros vehículos	104	200	165	155	130	188	248	360	315	372	431	423	403
TOTAL	5.459	5.556	5.377	5.123	5.380	5.489	5.818	6.319	4.703	5.743	5.982	6.245	**6.137**
GIPUZKOA													
Vehículos de dos ruedas	344	342	421	443	454	447	464	471	484	495	478	461	418
Vehículos ligeros	4.611	4.593	4.507	3.849	4.381	4.049	3.899	4.336	3.062	3.444	3.420	3.601	3.377
Vehículos pesados	576	823	799	762	959	874	816	812	635	713	797	749	734
Otros vehículos	178	116	103	82	72	123	131	148	162	182	177	208	175
TOTAL	**5.709**	**5.874**	**5.830**	**5.136**	**5.866**	**5.493**	**5.310**	**5.767**	**4.343**	**4.834**	**4.872**	**5.019**	**4.704**
CAPV													
Vehículos de dos ruedas	787	711	878	904	919	909	1.069	1.062	1.099	1.123	1.055	1.092	1.008
Vehículos ligeros	10.507	10.750	10.257	9.357	10.442	10.148	10.106	11.135	7.868	9.471	9.774	10.159	9.892
Vehículos pesados	1.686	1.750	1.718	1.705	1.851	1.831	1.941	1.833	1.388	1.625	1.804	1.682	1.631
Otros vehículos	795	748	653	610	642	810	915	1.087	973	1.123	1.277	1.163	1.139
TOTAL	**13.775**	**13.959**	**13.506**	**12.576**	**13.854**	**13.698**	**14.031**	**15.117**	**11.328**	**13.342**	**13.910**	**11.096**	**13.670**

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico. Departamento de Seguridad (Gobierno Vasco). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

11.3.5. Medio Ambiente

a) Consumo energético

Cuadro 11.84. Consumo energético del sector de transportes por tipo de energía y modo de transporte.

Ktep (miles de toneladas equivalentes de petróleo)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PETRÓLEO Y DERIVADOS																			
Ferrocarril	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carretera	1.757	1.875	1.757	1.629	1.562	1.534	1.624	1.692	1.712	1.766	1.847	1.938	1.931	1.916	1.757	1.854	1.920	1.825	1.940
Aire	75	82	78	68	76	81	74	68	67	69	71	74	85	90	33	49	92	104	102
Navegación	10	10	10	10	8	7	6	5	3	6	5	7	5	9	5	16	45	45	24
TOTAL TRANSPORTE	1.842	1.967	1.845	1.707	1.646	1.622	1.704	1.765	1.782	1.841	1.923	2.019	2.021	2.016	1.796	1.919	2.057	1.974	2.066
ENERGÍAS RENOVABLES																			
Ferrocarril	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carretera	6	24	44	61	102	101	104	68	65	69	74	96	141	134	125	115	105	140	109
Aire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navegación	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL TRANSPORTE	6	24	44	61	102	101	104	68	65	69	74	96	141	134	125	115	105	140	109
ELECTRICIDAD																			
Ferrocarril	18	17	17	16	16	16	15	14	15	15	15	15	15	15	14	15	15	16	16
Carretera	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,4	1	2	0
Aire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navegación	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL TRANSPORTE	18	17	17	16	16	16	15	14	15	15	15	15	15	15	14	15	16	18	18
TOTAL																			
Ferrocarril	18	17	17	16	16	16	15	14	15	15	15	15	15	15	14	15	15	16	16
Carretera	1.763	1.899	1.801	1.690	1.664	1.635	1.728	1.760	1.777	1.835	1.921	2.034	2.073	2.050	1.883	1.970	2.027	1.968	2.052
Aire	75	82	78	68	76	81	74	68	67	69	71	74	85	90	33	49	92	104	102
Navegación	10	10	10	10	8	7	6	5	3	6	5	7	5	9	5	16	45	45	24
TOTAL TRANSPORTE	1.866	2.008	1.906	1.784	1.764	1.739	1.823	1.847	1.862	1.925	2.012	2.130	2.178	2.164	1.935	2.050	2.179	2.133	2.193

Fuente: EVE (Ente Vasco de Energía). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS).

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

b) Medio Ambiente

Cuadro 11.85. Ocupación de Superficie. Suelo de sistemas generales[1] de la CAPV (superficie en Ha).

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
CAPV													
Total	29.492	29.608	29.783	30.191	30.389	30.263	28.554	28.681	26.889	30.553	28.980	29.799	30.109
Equipamientos	5.350	5.277	5.279	5.272	5.313	5.292	5.286	5.285	5.333	5.325	5.293	5.282	5.333
Espacios libres	8.869	8.792	8.488	8.508	8.418	8.270	6.640	6.674	6.645	8.252	6.415	7.024	7.040
Infraestructuras de trans. y comunicaciones	8.688	8.842	9.269	9.697	9.902	9.930	9.806	9.887	9.998	10.056	10.181	10.358	10.585
Viario (excluida la servidumbre)	7.216	7.355	7.486	7.669	7.868	7.897	8.010	8.046	8.133	8.168	8.283	8.426	8.553
Ferrocarril (incluidas las estaciones)	600	610	615	615	618	636	636,39	640,69	674,04	667	679	711	742
TAV (*)	--	--	306	304	308	292	292,02	332,63	324,02	350	154	351	419
Aeropuertos2	599	599	599	615	613	612	613,39	613,39	613,39	612	612	612	612
Puertos2	273	278	264	495	492	1.313	254,03	254,03	254,03	257	257	259	258
Infraestructuras básicas	1.189	1.189	1.198	1.181	1.174	1.156	1.207	1.209	1.210	1.211	1.216	1.207	1.216
Cauces fluviales	5.396	5.507	5.548	5.534	5.580	5.576	5.615	5.624	5.713	5.710	5.720	5.761	5.762
ÁLAVA													
Total	9.505	9.663	9.793	9.870	9.831	9.829	9.840	9.853	9.987	10.013	10.076	10.356	10.446
Equipamientos	2.176	2.191	2.191	2.193	2.186	2.186	2.188	2.189	2.233	2.236	2.228	2.238	2.288
Espacios libres	1.096	1.102	1.101	1.107	1.072	1.085	1.083	1.087	1.070	1.078	1.017	1.118	1.119
Infraestructuras de trans. y comunicaciones	2.681	2.726	2.855	2.928	2.935	2.933	2.950	2.955	3.017	3.046	3.110	3.270	3.322
Viario (excluida la servidumbre)	2.233	2.268	2.274	2.347	2.350	2.347	2.363	2.362	2.402	2.432	2.494	2.615	2.637
Ferrocarril (incluidas las estaciones)	165	175	175	175	178	180	180,32	187,11	217,08	217	219	258	287
TAV (*)	--	--	123	123	123	123	123,45	123,45	114,84	115	60	115	115
Aeropuertos2	283	283	283	283	282	282	282,75	282,75	282,75	283	283	283	283
Puertos2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Infraestructuras básicas	273	274	274	274	274	237	277,24	279,59	280,62	281	287	295	297
Cauces fluviales	3.279	3.371	3.373	3.367	3.363	3.351	3.341	3.341	3.386	3.372	3.371	3.382	3.348

Resumen ejecutivo 0
Marco General 1
Evolución General 2
Transporte Carretera 3
Transporte Ferroviario 4
Transporte Aéreo 5
Transporte Marítimo 6
Otros Modos Transporte 7
Efectos inducidos 8
Objetivos y Movilidad Sostenible 9
Indicadores clave 10
Anexos 11

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
BIZKAIA													
Total	9.980	9.897	10.057	10.406	10.583	10.574	10.438	10.490	10.564	10.600	10.586	11.037	11.281
Equipamientos	1.940	1.850	1.869	1.865	1.920	1.905	1.909	1.910	1.903	1.902	1.879	1.859	1.857
Espacios libres	2.663	2.577	2.579	2.590	2.505	2.501	2.502	2.513	2.502	2.493	2.454	2.934	2.955
Infraestructuras de trans. y comunicaciones	3.744	3.821	3.942	4.306	4.471	4.467	4.284	4.323	4.373	4.409	4.415	4.401	4.579
Viario (excluida la servidumbre)	3.090	3.165	3.233	3.341	3.486	3.480	3.534	3.558	3.605	3.636	3.637	3.627	3.734
Ferrocarril (incluidas las estaciones)	203	202	205	204	220	225	224,25	223,30	226,22	220	227	218	220
TAV (*)	--	--	63	63	69	69	69,07	83,90	83,90	95	38	95	163
Aeropuertos2	278	278	278	294	293	291	291,25	291,25	291,25	291	291	291	291
Puertos2	173	176	163	404	401	401	166,16	166,16	166,16	166	166	170	170
Infraestructuras básicas	613	614	620	601	601	615	617,69	615,41	615,66	614	613	591	599
Cauces fluviales	1.020	1.034	1.047	1.044	1.085	1.086	1.125	1.127	1.170	1.182	1.186	1.213	1.247
GIPUZKOA													
Total	10.007	10.047	9.932	9.915	9.975	9.861	8.276	8.337	8.338	9.940	8.317	8.386	8.381
Equipamientos	1.234	1.236	1.218	1.215	1.206	1.201	1.189	1.186	1.186	1.187	1.184	1.185	1.188
Espacios libres	5.110	5.113	4.808	4.810	4.841	4.685	3.054	3.073	3.073	4.681	2.943	2.971	2.966
Infraestructuras de trans. y comunicaciones	2.262	2.294	2.472	2.463	2.496	2.530	2.572	2.608	2.608	2.601	2.654	2.685	2.684
Viario (excluida la servidumbre)	1.892	1.922	1.979	1.981	2.032	70	2.114	2.125	2.125	2.100	2.152	2.184	2.183
Ferrocarril (incluidas las estaciones)	232	232	235	235	219	231,37	231,82	230,28	230,74	230	233	234	234
TAV (*)	--	--	119	117	115	99	99,5	125,28	125,28	141	56	141	141
Aeropuertos2	38	38	38	38	38	38	39,39	39,39	39,39	38	38	38	38
Puertos2	100	102	102	91	91	912	87,87	87,87	87,87	91	91	88	88
Infraestructuras básicas	303	301	305	305	299	304	312,24	314,04	313,74	316	315	320	320
Cauces fluviales	1.097	1.103	1.129	1.123	1.132	1139	1.148	1.155	1.156	1.156	1.162	1.165	1.166

[1] Clasificación correspondiente a la calificación del suelo.
[2] A partir de 2011, las zonas de uso logístico de puertos y aeropuertos se han recogido como suelo de Actividades Económicas.
(*) En el año 2014 se refleja por primera vez dentro del suelo dedicado a sistemas generales el "TAV"
Fuente: Gobierno Vasco.